ΙΟΝΙΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ – ΤΜΗΜΑ ΙΣΤΟΡΙΑΣ

ΕΡΜΟΥΠΟΛΗ (ΣΥΡΟΣ): ΤΟ ΝΑΥΠΗΓΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΤΗΣ ΙΣΤΙΟΦΟΡΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ, 1830-1880.

Εργασία υποβληθείσα για την απόκτηση διδακτορικού διπλώματος.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΔΕΛΗΣ

Επόπτης καθηγήτρια: Αναπλ. Καθ. Αγγελική-Χαρίκλεια Χαρλαύτη (Ιόνιο Πανεπιστήμιο)

Μέλη τριμελούς επιτροπής: Καθ. Χριστίνα Αγριαντώνη (Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας)

Επικ. Καθ. Ευδοκία Ολυμπίτου (Ιόνιο Πανεπιστήμιο)

ΚΕΡΚΥΡΑ 2010

Η παρούσα ερευνητική εργασία εκπονήθηκε στα πλαίσια του «Προγράμματος Ενίσχυσης Ερευνητικού Δυναμικού (Π.Ε.Ν.Ε.Δ.) – 2003», που συγχρηματοδοτείται κατά 75% από την Ευρωπαϊκή Ένωση - Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης και κατά 25% από το Ελληνικό Δημόσιο, στο πλαίσιο του Μέτρου 8.3 – Δράση 8.3.1 του Επιχειρησιακού Προγράμματος «Ανταγωνιστικότητα», Γ΄ Κ.Π.Σ. 2000-2006. Ο κωδικός του έργου, μέρος του οποίου συνιστά η παρούσα εργασία, είναι *03ΕΔ388*, ανάδοχος του έργου είναι το Ιόνιο Πανεπιστήμιο, επιστημονική υπεύθυνη η αναπληρώτρια καθηγήτρια Αγγελική – Χαρίκλεια Χαρλαύτη και το έργο τιτλοφορείται: *Οι ελληνικοί ναυτότοποι: Ανάδειξη και διαχείριση της ναυτιλιακής κληρονομιάς του Ιονίου και του Αιγαίου.*

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ.....viii-ix
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ.....x-xii
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ.....xii-xiv
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΣΧΗΜΑΤΩΝ.....xv
ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ.....xvi-xviii
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....1-13

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ
Η ΠΟΛΗ & ΤΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΚΕΝΤΡΟ
1.1.Οι συνθήκες συγκρότησης της πόλης.....14-18
1.2.Η πόλη-λιμάνι.....19-25
1.3.Ο αστικός χώρος.....25-36
1.4. Το ναυτιλιακό κέντρο.....36-47

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ
Η ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΤΗΣ ΕΡΜΟΥΠΟΛΗΣ: ΘΕΩΡΗΤΙΚΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΕΡΜΗΝΕΥΤΙΚΕΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ
2.1. Ναυπηγική δραστηριότητα: προβλήματα προσδιορισμού.....48-53
2.2. Η ναυπηγική της Ερμούπολης στα πλαίσια του ελληνικού κράτους και στο διεθνές περιβάλλον (1830-1870).....53
2.2.1 Η σημασία της ναυπηγικής βιομηχανίας της Ερμούπολης στα πλαίσια της οικονομίας του ελληνικού κράτους.....53-56
2.2.2 Το επίπεδο της ναυπηγικής τεχνογνωσίας στο διεθνές περιβάλλον.....56-59
2.2.3 Το επίπεδο εκβιομηχάνισης στο εγχώριο και διεθνές περιβάλλον.....59-60
2.3. Παράγοντες δημιουργίας, ανόδου και παρακμής της ναυπηγικής στην Ερμούπολη τον 19ο αιώνα.....61
2.3.1 Προϋποθέσεις συγκρότησης της ναυπηγικής βιομηχανίας.....61-63
2.3.2 Η αναζήτηση του ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος.....65-71
2.3.3. Παράγοντες παρακμής της ναυπηγικής της Ερμούπολης τον 19ο αιώνα.....71
2.3.3.1. Ο ρόλος του ατμού.....72-73
2.3.3.2. Ο ρόλος των αγορών.....73-75
2.3.3.3. Η ανακατανομή των πόρων.....75-79

2.4. Ναυπηγείο Ερμούπολης: Η μετάβαση στον ατμό. Συνέχειες και ασυνέχειες.....79-80

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ
ΠΑΡΑΓΩΓΗ, ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΟΤΗΤΑ & ΕΠΙΔΟΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ

3.1. Ναυπηγικοί κύκλοι, ιστορική συγκυρία και παραγωγική επίδοση.....81-83
3.1.1. Η ναυπηγική βιομηχανία στο πλαίσιο των αγορών.....83-85
3.1.2. Η ναυπηγική βιομηχανία της Ερμούπολης και το εμπόριο σιτηρών:μία περίπτωση εξαρτημένης ζήτησης.....85-90
3.1.3. Οι μακρυχρόνιοι ναυπηγικοί κύκλοι (1835-1880).....90-92
3.1.4. Οι βραχυχρόνιοι ναυπηγικοί κύκλοι-I (1838-1861).....92-97
3.1.5. Οι βραχυχρόνιοι ναυπηγικοί κύκλοι -II (1862-1880).....97-99
3.1.6. Η διεθνής σύγκριση: κατάταξη και αξιολόγηση του επιπέδου παραγωγής.....99-102
3.2. Επισκευές.....102-106
3.3. Τα οικονομικά της ναυπηγικής βιομηχανίας.....106
3.3.1. Κόστος παραγωγής.....106
3.3.1.1. Το συνολικό κόστος -Η μέση τιμή.....106-111
3.3.1.2. Διεθνής σύγκριση τιμών.....111-114
3.3.1.3. Το επιμέρους κόστος.....114-115
α) Μισθοί & Ξυλεία.....115-116
β) Μισθοί, Ξυλεία & Κάρφωση.....116-117
γ) Μισθοί, Ξυλεία, Κάρφωση & Καλαφάτισμα.....117-118
δ) Επιστασία (Αμοιβή αρχιναυπηγού).....118-119
ε) Κατανομή επιμέρους κόστους μέσα από ειδικές περιπτώσεις.....119-123
3.3.2. Η πρόσοδος της ναυπηγικής βιομηχανίας.....123-127
3.4. Η παραγωγικότητα της ναυπηγικής βιομηχανίας.....127-128
3.4.1. Η μέση χωρητικότητα.....128-132
3.4.2. Χρόνοι παράδοσης σκαφών.....132-133
3.4.3. Δυναμικότητα του ναυπηγείου.....134-135
3.5. Γενική αξιολόγηση της επίδοσης της ναυπηγικής βιομηχανίας της Ερμούπολης.....136

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ Ι-ΤΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

4.1. Ναυπήγηση, θεσμική διαδικασία και συναλλακτικό κόστος 137-140
4.2. Το συμφωνητικό ναυπήγησης.....140-146
4.2.1. Παραλλαγές στους όρους της συμφωνίας.....147
4.2.1.1. Παραλλαγές στο αντικείμενο της συμφωνίας.....147-152
4.2.1.2. Παραλλαγές σε ζητήματα ποιοτικού ελέγχου ξυλείας.....152-153
4.2.1.3. Παραλλαγές σε τεχνικά ζητήματα.....154-157
4.3. Το συμφωνητικό ναυπηγικής ξυλείας.....158-160
4.4. Το συμφωνητικό μεταλλικών εξαρτημάτων.....160-162
4.5. Το αποδεικτικό ιδιοκτησίας.....162-164
4.5.1. Συμπληρωματικά στοιχεία για το πρώτο μέρος του εγγράφου (Τα τέσσερα είδη ναυπηγικών υπηρεσιών) 164-167
4.5.2. Συμπληρωματικα στοιχεία για το δεύτερο μέρος του εγγράφου.....167-168
4.6. Το πιστοποιητικό ναυπήγησης.....168-170

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΕΜΠΤΟ

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΙΙ-Η ΤΕΧΝΙΚΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

5.1. Τεχνολογία και μέθοδοι ναυπήγησης στο ναυπηγείο της Ερμούπολης.....171-174
5.2. Η τεχνική διαδικασία: οι φάσεις ναυπήγησης.....174-175
5.2.1. Ο σκελετός του σκάφους.....175
5.2.1.1. Καρίνα, ποδοστάματα και πρύμνη.....175-179
5.2.1.2. Οι νομείς.....179-181
5.2.1.3. Λοιπά διαμήκη ενισχυτικά στοιχεία του σκελετού.....181-187
5.2.1.4. Λοιπά εγκάρσια στοιχεία του σκελετού.....187-191
5.2.2. Η επικάλυψη του σκάφους.....191
5.2.2.1. Το φέδρωμα (εσωτερική επικάλυψη).....191-192
5.2.2.2. Το κουβέρτωμα και η κατασκευή της κουπαστής.....192-194
5.2.2.3. Το πέτσωμα (εξωτερική επικάλυψη).....194-196
5.2.3. Υπερκατασκευές και εξοπλισμός του σκάφους.....196

5.2.3.1 Υποδιαίρεση των χώρων της γάστρας.....196-197
5.2.3.2 Υπερκατασκευές.....197-198
5.2.3.3 Εξοπλισμός και μηχανισμοί του σκάφους.....199-203
5.2.4. Η στεγανοποίηση της γάστρας.....203-204
5.2.5. Η καθέλκυση.....204-206
5.2.6. Ο εφοπλισμός.....206

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΚΤΟ
ΤΥΠΟΛΟΓΙΑ ΠΛΟΙΩΝ

6.1. Ταξινόμηση των τύπων σκαφών του ναυπηγείου της Ερμούπολης, 1828-1866.....207-208
6.1.1. Ταξινόμηση ανά αριθμό ιστών:ζήτηση και εξέλιξη της ιστιοφορίας του φορτηγού πλοίου.....208-212
6.1.2. Ταξινόμηση τύπων ανά ναυπηγική παράδοση: η κληρονομιά της Μεσογείου και της βόρειας Ευρώπης 212-216
6.2. Ανάλυση των τύπων σκαφών του ναυπηγείου της Ερμούπολης, 1828-1866.....216-217
6.2.1. Οι μεσογειακοί τύποι.....218
6.2.1.1. Το τραμπάκολο.....218-219
6.2.1.2. Η μπομπάρδα (βομβάρδα).....219-221
6.2.1.3. Η μαρτιγάνα (μαρτίγος).....221-223
6.2.1.4. Η σακολέβα.....223-224
6.2.1.5. Η μπρατσέρα (βρατσέρα).....225-226
6.2.1.6. Η μαλτέζα.....226
6.2.1.7. Το τσερνίκι.....226-227
6.2.1.8. Το πέραμα.....228-229
6.2.1.9. Η μπελού (βελού).....229
6.2.1.10. Το μίστικο (μύστικο).....230-231
6.2.1.11. Το τρεχαντήρι.....231-232
6.2.1.12. Η τράτα.....232
6.2.1.13. Η φελούκα.....232-233
6.2.1.14. Η σκαμπαβία & η βάρκα (λέμβος).....233
6.2.2. Οι βορειοευρωπαϊκοί τύποι.....233-234
6.2.2.1. Η γαβάρα (μπάρκο).....234-235

6.2.2.2. Το γολετόμπρικο (μπρικογολέτα).....236-239
6.2.2.3. Η γολέτα.....239-241
6.2.2.4. Το κότερο.....241-242
6.2.3. Αρχετυπικός τύπος.....242
6.2.3.1 Η νάβα (νάβε).....242-243
6.2.4. Υβριδικός τύπος.....243
6.2.4.1 Η πολάκα.....243-245
6.2.5. Το μπρίκι: το «βαρόμετρο» της ναυπηγικής παραγωγής στην Ερμούπολη.....245-253
6.3. Τυπολογία και εξειδίκευση του ναυπηγείου της Ερμούπολης.....253-256

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΒΔΟΜΟ
Η ΖΗΤΗΣΗ

7.1. Πλοιοκτήτες/επενδυτές και πλοιοκτησιακό καθεστώς.....257-258
7.2. Οι ομάδες καταγωγής των επενδυτών/πλοιοκτητών.....259
7.2.1. Κατανομή ανά αριθμό ατόμων.....259-263
7.2.2. Κατανομή ανά χωρητικότητα.....263-265
7.2.3. Κατανομή ανά συνολική αξία.....265-268
7.3. Η συγκρότηση της ναυτιλιακής τεχνογνωσίας των ομάδων καταγωγής.....268
7.3.1. Οι ερμουπολίτικες ομάδες καταγωγής.....268
7.3.1.1 Οι Ψαριανοί.....269-271
7.3.1.2 Οι Χιώτες.....271-278
7.3.2. Οι εκτός Ερμούπολης ομάδες καταγωγής.....278
7.3.2.1. Οι Ανδριώτες.....278-280
7.3.2.2. Οι Υδραίοι.....281-282
7.3.2.3. Οι Σαντορινιοί.....282-284
7.3.2.4. Οι Μυκονιάτες.....284-286
7.3.2.5. Οι Σπετσιώτες.....286-288
7.3.2.6. Οι Ιόνιοι (Κεφαλονίτες & Ιθακήσιοι).....288-290
7.4. Οι επαγγελματικές ομάδες των επενδυτών/πλοιοκτητών.....290-294
7.5. Οι σημαντικότεροι επενδυτές/φυσικά πρόσωπα: οικονομικό & κοινωνικό προφίλ.....294-301

7.6. Προς μία συγκεντρωτική πλοιοκτησία: εξειδίκευση και εφοπλισμός.....301-304

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΟΓΔΟΟ

ΟΙ ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ

8.1. Η οργάνωση της παραγωγής.....305

8.1.1. Η ναυπηγική επιχείρηση 305-306

8. 1. 1. 1. Δομή και χαρακτηριστικά της ναυπηγικής επιχείρησης στην Ερμούπολη τον 19^{ο} αιώνα 306-308

8. 1. 1. 2. Οι ναυπηγικές επιχειρήσεις και οι ναυπηγοί της Ερμούπολης...308

α) Καταγωγή και τεχνογνωσία.....308-311

β) Παραγωγικότητα και κατάταξη των αρχιναυπηγών και των ναυπηγικών επιχειρήσεων.....311-316

γ) Ναυπηγικές επιχειρήσεις και επιχειρηματικότητα-Η διαμόρφωση μίας ναυπηγικής «ελίτ»:.....316-318

Η οικογένεια Κουφουδάκη.....318-321

Η οικογένεια Παγίδα.....321-324

Η οικογένεια Μάσκα (Μάσχα).....324-327

Η οκογένεια Σέχα.....328-329

Η οικογένεια Κρυστάλη.....329

Η οικογένεια Ποτού.....330-333

8.1.2. Συνεταιριστικές μορφές παραγωγής-Συντροφίες τεχνιτών του ναυπηγείου.....333-335

8.2. Εργασία.....335

8.2.1. Εξειδίκευση, καταμερισμός εργασίας & ιεραρχία.....335-337

8.2.2. Εργατικό δυναμικό και αμοιβές του ναυπηγείου.....337-341

8.3. Κεφάλαιο.....341-342

8.4. Χώρος-Γη.....342

8.4.1. Το ναυπηγείο της Ερμούπολης.....342-345

8.4.2.Το νέο ναυπηγείο.....345-350

8.4.3. Το νεώριο ή πακτωτήριο (Καρνάγιο).....351-352

8.5. Συμπληρωματικοί κλάδοι-Πρώτες ύλες.....353

8.5.1. Ξυλεία-Οργάνωση ξυλεμπορίου.....353

8.5.1.1. Οι ναυλώσεις μεταφοράς.....353-356

8.5.1.2. Οι πωλήσεις.....356-363
8.5.2. Μεταλλουργεία-Σιδηρουργεία.....363-365
8.5.3. Λοιπές ναυπηγικές πρώτες ύλες και ναυτιλιακά είδη.....365-368

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....369-375

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ.....376-452

ΠΗΓΕΣ.....453-458

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....459-477

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ

6.1. Τραμπάκολο του 1870 περίπου. (De Negri, *Vele italiane*, 191).

6.2. Τραμπάκολο ανοιχτά του Ντουμπρόβνικ, Σεπτέμβριος 2009. (Φώτο του συγγραφέα).

6.3. Σαρδηνιακή μπομπάρδα του 1840 περίπου με ιστιοφορία γολετόμπρικου. (De Negri, *Vele italiane*, 39).

6.4. Οινουσιώτικη μπομπάρδα «Παντελεήμων» του 1920 με ιστιοφορία γολετόμπρικου. (Δαμιανίδης, *Ελληνική Παραδοσιακή*, εικ. 63).

6.5. Χιώτικη μπομπάρδα «Αγία Ζώνη» του 1908 με ιστιοφορία γολετόμπρικου. (Εκδόσεις Αιγέας & ΠΕΚΕΒ, Καρ-0003)

6.6. Αγκυροβολημένη μαρτιγάνα με πινά (τετράγωνα πανιά) σε χαρακτικό του Baugean. (Prins, "Mediterranean Ships", 95).

6.7. Ταρτάνα και μαρτιγάνα σε αντιπαραβολή σε χειρόγραφο του 1757 από το Hofkammerarchiv της Βιέννης. (Marzari "Maritime presence", 152).

6.8. Ελληνική σακολέβα στην Αδριατική από αναφορά του 1872. (Marzari "Maritime presence", 157).

6.9. Ελληνική σακολέβα ανοιχτά της Μάλτας σε χαρακτικό του Baugean του 1800. **(**Prins, "Mediterranean Ships", 85 και De Negri, *Vele italiane*, 165).

6.10. Τρεχαντήρι με ιστιοφορία μπρατσέρας του β΄μισού του 19ου αιώνα. (Στέλιος Παπαδόπουλος (επιμ.), *Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία*, εικ. 64).

6.11. Ναυπηγικές γραμμές τσερνικιού που ναυπηγήθηκε στον Μαραθόκαμπο της Σάμου το 1910. (Δαμιανίδης, *Ελληνική Παραδοσιακή*, 51).

6.12. Χιώτικο πέραμα «Ταξηάρχης», υπό οθωμανική σημαία, με ιστιοφορία γολετόμπρικου, του πλοιάρχου Κων. Καλίσση. Β΄μισό του 19ου αιώνα. (Στέλιος Παπαδόπουλος (επιμ.), *Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία*, εικ. 63).

6.13. Χίωτικο πέραμα «Γεωργία» του 1910 με ιστιοφορία μούλου (topsail schooner). (Εκδόσεις Αιγέας & ΠΕΚΕΒ, Καρ-0008).

6.14. Τριίστιο μίστικο με λατίνια της εποχής του Αγώνα (1827). (Λεπτομέρεια) (Στέλιος Παπαδόπουλος (επιμ.), *Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία*, εικ. 266).

6.15. Χιώτικο τρεχαντήρι «Ταξιάρχης», με ιστιοφορία ραντοψάθι, 1931**.** (Εκδόσεις Αιγέας & ΠΕΚΕΒ, Καρ-0013).

6.16. Χιώτικη αλιευτική τράτα, του 1909, ιδιοκτησίας Χρίστου Ζαννίκου. (Εκδόσεις Αιγέας & ΠΕΚΕΒ, Καρ-0013).

6.17. Τριίστια ελληνική φελούκα της εποχής του Αγώνα, 1827. (Στέλιος Παπαδόπουλος (επιμ.), *Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία*, εικ. 265).

6.18. Ερμουπολίτικο μπάρκο «Ακελλική», 287 τόνων, που ναυπηγήθηκε το 1867, ιδιοκτησίας Γ. Ν. Παππά. Η αναπαράσταση του πλοίου είναι του 1869. (Στέλιος Παπαδόπουλος (επιμ.), *Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία*, εικ. 66).

6.19. Ανώνυμο και αχρονολόγητο γολετόμπρικο με ελληνική σημαία. (Εκδόσεις Αιγέας & ΠΕΚΕΒ, Καρ-0001).

6.20. Τύπος ιστιοφορίας χωρίς μαΐστρα· σύμφωνα με τους Άγγλους, the true brigantine. (Alan Moore "Rig in northern Europe", Mariner's Mirror, τ. 42, 1956, αρ. 1, 28, σχεδ. 21).

6.21. Γενοβέζικη μπομπάρδα S.Giuseppe του 1857. (De Negri, *Vele italiane*, 79).

6.22. Κλασική εκδοχή ιστιοφορίας γολέτας ή σκούνας (schooner) με μπούμες (ημιολίες) και χωρίς σταυρώσεις (πινά). (Στέλιος Παπαδόπουλος (επιμ.), *Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία*, Σχέδια, Βασικοί τύποι πλοίων, 14.)

6.23. Μοντέλο ιταλικού κότερου, τέλη του 19^{ου} αιώνα. (De Negri, *Vele italiane*, 75).

6.24. Η νάβα «Ποσειδών», του Σπετσιώτη Παύλου Χατζηανάργυρου, το 1815 (λεπτομέρεια). (Στέλιος Παπαδόπουλος (επιμ.), *Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία*, εικ. 59.)

6.25 Πολάκα του 1679, που προέρχεται από τον Jean Jouve στο Album de Levant. (Prins, "Mediterranean Ships", 84).

6.26. Ελληνική πολάκα στη Μασσαλία το 1801. (Δαμιανίδης, *Ελληνική Παραδοσιακή*, 29).

6.27. Το υδραΐκο μπρίκι «Αγαμέμνων», με ραγιάδικη σημαία στη Μασσαλία το 1809. (Στέλιος Παπαδόπουλος (επιμ.), *Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία*, εικ. 71.)

6.28. Το ανδριώτικο μπρίκι «Λεωνίδας», 194 τόνων, ζωγραφισμένο από τον G. Luzze, στη Βενετία το 1861. (Στέλιος Παπαδόπουλος (επιμ.), *Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία*, εικ. 68).

6.29. Μπρίκι «Νέα Μονή», 387 τόνων, ναυπηγημένο στη Χίο το 1855, ζωγραφισμένο από τον G. Luzzo ή Luzze στη Βενετία στις 25 Ιουλίου 1861. (Εκδόσεις Αιγέας & ΠΕΚΕΒ, Καρ-0017).

6.30. Χιώτικο μπρίκι «Νικόλαος», 258 τόνων, ναυπηγημένο στη Σύρο το 1869, του Π. Καλλιμασιά. (Εκδόσεις Αιγέας & ΠΕΚΕΒ, Καρ-0016).

6.31. Χιώτικο snow «Δέσποινα», που αναπαρίσταται στα 1881. (Εκδόσεις Αιγέας & ΠΕΚΕΒ, Καρ-0018).

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

1.1. Ο πληθυσμός της Ερμούπολης τον 19ο αιώνα.

1.2. Σύγκριση πληθυσμών Ερμούπολης με άλλες πόλεις-λιμάνια της Μεσογείου στα μέσα του 19ου αιώνα.

1.3. Ποσοστιαία κατανομή ανά προορισμό των ναυλώσεων στο λιμάνι της Ερμούπολης, 1835-58.

1.4. Γεωγραφική κατανομή ναυτοδανείων από περιοχές με μεγαλύτερη συχνότητα δανεισμού στην αγορά της Ερμούπολης.

1.5. Ποσοστό υποτίμησης αρχικής αξίας ιστιοφόρων με βάση την ηλικία του πλοίου από πωλητήρια, 1844-1856. (Επιλεγμένο δείγμα πώλησης ολόκληρων πλοίων).

2.1. Αναλογία ναυπηγικής παραγωγής/νηολογημένων ιστιοφόρων Σύρου, 1841-1875.

3.1. Εκτίμηση ποσοστού επανεπένδυσης μέσω των επισκευών σε ερμουπολίτικα ιστιοφόρα.

3.2. (α) Ποσοστό (%) του κόστους κατασκευής της γάστρας επί του συνόλικού κόστους κατασκευής, ανά κλάσεις χωρητικότητας, (ξυλεία & μισθοί), 1838-1860.

3.2. (β) Ποσοστό (%) του κόστους κατασκευής της γάστρας επί του συνόλικού κόστους κατασκευής, (ξυλεία, μισθοί και κάρφωση), ανά κλάσεις χωρητικότητας, 1847-1858.

3.2. (γ) Ποσοστό (%) του κόστους κατασκευής της γάστρας (ξυλεία, κάρφωση και καλαφάτισμα) επί του συνόλικού κόστους κατασκευής, ανά κλάσεις χωρητικότητας, 1838-1860.

3.2. (δ) Ποσοστό (%) επιστασίας (αμοιβής αρχιναυπηγού) επί του συνολικού κόστους ναυπήγησης, ανά κλάσεις χωρητικότητας, 1839-1858.

3.3. Κατανομή κόστους, μπρίκι «Κωλέτης», 342 τόνων, ναυπηγημένο το 1847.

3.4. Σύγκριση μέσης χωρητικότητας με άλλα διεθνή ναυπηγεία ανά δεκαετία, 1830-1879.

3.5. Χρόνοι παράδοσης σκαφών (σε μήνες), 1828-1866.

3.6. Δυναμικότητα παραγωγής ναυπηγείου και κατανομή ταυτόχρονης κατασκευής αριθμού σκαφών ανά μήνα σε επιλεγμένα έτη.

5.1. Κατανομή απαιτούμενης ξυλείας για την κατασκευή του μπρικιού «Κωλέτης», 342 τόνων, στην Ερμούπολη το 1847.

6.1. Ταξινόμηση των ναυπηγούμενων ιστιοφόρων της Ερμούπολης ανα αριθμό ιστίων, 1828-1866.

6.2. Ταξινόμηση τυπολογίας πλοίων ναυπηγούμενων στην Ερμούπολη με βάση τη γάστρα ή την ιστιοφορία, 1828-1866.

6.3. Ταξινόμηση των ναυπηγούμενων ιστιοφόρων της Ερμούπολης ανά περιοχή προέλευσης, 1828-1866.

6.4. Εκτιμήσεις χωρητικότητας ανά τύπο πλοίου του ναυπηγείου της Ερμούπολης, 1828-1866.

6.5. Συγκριτική μέση χωρητικότητα μπρικιών.

7.1. Κατανομή Ερμουπολιτών-μη Ερμουπολιτών πλοιοκτητών νεότευκτων πλοίων ναυπηγείου Ερμούπολης, 1828-1866.

7.2. Ποσοστιαία κατανομή των σημαντικότερων ομάδων καταγωγής πλοιοκτητών/επενδυτών, 1828-1866.

7.3. Κατανομή χωρητικότητας νεότευκτων πλοίων των σημαντικότερων ομάδων καταγωγής πλοιοκτητών/επενδυτών, 1828-1866.

7.4. Συντελεστής χωρητικότητας/αριθμού επενδυτών στο ναυπηγείο της Ερμούπολης, 1828-66.

7.5. Συνολική αξία των νεότευκτων πλοίων του ναυπηγείου της Ερμούπολης ανά ομάδα καταγωγής (άνω των 500.000 δρχ) και αντιστοιχούμενοι τόνοι χωρητικότητας επί της αξίας των πλοίων, 1828-66.

7.6. Συντελεστής αναλογίας ποσοστού χρηματικής αξίας επενδύσεων/χωρητικότητας νεότευκτων πλοίων των σημαντικότερων ομάδων καταγωγής.

7.7. Στοιχεία δυναμικότητας της ναυτιλίας της Σαντορίνης τον 19ο αιώνα.
(Μόνο πλοία β΄κλάσης, άνω των 30 τόνων).

7.8. Στοιχεία δυναμικότητας της ναυτιλίας της Μυκόνου τον 19ο αιώνα.
(Μόνο πλοία β΄κλάσης, άνω των 30 τόνων).

7.9. Στοιχεία δυναμικότητας της σπετσιώτικης ναυτιλίας τον 19ο αιώνα.
(Μόνο πλοία β΄κλάσης, άνω των 30 τόνων).

7.10. Κατανομή ανα επαγγελματική κατηγορία των πλοιοκτητών/επενδυτών στο ναυπηγείο της Ερμούπολης, 1828-66.

7.11. Κατάταξη των μεγαλύτερων επενδυτών στο ναυπηγείο της Ερμούπολης την περίοδο 1828-1866. (Σε επενδύσεις πλοίων αξίας άνω των 100.000 δραχμών).

8.1. Κατανομή ανά γεωγραφική προέλευση αρχιναυπηγών ναυπηγείου Ερμούπολης, 1828-1866.

8.2. Κατανομή αριθμού ναυπηγήσεων ανά αρχιναυπηγό.

8.3. Οι παραγωγικότεροι αρχιναυπηγοί και ναυπηγικές επιχειρήσεις της Ερμούπολης με βάση τις αξίες των ναυπηγούμενων πλοίων (άνω των 500.000 δρχ), 1828-1866.

8.4. Δείκτες παραγωγικής επίδοσης των αρχιναυπηγών της Ερμούπολης, 1828-1866.

8.5. Κατάταξη του πυρήνα των σημαντικότερων οικογενειακών ναυπηγικών επιχειρήσεων της Ερμούπολης με βάση τις αξίες των πλοίων.

8.6. Σύγκριση στόλου ιστιοφόρων σε τόνους χωρητικότητας, 1828-66. (Π. Μάσκα και άλλων πλοιοκτητικών οικογενειών).

8.7. Σύγκριση στόλου ιστιοφόρων σε τόνους χωρητικότητας, 1828-66. (Μ. Ποτού και άλλων πλοιοκτητικών οικογενειών).

8.8. Κατηγορίες ναυπηγικών επαγγελμάτων σύμφωνα με το δημοτολόγιο της Ερμούπολης, 1820-1870.

8.9. Αμοιβές ειδικοτήτων του Ναυπηγείου Ερμούπολης τον 19^{ο} αιώνα (σε δρχ).

8.10. Ξυλέμποροι της Ερμούπολης σύμφωνα με τις συμβολαιογραφικές πράξεις των Μάξιμου και Δαβίδ, 1827-55.

8.11. Τιμές κατεργασίας μεταλλικών εξαρτημάτων για την ναυπήγηση ιστιοφόρων από σιδηρουργούς της Ερμούπολης, 1837-1847.

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

1.1. Κατανομή σημαιών σε αφίξεις πλοίων στη Σύρο 4/8/-8/10/1823.

1.2. Νηολόγιο Σύρου/Σύνολο ελληνόκτητης ναυτιλίας, 1835-1914.

1.3. Τιμές μεταχειρισμένων ιστιοφόρων/Ναύλοι σιτηρών Οδησσού-Μασσαλίας, 1835-1863.

3.1. Ποσοστό της ναυπηγικής παραγωγής της Ερμούπολης επί του συνόλου της ελληνόκτητης ναυτιλίας, 1840-1879. (Σε τόνους χωρητικότητας).

3.2. Ναυπηγική παραγωγή/Ναύλοι σιτηρών Οδησσός-Μασσαλία/Ναυτιλιακό εισόδημα ελληνόκτητης ναυτιλίας, 1835-1880.

3.3. Ρυθμός ανάπτυξης της ναυπηγικής παραγωγής της Ερμούπολης, 1828-1880 (σε τόνους χωρητικότητας).

3.4. Ναυπηγική παραγωγή/Νορβηγικός ναυλοδείκτης/Ναυτιλιακό εισόδημα ελληνόκτητης ναυτιλίας, 1866-1880.

3.5. Σύγκριση παραγωγής με ναυπηγεία του διεθνή χώρου, 1830-1879.

3.6. Σύγκριση 1838-1863: Νεότευκτα/Μεταχειρισμένα Πλοία (τιμή/τόνο σε δρχ) & Ναύλοι σιτηρών Οδησσού-Μασσαλίας (σε σελίνια).

3.7. Κατανομή μέσης τιμής σε κλάσεις χωρητικότητας ανά δεκαετία (1838-49, 50-59, 60-66).

3.8. Σύγκριση τιμών νεότευκτων ιστιοφόρων Πρίνς Έντουαρντ Άιλαντ, Νιού Μπρούνγουικ (Ατλαντικός Καναδάς) και Ερμούπολης, 1838-1866. (σε λίρες στερλίνες ανά τόνο).

3.9. Κατανομή κόστους, μπρίκι «Ευχαρίστησις», 272 τόνων.

3.10. Κατανομή κόστους, μπρίκι «Ελένη», 236 τόνων.

3.11. Κατανομή κόστους, μπρίκι «Ταξιάρχης», 226 τόνων.

3.12. Εκτιμώμενη αξία ναυπηγούμενων πλοίων Ερμούπολης (εκατ. δρχ), 1838-1866.

3.13. Ποσοστό της προστιθέμενης αξίας της ναυπηγικής της Ερμούπολης στη δευτερογενή παραγωγή και στο σύνολο του ΑΕΠ, 1838-1866.

3.14. Μέση χωρητικότητα ναυπηγούμενων πλοίων, 1828-1880.

3.15. Κατανομή των ναυπηγούμενων πλοίων ανά κλάσεις χωρητικότητας, 1828-1866.

6.1. Κατανομή ανα τύπο νηολογημένων πλοίων ελληνόκτητης ναυτιλίας σε χιλιάδες τόνους, 1830-1880.

6.2. Μέση χωρητικότητα & ποσοστό μπρικιών επί του συνολικού αριθμού ναυπηγούμενων πλοίων στην Ερμούπολη, 1828-1866.

6.3. Ποσοστιαία κατανομή του αριθμού σκαφών ανά τύπο στο ναυπηγείο της Ερμούπολης, 1828-1866.
6.4. Ποσοστιαία κατανομή της χωρητικότητας των σκαφών ανά τύπο στο ναυπηγείο της Ερμούπολης, 1828-1866.
7.1. Ποσοστιαία κατανομή αριθμού Ερμουπολιτών πλοιοκτητών/επενδυτών, 1828-1866. (Οι ένδεκα σημαντικότερες ομάδες καταγωγής).
7.2. Ποσοστιαία κατανομή αριθμού μη Ερμουπολιτών πλοιοκτητών/επενδυτών, 1828-1866. (Οι δέκα σημαντικότερες ομάδες καταγωγής).
7.3 Ποσοστιαία κατανομή συγκέντρωσης πλοιοκτησίας των νεότευκτων πλοίων στην Ερμούπολη, 1828-66.

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΣΧΗΜΑΤΩΝ

3.1. Η διάρθρωση των αγορών στις θαλάσσιες μεταφορές.

3.2. Αλληλοεξαρτώμενοι παράγοντες στη ναυτιλιακή και ναυπηγική βιομηχανία.

8.1. Εσωτερική και εξωτερική αρχιτεκτονική της ναυπηγικής επιχείρησης.

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Η εκπόνηση της παρούσας διδακτορικής διατριβής υπήρξε μία εξαιρετικά ενδιαφέρουσα και γόνιμη εμπειρία, κυρίως χάρη στα πρόσωπα με τα οποία ήρθα σε επαφή στο διάστημα των περίπου τεσσάρων χρόνων που διήρκησε, και τα οποία συνέβαλαν άμεσα ή έμμεσα, αλλά ουσιαστικά, στην ολοκλήρωσή της, με ιδέες, χρήσιμο υλικό (πηγές, βιβλία), ηθική και υλική υποστήριξη. Αρχικά, θα ήθελα να εκφράσω τις θερμές μου ευχαριστίες στην διευθύντρια των ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Αγγελική Ψιλοπούλου και στα μέλη του προσωπικού Τάϊνα Χιέταλα και Βίλμα Τσίρκα, για την ανθρώπινη και ζεστή φιλοξενία και υποστήριξη που μου πρόσφεραν στο χώρο του αρχείου. Οι ιδανικές συνθήκες εργασίας που δημιούργησαν συνέβαλαν καθοριστικά στην ευκολότερη αντιμετώπιση του ογκώδους αρχειακού υλικού. Στη συνέχεια, να ευχαριστήσω το προσωπικό της Δημοτικής Βιβλιοθήκης Ερμουπόλεως, για τη βοήθεια που μου παρείχε κατά τη διάρκεια καταγραφής στοιχείων από τον τοπικό τύπο του 19ου αιώνα και από δευτερογενείς πηγές. Επίσης, εξαιρετικά επωφελής και ευχάριστη υπήρξε η παραμονή μου στο χώρο του Ιστορικού & Παλαιογραφικού Αρχείου της ΕΤΕ, χάρη στη φιλική και θερμή συμπεριφορά του διευθυντή Αγαμέμνωνα Τσελίκα και της δόκτωρος Μαρίας Λίτινα, στους οποίους εκφράζω τις ειλικρινείς μου ευχαριστίες.

Η συμβολή των καθηγητριών και μελών της τριμελούς επιτροπής, Χριστίνας Αγριαντώνη και Ευδοκίας Ολυμπίτου, με συζητήσεις, κατευθύνσεις, σχόλια και παρατηρήσεις, υπήρξε καίρια για την επισήμανση σημαντικών όψεων και ζητημάτων της διατριβής και τη βελτίωση της όψης του κειμένου, από ιστορική και φιλολογική άποψη.

Η επαφή και επικοινωνία με τον καθηγητή Χρήστο Λούκο υπήρξε πηγή έμπνευσης και αφετηρία ενδιαφέρουσας συνεργασίας. Για την παραχώρηση των ηλεκτρονικών βάσεων δεδομένων του Δημοτολογίου και της Απογραφής της Ερμούπολης του 19ου αιώνα, αλλά και για τον δανεισμό και τη δωρεά χρήσιμων βιβλίων τον ευχαριστώ θερμά. Επίσης, ευχαριστώ τον καθηγητή Βασίλη Καρδάση για τον δανεισμό των αναφορών του Γάλλου προξένου της Σύρου και των εφημερίδων *Ἕνωσις* και *Τηλέγραφος τῶν Κυκλάδων* σε μικροφωτογραφημένη μορφή. Ακόμη, εξαιρετικά γόνιμη, όσο και ευχάριστη, υπήρξε όλο αυτό το διάστημα η επικοινωνία με την δόκτωρα Ελεάννα Βλάχου, η οποία συνέβαλε με τις ιδέες της σε ζητήματα δομικής κατασκευής και αναλυτικής προσέγγισης της διατριβής και με την παραχώρηση σημαντικού υλικού από το ιδιωτικό αρχείο της οικογένειας Μ. Ποτού.

Ο δόκτωρας Κώστας Δαμιανίδης σε όλο το διάστημα της γνωριμίας μας, από το 2002, πριν από την εκπόνηση της διατριβής, υπήρξε πραγματικά ένα σημείο αναφοράς για μένα σε επιστημονικό και ανθρώπινο επίπεδο. Η βαθειά και ουσιαστική γνώση του αντικειμένου της ναυτικής τεχνολογίας και η φιλική, ανοιχτή και ήρεμη διάθεση του υπήρξαν ένα παράδειγμα συμπεριφοράς. Σε όλη τη διάρκεια της διατριβής υπήρξε πολύτιμος φίλος και σύμβουλος σε θέματα τεχνολογίας και συνέβαλε με κατευθύνσεις, παρατηρήσεις και διορθώσεις στη διαμόρφωση των κεφαλαίων σχετικών με την τεχνολογία των πλοίων. Η λέκτορας Κατερίνα Παπακωνσταντίνου, επίσης στάθηκε μία σημαίνουσα παρουσία σε όλη τη διάρκεια της διατριβής. Οι ατέρμονες συζητήσεις σε ζητήματα και προβληματικές σχετικά με την έρευνα, οι συμβουλές και οι παρενέσεις της ήταν μία ουσιαστική προσφορά από μία πραγματική φίλη. Αντίστοιχα ουσιαστική και σταθερή υπήρξε και η παρουσία της δόκτωρος και φίλης Ρούρας Σιφναίου, που με αμέριστη ηθική και υλική συμπαράσταση, συνέβαλε αποφασιστικά στην ολοκλήρωση της διατριβής. Τους εκφράζω την απεριόριστη ευγνωμοσύνη για όσα αφειδώς μου πρόσφεραν στα χρόνια της γνωριμίας μας. Ευχαριστώ επίσης θερμά τον δόκτωρα Γιώργο Κωστελένο, που με τις γνώσεις του σε ζητήματα οικονομικών συνέβαλε να ξεδιαλυθούν «νεφελώδη» προβλήματα σχετικά με τα οικονομικά της ναυπηγικής βιομηχανίας.

Η συμπόρευση, συνεργασία και φιλία που αναπτύχθηκε τα χρόνια αυτά με τους συναδέλφους μου Παναγιώτη Καπετανάκη, Αλεξάνδρα Παπαδοπούλου, Κατερίνα Γαλάνη και Ελένη Μπενέκη, ήταν μία από τις πιο ενδιαφέρουσες και συναρπαστικές εμπειρίες και ουσιαστικό κληροδότημα της εκπόνησης αυτής της διατριβής σε προσωπικό επίπεδο. Για όλες τις συζητήσεις, ανταλλαγές ιδεών, τη βοήθεια σε ηθικό, ψυχολογικό και υλικό επίπεδο, καθώς και τις υπέροχες στιγμές που ζήσαμε ως ομάδα φίλων και συναδέλφων, στις συναντήσεις και στα ταξίδια μας σε Ελλάδα και εξωτερικό τους ευχαριστώ θερμά. Ανάμεσα σε αυτούς τους φίλους, να ευχαριστήσω τον παλιό συμμαθητή και φίλο Χρήστο Παλαιολόγο, τον δόκτωρα Βασίλη Χρυσικόπουλο και τη φίλη Παναγιώτα Κόντου, οι οποίοι με στήριξαν σε δύσκολες στιγμές και μου παρείχαν κάθε λογής βοήθεια ηθική και υλική την περίοδο αυτή.

Θα ήθελα να κλείσω τον κύκλο των ευχαριστιών με την επόπτρια καθηγήτρια της διατριβής, την Τζελίνα Χαρλαύτη. Η παρουσία της, όλο αυτό το διάστημα υπήρξε καταλυτική, τόσο σε ακαδημαϊκό, όσο και σε ανθρώπινο επίπεδο. Η καθοδήγησή της, με απεριόριστη υπομονή, ηρεμία, σταθερότητα και σθεναρότητα αποτέλεσε το βασικότερο σημείο αναφοράς μου και επέδρασε αποφασιστικά στη διαμόρφωση της επιστημονικής μου σκέψης. Οι συνεχείς και σταθερές συναντήσεις, για ζητήματα της διατριβής υπήρξαν

πάντοτε αφορμή για νέα ερεθίσματα και πηγή έμπνευσης και κουράγιου για τη συνέχεια και την ολοκλήρωση της έρευνας. Παράλληλα, η στάση της σε ανθρώπινο επίπεδο ήταν για μένα ένα παράδειγμα ζωής. Η ηθική, ψυχολογική και υλική υποστήριξή της, η ενθάρρυνση, το ειλικρινές και αδιάκοπο ενδιαφέρον και η εμπιστοσύνη της στις δυνατότητές μου ήταν η σημαντικότερη συνεισφορά της προς εμένα. Της εκφράζω τις βαθύτερες και θερμότερες ευχαριστίες μου για όλα όσα είχα την ευκαιρία να μάθω και να βιώσω δίπλα της στο χρονικό διάστημα της γνωριμίας και συνεργασίας μας.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η εκπόνηση της παρούσας, ερευνητικής εργασίας πραγματοποιήθηκε στο πλαίσιο του «Προγράμματος Ενίσχυσης Ερευνητικού Δυναμικού (Π.Ε.Ν.Ε.Δ.)-2003», η λειτουργία του οποίου ξεκίνησε τον Δεκέμβριο του 2005, με ανάδοχο το Ιόνιο Πανεπιστήμιο και υπό την επιστημονική επίβλεψη και ευθύνη της αναπληρώτριας καθηγήτριας του Τμήματος Ιστορίας του Ιονίου Πανεπιστημίου, Τζελίνας Χαρλαύτη. Το πρόγραμμα συγχρηματοδοτήθηκε κατά 75% από κονδύλια της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης), και κατά 25% από κονδύλια του Ελληνικού Δημοσίου (ενταγμένο στα πλαίσια του Μέτρου - Δράση 8.3.1 του Επιχειρησιακού Προγράμματος «Ανταγωνιστικότητα», Γ΄ Κ.Π.Σ. 2000-2006), ενώ το χρηματοδοτούμενο έργο φέρει τον τίτλο, «Οι ελληνικοί ναυτότοποι: Ανάδειξη και διαχείριση της ναυτιλιακής κληρονομιάς του Ιονίου και του Αιγαίου» (Κωδικός Έργου:03ΕΔ388).

Ι) ΣΚΟΠΟΙ, ΠΗΓΕΣ & ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

i) Αντικείμενο διατριβής.

Σκοπός της έρευνας είναι η ανάδειξη της σημασίας της ναυπηγικής δραστηριότητας στην Ερμούπολη στις πέντε πρώτες δεκαετίες από τη σύσταση του ελληνικού κράτους. Βασική επιδίωξη επίσης είναι να εξεταστεί η Ερμούπολη ως μεγάλο ναυπηγικό κέντρο της ιστιοφόρου ναυπηγικής, όχι μόνο του ελληνικού κράτους, αλλά και ολόκληρης της ανατολικής Μεσογείου. Η διεθνικότητα του λιμανιού της Ερμούπολης και η ένταξή της στο σύστημα των μεγάλων λιμανιών-διαμετακομιστικών κέντρων της Μεσογείου, όπως η Μασσαλία, το Λιβόρνο, η Τεργέστη, η Οδησσός, αποτέλεσε σημαντικό παράγοντα ώθησης της ναυπηγικής δραστηριότητας και των συναφών κλάδων. Ο χαρακτηρισμός της ως ναυπηγικού κέντρου δεν αφορά μόνο το μέγεθος της ναυπηγικής παραγωγής, αλλά και την ανάπτυξη συναφών δραστηριοτήτων (εμπόριο ξυλείας, σιδηρουργεία, σχοινοποιεία), που εξυπηρετούσαν σε γεωγραφικά ευρύτερο επίπεδο, την παραγωγή και αναδιανομή προϊόντων και υπηρεσιών σχετικών με τη ναυπηγική. Στόχος λοιπόν είναι η μελέτη και ανάλυση των παραγόντων και των μηχανισμών, που κατέστησαν την Ερμούπολη σημαντικό κέντρο της ιστιοφόρου ναυπηγικής.

ii) Πηγές της έρευνας.

Βασική πηγή της έρευνας αποτέλεσε το πλούσιο αρχειακό υλικό που εντοπίστηκε και καταγράφηκε στα Γενικά Αρχεία του Κράτους του Νομού Κυκλάδων στη Σύρο, (στο

εξής Γ.Α.Κ./Α.Ν.Κ. Σύρου), στην κεντρική υπηρεσία των Γ.Α.Κ. στην Αθήνα, (στο εξής Γ.Α.Κ./Κ.Υ.), στη Δημοτική Βιβλιοθήκη Ερμουπόλεως, στο Ιστορικό & Παλαιογραφικό Αρχείο του Μορφωτικού Ιδρύματος της Εθνικής Τράπεζας (Μ.Ι.Ε.Τ) και στο Ιστορικό Αρχείο της Εθνικής Τράπεζας. Ο μεγαλύτερος όγκος του υλικού προέρχεται από τα Γ.Α.Κ./Α.Ν.Κ. Σύρου και περιλαμβάνει τις παρακάτω σειρές:

1) Το αρχείο του συμβολαιογράφου Μάξιμου Ταλασλή, που παραδόθηκε στο τότε Ιστορικό Αρχείο Κυκλάδων, σημερινό Γ.Α.Κ. του Νομού Κυκλάδων, τον Ιούλιο του 1990.[1] Από το αρχείο αυτό έχουν μελετηθεί οι κώδικες του πρώτου Δημόσιου Μνήμονα της Ερμούπολης, Σκαρλάτου Μάξιμου, που περιλαμβάνουν 6 κώδικες συμβολαιογραφικών πράξεων των ετών 1827-31. Στο ίδιο αρχείο, διάδοχος του Δημόσιου Μνήμονα Σκαρλάτου Μάξιμου, υπήρξε ο Ανδρέας Δαυΐδ, από το 1831 μέχρι τις 24/1/1835, από τον οποίο συντάχθηκαν 10 κώδικες, που περιλαμβάνουν 2.609 πράξεις. (Οι παραπάνω κώδικες μελετήθηκαν σε μικροφωτογραφημένη μορφή στον χώρο του Ιστορικού & Παλαιογραφικού Αρχείου του Μ.Ι.Ε.Τ.). Από το 1835 με την ισχύ του «ὀργανισμοῦ τῶν δικαστηρίων καὶ συμβολαιογράφων», ο Ανδρέας Δαυΐδ συνέχισε πλέον στο νέο θεσμικό πλαίσιο, ως ένας από τους συμβολαιογράφους Ερμούπολης και οι πράξεις, που πολλαπλασιάστηκαν, συντάσσονταν πλέον με τη μορφή λυτών εγγράφων.[2] Μέχρι τον Μάρτιο του 1865, συντάχθηκαν συνολικά πάνω από 32.500 πράξεις. Από τον όγκο αυτό των πράξεων των Μάξιμου και Δαυΐδ αποδελτιώθηκαν συμφωνητικά ναυπήγησης πλοίων (139 πράξεις), ιδιοκτησίες νεότευκτων πλοίων (814 πράξεις), πωλητήρια πλοίων (1.013 πράξεις), διάφορα ναυλοσυμφωνητικά (93 πράξεις), ναυλοσυμφωνητικά μεταφοράς και πωλητήρια ναυπηγικής ξυλείας (105 πράξεις) και μερικές εκατοντάδες εγγράφων διαφόρων υποθέσεων σχετικών με τη ναυτιλιακή και ναυπηγική βιομηχανία (ναυτοδάνεια, διορισμοί πλοιάρχων, συμφωνίες μεταξύ τεχνιτών του ναυπηγείου). Τέλος, από το αρχείο αυτό ερευνήθηκαν έγγραφα του συμβολαιογράφου Α. Λέτσου της περιόδου 1863-72 με πενιχρά αποτελέσματα (4 πράξεις).

2) Παλαιοί Συμβολαιογράφοι Ερμουπόλεως-Σύρου.[3] Από τα ευρετήρια της σειράς αποδελτιώθηκαν περιλήψεις συμβολαιογραφικών πράξεων ιδιοκτησίας νεότευκτων πλοίων των παρακάτω συμβολαιογράφων: Κων/νος Αγγελίδης, Ευρετήρια 1-5, έτη 1854-63 (40 πράξεις). Αντώνιος Αλμπέρτος, Ευρετήρια 1-2, 1853-64 (55 πράξεις). Μιχ. Ιωαννόπουλος,

[1] Χρήστος Λούκος & Πόπη Πολέμη, *Οδηγός του Δημοτικού Αρχείου Ερμούπολης, 1821-1949,* Αθήνα, 1987, 174-176.
[2] Χρήστος Λούκος, «Οι συμβολαιογράφοι της Ερμούπολης-Σύρου (19ος αιώνας)», *Μνήμων,* τ. 12, Αθήνα, 1989, 254.
[3] Ο.π., 163-166.

Ευρετήρια 1-2, 1843-45 (135 πράξεις). Χριστόδουλος Ιωάννου, Ευρετήρια 1-10, 1846-1860, (502 πράξεις).

3) Ιστορικό Αρχείο Δήμου Ερμουπόλεως (εν συντομία Ι.Α.Δ.Ε.), Ι/Ναυπηγικά, αρ. 1-7.[4] Οι φάκελοι 1-5 περιλαμβάνουν πιστοποιητικά ναυπήγησης πλοίων επικυρωμένα από το Δήμαρχο, που αριθμούνται σε 1.481 έγγραφα και καλύπτουν την περίοδο 1836-66. Τα πιστοποιητικά αυτά διασταυρώνουν και συμπληρώνουν τα στοιχεία για τις ιδιοκτησίες των πλοίων που ναυπηγήθηκαν στην Ερμούπολη, προερχόμενα από τις συμβολαιογραφικές πράξεις και τις περιλήψεις των ευρετηρίων των προαναφερθέντων συμβολαιογράφων. Οι φάκελοι 6-7, περιλαμβάνουν έγγραφα σχετικά με την κατασκευή και λειτουργία του Νέου Ναυπηγείου και την αγορά και αξιοποίηση των οικοπέδων του παλαιού ναυπηγείου από την πλευρά του Δήμου.

4) Ι.Α.Δ.Ε., Τ/Δημοτικά Έργα, αρ. 6, 77, 80, 230.[5] Οι φάκελοι 6 και 80 αφορούν έγγραφα για τα προβλήματα λειτουργίας του καρνάγιου/πακτωτηρίου και τη μεταφορά του από την παλαιά του θέση στη νέα, όπου βρίσκεται μέχρι σήμερα. Οι φάκελοι 77 και 230 περιέχουν έγγραφα για το νέο ναυπηγείο, αλλά κυρίως για την αγορά και αξιοποίηση των οικοπέδων του παλαιού.

5) Ι.Α.Δ.Ε., Δ/Ληξιαρχείο (Ε) Θάνατοι.[6] Πρόχειρα βιβλία αποβιώσεων, αρ. 1, 1848-52 και Ληξιαρχικά βιβλία αποβιώσεων (διάφορα έτη), από τα οποία εντοπίσαμε τον χρόνο και την αιτία θανάτου μερικών από τους ναυπηγούς της Ερμούπολης.

6) Ι.Α.Δ.Ε., Δ/Α/Δικαστικά, αρ. 24 και 25.[7] Ο φάκελος περιέχει έγγραφα σχετικά με δικαστικές διαφορές οικοπέδων στο παλαιό ναυπηγείο, μεταξύ των κληρονόμων του αρχιναυπηγού Παντελή Μάσκα, του Δήμου Ερμούπολης και της Εταιρίας Ελληνικής Ατμοπλοΐας.

Από τις παραπάνω σειρές, αυτή που προσέφερε τον μεγαλύτερο όγκο εγγράφων, στοιχείων και πληροφοριών για τη ναυπηγική βιομηχανία της πόλης είναι οι κώδικες και τα λυτά έγγραφα του συμβολαιογράφου Ανδρέα Δαΰΐδ. Πρόκειται για τον μακροβιότερο και σημαντικότερο συμβολαιογράφο της Ερμούπολης του 19ου αιώνα. Ο Δαΰΐδ, εκτός από τον πιο δραστήριο συμβολαιογράφο, υπήρξε μία από τις εξέχουσες προσωπικότητες της πόλης, που σφράγισε με την παρουσία του μία ολόκληρη εποχή για την Ερμούπολη. Γεννημένος στην Κύπρο τον Μάρτιο του 1805, σύμφωνα με το βιογραφικό του σημείωμα, υπήρξε στρατιωτικός κατά την Επανάσταση και στη συνέχεια υπάλληλος στα Υπουργεία

[4] Λούκος & Πολέμη, *Οδηγός του Δημοτικού*, 77.
[5] Ο.π., 57.
[6] Ο.π., 119-120.
[7] Ο.π., 18.

Οικονομικών και Δικαιοσύνης, μέχρι το διορισμό του ως ειρηνοδίκη (1829) και συμβολαιογράφου Ερμούπολης (1831) από τον Καποδίστρια. Παράλληλα, ήταν γλωσσομαθής, συγγραφεάς γαλλοελληνικής γραμματικής και καθηγητής της γαλλικής για μία πενταετία στο δημοτικό σχολείο των κορασίδων Ερμούπολης.[8] Το συμβολαιογραφικό υλικό του αρχείου του, από το 1831 έως το 1865, καλύπτει ολόκληρη την οθωνική περίοδο.[9] Η περίοδος αυτή συμπίπτει επίσης με την πρώτη γενεά των οικιστών της πόλης, που συνέβαλλε στην συγκρότηση και ακμή της Ερμούπολης, ως εμπορικό, ναυτιλιακό και ναυπηγικό κέντρο της ανατολικής Μεσογείου. Μέσα από τον όγκο, τις κατηγορίες των συμβολαιογραφικών πράξεων και το οικονομικο-κοινωνικό υπόβαθρο των συναλλασσομένων αντικατοπτρίζεται ο χαρακτήρας της πόλης. Η πληθώρα εγγράφων που αφορούν εμπορικές και ναυτιλιακές υποθέσεις, σε σχέση με τις υπόλοιπες κατηγορίες, αναδεικνύουν τις κύριες οικονομικές δραστηριότητες των ανθρώπων της πόλης. Τον χαρακτηρισμό ενός μεγάλου οικονομικού κέντρου του Λεβάντε ενισχύουν επίσης πολλές πράξεις, που συντάσσονταν από μη Ερμουπολίτες, που συνέρρεαν στην αγορά της πόλης για διάφορες υποθέσεις. Ο διεθνικός χαρακτήρας της πόλης επιβεβαιώνεται επίσης από τα αναρίθμητα συνημμένα έγγραφα που έφεραν μαζί τους οι συμβαλλόμενοι στο γραφείο του Δαυΐδ, από τις μεγάλες πόλεις λιμάνια της Μεσογείου, Μαύρης Θάλασσας και Δυτικής Ευρώπης·Λονδίνο, Μάντσεστερ, Μασσαλία, Λιβόρνο, Τεργέστη, Σμύρνη, Κωνσταντινούπολη, Αλεξάνδρεια και Οδησσός είναι μερικές από αυτές που εντοπίστηκαν σε τακτική βάση.

Στη Δημοτική Βιβλιοθήκη Ερμουπόλεως μελετήθηκε υλικό σχετικό με τη ναυπηγική, τη ναυτιλία, το εμπόριο, αλλά και σχετικό με σημαντικά γεγονότα και πτυχές της καθημερινής ζωής της πόλης από τις τοπικές εφημερίδες. Συγκεκριμένα μελετήθηκαν οι εφημερίδες *Ἑρμῆς*, *Αἴολος*, *Ἀστὴρ τῶν Κυκλάδων*, *Ἑρμούπολις* και *Ἥλιος*. Τα δημοσιεύματα που μελετήθηκαν καλύπτουν την περίοδο από το 1840 μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του 1860, με εξαίρεση τον *Ἥλιο*, από τον οποίο αντλήθηκαν κυρίως στοιχεία για τις ναυπηγήσεις πλοίων της διετίας 1850-51 από αναδημοσιευμένα αποσπάσματα από τα «Παλαιᾶ Συριανὰ» του Ανδρέα Χούμη.

[8] ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ. 24192, 2/10/1850. Ο Ανδρέας Δαυΐδ, μαζί με τον Λουκά Ράλλη υπήρξαν οι δύο απεσταλμένοι της πόλης στις διαπραγματεύσεις με τον ρώσο ναύαρχο Ρίκορδ, όταν ο τελευταίος εμφανίστηκε με το στόλο του στο λιμάνι της Ερμούπολης, το 1832, την περίοδο των ταραχών μεταξύ κυβερνητικών (Καποδιστριακών) και αντικυβερνητικών, με τους οποίους είχαν συνταχθεί οι Ερμουπολίτες. βλ., Βλαχογιάννης, *Χιακόν, Αρχείον*, ο.π., Δ΄, 464.

[9] Ο Ανδρέας Δαυΐδ πέθανε στις 2 Απριλίου 1865, βλ., ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Δ/Ληξιαρχείο (Ε), Θάνατοι, Ληξιαρχικά βιβλία αποβιώσεων, αρ. 148.

Στα Γ.Α.Κ./Κ.Υ., μελετήθηκε υλικό του Οθωνικού Αρχείου από το Υπουργείο των Ναυτικών, που αφορά τη νομοθεσία και τη δυναμικότητα της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας. Αντλήθηκαν επίσης από τη Συλλογή Βλαχογιάννη, Κατάλογος Δ΄ και Ε΄ Μικρές Ιδιωτικές Συλλογές, στοιχεία ποικίλου χαρακτήρα σχετικά με την Ερμούπολη, της πρώιμης και μετέπειτα περιόδου και την εν γένει ναυτιλιακή, προεπαναστατική και μετεπαναστατική δράση. Τέλος, από τα Αυτοτελή Αρχεία, Αρχείο Σχεδίων Πόλεων, μελετήθηκε φάκελος με χάρτες και καταγεγραμμένες ιδιοκτησίες της Ερμούπολης κυρίως του ά μισού του 19^{ου} αιώνα.

Στο Ιστορικό Αρχείο της Εθνικής Τράπεζας (Ε.Τ.Ε.) μελετήθηκαν σε μικροφωτογραφημένη μορφή αναφορές του Άγγλου προξένου της Σύρου των ετών 1871-1881 από τη σειρά Foreign Office, Annual Series, *Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance.* Επίσης, σε μικροφωτογραφημένη μορφή μελετήθηκαν οι αναφορές του Γάλλου προξένου της Σύρου των ετών 1834-1858 από τη σειρά Archives du Ministère des Affaires Étrangères, Correspondence Consulaire et Commerciale, Syra, (AMAE, CCC, Syra), 1-5, όπως επίσης και δημοσιεύματα των ερμουπολίτικων εφημερίδων *Ἕνωσις* και *Τηλέγραφος τῶν Κυκλάδων.* Τα μικροφίλμ με τις αναφορές του Γάλλου προξένου και των εφημερίδων μου δάνεισε ο Βασίλης Καρδάσης. Οι προξενικές αναφορές περιέχουν πολύτιμες πληροφορίες για τα γεγονότα και τις εξελίξεις, στην πολιτική, την οικονομία, τους θεσμούς και την καθημερινή ζωή της πόλης. Διασταυρωμένες με τα δημοσιεύματα των εφημερίδων και με στοιχεία από άλλες πηγές, μπορούν να συμβάλλουν σημαντικά στη διαμόρφωση μίας εικόνας πάνω σε διάφορα ζητήματα. Επιπλέον, τα ποσοτικά στοιχεία για το εμπόριο, τη βιομηχανία, τη ναυτιλία και τη ναυπηγική, που δημοσιεύονται στις προξενικές εκθέσεις, μπορούν να παραβληθούν, να συμπληρώσουν και να διορθώσουν, στοιχεία σειρών δεδομένων από άλλες πηγές. Έτσι για παράδειγμα, από τις αναφορές του Άγγλου προξένου, αντλήσαμε τα στοιχεία για τη ναυπηγική παραγωγή της Ερμούπολης την περίοδο 1871-1880. Τέλος, ενδιαφέρουσες πληροφορίες αντλήθηκαν από το ιδιωτικό αρχείο. της οικογένειας Μικέ Ποτού, το οποίο μου γνωστοποίησε η Ελεάννα Βλάχου.

Από την επεξεργασία των στοιχείων των παραπάνω πηγών δημιουργήθηκαν οι εξής βάσεις δεδομένων σε μορφή Access:

1) Ναυπηγήσεις και επισκευές πλοίων, που καλύπτουν την περίοδο 1828-66, από τις συμβολαιογραφικές πράξεις όλων των προαναφερθέντων συμβολαιογράφων, τα πιστοποιητικά ναυπήγησης του Δήμου (Ναυπηγικά) και τα δημοσιευμένα αποσπάσματα των «Παλαιῶν Συριανῶν» του Α. Χούμη στην εφημερίδα «Ἥλιος».

2) Πωλητήρια πλοίων της περιόδου 1826-65 από τις συμβολαιογραφικές πράξεις των Σκαρλάτου Μάξιμου και Ανδρέα Δαυΐδ.

3) Ναυλώσεις πλοίων για μεταφορά ναυπηγικής ξυλείας και πωλήσεις ναυπηγικής ξυλείας της περιόδου 1827-56 από τις συμβολαιογραφικές πράξεις των Σκαρλάτου Μάξιμου και Ανδρέα Δαυΐδ.

4) Ναυλοσυμφωνητικά διάφορα της περιόδου 1835-1845 από τις συμβολαιογραφικές πράξεις του Ανδρέα Δαυΐδ.[10]

5) Ιδιοκτησίες και πωλήσεις ακινήτων (οικιών, αποθηκών, εργαστηρίων, οκοπέδων) της περιόδου 1831-1848 από τις συμβολαιογραφικές πράξεις των Σκαρλάτου Μάξιμου και Ανδρέα Δαυΐδ.

Οι παραπάνω βάσεις δεδομένων αποτελούν τη «μαγιά» για όλες τις περαιτέρω επεξεργασίες δεδομένων και τις αναπαραστάσεις ποσοτικών στοιχείων (πίνακες, διαγράμματα), με τις οποίες επιχειρούμε να αναλύσουμε τις τάσεις, τη δυναμική και τις εξελίξεις στην ιστιοφόρο ναυπηγική και ναυτιλιακή βιομηχανία της Ερμούπολης. Ακόμη, θεωρούμε ότι μπορούν να χρησιμεύσουν και ως παρακαταθήκη για μελλοντικές ερευνητικές εργασίες.

Μαζί με τα δεδομένα που αντλήσαμε από τις πρωτεγενείς πηγές και τη συγκρότηση βάσεων δεδομένων, σημαντική συμβολή στην έρευνα μας προσέφεραν οι δημοσιευμένες αρχειακές πηγές. Ο ιστορικός νηογνώμονας των Τζελίνα Χαρλαύτη και Νίκου Βλασσόπουλου, *Ποντοπόρεια, 1830-1940. Ποντοπόρα Ιστιοφόρα και Ατμόπλοια από την ίδρυση του ελληνικού κράτους μέχρι τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο*, Αθήνα, 2002, υπήρξε σημαντικό εργαλείο και βοήθημα στις αντιπαραβολές, διασταυρώσεις και συμπληρώσεις στοιχείων σε σχέση με τη δική μας βάση δεδομένων. Οι ναυπηγήσεις στην Ερμούπολη, η χωρητικότητα, οι ιδιοκτήτες, το έτος ναυπήγησης, η διάρκεια ζωής του πλοίου, υπήρξαν μερικά από τα ερωτήματα στα οποία στάθηκε χρήσιμο το έργο αυτό. Μία άλλη σημαντική υπό δημοσίευση αρχειακή πηγή είναι η *Αμφιτρίτη. Ναυτιλιακή Ιστορία των Ελλήνων, 1700-1821*, Πρόγραμμα Πυθαγόρας Ι, Ιόνιο Πανεπιστήμιο/ΥΠΕΠΘ, 2006. Πρόκειται για βάση δεδομένων που αφορά την προεπαναστατική παρουσία της ελληνόκτητης ναυτιλίας σε διάφορα λιμάνια της Μεσογείου. Το έργο αυτό συνέβαλλε με πληροφορίες, που αφορούν τους τύπους πλοίων των διάφορων ναυτότοπων του Αιγαίου και του Ιονίου, τις διαδρομές και τα πρόσωπα της δράσης, σε σύγκριση με στοιχεία της μετεπαναστικής περιόδου στην

[10] Για τη δημιουργία αυτής της βάσης εργάστηκε το καλοκαίρι του 2007 στα ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, ομάδα φοιτητών του Τμήματος Ιστορίας του Ιονίου Πανεπιστημίου, αποτελούμενη από τους Γιώργο Νικολόπουλο, Αγγελική Αρκούδη, Μαρία Ζαμπέλη, Μελίνα Στάθη και Μένη Ποντίκη.

Ερμούπολη. Τέλος, χρησιμοποιήσαμε δύο δημοσιευμένες βάσεις δεδομένων του Ινστιτούτου Μεσογειακών Σπουδών (Ι.Μ.Σ.) του Ρεθύμνου για το Δημοτολόγιο και την Απογραφή του πληθυσμού της Ερμούπολης. Οι βάσεις αυτές, που δημιουργήθηκαν από αντίστοιχο αρχειακό υλικό των Γ.Α.Κ./Α.Ν.Κ. Σύρου, παρείχαν σημαντικές πληροφορίες, προσωπογραφικού και κοινωνικού χαρακτήρα για συγκεκριμένα πρόσωπα και επαγγελματικές ομάδες της πόλης, που σχετίζονταν με τη ναυπηγική και ναυτιλιακή δραστηριότητα. Οι βάσεις δεδομένων του Ι.Μ.Σ., μου παραχωρήθηκαν από τον Χρήστο Λούκο.

Η μελέτη της δευτερογενούς βιβλιογραφίας έγινε σε βιβλιοθήκες της Ελλάδας και του εξωτερικού, αλλά για την κάλυψη βιβλιογραφικών αναγκών απαιτήθηκε και η συνδρομή ιδιωτικών βιβλιοθηκών, όπως της επόπτριας καθηγήτριας της παρούσας διατριβής. Στην Ελλάδα έγινε χρήση της βιβλιοθήκης των Γ.Α.Κ./Α.Ν.Κ. Σύρου, των δωρητών Σταύρου Ι. Βαφία, Ανδρέα Θ. Δρακάκη, Έρσης Μαντζουλίνου-Richards και της βιβλιοθήκης του Γυμνασίου Σύρου. Επίσης, μεγάλο μέρος της βιβλιογραφίας, μονογραφίες και άρθρα μελετήθηκαν κυρίως στη Γεννάδειο Βιβλιοθήκη της Αμερικανικής Σχολής Κλασικών Σπουδών, στη βιβλιοθήκη του Ιστορικού & Παλαιογραφικού Αρχείου της ΕΤΕ, του Ολλανδικού Ινστιτούτου της Αθήνας, του Πολιτιστικού Ιδρύματος της Τράπεζας Πειραιώς και του Τμήματος Ιστορίας του Ιονίου Πανεπιστημίου. Στο εξωτερικό έγινε χρήση των βιβλιοθηκών του Λονδίνου, και πιο συγκεκριμένα της βιβλιοθήκης του National Maritime Museum του Greenwich και του London School of Economics and Political Science.

Οι θεματικές που μελετήθηκαν καλύπτουν διάφορα πεδία τόσο της ιστορικής επιστήμης, όσο και άλλων κοινωνικών επιστημών. Κατ'αρχήν μελετήθηκαν μονογραφίες, άρθρα και άλλα κείμενα, που αφορούν την ιστορία της Ερμούπολης, τα οποία καλύπτουν διάφορες όψεις της πόλης τον 19^{ο} αιώνα. Με τη θεματική αυτή συνδέεται και η ιστορία του αστικού χώρου (urban history), η οποία παρέχει χρήσιμα θεωρητικά εργαλεία στην ερμηνεία της συγκρότησης και ανάπτυξης του πρώτου αστικού χώρου του νεοσύστατου ελληνικού κράτους. Η οικονομική και κοινωνική ιστορία, από την άλλη, αποτελεί επίσης μία θεματική με κεντρική θέση στην έρευνα και καταλαμβάνει μεγάλο μέρος της απαιτούμενης βιβλιογραφίας. Η ένταξη της ναυπηγικής και ναυτιλιακής δραστηριότητας στην Ερμούπολη σε ένα ευρύτερο οικονομικό και κοινωνικό πλαίσιο, κατέστησε απαραίτητο να μελετηθούν έργα, σχετικά με την οικονομική και κοινωνική ιστορία του Ελληνικού Κράτους, της Ευρώπης και των Βαλκανίων. Τα έργα αυτά εξετάζουν τις εξέλιξεις στους τομείς της παραγωγής (γεωργία, εμπόριο, ναυτιλία, βιοτεχνία/βιομηχανία),

τους μηχανισμούς οργάνωσης και μεθόδων παραγωγής, τις εργασιακές σχέσεις και τις κοινωνικές συναρθρώσεις.

Εν τέλει, η πολιτική ιστορία του Ελληνικού Κράτους, της Ευρώπης και του υπόλοιπου κόσμου, κυρίως την περίοδο 1830-1880, αποτελούν έναν θεμελιώδη «μπούσουλα» των γεγονότων, της πολιτικής κατάστασης και των κυριάρχων πολιτικών τάσεων και ιδεών σε Ελλάδα και εξωτερικό. Η Ερμούπολη, ενταγμένη στο πλαίσιο της διεθνούς οικονομίας και ανταλλαγών της εποχής, επηρεαζόταν αναμφίβολα από τα πολιτικο-στρατιωτικά τεκταινόμενα της περιόδου, τις εθνικές στρατηγικές της Ελλάδας και των ξένων δυνάμεων (Οθ. Αυτοκρατορία, Ρωσία, Αγγλία, Γαλλία) και τις διεθνείς γεωπολιτικές ισορροπίες.

Η ναυτιλιακή ιστορία αποτελεί κλάδο της οικονομικής και κοινωνικής ιστορίας. Το αντικείμενο της διατριβής, όσο και η ευρύτητα του κλάδου αυτού, απαιτούν μία αναλυτική και διεσδυτική μελέτη των επιμέρους πτυχών της ναυτιλιακής δραστηριότητας με κεντρικό πυρήνα τη ναυτιλιακή οικονομική ιστορία, την ναυτική τεχνολογία και τη ναυπηγική. Επομένως, υπήρξε απαραίτητη η μελέτη έργων ελλήνων και ξένων ερευνητών, στα οποία εξετάζεται η δομή και η διάρθρωση της ναυτιλιακής δραστηριότητας, η ναυτική τεχνολογία, η ναυπηγική δραστηριότητα, οι ελληνικοί και ξένοι ναυτότοποι και η ναυτική κουλτούρα.

Επιπλέον, ανατρέξαμε σε θεωρίες και ερμηνευτικές προτάσεις διαφόρων πεδίων, κυρίως από την οικονομική επιστήμη. Οι δύο αντιπροσωπευτικότεροι, όσο και αντιμαχόμενοι κλάδοι των οικονομικών, τα νεοκλασσικά και τα θεσμικά οικονομικά, συνέβαλαν σημαντικά στην κατανόηση των μηχανισμών λειτουργίας της οικονομίας, των αγορών και των πρωταγωνιστών τους. Σε πιο εξειδικευμένο επίπεδο, τα ναυτιλιακά οικονομικά έθεσαν το πλαίσιο της διάρθρωσης και της λειτουργίας της ναυτιλίας και της ναυπηγικής και αποτέλεσαν θεωρητικό υπόβαθρο για την ερμηνεία τάσεων και εξελίξεων στη ναυτιλιακή και ναυπηγική αγορά στην Ερμούπολη τον 19ο αιώνα. Η θεωρία των επιχειρήσεων και της επιχειρηματικότητας υπήρξε ανάλογης βοήθειας σε ζητήματα ερμηνείας της συμπεριφοράς και της στρατηγικής των δρώντων υποκειμένων, της οργάνωσης των επιχειρήσεων και των σχέσεων παραγωγής. Σε αυτό το πλαίσιο αναζητήσεων εντάχθηκαν και τα θεωρητικά σχήματα της οικονομικής κοινωνιολογίας, με τα οποία προσεγγίζονται κυρίως κοινωνικές πτυχές και επιδράσεις της οικονομικής δραστηριότητας και αλληλεξαρτήσεις μεταξύ της κοινωνικής και οικονομικής υπόστασης ατόμων ή ομάδων. Τέλος, η οικονομική γεωγραφία προσέφερε ενδιαφέρουσες προτάσεις και εργαλεία στην προσπάθεια για μία συνολικότερη θεώρηση των οικονομικο-κοινωνικών

δραστηριοτήτων της πόλης, υπό το πρίσμα της επίδρασης του γεωγραφικού περιβάλλοντος.

iii) Μεθοδολογία της έρευνας.

Η μεθοδολογική προσέγγιση του αντικειμένου κινήθηκε κυρίως σε τρείς βασικούς άξονες: τον οικονομικό τον τεχνολογικό και τον θεσμικό. Η επιλογή αυτή υποδείχθηκε κυρίως από το χαρακτήρα του πραγματολογικού υλικού. Ο άξονας της οικονομίκης προσέγγισης στηρίχθηκε σε μεγάλο βαθμό στο θεωρητικό σχήμα των κλασικών και νεοκλασικών οικονομικών. Η υιοθέτηση αυτού του θεωρητικού πλαισίου επηρεάστηκε από έργα των Carlo Cipolla και Simon Ville και φαίνεται στη δομή των κεφαλαίων που πραγματεύονται την παραγωγή και παραγωγικότητα του ναυπηγείου, τη ζήτηση και τους συντελεστές παραγωγής (Κεφάλαια Τρίτο, Έβδομο και Όγδοο).[11]

Ωστόσο, το παραπάνω πλαίσιο εμπλουτίστηκε με στοιχεία και εργαλεία άλλων οικονομικών θεωριών, όπως τα θεσμικά οικονομικά, όπου οι ιδέες του Douglass North υπήρξαν πηγή έμπνευσης και περαιτέρω βιβλιογραφικής αναζήτησης (Τέταρτο Κεφάλαιο).[12] Επίσης, συγκεκριμένες θεωρίες της επιχείρησης και της επιχειρηματικότητας βρήκαν εφαρμογή στην εξέταση της οικονομικής και κοινωνικής συμπεριφοράς των συντελεστών παραγωγής (Κεφάλαιο Όγδοο). Τα ερωτήματα των Eric Sager και Gerald Panting γύρω από τους παράγοντες της δημιουργίας, ανάπτυξης και παρακμής της ναυτιλιακής και ναυπηγικής βιομηχανίας του Ατλαντικού Καναδά τον 19ο αιώνα, υπήρξαν γόνιμη αφετηρία για ανάλογα ερωτήματα σε σχέση με τη ναυπηγική βιομηχανία της Ερμούπολης.[13] Τα ερωτήματα αυτά αναζήτησαν θεωρητική υποστήριξη και στο πεδίο της οικονομικής γεωγραφίας, που αποτέλεσε μία ερμηνευτική πρόκληση, αφού δεν συναντήσαμε μέχρι τώρα ανάλογη χρήση των θεωρητικών της εργαλείων από τη σύγχρονη ελληνική βιβλιογραφία της οικονομικής ιστορίας (Κεφάλαιο Δεύτερο).

Ο άξονας της τεχνολογίας στηρίζεται κυρίως στην εργογραφία σχετικά με την ιστορία της ξυλοναυπηγικής και του ιστιοφόρου πλοίου. Η εργογραφία αυτή συνίσταται από συλλογικά έργα, μονογραφίες, άρθρα, και άλλες μελέτες Ελλήνων και ξένων ερευνητών.

[11] Carlo Cipolla, *Η Ευρώπη πριν τη Βιομηχανική Επανάσταση. Κοινωνία και Οικονομία, 1000-1700*. Αθήνα, 1988. βλ. Μέρος Πρώτο. Μία στατική προσέγγιση. Simon Ville, "Shipbuilding in the Northeast of England in the 19th Century", Simon Ville (επιμ.), *Shipbuilding in the United Kingdom in the 19th Century: a Regional Approach*. Σαιντ Τζων, Νέα Γη, 1993, 1-43.

[12] Douglass North, *Structure and Change in Economic History*, Νέα Υόρκη, 1981, και *Θεσμοί, Θεσμική Αλλαγή και Οικονομική Επίδοση*, Αθήνα, 2006.

[13] Eric W. Sager & Gerald E. Panting, *Maritime Capital. The shipping industry in Atlantic Canada, 1820-1914*, Μόντρεαλ & Κίνγκστον, 1990. βλ. Κεφ. Πρώτο.

Στα έργα αυτά τίθεται το πλαίσιο διαμόρφωσης της ναυτικής τεχνολογίας και οι τεχνικές αλλαγές που εξέλιξαν το ιστιοφόρο σχεδόν μέχρι τις μέρες μας. Επομένως, σε αυτό το θεωρητικό πλαίσιο εμπεριέχονται στοιχεία, τόσο από την ενάλια αρχαιολογία ή την «αρχαιολογία του πλοίου», την ιστορία της ναυτικής τεχνολογίας, την εθνολογία και την εμπειρική παρατήρηση και καταγραφή (Κεφάλαια Πέμπτο και Έκτο).[14]

II) ΣΥΝΘΕΣΗ ΤΗΣ ΔΙΑΤΡΙΒΗΣ

Η διδακτορική διατριβή εκτός της εισαγωγής και του επιλόγου αναπτύσσεται σε οκτώ κεφάλαια. Στο Πρώτο Κεφάλαιο εξετάζεται η πόλη-ναυτιλιακό κέντρο στην οποία αναπτύχθηκε η ναυπηγική βιομηχανία, που απασχολεί τα υπόλοιπα επτά κεφάλαια. Στο κεφάλαιο αυτό γίνεται αναφορά στους παράγοντες και τις συνθήκες συγκρότησης της νέας πόλης στο νησί της Σύρου κατά τη διάρκεια της Επανάστασης, αλλά και στη θέση και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά που προσλαμβάνει η πόλη αυτή στο χώρο του Αιγαίου και της ανατολικής Μεσογείου, καθώς επίσης σημαντικές όψεις του αστικού χώρου. Κυρίως όμως αναλύονται οι προϋποθέσεις δημιουργίας ενός μεγάλου ναυτιλιακού κέντρου στην Ερμούπολη, μέσα από την ανάπτυξη των διάφορων κλάδων της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Έτσι περιγράφεται η εξέλιξη του νηολογημένου στόλου της Σύρου και των υπηρεσιών του λιμανιού, όπως η αγορά μεταχειρισμένων πλοίων, η αγορά ναυτοδανείων, ο τομέας των ναυτασφαλίσεων, το δίκτυο των ατμοπλοϊκών συνδέσεων, η αγορά ναυτιλιακών και ναυπηγικών ειδών κλπ.

Στο Δεύτερο Κεφάλαιο γίνεται προσπάθεια προσέγγισης και ερμηνείας κάποιων ευρύτερων ζητημάτων γύρω από τη ναυπηγική βιομηχανία της Ερμούπολης. Κατ'αρχάς επιχειρείται να προσδιοριστεί ο χαρακτήρας της ξυλοναυπηγικής ως παραγωγικής δραστηριότητας. Στη συνέχεια τοποθετείται η ναυπηγική δραστηριότητα της Ερμούπολης σε μία συγκριτική διάσταση σε σχέση με το εγχώριο και διεθνές περιβάλλον σε επίπεδο οικονομίας και τεχνογνωσίας. Επίσης, εξετάζονται διεξοδικά οι παράγοντες που οδήγησαν στη συγκρότηση, τη μεγέθυνση και την παρακμή της ξυλοναυπηγικής στην Ερμούπολη τον 19^{ο} αιώνα. Τέλος, τίθεται το ζήτημα, αν και κατά πόσο, συνέβαλε το ναυπηγείο της πόλης στη μετάβαση της ναυτιλίας από τα ιστιοφόρα στα ατμόπλοια.

Το Τρίτο Κεφάλαιο υποδιαιρείται σε τρείς ενότητες· στην πρώτη αναλύεται η ναυπηγική παραγωγή της Ερμούπολης, που αρχικά εντάσσεται στο πλαίσιο των αγορών

[14] Η φράση «αρχαιολογία του πλοίου» είναι δανεισμένη από το άρθρο του Lucien Basch, "Ancient wrecks and the archaeology of the ships", *International Journal of Nautical Archaeology and Underwater Exploration*, τ. 1, 1972, 1-58.

και προσδιορίζονται οι παράγοντες της ζήτησης. Έπειτα, περιγράφεται η πορεία της παραγωγής σύμφωνα με τη θεωρία των ναυπηγικών κύκλων και παράλληλα οι τελευταίοι συνδέονται αναλυτικότερα με την ιστορική συγκυρία. Τέλος, γίνεται σύγκριση του επιπέδου παραγωγής με παραδείγματα από το διεθνή χώρο. Στη δεύτερη ενότητα εξετάζονται τα οικονομικά της ναυπηγικής βιομηχανίας, δηλαδή το συνολικό και επιμέρους κόστος κατασκευής, η αξία των ναυπηγούμενων πλοίων και συγκρίνονται τιμές ναυπήγησης με εκείνες ναυπηγείων του εξωτερικού. Στην τρίτη ενότητα επιχειρείται η προσμέτρηση της παραγωγικότητας και μία γενικότερη αξιολόγηση της επίδοσης του ναυπηγικής παραγωγής της Ερμούπολης.

Το Τέταρτο Κεφάλαιο αποτελεί το πρώτο από τα δύο μέρη της περιγραφής της διαδικασίας παραγωγής. Το αντικείμενο του είναι η θεσμική διαδικασία που συνοδεύει τη ναυπήγηση ιστιοφόρου στην Ερμούπολη τον 19ο αιώνα. Η ανάλυση των εγγράφων, κυρίως συμβολαιογραφικών πράξεων, υπαγόρευσε την υιοθέτηση θεωρητικών εργαλείων από το πεδίο των θεσμικών οικονομικών. Η θεωρία του κόστους συναλλαγής γίνεται έτσι το κύριο ερμηνευτικό εργαλείο στην προσπάθεια κατανόησης και αξιολόγησης των όρων και των λεπτομερειών στις συμφωνίες ναυπηγού-παραγγελιοδότη. Οι όροι αυτοί και οι διάφορες παραλλαγές τους αντικατοπτρίζουν το επίπεδο συναλλακτικού κόστους της αγοράς και τις κυρίαρχες νοοτροπίες και συμπεριφορές των συναλλασσομένων.

Το Πέμπτο Κεφάλαιο καλύπτει το δεύτερο μέρος της διαδικασίας παραγωγής, που πραγματεύεται την τεχνική διαδικασία ναυπήγησης των ξύλινων ιστιοφόρων στην Ερμούπολη. Το επίπεδο τεχνογνωσίας, οι μέθοδοι ναυπήγησης και οι κατασκευαστικές φάσεις είναι τα βασικά σημεία που αναδεικνύονται στην πραγμάτευση αυτή. Τα πλούσια σε τεχνικές λεπτομέρειες συμφωνητικά ναυπήγησης φωτίζουν πολλές όψεις της κατασκευαστικής τεχνικής που ήταν σε εφαρμογή στο ναυπηγείο της Ερμούπολης. Όψεις που τίθενται σε ενδιαφέρουσα σύγκριση επίσης με αντίστοιχες πρακτικές στο ναυπηγείο του Γαλαξιδίου τον 19ο αιώνα και κυρίως με τη συνέχεια της ξυλοναυπηγικής στον 20^{ο} αιώνα.

Το Έκτο Κεφάλαιο ασχολείται με τα ίδια τα προϊόντα του ναυπηγείου της Ερμούπολης: τα ιστιοφόρα. Η προσέγγιση σχετίζεται με τους τύπους των ναυπηγούμενων πλοίων και τα τεχνολογικά χαρακτηριστικά τους. Αρχικά επιχειρείται μία ταξινόμηση ανά αριθμό ιστίων και ένας διαχωρισμός των τύπων σύμφωνα με την προέλευση της ναυπηγικής παράδοσης. Στη συνέχεια, αναλύονται πρώτα οι τύποι της μεσογειακής παράδοσης, που είναι και οι πιο πολυάριθμοι και έπειτα οι τύποι της βορειοευρωπαϊκής παράδοσης. Για το μπρίκι, τον πιο διαδεδομένο τύπο, εκτός από την προέλευση και τα

χαρακτηριστικά του, γίνεται εκτενής αναφορά στους λόγους που το κατέστησαν το πιο δημοφιλές ιστιοφόρο στην Ερμούπολη και στο σύνολο της ελληνόκτητης ναυτιλίας. Το κεφάλαιο κλείνει με μία συνολικότερη θεώρηση των τύπων που ναυπηγούνταν στην Ερμούπολη και τις τάσεις εξειδίκευσης του ναυπηγείου.

Στο Έβδομο Κεφάλαιο παρουσιάζονται οι πλοιοκτήτες-επενδυτές του ναυπηγείου που ενσάρκωναν τη ζήτηση και χρηματοδοτούσαν την παραγωγή. Η ανάλυση των πλοιοκτητών-επενδυτών γίνεται με βάση: α) τις ομάδες καταγωγής, β) τις επαγγελματικές ομάδες και γ) την κατανομή της πλοιοκτησίας ανά αριθμό ιδιοκτητών. Η κάθε κατηγορία από τις παραπάνω εξετάζεται επίσης σύμφωνα με τρία κριτήρια: α) τον αριθμό ατόμων, β) την χωρητικότητα της ιδιοκτησίας των πλοίων και γ) την αξία ιδιόκτητων πλοίων. Όσον αφορά τις ομάδες καταγωγής, εξετάζονται επίσης διεξοδικά ανά ομάδα, οι ιστορικοί παράγοντες που συνέβαλαν και οδήγησαν στη συγκρότηση της ναυτιλιακής τεχνογνωσίας. Τέλος, διαφοροποιούνται και αναδεικνύονται οι σημαντικότεροι επενδυτές, ως φυσικά πρόσωπα και γίνεται προσπάθεια σκιαγράφησης του οικονομικού και κοινωνικού τους προφίλ.

Στο Όγδοο και τελευταίο Κεφάλαιο, περιγράφονται και αναλύονται οι συντελεστές παραγωγής (εργασία, κεφάλαιο, γη και πρώτες ύλες), συγχρόνως δε με την οργάνωση, δομή και λειτουργία της ναυπηγικής παραγωγής. Η κατάταξη της παραγωγικότητας των ναυπηγών επιχειρείται σε ατομικό επίπεδο και ανά γεωγραφική ομάδα καταγωγής, και οδηγεί στη διαμόρφωση μίας ελίτ ναυπηγών, η οποία αξιολογείται με όρους επιχειρηματικότητας και κοινωνικού κεφαλαίου, ανατρέχοντας σε θεωρητικά εργαλεία της ιστορίας των επιχειρήσεων και της οικονομικής κοινωνιολογίας. Όσον αφορά την εργασία στο ναυπηγείο, περιγράφεται η εξειδίκευση, ο καταμερισμός εργασίας και η αναπόφευκτη ιεραρχία μεταξύ των τεχνιτών του ναυπηγείου, εργασιακή και μισθολογική. Όσον αφορά το κεφάλαιο, αναζητούνται οι πηγές χρηματοδότησης των ναυπηγών, ενώ ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει η περιγραφόμενη εξέλιξη της ανόδου της αξίας και η μεταβολή της χρήσης της γης προϊόντος του 19^{ου} αιώνος. Τέλος, οι πρώτες ύλες συνδέονται με τις συμπληρωματικές δραστηριότητες γύρω από το ναυπηγείο και αναλύεται ο μηχανισμός λειτουργίας της καθεμίας στο πλαίσιο της ναυπηγικής βιομηχανίας.

Η μελέτη και ανάλυση της ναυπηγικής βιομηχανίας της Ερμούπολης επιχειρείται μέσα από μία, όσο το δυνατόν, πολύπλευρη προσέγγιση. Επομένως, λαμβάνονται υπόψη και εξετάζονται οι οικονομικές, τεχνολογικές, θεσμικές και κοινωνικές πτυχές της ναυπηγικής δραστηριότητας. Η εξέταση γίνεται τόσο σε επίπεδο συνολικής θεώρησης του φαινομένου, όσο και σε μικροϊστορικό επίπεδο, όπου δίνεται έμφαση στους

πρωταγωνιστές, η παρουσία και η δράση των οποίων στο πλαίσιο της ναυπηγικής αγοράς συνετέλεσαν στην δημιουργία και μεγέθυνση της ναυπηγικής βιομηχανίας.

Η προσπάθεια αυτή πιστεύουμε, ότι θα συμβάλλει αφενός στην ανάδειξη της ναυπηγικής δραστηριότητας της Ερμούπολης την εποχή του ιστίου, ως μία από τις σημαντικές όψεις της πόλης που δεν έχει μελετηθεί τόσο διεξοδικά, όσο άλλες και όσο της αναλογεί. Αφετέρου η μελέτη καταθέτει μία πρόταση προσέγγισης στο συγκεκριμένο αντικείμενο. Το βιβλιογραφικό κενό στην ελληνική ιστιογραφία σχετικά με τη ναυπηγική δραστηριότητα αποτέλεσε πρόβλημα και πρόκληση ταυτόχρονα. Με εξαίρεση την *Ελληνική Παραδοσιακή Ναυπηγική* του Κώστα Δαμιανίδη, που εντάσσεται περισσότερο στις μελέτες τεχνικού-εθνογραφικού χαρακτήρα και εξετάζει την ξυλοναυπηγική κυρίως στον 20^{ο} αιώνα, δεν γνωρίζουμε άλλες σχετικές και τόσο εκτεταμένες μελέτες για την ναυπηγική δραστηριότητα της Ελλάδος, που να μπορούν να λειτουργήσουν ως πρόταση προσέγγισης του αντικειμένου μας. Ακόμη και στη διεθνή βιβλιογραφία, υπάρχουν ελάχιστα ανάλογα έργα, που να μπορούν να αποτελέσουν ένα μοντέλο προσέγγισης του ζητήματος της ναυπηγικής. Επομένως, υπήρξε αναγκαία η αναζήτηση και επεξεργασία ενός υποδείγματος, που θα αποτελούσε το πλαίσιο, τη δομή, πάνω στην οποία θα αναπτύσσονταν οι βασικοί άξονες εξέλιξης, ανάλυσης και αξιολόγησης του αντικειμένου. Το υπόδειγμα αυτό που δημιουργήσαμε στοχεύει σε μία πολύπλευρη πραγμάτευση της ναυπηγικής βιομηχανίας στην Ερμούπολη τον 19ο αιώνα, έχοντας ωστόσο επίγνωση, ότι θα ήταν ουτοπική οποιαδήποτε απαίτηση εξαντλητικής κάλυψης του θέματος.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ
Η ΠΟΛΗ & ΤΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΚΕΝΤΡΟ

1.1. ΟΙ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗΣ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ

Στο τελευταιό τέταρτο του 18ου αιώνα ο Ch. Sonnini, απεσταλμένος του βασιλιά της Γαλλίας στο «ελληνικό αρχιπέλαγος», θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ο άνθρωπος που προφήτευσε τη δημιουργία της Ερμούπολης. Στο έργο του «Voyage en Grèce et en Turquie fait par ordre de Louis XVI», που δημοσιεύτηκε το 1801, πρότεινε τη δημιουργία ενός κέντρου αναδιανομής εμπορευμάτων στο Αιγαίο, χονδρικού και λιανικού εμπορίου, που θα εξασφάλιζε βασικά διατροφικά είδη, όπως τα σιτηρά και το κρασί, για τις ανάγκες των πλοίων και των νησιωτικών πληθυσμών, σε χαμηλότερες τιμές από αυτές των μεγάλων κέντρων του Λεβάντε, τη Σμύρνη και τη Θεσσαλονίκη. Παράλληλα, θα είχε τις κατάλληλες υποδομές σε αποθήκες ενός ναυτιλιακού-εμπορικού κέντρου, που θα εξυπηρετούσαν τις ανάγκες της εγχώριας και διεθνούς ναυτιλίας. Όλες αυτές οι υπηρεσίες θα εξυπηρετούνταν από ένα πληθυσμό πολυάριθμο και αστικοποιημένο, εξοικειωμένο με τις πρακτικές και τις τάσεις του εμπορίου, ικανό να διαβλέψει, να ικανοποιήσει, αλλά και να διαμορφώσει τις ανάγκες της αγοράς.[15] Έπειτα από μία γενεά περίπου, πολιτικές και οικονομικές συγκυρίες οδήγησαν στο ξέσπασμα της ελληνικής επανάστασης και πολεμικά γεγονότα στη δημιουργία του κέντρου αυτού που ο Sonnini προέβλεψε ότι θα ανανέωνε τη νησιωτική οικονομία: την Ερμούπολη. Ο Γάλλος απεσταλμένος αποδείχθηκε διπλά προφητικός ή καλύτερα διορατικός, καθώς τότε πρότεινε ως καταλληλότερο για ναυτιλιακό και εμπορικό κέντρο του Αιγαίου το νησί της Χίου. Ο αστικός χαρακτήρας των κατοίκων και η μακρά ενασχόλησή τους με το εμπόριο και τη βιοτεχνία αποτελούσαν τις ιδανικές προϋποθέσεις για την εξασφάλιση της επιτυχίας. Η ιστορία δικαίωσε τον Sonnini καθώς οι Χίωτες αποδείχθηκαν το πιο δυναμικό και επιτυχημένο στοιχείο της νέας πόλης που δημιουργήθηκε στη ακτή της Σύρας μετά το 1822.

Μία από τις άμεσες και δραματικότερες συνέπειες της Ελληνικής Επανάστασης ήταν οι μετακινήσεις πληθυσμών, αποτέλεσμα της τουρκικής προσπάθειας να καταστείλει ή να ξανακερδίσει τα επαναστατημένα εδάφη.[16] Οι μετακινήσεις αυτές ήταν υπεύθυνες για τη δημιουργία νέων οικισμών και νέων πόλεων. Η Ερμούπολη που δημιουργήθηκε στην

[15] Eleftheria Zei, "La proposition du voyageur Ch. Sonnini sur l'organisation du commerce français dans l'Archipel grec (Voyage en Grèce et en Turquie, Paris 1801): une première théorie d´insularité économique", *Proceedings of 4th International Congress of Maritime History, Corfu, 2004.* (Σε μορφή CD- Rom).
[16] Κώστας Κόμης, «Μετακινήσεις πληθυσμών. Πολεμικές καταστροφές και νέες εγκαταστάσεις.», Β. Παναγιωτόπουλος (επιμ.), *Ιστορία του Νέου Ελληνισμού, 1770-2000.*, τ. 2, Αθήνα, 2003, 235-244.

παραλία της Σύρας ήταν η μεγαλύτερη και σημαντικότερη προσφυγική πόλη και εξελίχθηκε σε μία από τις σημαντικότερες του μετέπειτα ελληνικού βασιλείου. Δημιουργήθηκε δε, εξ ολοκλήρου από πρόσφυγες και όχι ως προάστειο μιάς ήδη υπάρχουσας πόλης όπως η προσφυγική συνοικία της Πρόνοιας στο Ναύπλιο.[17]

Οι καταστροφές των Κυδωνιών (1821), της Χίου (1822), των Ψαρών και της Κάσου (1824) υπήρξαν οι βασικές αιτίες που οδήγησαν χιλιάδες αμάχων να εγκατασταθούν στην παραλία του νησιού. Η Σύρα βέβαια δεν ήταν ο μόνος προορισμός των προσφύγων. Σχεδόν τα περισσότερα νησιά του Αιγαίου είχαν δεχθεί κύματα προσφύγων, ενώ οι αντιδράσεις των ντόπιων κατοίκων στο φαινόμενο αυτό δεν ήταν πολύ θετικές.[18] Η περιήγηση του Λουκή Λάρα (Λουκά Ζίφου) και της οικογένειας του μεταξύ Μυκόνου, Τήνου και η τελική εγκατάσταση στη Σύρα περιγράφει ανάγλυφα τις επικρατούσες συνθήκες που βίωσαν οι πρόσφυγες σε κείνες τις περιστάσεις.[19] Επομένως, οι ανώμαλες συνθήκες, η προσωρινότητα, η αβεβαιότητα και η συγκυρία χαρακτηρίζουν τον οικισμό που δημιουργήθηκε στην σχεδόν έρημη παραλία της Σύρας από πληθυσμούς προερχόμενους από σχεδόν κάθε πλευρά του επαναστατημένου ελλαδικού χώρου. Η πλειοψηφία ωστόσο του οικισμού αποτελείτο κυρίως από Κυδωνιείς, Μοσχονησιώτες, Χίους, Σμυρνιούς και Ψαριανούς. Κοντολογίς από πληθυσμούς του Ανατολικού Αιγαίου και των Μικρασιατικών ακτών.[20] Το οικονομικό-κοινωνικό, πολιτισμικό υπόβαθρο αυτών των πληθυσμών θα αποτελέσει καθοριστικό παράγοντα στη διαμόρφωση του χαρακτήρα της νέας πόλης και θα σηματοδοτήσει τη θέση της στην ανατολική Μεσόγειο για τα επόμενα χρόνια.

Μέχρι την έλευση των προσφύγων το νησί της Σύρου κατοικούνταν μόνο από μία μικρή κοινότητα καθολικών στο επάνω μέρος του νησιού, τη μετέπειτα ονομαζόμενη Άνω Σύρα.[21] Η ύπαρξη της κοινότητας αυτής που χρονολογείται από τους μεσαιωνικούς χρόνους απολάμβανε την προστασία της Αγίας Έδρας και των μεγάλων καθολικών δυνάμεων της εποχής, της Γαλλίας και της Αψβουργικής Μοναρχίας.[22] Οι τύχες του

[17] Ο.π., 243.
[18] Ο.π., 236-237.
[19] Δημήτριος Βικέλας, *Λουκής Λάρας*, αντίγραφο του χειρογράφου του Λουκά Ζίφου, Αθήνα, 2000, κγ΄.
[20] Τιμολέων Αμπελάς, *Ιστορία της νήσου Σύρου από των αρχαιοτάτων χρόνων μέχρι των καθ'ημάς*, Ερμούπολη, 1874, 499-511., Ανδρέας Δρακάκης, *Ιστορία του οικισμού της Ερμουπόλεως (Σύρας), 1821-1825*, Α΄, Αθήνα, 1979, 30-31, 50, 110-121.
[21] Ο Δρακάκης, *Ιστορία του οικισμού*, Α΄, 3, αναφέρει ότι ο πληθυσμός της Άνω Σύρας την εποχή της Επανάστασης ήταν 4.600, ανάμεσα στους οποίους υπήρχε και μία μικρή μειονότητα 200 ορθοδόξων.
[22] Δρακάκης, *Ιστορία του οικισμού*, Α΄, 14-17. Χριστίνα Αγριαντώνη –Αγγελική Φενερλή, *Ερμούπολη-Σύρος. Ιστορικό Οδοιπορικό.*, Αθήνα, 2000, 16. Η Γαλλία υπό το καθεστώς των Διομολογήσεων που είχε συνάψει με την Υψηλή Πύλη, ήδη από το 1535, κατάφερε να θέσει υπό την προστασία της τους καθολικούς υπηκόους της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας.

νησιού άλλαξαν φυσικά με την έκρηξη της Επανάστασης και την έλευση των προσφύγων. Η απόφαση των Συριανών, να μη μετάσχουν στην Επανάσταση των ορθόδοξων, έδωσε μεγάλη ώθηση στη ναυτιλιακή και εμπορική κίνηση του λιμανιού, καθώς η Οθωμανική διοίκηση με μία χειρονομία ικανοποίησης έδωσε στο λιμάνι της Σύρας το αποκλειστικό δικαίωμα θεώρησης ναυτιλιακών εγγράφων των πλοίων που προέρχονταν από την Πόλη και τα άλλα λιμάνια της Αυτοκρατορίας.[23] Επομένως, η ουδετερότητα της Σύρας και η ταυτόχρονη Γαλλική προστασία που απολάμβανε ως κοινότητα καθολικών, η αναγνώριση της Οθωμανικής διοίκησης για την αφοσίωση των κατοίκων και το ασφαλές και ευρύχωρο φυσικό λιμάνι του νησιού, αποτέλεσαν παράγοντες αποφασιστικής σημασίας για τη συρροή των προσφύγων.[24] Οι ντόπιοι Συριανοί δεν είδαν με καλό μάτι την εγκατάσταση των προσφύγων στον τόπο τους, ιδιαίτερα δε μετά το 1822, όταν οι πάροικοι άρχισαν να πολλαπλασιάζονται ραγδαία.[25] Κατά παράδοξο τρόπο, η εχθρότητα αυτή μεταξύ καθολικών και ορθοδόξων αποτέλεσε το κλειδί για την επιβίωση και των δύο κοινοτήτων από τις τουρκικές αντεκδικήσεις και έδωσε την ευκαιρία στους έποικους να αναπτύξουν ανενόχλητοι κάθε λογής δραστηριότητα, απολαμβάνοντας και αυτοί την προστασία που παρείχαν οι στόλοι των καθολικών δυνάμεων στους Ανωσυριανούς.

Αρχικά, η εγκατάσταση των προσφύγων είχε προσωρινό χαρακτήρα, εξαιτίας της ανασφάλειας που προκαλούσε η εξέλιξη των πολεμικών γεγονότων, η παντελής έλλειψη υποδομών για στοιχειώδη διαβίωση και η ελπίδα της επιστροφής τους στις ιδιαίτερες πατρίδες τους. Επομένως, η όψη του οικισμού ήταν μία ακανόνιστη μάζα από καλύβες φτιαγμένες από ξύλα και τενεκέδες με σκοπό απλά τη στοιχειώδη κάλυψη των οικιστικών τους αναγκών.[26] Για πολύ καιρό αυτή η αίσθηση της προσωρινότητας ή οι δυσκολίες των πρώτων χρόνων διατήρησαν την άσχημη όψη του οικισμού, αφού στα 1829 τα λίθινα σπίτια αποτελούσαν εξαίρεση και τα περισσότερα κτίσματα ήταν ξύλινα.[27]

Ο πληθυσμός που συγκεντρώθηκε στην παράλια ζώνη της Σύρας κατά την εμπόλεμη περίοδο (1821-1828) εκτιμάται ότι ξεπερνούσε τους 20.000 ανθρώπους, αν και η

---

[23] Δρακάκης, *Ιστορία του οικισμού*, Α΄, 16-17.
[24] Βικέλας, *Λουκής*, 2000, ιβ. Δρακάκης, *Ιστορία του οικισμού*, Α΄, 15-17.
[25] Τιμολέων Αμπελάς, *Ιστορία της νήσου Σύρου από των αρχαιοτάτων χρόνων μέχρι των καθ'ημάς*, Ερμούπολη, 1874, 510. Ο Φραγκίσκος Σαλάχας, εύπορος πλοιοκτήτης και ιδιοκτήτης μεγάλου μέρους της παραλίας, σύμφωνα με τις ιστορικές μαρτυρίες, επέδειξε μία ιδιαίτερα εχθρική συμπεριφορά προς τους πάροικους και έντονη φιλοτουρκική διάθεση. Βλ. Αγγελική Φενερλή, «Τα πρώτα βήματα οικοδόμησης της Ερμούπολης.», *Ανακοίνωση στα Σεμινάρια της Ερμούπολης*, 2006, 3.
[26] Δρακάκης, *Ιστορία του οικισμού*, Α΄, 30, 50, 163. του ιδίου «Πρωτότυποι νομικοί θεσμοί εις την οικιζόμενην Ερμούπολιν (1821-1830)», *Επετηρίς του Κέντρου Ιστορίας του Ελληνικού Δικαίου της Ακαδημίας Αθηνών*, 18, 1971, 171-172.
[27] Αγγελική Φενερλή, «Σχέδια της Ερμούπολης και η έναρξη του σχεδίου πόλης», *Ανακοίνωση στα Σεμινάρια της Ερμούπολης*, 2005, 6.

πρώτη απογραφή του 1828 αποκάλυψε 13.805 κατοίκους στην Ερμούπολη και 6.392 για το υπόλοιπο νησί (Άνω Σύρος και Χωριά).[28] Βέβαια ένα μέρος αυτών των 6.392 κατοίκων σίγουρα πρέπει να ήταν πάροικοι, αφού ξέρουμε ότι από την αρχή οι πρόσφυγες κατέφυγαν στην Άνω Σύρα, ενώ κάποιοι, ακόμη και μετά τη δημιουργία του οικισμού, συνέχισαν να κατοικούν εκεί και να εργάζονται στην κάτω πόλη.[29] Σε αυτό συνετέλεσε το γεγονός, ότι οι συνθήκες διαβίωσης στην Άνω Πόλη ήταν καλύτερες από αυτές που επικρατούσαν στον παράλιο οικισμό, με την άναρχη και πρόχειρη δόμηση, τη βασική έλλειψη νερού και το νοσηρό κλίμα.[30]

Η συγκυρία του πολέμου, η προαναφερθείσα ουδετερότητα και η επαγγελματική προϊστορία των προσφύγων σύντομα μετέτρεψαν την παραλία της Σύρου σε ένα ανθηρό εμπορικό λιμάνι. Σε μία εμπόλεμη κατάσταση, κατά την οποία, όλα τα προηγούμενα εμπορικά και ναυτιλιακά κέντρα είχαν καταστραφεί (Χίος, Ψαρά, Κάσος) ή συμμετείχαν στον πόλεμο (Υδρα, Σπέτσες), η Σύρος αποτελούσε ουσιαστικά τη μοναδική ελεύθερη ζώνη εμπορίου·[31] το μοναδικό ασφαλές λιμάνι προσέγγισης στο Αιγαίο στη διαδρομή από και προς τα λιμάνια της οθωμανικής επικράτειας. Σημαντική τεκμηρίωση σε αυτό παρέχει το πρωιμότερο γνωστό κατάστιχο καταγραφής αφίξεων πλοίων του τότε νεοσυσταθέντος Λιμεναρχείου Σύρου, που καλύπτει την περίοδο 4/8/1823 με 8/10/1823 (βλ. Διάγραμμα 1.1). Στο σύντομο αυτό διάστημα καταγράφηκαν 77 αφίξεις πλοίων συνολικής χωρητικότητας 11.428 τόνων, ενώ αξιοσημείωτος είναι ο μέσος όρος χωρητικότητας των σκαφών που φτάνει τους 150,36 τόνους. Όπως προκύπτει από το Διάγραμμα 1.1 κυριαρχούν η αυστριακή η ρωσική και η ιονική σημαία. Ουσιαστικά όμως, στη μεγάλη πλειοψηφία, τα πλοία ανήκουν σε τρεις εθνοτικές ομάδες· τους Δαλματούς-Ραγουζαίους

[28] Emile Kolodny, «Ερμούπολις-Σύρος. Γέννησις και εξέλιξις μίας ελληνικής νησιωτικής πόλεως.» *Επετηρίδα Εταιρείας Κυκλαδικών Μελετών*, 1969, 255.

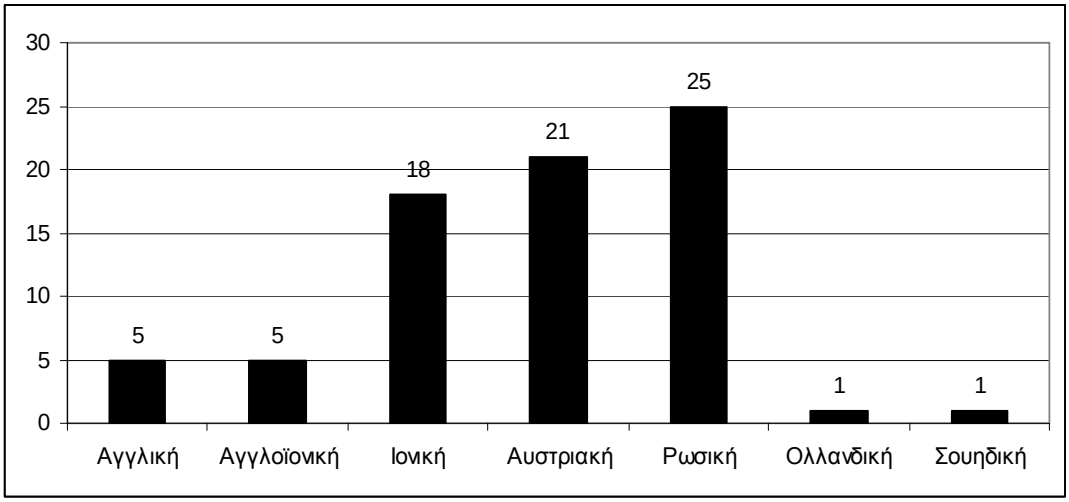
[29] Ο Σμυρνιός έμπορος Μανώλης Γερούσης παρέμεινε σε όλο το διάστημα της εμπόλεμης κατάστασης έως το 1828 στην Άνω Πόλη ενώ διατηρούσε κατάστημα στον κάτω οικισμό. Βλ. Μαρία Χριστίνα Χατζηιωάννου, *Οικογενειακή στρατηγική και εμπορικός ανταγωνισμός. Ο οίκος Γερούση τον 19ο αιώνα.*, Αθήνα, 2003, 88. Ο Ανδρέας Φραγκίδης, *Ιστορία της νήσου Σύρου*, Αθήνα, 1975, 75, παραδίδει από έγγραφο της Δημογεροντίας Ερμούπολης αναλυτικότερα στοιχεία σχετικά με την πρώτη απογραφή του 1828. Σε αυτή αναφέρεται ο πληθυσμός ανα συνοικία, ενώ οι πάροικοι της Άνω Πόλης ανέρχονται σε 1.134.

[30] Για το νοσηρό του κλίματος στην παραλία του νησιού βλ., Φραγκίδης, *Ιστορία*, 46-56. Για τις χείριστες εντυπώσεις σχετικά με την όψη του πρώϊμου οικισμού της μετέπειτα Ερμούπολης, βλ. Φραγκίδης, *Ιστορία*, 384-389, Δρακάκης, 1979, 119-121, του ιδίου *Ιστορία του Οικισμού της Ερμουπόλεως (Σύρας), Τόμος Β΄Η Ερμούπολις, (1827-1828)*, Αθήνα, 1983, 106-111. Ενώ από το Χιακό Αρχείο, έκδοση Γιάννη Βλαχογιάννη, τόμος Ε΄, Αθήνα, 1910, 20-21 παραθέτουμε το παρακάτω ενδιαφέρον χωρίο για την εικόνα και την αντίληψη περί του οικισμού: «ὅλα τὰ κτίρια καὶ οἱ δρόμοι φέρουν τὴν ἀταξίαν καὶ ἀσχήμιαν τοῦ ἤδη παύσαντος προσωρινοῦ καὶ ἀβεβαίου τῶν γενικῶν πραγμάτων. Ὁ καθεὶς κατοικεῖ καὶ ζῇ ἐδῶ διὰ νὰ κατοικήσῃ καὶ ζήσῃ ἀλλοῦ».

[31] Kolodny, «Γέννησις και εξέλιξις», 253.

και Ιταλούς, που ταξίδευαν ως υπήκοοι των Αψβούργων με την αυστριακή σημαία και τους Ιόνιους, κυρίως Κεφαλονίτες, που ταξίδευαν με τις υπόλοιπες σημαίες.

Διάγραμμα 1.1 Κατανομή σημαιών σε αφίξεις πλοίων στη Σύρο 4/8/-8/10/1823



Πηγή: ΓΑΚ/ΚΥ, Συλλογή Βλαχογιάννη, Κατάστιχα πρωτόκολλα Αγώνα/Καποδίστρια, φ. 16.

Σε ένα τέτοιο περιβάλλον, υπό συνθήκες πολέμου και ανασφάλειας, οι δραστηριότητες που λάμβαναν χώρα ήταν συνήθως το λαθρεμπόριο σιτηρών ή άλλων προϊόντων, η εκποίηση λειών ή πειρατικών σκαφών, η κιβδηλοποιΐα και το δουλεμπόριο.[32] Ειδικά τα σιτηρά θα αποκτήσουν ιδιαίτερη σημασία και βαρύτητα για το εμπόριο της Σύρου και στη συνέχεια. Σε αυτή λοιπόν την ελεύθερη ζώνη εμπορίου, όπου ο καθένας μπορούσε να πουλήσει ή να αγοράσει ο,τιδήποτε είχε εμπορική αξία, οι έμποροι και οι πλοιοκτήτες της Σύρου στήριξαν σε μεγάλο βαθμό τη δημιουργία των πρώτων κεφαλαίων για τη μετάπειτα ανάπτυξη τους μέσα από τις «ημι-παράνομες» δραστηριότητες εκείνης της πρώϊμης περιόδου.[33]

Η πόλη που προέκυψε από τις παραπάνω συγκυρίες υπήρξε το σημαντικότερο οικονομικό κέντρο του ελληνικού βασιλείου ως τη δεκαετία του 1860 περίπου. Έπειτα, συνέχισε να διατηρεί τη σημασία της, παρά τη φθίνουσα πορεία της, παράλληλα με τον ανερχόμενο Πειραιά. Η θέση, ο χαρακτήρας και η δυναμική της Ερμούπολης θα αναλυθούν υπό το πρίσμα τριών όψεων: 1) ως πόλη-λιμάνι, 2) ως αστικός χώρος και 3) ως ναυτιλιακό κέντρο.

[32] Δρακάκης, *Ιστορία του οικισμού,* Α΄, 227-231, 256-272, του ιδίου «Πρωτότυποι νομικοί», 177-192. Ο Τρύφωνας Κωνσταντινίδης, *Καράβια, Καπεταναίοι και Συντροφοναύται 1800-1830,* Αθήνα, 1954, 521, αναφέρει «Αἱ νῆσοι ἔγεμον παντοίων ἐμπορευμάτων πωλουμένων εἰς ἐξευτελιστικὰς τιμὰς, ἡ δὲ Σύρος κατέστη τὸ κέντρον καὶ ἡ ἐπίσημος ἀγορὰ τῶν πειρατῶν τούτων, ὅπου καὶ δοῦλοι ἔτι ἐπωλοῦντο».

[33] Κωνσταντινίδης, *Καράβια, Καπεταναίοι*, 400.

1.2. Η ΠΟΛΗ-ΛΙΜΑΝΙ

Η ανάπτυξη της Ερμούπολης ως πόλη-λιμάνι θα εξεταστεί μέσα από τέσσερεις παράγοντες άμεσα αλληλένδετους: 1) την λειτουργία, 2) το ρόλο της στο σύστημα των πόλεων-λιμανιών, 3) το πληθυσμιακό μέγεθος και 4) τη γεωγραφική θέση.[34]

Όσον αφορά τη λειτουργία, η πόλη απέκτησε, όπως είδαμε, εν τη γενέση της έναν εμπορικό και ναυτιλιακό χαρακτήρα. Η σύγχρονη ιστοριογραφία έχει καταγράψει τη βασική της λειτουργία ως διαμετακομιστικό κέντρο της ανατολικής Μεσογείου.[35] Η λειτουργία, που προσέλαβε η Ερμούπολη την περίοδο αυτή, ήταν απόλυτα εναρμονισμένη με τις ανάγκες του διεθνούς εμπορίου, αφού, μέχρι τα μέσα του 19ου αιώνα περίπου, οι περισσότερες πόλεις-λιμάνια του μεσογειακού χώρου, όπως το Λιβόρνο, η Μασσαλία, η Τεργέστη, χαρακτηρίζονταν κυρίως ως διαμετακομιστικοί σταθμοί.[36] Η λειτουργία της Ερμούπολης, ως ένα βαθμό βέβαια, εντάσσεται και στις τρείς κατηγορίες πόλεων σύμφωνα με την ιστορία του αστικού χώρου (urban history), δηλαδή, α) τις πόλεις με βιομηχανικές και εξορυκτικές λειτουργίες, β) με λιμενικές ή σιδηροδρομικές λειτουργίες και γ) με εμπορικές και διοικητικές υπηρεσίες, αφού υπήρξε λιμάνι με ανεπτυγμένες δραστηριότητες στο δευτερογενή (ναυπηγείο-βυρσοδεψεία) και τον τριτογενή τομέα (εμπόριο-μεταφορές) και κατέστη επίσης το διοικητικό κέντρο των Κυκλάδων.[37] Ωστόσο, η λειτουργία που καθόρισε τις τύχες της, τόσο όσον αφορά την αρχική της μεγέθυνση και ακμή, όσο και την προϊούσα απώλεια της σημασίας της τον 19ο αιώνα, ήταν ο ρόλος του λιμανιού της ως κέντρου διαμετακόμισης και αναδιανομής των προϊόντων στην ανατολική Μεσόγειο.

Άμεσα αλληλένδετη με τον τύπο και τη λειτουργία μίας πόλης είναι η σχέση της με άλλες πόλεις. Κύριο χαρακτηριστικό των πόλεων είναι η εξάρτηση της βιωσιμότητας και της ευημερίας τους από τον ρόλο και τη θέση τους σε ένα ευρύτερο σύστημα πόλεων και γεωγραφικών περιοχών.[38] Για τον προσδιορισμό του ρόλου και της θέσης της Ερμούπολης στο σύστημα των πόλεων του 19ου αιώνα θα χρησιμοποιήσουμε δύο θεωρητικά μοντέλα: 1) το *σύστημα κεντρικής τοποθεσίας* (Central Place System) και 2) το *σύστημα δικτύου*

---

[34] Paul M. Hohenberg - Lynn Hollen Lees, *The making of urban Europe, 1000-1994*, Καίμπριτζ, Μασσαχουσέτη & Λονδίνο, 1995, 244.

[35] Βασίλης Καρδάσης, *Σύρος. Σταυροδρόμι της ανατολικής Μεσογείου, 1832-1857*, Αθήνα, 1999. Χριστίνα Αγριαντώνη, *Οι Απαρχές της Εκβιομηχάνισης*, Αθήνα, 1986, 84-97.

[36] McCulloch J.R., *Dictionary, practical, theoretical and historical of Commerce & Commercial Navigation.*, Λονδίνο, 1859, 801, 848, 1358-59. Foreign Office, Annual Series, *Report by Consul Inglis on the trade and commerce of Leghorn for the year 1883*, 664. Fulvio Babudieri, «Maritime Commerce of the Habsburgh Empire: The Port of Trieste, 1789-1913», Southeast European Maritime Commerce and Naval Policies, Θεσσαλονίκη, 1985, 228-229.

[37] Jean-Luc Pinol, *Ο κόσμος των πόλεων τον 19ο αιώνα*, Αθήνα, 2000, 50. Hohenberg - Lees, *The making*, 232.

[38] Hohenberg - Lees, *The making*, 4. Χαρακτηριστικός ο τίτλος ενός άρθρου του B. J. L. Berry, που παρατίθεται στο παραπάνω «Cities are systems within systems of cities».

(Network System). Το πρώτο μοντέλο στηρίζεται στο ρόλο της πόλης ως κεντρικής τοποθεσίας, που αποτελεί κατ'ουσίαν ένα διοικητικό, οικονομικό και πολιτισμικό κέντρο για άλλες πόλεις και περιοχές. Στο ιεραρχικό αυτό σύστημα, η πόλη κατέχει μία ηγεμονική-κεντρομόλο θέση, σε σχέση με άλλες πόλεις και περιοχές. Σε κάποιο βαθμό συνδέεται ιστορικά με τον συγκεντρωτικό και αφομοιωτικό χαρακτήρα ορισμένων αστικών κέντρων στην υπηρεσία του εθνικού κράτους.[39] Στο δεύτερο μοντέλο, η πόλη κατέχει έναν συμπληρωματικό ρόλο σε σχέση με τις άλλες πόλεις, που στηρίζεται στις εξειδικευμένες λειτουργίες της, οι οποίες την καθιστούν τον απαραίτητο κρίκο στην αλυσίδα λειτουργίας ενός ευρύτερου συστήματος. Το σύστημα αυτό ιστορικά ταυτίζεται με τον καπιταλισμό, που χαρακτηρίζεται από τη διεθνικότητα και την πέραν των συνόρων εξάπλωσή του. Επομένως, σε ένα τέτοιο σύστημα, η αλληλεξάρτηση και επίδραση των πόλεων δεν σχετίζεται με την χωρική εγγύτητα, όπως στο σύστημα κεντρικής τοποθεσίας, αλλά με την δυναμική και την ειδική συμβολή της πόλης στην λειτουργία του συστήματος. Έτσι, κύριο χαρακτηριστικό αυτού του συστήματος, εκτός από τη διεθνικότητα και τον κοσμοπολιτισμό των πόλεων, είναι η ρευστότητα, η οποία ανάλογα με την εξέλιξη των κύριων οικονομικών λειτουργιών της πόλης, επηρεάζει τη θέση της στο σύστημα και την καθιστά περισσότερο ή λιγότερο απαραίτητη.[40]

Η Ερμούπολη μπορεί να ενταχθεί και στα δύο μοντέλα με τελείως διαφορετική θέση στο καθένα και με διαφορετική βαρύτητα στην εξέλιξη του ιστορικού της ρόλου. Στο *σύστημα κεντρικής τοποθεσίας* εντάσσεται ως οικονομικό, διοικητικό, και πολιτισμικό κέντρο των νησιών των Κυκλάδων και άλλων κοντινών νησιών και περιοχών. Η αγορά της πόλης, που τον 19^{ο} αιώνα λειτουργεί ως κέντρο αναδιανομής και προμήθειας προϊόντων και υπηρεσιών, αποτελεί χώρο συνάντησης και συναλλαγής πολλών κατοίκων της άμεσης και ευρύτερης περιφέρειας του Αιγαίου. Σε διοικητικό επίπεδο, ως έδρα της Νομαρχίας Κυκλάδων, ασκεί ένα ηγεμονικό ρόλο στα υπόλοιπα νησιά, που εξαρτώνται από τη διαμεσολάβησή της στην κεντρική κυβέρνηση για πόρους, έργα, διευκολύνσεις και άλλες ανάγκες. Συναφείς αρμοδιότητες και υπηρεσίες, όπως τα δικαστήρια και το νοσοκομείο, ενισχύουν περαιτέρω τον ρόλο της ως κέντρο και την καθιστούν αναγκαίο προορισμό και πόλο έλξης των κυκλαδιτών. Σε συμβολικό και πολιτισμικό επίπεδο, η Ερμούπολη είναι μία πρωτεύουσα, έστω περιφερειακή, που αναπαράγει και μεταφέρει πρότυπα, μέσα από τη διάδοση των ιδεών, προφορικά ή μέσω εντύπων· μέσα από τις παραστάσεις του μεγάλου αστικού κέντρου, σε σχέση με τον αγροτικό μικρόκοσμο των κυκλαδικών οικισμών, τις

[39] Ο.π., 4-6, 238-244, 281-282.
[40] Ο.π.

αστικές συνήθειες και τους συρμούς, που προβάλλονται στα μάτια των μόνιμα ή περιοδικά συρρέοντων νησιωτών στην πόλη.

Περισσότερο όμως η Ερμούπολη, ειδικά στις πρώτες δεκαετίες από τη συγκρότηση της, εντάσσεται στο *σύστημα δικτύου* των πόλεων-λιμανιών της Μεσογείου, Μαύρης Θάλασσας και δυτικής Ευρώπης. Οι εξειδικευμένες λειτουργίες της, ως εμπορικό-διαμετακομιστικό, ναυτιλιακό και ναυπηγικό κέντρο, την καθιστούν απαραίτητη στην αλυσίδα των πόλεων-λιμανιών, που λειτουργούν στην υπηρεσία των δύο μεγάλων οικονομικο-κοινωνικών φαινομένων του 19ου αιώνα: την αστικοποίηση και την εκβιομηχάνιση. Η ευημερία και η ακμή της εξαρτάται από τη σοδειά και τις εξαγωγές των σιτηρών της Μαύρης Θάλασσας, από την ανάλογη ζήτηση σιτηρών και άλλων αγροτικών προϊόντων ή πρώτων υλών από τις πόλεις της δυτικής Ευρώπης και από τις γεωπολιτικές ισορροπίες μεταξύ Ελλάδας, Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, Ρωσίας, Αγγλίας και Γαλλίας, για την αδιατάρακτη και απρόσκοπτη ροή του εμπορίου και των θαλάσσιων μεταφορών. Άμεσοι συνομιλητές της είναι κυρίως η Οδησσός, το Ταϊγάνιο, η Κωνσταντινούπολη, η Αλεξάνδρεια, η Τεργέστη, το Λιβόρνο, η Μασσαλία και το δίκτυο των ελληνικών επιχειρήσεων που συγκροτήθηκε στις παροικίες αυτές από τα τέλη του 18ου αιώνα. Επομένως, η θέση της στο διεθνές οικονομικό πλαίσιο της εποχής την διαφοροποίησε από τις υπόλοιπες πόλεις του ελληνικού κράτους και την κατέστησε βασικό εταίρο *στο σύστημα δικτύου* των μεγάλων πόλεων-λιμανιών. Η Ερμούπολη ακόμη και σήμερα παραμένει, ως πρωτεύουσα των Κυκλάδων, μία ηγεμονική πόλη για τους πληθυσμούς των υπόλοιπων κυκλαδίτικων νησιών σύμφωνα με το *σύστημα κεντρικής τοποθεσίας*. Ωστόσο, η ακμή της και ο διεθνικός της χαρακτήρας εξαρτήθηκαν από το ρόλο της στο *σύστημα δικτύου*. Όταν η πόλη, σταδιακά από το β΄μισό του 19ου αιώνα, δεν μπόρεσε να κρατήσει τη σημαίνουσα θέση της μέσα σε αυτό, εξαιτίας δομικών αλλαγών στις διεθνείς συναλλαγές και τις επικοινωνίες και ο άξονας των σημαντικότερων κέντρων στο σύστημα δικτύων μετατοπίστηκε, τότε η πόλη απώλεσε το διαφοροποιητικό της στοιχείο και ουσιαστικά από αυτή την άποψη παρήκμασε.

Το πληθυσμιακό μέγεθος και η διακύμανση του στο χρόνο είναι ένας βασικός δείκτης της δυναμικής μίας πόλης. Η αυξομείωση του πληθυσμού σε ένα αστικό κέντρο συνδέεται άμεσα με τις οικονομικές λειτουργίες της πόλης και τις επαγγελματικές ευκαιρίες που μπορεί να προσφέρει, τόσο στον υπάρχοντα πληθυσμό, όσο και στους νεοφερμένους.[41]

[41] Ο.π., 232.

Πίνακας 1.1. Ο πληθυσμός της Ερμούπολης τον 19ο αιώνα.

ΕΤΟΣ	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ	ΡΥΘΜΟΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ %
1828	13.805	
1832	15.469	12,05
1842	11.170	-27,79
1848	19.410	73,77
1853	19.981	2,94
1861	18.511	-7,36
1870	20.996	13,42
1879	21.540	2,59
1889	22.104	2,62
1896	18.760	-15,13

Πηγή: Για τα έτη 1832, 1842, 1853 βλ. Κώστας Κόμης, *Ιστορική δημογραφία του νεοελληνικού χώρου. Πηγές (19ος αιώνας)*, Ιωάννινα, 2002, 95. Για τα υπόλοιπα έτη βλ. Kolodny, «Γέννησις και εξέλιξις», ο.π., 255.

Ο πληθυσμός της Ερμούπολης τον 19ο αιώνα, όπως φαίνεται στον Πίνακα 1.1, είχε συνολικά μία ανοδική τάση, που άρχισε να φθίνει προς το τέλος του αιώνα (1896) και έκτοτε ακολούθησε μία καθοδική πορεία, που ανακόπηκε παροδικά μόνο με την έλευση των μικρασιατών προσφύγων το 1922.[42] Κατά τον 19ο αιώνα ο πληθυσμός της πόλης μειώθηκε αισθητά το 1842 και την τριετία 1853-56. Το 1842 ο ρυθμός ανάπτυξης του πληθυσμού ήταν πτωτικός κατά 28% περίπου· αυτή ήταν και η μεγαλύτερη μείωση πληθυσμού που παρατηρήθηκε τον 19ο αιώνα.[43] Ωστόσο, είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι, στην υπό εξέταση περίοδο, ο μέσος ρυθμός ανάπτυξης του πληθυσμού ήταν θετικός, της τάξεως του 6,35%. Αυτό σημαίνει ότι η Ερμούπολη σε όλο τον 19ο αιώνα ήταν σε θέση να προσφέρει κάποιες προοπτικές στον πληθυσμό της, είτε αρχικά ως διαμετακομιστικό κέντρο, είτε στη συνέχεια με την ανάπτυξη των εργοστασίων και καθ'όλη τη διάρκεια ως ναυτιλιακό κέντρο.[44] Ο εμπορικός και ναυτιλιακός χαρακτήρας της πόλης σε όλο τον 19ο αιώνα προκύπτει και από την κατανομή των επαγγελμάτων. Για την περίοδο 1820-1910, σύμφωνα με στοιχεία που επεξεργαστήκαμε από μελέτη που στηρίχθηκε στο δημοτολόγιο της Ερμούπολης, τα ποσοστά των εμπορικών επαγγελμάτων αντιπροσωπεύουν το 21,51% και τα αντίστοιχα των ναυτικών επαγγελμάτων το 21,12%, συνολικά 42,62%· ποσοστά που απέχουν πολύ σε σχέση με οποιαδήποτε άλλη ομάδα επαγγελμάτων της πόλης.[45] Η δε κατανομή των επαγγελμάτων ανα δεκαετία δείχνει, ότι τα

[42] Kolodny, «Γέννησις και εξέλιξις», ο.π., 256.
[43] Για τα αίτια της μείωσης του πληθυσμού το έτος 1842, βλ. § 3.1.4.
[44] Αγριαντώνη, *Οι Απαρχές*, 97-98, 197, 210. Για τη σημασία του λιμανιού της Ερμούπολης στη ναυτιλιακή βιομηχανία ακόμη και στις αρχές του 20ου αιώνα βλ., Εφημ. *Ήλιος*, αρ. 882, 16/9/1903, αρ. 907, 28/5/1904, αρ. 908, 8/6/1904 και αρ. 910, 28/6/1904.
[45] Επεξεργασμένα στοιχεία από Κατερίνα Αναγνωστάκη, «Δημιουργία, ανάπτυξη, ακμή και παρακμή της Ερμούπολης, μέσα από την επεξεργασία των επαγγελμάτων των Δημοτολογίων», Αδημοσίευτη μεταπτυχιακή εργασία, Πανεπιστήμιο Κρήτης, Ρέθυμνο, 2007.

εμπορικά και ναυτικά επαγγέλματα κατείχαν πάντοτε το μεγαλύτερο ποσοστό επί του συνόλου.

Η Ερμούπολη στα μέσα του 19ου αιώνα, την περίοδο της ακμής της, είναι μία πόλη που μόλις αγγίζει τις 20.000 κατοίκους. Παρά τη σημασία της ως εμπορικό και ναυτιλιακό κέντρο στο σύστημα δικτύου των πόλεων-λιμανιών της Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας, ο πληθυσμός της (Πίνακας 1.2) υστερεί σημαντικά σε σχέση με αντίστοιχα λιμάνια της ίδιας περιόδου, με τα οποία μάλιστα υπάρχει σχέση αλληλεξάρτησης, όπως περιγράψαμε στα πλαίσια λειτουργίας του συστήματος δικτύου.

Πίνακας 1.2. Σύγκριση πληθυσμών Ερμούπολης με άλλες πόλεις-λιμάνια της Μεσογείου στα μέσα του 19ου αιώνα.

ΠΟΛΗ	ΕΤΟΣ	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ
Ερμούπολη	1853	19.981
Ταϊγάνιο	1856	18.000
Οδησσός	1852	71.392
Τεργέστη	1850-51	82.596
Λιβόρνο	1858	114.081
Γένοβα	1858	119.610
Σμύρνη	1852	150.000
Μασσαλία	1851	195.257

Πηγή: Πίνακας 1.1 και McCulloch J.R., *Dictionary, practical*,ο.π., 629-630, 801, 848, 928-929, 1212, 1266, 1358-59.

Η Ερμούπολη δείχνει να απέχει λιγότερο πληθυσμιακά με πόλεις, όπως το Ταϊγάνιο, η Οδησσός και η Τεργέστη. Το γεγονός αυτό θεωρούμε ότι οφείλεται στο γεγονός ότι οι πόλεις αυτές είναι αρκετά νεότερες, σε σχέση με καθιερωμένα οικονομικά κέντρα της Μεσογείου, ήδη από τους προηγούμενους αιώνες, όπως το Λιβόρνο, η Γένοβα, η Μασσαλία και η Σμύρνη. Η πληθυσμιακή διαφορά της Ερμούπολης βέβαια, δεν πρέπει να μειώσει τη σημασία της στα πλαίσια του συστήματος δικτύου, καθώς οι εξειδικευμένες λειτουργίες μάλλον υπερίσχυαν του πληθυσμιακού μέγεθος στην αξιολόγηση των σημαντικότερων κέντρων.[46] Επιπλέον, για τα γεωγραφικά δεδομένα ενός νησιού 84

[46] Hohenberg - Lees, *The making*, 244, «Furthermore, even key cities in the Network System did not grow excessively». Η Νάπολη στα 1850, με πολύ λιγότερο σημαντική θέση ως εμπορικό-ναυτιλιακό κέντρο στα πλαίσια του συστήματος δικτύου των πόλεων-λιμανιών της Μεσογείου, είχε 416.000 κατοίκους. Ο.π., 227, Πίνακας 7.2. Ωστόσο, ο πληθυσμός της πρέπει να οφείλεται περισσότερο στη θέση της στο σύστημα κεντρικής τοποθεσίας, ως πρωτεύουσα του Βασιλείου των Δύο Σικελιών και ένα από τα παλαιότερα μεγάλα αστικά κέντρα του ιταλικού νότου.

τετραγωνικών χιλιομέτρων στα οποία αναπτύχθηκε η Ερμούπολη, η συσσωμάτωση (agglomeration) τόσου πληθυσμού δημιούργησε μάλλον μία «Ὑδροκεφαλικὴ πόλην», όπως τη χαρακτήρισε ο Emile Kolodny.[47]

Η γεωγραφική τοποθεσία, όπου συγκροτήθηκε και εξελίχθηκε η Ερμούπολη, αποτελεί μία ιδιαιτερότητα και έναν «αναχρονισμό» σε σχέση με το ευρύτερο περιβάλλον των πόλεων-λιμανιών της Μεσογείου. Παρά το γεγονός ότι σε αρχικό στάδιο η εμπορική ναυτιλία του Αιγαίου και του Ιονίου χτίστηκε σε νησιωτικές οικονομίες (Ύδρα, Σπέτσες, Κεφαλονιά), οι προσδοκίες μακροπρόθεσμης διατήρησης της ακμής ενός νησιωτικού οικονομικού κέντρου στις ραγδαίες δομικές αλλαγές της οικονομίας του 19ου αιώνα και τις τάσεις συγκεντρωτισμού των εθνικών κρατών, όπως το ελληνικό βασίλειο, φαινόταν ανέφικτες.[48] Εξάλλου, η ανάπτυξη σημαντικών λιμανιών της Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας, όπως ήταν η Τεργέστη, το Λιβόρνο, η Μασσαλία, η Οδησσός, υπήρξαν αποτέλεσμα συστηματικής κυβερνητικής πολιτικής των κρατών στα οποία ανήκαν και στα περισσότερα είχε εκχωρηθεί το προνόμιο του ελεύθερου λιμανιού. Η Ερμούπολη από την άλλη, υπήρξε μία «κληρονομιά» των πολεμικών γεγονότων της Επανάστασης για το ελληνικό κράτος και όχι μία κυβερνητική επιλογή, όπως ήταν αργότερα ο Πειραιάς. Εξ ου και η σταθερή άρνηση των ελληνικών κυβερνήσεων να παραχωρήσουν το καθεστώς ελεύθερου λιμανιού στην Ερμούπολη, παρά τις συνεχείς και πεισματικές πιέσεις των ερμουπολίτικου επιχειρηματικού κόσμου σε όλο τον 19ο αιώνα, έως ακόμη και τις αρχές του 20ου.[49]

Επομένως, η νησιωτική θέση της Ερμούπολης αποτελούσε μία εγγενή αδυναμία και έθετε τα όρια και τους περιορισμούς της χωρικής και πληθυσμιακής επέκτασής της, όσο και της δυνατότητας προσαρμογής στα νέα δεδομένα που έφερνε η δεύτερη βιομηχανική επανάσταση, με την ανάπτυξη των χερσαίων μεταφορών (σιδηρόδρομος) και των νέων τεχνολογιών (ατμόπλοιο, τηλέγραφος), που καθιστούσαν άχρηστη τη διαμεσολάβηση. Στην αναφορά του Άγγλου προξένου για το Λιβόρνο το 1883, όπου περιγράφει τα αίτια μεταβολής της λειτουργίας του στο σύστημα δικτύου των μεσογειακών πόλεων-λιμανιών,

---

[47] Ο.π., 255.

[48] Χρήστος Λούκος, «Ερμούπολη. Μία ελληνική πόλη σε παρακμή στο β΄μισό του 19ου αιώνα». *Νεοελληνική πόλη. Οθωμανικές κληρονομιές και ελληνικό κράτος. Πρακτικά του Διεθνούς Συμποσίου Ιστορίας*, Β΄, ΕΜΝΕ, Αθήνα, 1985, 597. Ο Kolodny, ο.π., 286, χαρακτηρίζει την Ερμούπολη ως «Τελευταῖον στάδιον μεταβατικῆς ἐξελίξεως μεταξὺ τῶν πόλεων-ἐμπορείων καὶ τοῦ ἠπειρωτικοῦ λιμένος».

[49] AMAE, CCC, Syra, τ.1, 3/3/1837, 233-234, 25/4/1838, 310, τ. 2, 19/12/1839, 71-75, 9/11/1840, 168-169, 18/10/1842, 332, τ. 4, 28/6/1853, 65. Εφημ. *Αἴολος,* αρ. 26, 10/2/1845, αρ. 31, 17/3/1845, αρ. 38, 5/6/1845, αρ. 510, 24/6/1854. Εφημ. *Ἑρμούπολις*, αρ. 49, 29/12/1864, αρ. 20, 1/1/1865, αρ. 21, 9/1/1865. F.O. Syra, *Report by Consul Binney on the Trade and Commerce of the Cyclades during the Year 1874*, 21/8/1875, 1552-1555. (Μετάφραση φυλλαδίου του εμπορικού επιμελητηρίου Σύρου του έτους 1874). Εφημ. *Ἥλιος*, αρ. 801, 18/12/1903.

κάποιος θα μπορούσε κάλλιστα να το αντικαταστήσει με την Ερμούπολη και να έχει την ίδια εικόνα:

«Στα 1834 αυτό το μέρος ήταν ένα από τα κύρια διαμετακομιστικά κέντρα της Μεσογείου..Ήταν αδύνατον να μπορέσει να διατηρήσει αυτή τη θέση με τη γρήγορη ανάπτυξη των χερσαίων και θαλάσσιων συγκοινωνιών..Σήμερα αυτά τα πλεονεκτήματα (οι απόθηκες σιτηρών στη διαμετακόμιση) δεν χρησιμεύουν πιά, αφού τα φορτία σιτηρών μεταφέρονται κατευθείαν από τη Μαύρη Θάλασσα στο Λονδίνο σε βρετανικά ατμόπλοια.»[50]

Ωστόσο, πρέπει να σημειωθεί, ότι τελικά η Ερμούπολη επέδειξε αρκετή ανθεκτικότητα και προσαρμοστικότητα στις αλλαγές, χάρη στην προσπάθεια των κεφαλαιούχων της σε νέα επιχειρηματικά εγχειρήματα. Έτσι στο β΄ μισό του 19ου αιώνα πραγματοποιήθηκαν επενδύσεις σε ατμοκίνητα εργοστάσια (αλευρόμυλοι, βυρσοδεψεία, υφαντουργείες), ενώ παρέμεινε ένα σημαντικό κέντρο ατμοπλοϊκών συνδέσεων, έδρα ερμουπολιτών εφοπλιστών, όπως των Κασιωτών Ρεθύμνη και Κουλουκουντή, που με την «Ατμοπλοΐα Κάσσου Α. Ε.» θα δώσουν μία τελευταία πνοή στην ήδη παρακμάζουσα ναυτιλία του νησιού στις αρχές του 20ου αιώνα.[51]

1.3. Ο ΑΣΤΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ

Η Ερμούπολη ήταν μία τυπική περίπτωση πόλης του α΄ μισού του 19ου αιώνα, όσον αφορά τις διαστάσεις της. Όπως σε αρκετές ευρωπαϊκές πόλεις της περιόδου, μπορούσε κανείς να διανύσει την περίμετρό της πεζή, σύμφωνα με τη μέση απόσταση που μπορεί να καλύψει καθημερινά ένας πεζός, χαρακτηριστικό που διατηρεί ακόμη και σήμερα, αφού οι διαστάσεις της δεν έχουν διαφοροποιηθεί σημαντικά.[52] Αυτό σημαίνει επίσης, ότι στο περιορισμένο έδαφος, στο οποίο αναπτύχθηκε η πόλη, η πυκνότητα του πληθυσμού ήταν εξαιρετικά υψηλή, με δεδομένο έναν πληθυσμό μεταξύ 15.000- 20.000 κατά μέσο όρο τον 19ο αιώνα.

Επειδή ακριβώς η πόλη εκτεινόταν σε περιορισμένο χώρο, η κατανομή της χρήσης του εδάφους ήταν σχετικά αδιαφοροποίητη. Υπήρχαν βέβαια δραστηριότητες, όπως η ναυπηγική ή η βυρσοδεψεία, που λάμβαναν χώρα στη δυτική ακτή, σχεδόν εκτός κατοικημένων περιοχών, αλλά γενικότερα υπήρχαν πολλές εμπορικές και βιοτεχνικές

[50] F. O. Annual Series, *Report by Consul Inglis*, ο.π.

[51] Χρίστινα Αγριαντώνη, «Προσαρμογές του επιχειρηματικού κόσμου της Ερμούπολης», *Σύρος και Ερμούπολη. Συμβολές στην ιστορία του νησιού, 15ος-20ος αι.* Χρίστινα Αγριαντώνη & Δημήτρης Δημητρόπουλος (επιμ.), ΙΝΕ/ΕΙΕ, Αθήνα, 2008, 143-153. Κ. Γερασιμίδης-Ε. Μονογυιός., *Το πανόραμα της Σύρου.*, Σύρος, 1933, 121-122,171-172.

[52] Pinol, *Ο κόσμος*, 101. Η μέση ταχύτητα βαδίσματος ενός πεζού έχει εκτιμηθεί σε 6-7 χλμ/ώρα.

δραστηριότητες εντός του αστικού πυρήνα, με αποτέλεσμα να δημιουργούνται προβλήματα και να υπάρχουν αντιδράσεις και διαμαρτυρίες προς τις αρχές της πόλης. Οι πωλητές νωπών δερμάτων, οι οψωπόλες, οι λαχανοπώλες και οι κρεοπώλες, που έφραζαν με τα εμπορεύματά τους και ρύπαιναν με ακαθαρσίες τους δρόμους της πόλης, ήταν ο διαρκής στόχος του τοπικού τύπου.[53] Ήταν γενικότερα μία πόλη: «με περιορισμένο διαθέσιμο χώρο, κατασκευασμένη με πρόχειρα υλικά, ασφυκτικά στριμωγμένη γύρω από το τότε λιμάνι, όπου βυρσοδεψεία, καρνάγιο, σιδηρουργεία, αλογόμυλοι, φούρνοι, βαφεία και νεκροταφεία συνόρευαν με τα μαγαζιά, τις αποθήκες και τις κατοικίες.»[54] Αντίστοιχη εικόνα για την ίδια χρονική περίοδο έχουμε, τόσο από ευρωπαϊκές, όσο και από βορειοαμερικανικές πόλεις, η οποία οφείλεται στην έλλειψη ανάπτυξης των αστικών συγκοινωνιών και την ανάγκη εγγύτητας του χώρου κατοίκησης με τον χώρο εργασίας.[55]

Η αδιαφοροποίητη χρήση του εδάφους, η έλλειψη πλακόστρωσης, φωτισμού και καθαριότητας των δρόμων, καθιστούσαν δύσκολη τη μετακίνηση και έδιναν μία ζοφερή εικόνα σε επισκέπτες και διαβιούντες στην πόλη.[56] Ο Δημόσιος Μνήμωνας Σκαρλάτος Μάξιμος στα τέλη του 1830 απέστειλε τον υπάλληλο του για την σύνταξη μίας διαθήκης από το γραφείο του στη Μεταμόρφωση «νυκτὸς οὔσης καὶ σκότος βαθὺ, καὶ μη δυνάμενος ἐγὼ διὰ τὸ ἀσθενὲς τῶν γειρατείων νὰ διατρέχω τὰς δύσβατους καὶ λασπώδεις ὁδοὺς τῆς Ἑρμοπόλεως».[57] Παράλληλα, ο τοπικός τύπος διαμαρτύρεται για την εικόνα της πόλης: «Μᾶς μυκτηρίζουσιν οἱ διαβαίνοντες ἐντεῦθεν ξένοι διὰ τὴν δημοσίαν ταῦτην ῥυπαρότητα, καὶ θλίβεται πᾶς ἰδῶν εὐρωπαϊκὴν πόλιν. Τινὲς τῶν ὁδῶν ὁμοιάζουσι τὰς στενωποὺς ἑβραϊκῶν συνοικιῶν ἐν ταῖς τουρκικαῖς πόλεσι, καὶ οὐχὶ ὁδοὺς τῆς δευτερεούσης πόλεως τῆς Ἑλλάδος.».[58] Το πρότυπο φυσικά ήταν οι πόλεις τη δυτικής Ευρώπης, ενώ το παράδειγμα προς αποφυγή οι οθωμανικές πόλεις.[59]

---

[53] Εφημ. *Αἴολος*, αρ. 308-309-310, 16/7/1850. Εφημ. *Ἀστὴρ τῶν Κυκλάδων*, αρ. 214, 21/5/1861, αρ. 244, 16/12/1861, αρ. 579, 11/5/1868. Εφημ. *Ἑρμούπολις*, αρ. 25, 6/2/1865

[54] Αγγελική Φενερλή, «Ο καλλωπισμός της πόλης. Ένας πρωτότυπος συμμετοχικός τρόπος χρηματοδότησης δημοσίων κτιρίων στην Ερμούπολη (19ος αι.)», *Η πόλη στους νεότερους χρόνους. Μεσογειακές και Βαλκανικές όψεις (19ος -20ος αι.)*, Πρακτικά Β΄Διεθνούς Συνεδρίου, ΕΜΝΕ, Αθήνα, 2000, 174.

[55] Pinol, *Ο κόσμος*, 103-105.

[56] Εφημ. *Ἑρμῆς*, αρ. 227, 24/7/1843. Ο Άγγλος πρόξενος το 1872 χαρακτηρίζει τους δρόμους της πόλης ακανόνιστους και με ελλιπή πλακόστρωση. F. O. *Report by Consul Ruby*, ο.π., 14/12/1872, 123.

[57] ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρος, Γ΄ Τίτλος. Προικοσύμφωνα, καὶ Διαθῆκαι τοῦ Δημοσίου Ὑπογραφέως τῆς Νήσου Σύρας, Τόμος α΄, 1827. Ὁ Δημόσιος Ὑπογραφεὺς τῆς Νήσου Σύρας Σκαρλάτος Μάξιμος. αρ. 5772, 1/12/1830.

[58] Εφημ. *Ἑρμούπολις*, αρ. 25, 6/2/1865.

[59] Εφημ. *Ἀστὴρ τῶν Κυκλάδων*, αρ. 244, 16/12/1861. «ὁ βουλόμενος νὰ βεβαιωθῇ περὶ τῆς ἀσχημίας καὶ στεναχωρίας ταύτης ἂς ἐπισκεφθῇ τὴν ἀπὸ τοῦ Παντοπωλείου φέρουσαν εἰς τὴν παραλίαν ὁδὸν, αὐτὴν τὴν ὁδὸν τῆς παραλίας καὶ τὴν ὁδὸν ὁποῦ κεῖται τὸ Οἰνοπωλεῖον Δούνια κλπ καὶ μάλιστα ἐν ὥρᾳ μεσημβρίας καὶ ἐν ἑορταῖς καὶ θέλει πεισθῇ, ὅτι ὀλίγον διαφέρουν ἀπὸ τὰ Τουρκικὰ Τσαρσιὰ, τὰ στενὰ καὶ βορβορώδη»

Οι δημοτικές αρχές προσπαθούσαν να διευθετήσουν τα προβλήματα αυτά με την κατασκευή δημοτικών καταστημάτων (Κρεοπωλείο-Ιχθυοπωλείο, Παντοπωλείο), με σκοπό να συγκεντρωθούν και να ελέγχθούν ευκολότερα οι λειτουργίες των μικρών καταστημάτων καθημερινής ανάγκης.[60] Γενικότερα δε, πρέπει να σημειώσουμε, ότι το ενδιαφέρον των τοπικών αρχών για τις υποδομές της πόλης ήταν αξιοσημείωτο και συστηματικό. Ήδη από τα πρώτα βήματα της πόλης κατασκευάστηκαν έργα, που σχετίζονταν τόσο με οικονομικές λειτουργίες (τα παραπάνω δημοτικά καταστήματα, τελώνειο, διαμετακόμιση), την εκπαίδευση (Β΄Δημοτικό Σχολείο, Γυμνάσιο), την δημόσια υγεία και υγιεινή (Λοιμοκαθαρτήριο, Νοσοκομείο), αλλά και με πνευματικές και κοινωνικές ανάγκες (Δημοτικό Καφενείο, Θέατρο, Λέσχη).[61] Εξάλλου, η Ερμούπολη δεν πρέπει να ήταν σε χειρότερη μοίρα από άλλες πόλεις του Λεβάντε την εποχή εκείνη, αν πιστέψουμε για παράδειγμα τη μαρτυρία του Ανδρέα Συγγρού στα 1845 για τη Σμύρνη: «Ἡ πόλις τῆς Σμύρνης, τότε μάλιστα, οὐδὲν παρίστα τὸ ὡραῖον· δρόμοι καὶ ἀκαθάριστοι καὶ ἀτελέστατα ἐστρωμένοι, δημόσια κατατήματα μεγάλα μὲν, ἀλλ' ἄκομψα, ξύλινα καὶ ἔχοντα ὄψιν ἐρειπίων.».[62]

Η απότομη και συνωστισμένη εγκατάσταση πολυάριθμου πληθυσμού σε έναν περιορισμένο τόπο με εγγενείς αδυναμίες, χωρίς αρχικές υποδομές, υπονόμευσε την ποιότητα ζωής των κατοίκων. Η Ερμούπολη υπέφερε από όλα τα γνωστά προβλήματα των αστικών συγκροτημάτων του 19ου αιώνα, που σχετίζονταν με την υγιεινή. Η παροχή νερού, οι επιδημίες και η υψηλή βρεφική θνησιμότητα συγκαταλέγονται ανάμεσα στα σημαντικότερα.[63] Το γλυκό νερό μάλιστα φαίνεται ότι ήταν ένα δυσεύρετο και ακριβό αγαθό για τους κατοίκους της.[64] Για τις επιδημίες γνωρίζουμε ότι η πανώλη χτύπησε την πόλη το 1840, χωρίς όμως πολλές λεπτομέρειες για την έκταση και τις επιπτώσεις της.[65] Γνωρίζουμε επίσης, ότι δοκιμάστηκε ιδιαίτερα το καλοκαίρι του 1854 από τη χολέρα που μετέδοσαν τα γαλλικά στρατεύματα τόσο στην Ερμούπολη, όσο και σε Αθήνα-Πειραιά.[66] Για την ταχεία διάδοση της θεωρήθηκε, ότι βοήθησαν οι κακές συνθήκες υγιεινής,

[60] Φενερλή, «Ο καλλωπισμός της πόλης», 175.
[61] Ι. Τραυλού-Α. Κόκκου, *Ερμούπολη. Η δημιουργία μίας νέας πόλης στη Σύρο στις αρχές του 19ου αιώνα*, Αθήνα, 1980, 102-142.
[62] Ανδρέας Συγγρός, *Απομνημονεύματα*, [1908], Αθήνα, 1998, τ. Α΄, 93.
[63] Eric Hobsbawm, *Η εποχή των επαναστάσεων (1789-1848)*, Αθήνα, 2005, 288. Hohenberg - Lees, *The making*, 258. Pinol, *Ο κόσμος*, 193-196.
[64] Αγγελική Φενερλή, «Το πρόβλημα του νερού στην Ερμούπολη (1823-1923)», *Ανακοίνωση στα Σεμινάρια της Ερμούπολης*, 2008.
[65] Εφημ. *Ἑρμῆς*, αρ. 95, 27/7/1840.
[66] Εφημ. *Αἴολος*, αρ. 524, 30/9/1854 αναφέρει ότι πέθαναν 365 άνθρωποι στην Ερμούπολη από τη χολέρα. Για τα μέτρα που πάρθηκαν από τις δημοτικές αρχές για τη αντιμετώπιση της βλ. *Αἴολος*, αρ. 516, 7/8/1854, και για το πως η τοπική κοινωνία αντέδρασε στο πρόβλημα βλ. Χρήστος Λούκος, «Επιδημία και κοινωνία. Η χολέρα στην Ερμούπολη (1854)», *Μνήμων*, 14, 1992, 49-61.

στέγασης και διατροφής των λαϊκότερων στρωμάτων, τα οποία επλήγησαν πολύ περισσότερο, από τα ανώτερα στρώματα του πληθυσμού.[67] Οι υψηλοί δείκτες βρεφικής θνησιμότητας που εντοπίστηκαν σε αρχειακές πηγές, αν και δεν έχουν καταγραφεί συστηματικά, αποτυπώνουν το μέγεθος του προβλήματος και το επίπεδο συνθηκών ζωής σε ένα αστικό κέντρο του 19ου αιώνα, όπως ήταν η Ερμούπολη.[68]

Απότοκο των δύσκολων συνθηκών ζωής υπήρξαν και οι κοινωνικές παθογένειες της πόλης, που σχετίζονται κυρίως με την οικονομική κατάσταση των φτωχότερων στρωμάτων. Η εγκληματικότητα ενισχύονταν επίσης από το γεγονός ότι σε ένα μεγάλο λιμάνι, όπως η Ερμούπολη, συνέρρεε πλήθος διερχόμενων, κυρίως από την οθωμανική επικράτεια.[69] Οι μικροκλοπές και οι διαρρήξεις πρέπει να ήταν ένα συνηθισμένο φαινόμενο, σύμφωνα με τα δημοσιεύματα του τοπικού τύπου.[70] Μάλιστα, κάποιες φορές, οι διαρρήξεις εμπορικών καταστημάτων προσλάμβαναν χαρακτηριστικά οργανωμένου εγκλήματος·«Ἑταιρία ἐξ ἐπαγγέλματος ἐπιτηδείων κλεπτῶν μετ' εὐκολίας διατρυπᾷ τοίχους, ἀνοίγει τὰς θύρας γραφείων καὶ διαῤῥηγνύει χρηματοκιβώτια. Ἡ προχθεσινὴ κλοπὴ ἐπὶ χρηματοκιβωτίου ἐμπόρου εἶναι ἤδη τρίτη εἰς ὀλίγους μῆνας.».[71] Γενικότερα, πάντως η εγκληματικότητα στην Ερμούπολη εντάσσεται κυρίως στην κατηγορία του petty crime και σχετίζεται με εγκλήματα ιδιοκτησίας (property crime), που απηχούν τις οικονομικο-κοινωνικές διαφορές και την άνιση κατανομή του πλούτου.[72]

Σε ένα πολυσύχναστο λιμάνι, όπως η Ερμούπολη, από ναυτικούς και άλλους προσωρινά διερχόμενους, ήταν φυσικό να εκδηλωθεί έντονα το φαινόμενο της πορνείας. Από τις απαρχές συγκρότησης της πόλης και σε όλο τον 19ο αιώνα, η οργανωμένη πορνεία είχε συσπειρωθεί χωροταξικά στη νοτιοδυτική πλευρά της πόλης, λίγο έξω από τον οικιστικό πυρήνα, κοντά στη συνοικία των Ψαριανών και τη δυτική ακτή του λιμανιού, όπου βρισκόταν το ναυπηγείο. Η συνοικία ονομαζόταν αρχικά «καλυβάκια», γνωστή σήμερα ως καταλύματα, και η οποία προκαλούσε ποικίλες αντιδράσεις, τόσο σχετικά με τις ηθικές επιπτώσεις του φαινομένου της πορνείας στην κοινωνία, όσο και με τη διάδοση

[67] Λούκος, «Επιδημία και κοινωνία.», 57-59.
[68] ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρος, Ι.Α.Δ.Ε., Δ/Ληξιαρχείο (Ε) Θάνατοι. Πρόχειρα βιβλία αποβιώσεων, αρ. 1, 1848-1852. Αντίστοιχα υψηλά ποσοστά βρεφικής θνησιμότητας την περίοδο αυτή γνώρισαν και τα αστικά κέντρα της δυτικής Ευρώπης, βλ. Pinol, *Ο κόσμος*, 192.
[69] Εφημ. *Αἴολος*, αρ. 294, 1/4/1850, αρ. 511, 1/7/1854.
[70] Εφημ. *Ἑρμῆς*, αρ. 230, 14/8/1843. Εφημ. *Ἀστήρ τῶν Κυκλάδων*, αρ. 235, 15/10/1861. Εφημ. *Ἑρμούπολις*, αρ. 10, 24/10/1864.
[71] Εφημ. *Ἀστήρ τῶν Κυκλάδων*, αρ. 579, 11/5/1868. Η διάρρηξη του χρηματοκιβωτίου του εμπόρου Γεραλόπουλου έγινε στην αγορά, στο ίδιο κτίριο που στεγαζόταν και το Πρωτοδικείο, του οποίου η κεντρική πόρτα ανοίχτηκε, χωρίς παραβίαση, με αντικλείδι.
[72] Hohenberg - Lees, *The making*, 264.

των αφροδισίων νοσημάτων.[73] Η έκθεση βρεφών ήταν επίσης ένα σημαντικό κοινωνικό πρόβλημα, που απέρρεε, τόσο από τις διαδεδομένες εκτός γάμου σχέσεις, όσο και από τη φτώχεια και την αδυναμία αρκετών γυναικών να εξασφαλίσουν τη διαβίωση των παιδιών τους.[74]

Η κοινωνία που προέκυψε από τη δημιουργία της Ερμούπολης είχε σαφή διαστρωμάτωση και ιεραρχία, η οποία αποτυπώνεται τόσο μέσα από τον χωροταξική διευθέτηση των συνοικιών, όσο και από διάφορες όψεις του υλικού βίου, του τρόπου ζωής και των νοοτροπιών της κάθε κοινωνικής ομάδας. Η ελίτ της πόλης ήταν κατά βάση μία ελίτ του πλούτου, γεγονός που οφείλεται στα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της πόλης και της εποχής κατά την οποία αναπτύχθηκε.[75] Σε μία νέα πόλη, με καθαρά εμπορικό χαρακτήρα, την «εποχή του κεφαλαίου», παρά τις όποιες αξιώσεις ευγένειας κάποιων γόνων χιακών οικογενειών, τα κριτήρια συγκρότησης της ανώτερης τάξης ήταν καθαρά πλουτοκρατικά. Έτσι, οι έμποροι, τραπεζίτες/χρηματιστές, εργοστασιάρχες (στο β΄μισό του 19ου αιώνα) και μερικοί πλοιοκτήτες αποτελούσαν την ελίτ της πόλης. Υπήρχαν φυσικά και οι αστοί της γνώσης, δικηγόροι, γιατροί, διδάσκαλοι, καθώς και η ανώτερη υπαλληλία που εντάσσονταν στην ίδια κοινωνική ομάδα.[76]

Η μεσαία τάξη, που ήταν περισσότερο ετερογενής και επομένως δυσκολότερα προσδιορίσιμη, αποτελείτο από εμπόρους μικρότερης οικονομικής εμβέλειας, εμποροϋπαλλήλους, καταστηματάρχες, πλοιάρχους, πλοιοκτήτες και τεχνίτες, κυρίως τους κάτοχους των μέσων παραγωγής.[77] Τα κατώτερα και φτωχότερα στρώματα της πόλης συγκροτούσε επίσης μία πληθώρα επαγγελμάτων και απασχολούμενων, που σε μεγάλο βαθμό εξαρτιώταν από το μεροκάματο. Ναύτες, εργατοτεχνίτες, κηπουροί, αχθοφόροι, λεμβούχοι, αλιείς, υπηρέτες, καλεμηκαρτζούδες ή καλεμκερτζούδες (κατασκευάστριες σταμπωτών μαντηλιών), τροφοί, πόρνες και αργότερα οι εργάτριες των εργοστασίων, συνέθεταν τον καμβά του λαϊκού κόσμου της πόλης, που προσπαθούσε να επιβιώσει.[78]

Στην Ερμούπολη η κοινωνική διαστρωμάτωση αντιστοιχούσε και σε ανάλογη χωροταξική κατανομή των κοινωνικών στρωμάτων. Την πρώτη περίοδο εγκατάστασης των προσφύγων κάθε πληθυσμιακή ομάδα, εκτός του ότι χαρακτηριζόταν από μία κυρίαρχη

[73] Εφημ. *Ἑρμῆς*, αρ. 232, 28/8/1843. Θωμάς Δρίκος, *Η πορνεία στην Ερμούπολη τον 19ο αιώνα (1820-1900)*, Αθήνα, 2002, 17-27, 83-87.
[74] Χρήστος Λούκος, «Τα έκθετα βρέφη της Ερμούπολης. Τα πρώτα θύματα της παθολογίας μίας κοινωνίας;», *Αφιέρωμα στον πανεπιστημιακό δάσκαλο Βασ. Βλ. Σφυρόερα από τους μαθητές του.*, Αθήνα, 1992, 247-264.
[75] Για τον πλούτο ως στοιχείο προσδιορισμού της ελίτ των πόλεων τον 19ο αιώνα βλ. Pinol, *Ο κόσμος*, 239.
[76] Κώστας Ράπτης, «Αστικές τάξεις και αστικότητα στην Ευρώπη, 1789-1914», *Μνήμων*, 20, 1998, 214-216.
[77] Geoffrey Crossick & Heinz-Gerhard Haupt, *The petit bourgeoisie in Europe, 1780-1914. Enterprise, family and independence.*, Λονδίνο-Νέα Υόρκη, 1995, 1-10. Pinol, *Ο κόσμος*, 248-249.
[78] Επεξεργασμένα στοιχεία από Ηλεκτρονική Βάση Δεδομένων, *Απογραφή Ερμούπολη, 1860*, ο.π.

επαγγελματική παράδοση (Χιώτες και Σμυρνιοί ως έμποροι, Ψαριανοί και Υδραίοι ως ναυτικοί), κατέλαβαν μία συγκεκριμένη περιοχή, δημιουργώντας έτσι συνοικίες με ιδιαίτερο χαρακτήρα, οι οποίες έλαβαν το όνομα προέλευσης των οικιστών τους (Υδραΐικα, Καρδαμυλίτικα, Ψαριανά), κάποιες από τις οποίες το διατήρησαν μέχρι σήμερα (Ψαριανά, Βροντάδο).[79] Αυτός ο διαχωρισμός της πόλης σε συνοικίες με «ονομασία προέλευσης» ενέχει επίσης έντονες οικονομικές, κοινωνικές και πολιτισμικές διαφορές.

Γενικότερα, παρατηρείται το φαινόμενο, που αργότερα θα αποτελέσει κανόνα στις περισσότερες μεγάλες παραλιακές πόλεις του Αιγαίου, με τις ανατολικές συνοικίες να αποτελούν την προνομιακότερη και ακριβότερη πλευρά της πόλης (στις οποίες οι υγιεινομικές συνθήκες είναι καλύτερες) σε σχέση με τη φθίνουσα αξία των δυτικότερων συνοικιών, συνήθως κοντά σε βιοτεχνική/βιομηχανική ζώνη.[80] Έτσι, η συνοικία του Αγίου Νικολάου ή Βαπόρια στο βορειοανατολικό άκρο της πόλης ήταν η ακριβότερη συνοικία στην οποία διέμενε η ελίτ της πόλης. Σημαντικά ονόματα των Χίων μεγαλεμπόρων, της πρώτης περιόδου, ως το 1870 περίπου, όπως ο Νικόλαος Πρασακάκης, ο Ιωάννης Λ. Ράλλης, ο Θεόδωρος Ι. Ροδοκανάκης, ο Μικές Σ. Γαλάτης, ο Αμβρόσιος Δαμαλάς ή ο Ζώρζης Νεγρεπόντες διέμεναν στη συνοικία αυτή μαζί με επίσης μεγαλεμπόρους άλλης καταγωγής, όπως ο Αργίτης Κωνσταντίνος Πάγκαλος, ο Θεσσαλονικιός Γρηγόριος Πάϊκος ή ο Ηλίας Κεχαγιάς από την Άμφισσα, των οποίων τα σπίτια έχει καταγράψει η ιστορική έρευνα.[81] Ακόμη, μεταξύ των αστών της γνώσης, διέμεναν γνωστά ονόματα της ερμουπολίτικης κοινωνίας, ο ιατρός Ιωσήφ Βοτάρος, ο δικηγόρος Ιωσήφ Ησαΐας και ο διδάσκαλος Χρήστος Ευαγγελίδης.[82] Ωστόσο, να σημειωθεί ότι στην ενορία του Αγίου Νικολάου, όπως δηλώνεται στην απογραφή του 1860, στην οποία συμπεριλαμβάνονταν και οι συνοικίες ανατολικά της σημερινής πλατείας Μιαούλη, κατοικούσαν επίσης μερικοί τεχνίτες, μικροκαταστηματάρχες και γενικότερα εκπρόσωποι των λαϊκώτερων στρωμάτων.[83]

Η συνοικία της Μεταμόρφωσης, γύρω από την παλαιότερη εκκλησία της πόλης (1825), αποτελούσε ένα είδος ενδιάμεσου μεταξύ των Βαποριών και της λαϊκής συνοικίας των Ψαριανών. Στη συνοικία αυτή κατοικούσε μεγάλο μέρος της μεσαίας τάξης, αλλά και μέλη του ανώτερου στρώματος, όπως οι χιώτες μεγαλοεπιχειρηματίες Σταμάτιος Ι. Πρώιος,

[79] Φραγκίδης, *Ιστορία*, 51. Αγριαντώνη-Φενερλή, , *Ερμούπολη-Σύρος*, 10.
[80] Hohenberg - Lees, *The making*, 297. Στο Παρίσι και το Λονδίνο η κοινωνική γεωγραφία είχε αντίθετη ροπή, με τις δυτικές συνοικίες να θεωρούνται οι ακριβότερες.
[81] Αγριαντώνη –Φενερλή, *Ερμούπολη-Σύρος*, 99-108.
[82] Ηλεκτρονική Βάση Δεδομένων, *Απογραφή Ερμούπολη, 1860*, ο.π.
[83] Αντίστοιχα στη Μασσαλία των μέσων του 19ου αιώνα υπήρχε αντιπροσώπευση των φτωχότερων στρωμάτων στις συνοικίες των ελίτ και αντίστροφα. Pinol, *Ο κόσμος*, 236.

Μικές Κ. Σαλβάγος, ο βιομήχανος Γ. Βέλτσος, καθώς επίσης γιατροί, δικηγόροι και αρκετοί διδάσκαλοι.[84] Το μεγαλύτερο ποσοστό βέβαια καταλάμβανε η *petit bourgeoisie* της πόλης, υπάλληλοι, αρτοπώλες, οψωπώλες, οπωροπώλες, οινοπώλες, καφεπώλες, αλλά και τεχνίτες, βυρσοδέψες, σιδηρουργοί, ναυπηγοί, μαραγκοί, τέκτονες, ακόμη και αρκετοί αλιείς.[85]

Οι συνοικίες των Ψαριανών ή της Κοίμησης, από την εκκλησία της Κοίμησης της Θεοτόκου, στη νότιο πλευρά, πάνω από τη δυτική ακτή, και του Αγίου Γεωργίου, δυτικά των Ψαριανών, γύρω από το νεκροταφείο, ήταν οι κατεξοχήν λαϊκές συνοικίες της πόλης. Στα Ψαριανά κατοικούσε η πλειοψηφία των ναυτικών (μεγάλο μέρος αυτών ήταν όντως Ψαριανοί), αλλά και πολλοί αλιείς και σχετιζόμενοι με ναυτικά και ναυπηγικά επαγγέλματα. Επίσης, διέμεναν πολλοί βυρσοδέψες, αλλά και καταστηματάρχες, κυρίως κρεοπώλες και λαχανοπώλες. Η εγγύτητα στο χώρο εργασίας πρέπει να ήταν καθοριστικό κριτήριο για την κατοικία, ακόμη και σε μία συμπυκνωμένη πόλη, όπως η Ερμούπολη. Έτσι, ναυτικοί, τεχνίτες ναυπηγείου και βυρσοδέψες κατοικούσαν πάνω από τη δυτική ακτή, χώρο της καθημερίνης τους εργασίας, όπως και αρκετοί κρεοπώλες, ίσως εξαιτίας της εγγύτητας με το Δημοτικό Κρεοπωλείο. Στον Άγιο Γεώργιο, από την άλλη, παρατηρείται ελάχιστη παρουσία εκπροσώπων των εμπορικών επαγγελμάτων, εκτός από μερικούς αρτοποιούς, γαλακτοπώλες και λαχανοπώλες.[86] Στην πλειοψηφία τους κατοικούσαν τεχνίτες ναυπηγείου, βυρσοδέψες, πολλοί σιδηρουργοί (δίπλα σχεδόν ήταν εγκατεστημένα τα σιδηρουργεία της πόλης βλ., Παράρτημα 8.3 & 8.11), ναυτικοί, αλιείς, λεμβούχοι και πληθώρα χειρονακτικών και ανειδίκευτων επαγγελμάτων, όπως ασβεστοπώλες, χρωματοποιοί, βαφείς, κηπουροί, καλεμκερτζούδες, υπηρέτες, αχθοφόροι, εργάτες.[87]

Οι κατοικίες των ανώτερων τάξεων, κυρίως γύρω από τον Άγιο Νικόλαο και μερικές στη Μεταμόρφωση, χαρακτηρίζονται από μεγαλοπρέπεια και άνεση και απηχούν τον πλούτο και την αισθητική της ερμουπολίτικης ελίτ. Στυλιστικά παρατηρείται μία εξέλιξη από τις πρώτες κατοικίες, που διατηρούν λαϊκά στοιχεία από το οθωμανικό παρελθόν, στα μέγαρα και τις κατοικίες νεοκλασσικού ρυθμού μετά το 1840.[88] Πρόκειται συνήθως για διώροφες κατοικίες, των οποίων το μέγεθος, το αρχιτεκτονικό ύφος, η διαρρύθμιση και η διακόσμηση ποίκιλε από περίοδο σε περίοδο και από ιδιοκτήτη σε

[84] Ο.π. και Αγριαντώνη –Φενερλή, *Ερμούπολη-Σύρος*, 86-92.
[85] Ηλεκτρονική Βάση Δεδομένων, *Απογραφή Ερμούπολη, 1860*, ο.π.
[86] Αραγε να εξηγείται το γεγονός ότι έμεναν αρκετοί λαχανοπώλες στον Άγιο Γεώργιο με το ότι μπορεί να είχαν εκεί κοντά τα μποστάνια τους αφού η συνοικία ήταν στο τέλος της πόλης;
[87] Ηλεκτρονική Βάση Δεδομένων, *Απογραφή Ερμούπολη, 1860*, ο.π.
[88] Ι. Τραυλού-Α. Κόκκου, *Ερμούπολη*, 154-156.

ιδιοκτήτη. Έτσι, η οικία του εμπόρου Κωνσταντίνου Πάγκαλου του έτους 1838, είχε τρείς κάμαρες, δύο σάλες και προαύλιο, ενώ την ίδια περίοδο (1834-36) και στον ίδιο δρόμο, χτίστηκε το μέγαρο του χιώτη μεγαλεμπόρου και Δημάρχου Νικόλαου Πρασακάκη με σχέδια του Γερμανού αρχιτέκτονα Ερλάχερ.[89] Μία δεκαετία αργότερα, το νεόδμητο διώροφο σπίτι του Σερραίου εμπόρου και Δημάρχου Αργύριου Ταρποχτσή, στη γωνία των οδών Χαρίτων και Απόλλωνος, περιελάμβανε εννέα κοιτώνες, δύο σάλες, δύο μαγειρεία, χαγιάτι, τροφοθήκες, δωμάτια προσωπικού, αποχωρητήρια, στέρνες και λοιπούς βοηθητικούς χώρους.[90]

Οι κατοικίες της μεσαίας και της κατώτερης τάξης, κυρίως στη Μεταμόρφωση και τα Ψαριανά, ποίκιλαν από μονώροφα και διώροφα κτίρια με διαφορετικές επιδράσεις στοιχείων νησιωτικού, λαϊκού και σχεδόν νεοκλασικού χαρακτήρα.[91] Η οικία που αγόρασε το 1839 ο Ψαριανός πλοίαρχος Δημήτριος Καλημέρης από τον Αργύριο Ταρποχτσή στη θέση Πέντε Μύλοι, στα Ψαριανά, περιελάμβανε, σάλα, σαλότο, δύο κοιτώνες και ένα μαγειρίο, κόστισε 1.450 δραχμές και συμπεραίνουμε ότι πρέπει να ήταν μονώροφη.[92] Μονόρωφα ήταν και τα δύο συνεχόμενα σπίτια του Ψαριανού ναυπηγού Γεώργιου Δράμητζα, που έχτισε το 1839-40 για την εξαμελή οικογένειά του και περιελάμβαναν: το πρώτο, σάλα, δύο κάμαρες, μαγειρείο και αυλή και το δεύτερο, σάλα και κάμαρη.[93] Από την άλλη, το σπίτι του Χιώτη ναυπηγού Φραγκούλη Σέχα, που χρονολογείται από το 1841, στη συνοικία της Κοίμησης, στα Ψαριανά, ήταν διώροφη κατοικία «τὸ μὲν κατώγαιον αὐτῆς, περιέχει αἴθουσαν, αἰσθητόριον, δύο κοιτώνας, μαγειρεῖον, στέρνα, πηγάδι, χρείαν, αὐλὴν ἔμπροσθεν καὶ αὐλὴν ὄπισθεν, τὸ δὲ ἀνώγαιον περιέχει αἴθουσαν, αἰσθητόριον, τρεῖς κοιτώνας, μαγειρεῖον καὶ χρείαν.».[94] Τα σπίτια των φτωχότερων όμως

[89] ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ. 7183, 3/6/1838. Πρέπει να πρόκειται για σπίτι με λαϊκά στοιχεία που βρίσκεται στην οδό Απόλλωνος 20. βλ. Ι. Τραυλού-Α. Κόκκου, *Ερμούπολη*, 156, πίνακα 62 και Αγριαντώνη –Φενερλή, *Ερμούπολη-Σύρος*, 101. Για το μέγαρο Πρασακάκη βλ. Ι. Τραυλού-Α. Κόκκου, *Ερμούπολη*, 159-161 και Αγριαντώνη –Φενερλή, *Ερμούπολη-Σύρος*, 102-103.

[90] ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ. 20941, 10/5/1848. Το σπίτι κατασκευάστηκε από τον τέκτονα Αναστάσιο Μ. Σαρή και κόστισε 62.000 δραχμές. Σύμφωνα με τη χωροθέτηση του στο συμβόλαιο ιδιοκτησίας ταυτίζεται με το σπίτι του Αμβρόσιου Δαμαλά, μετέπειτα Μανώλη Κ. Ζερβουδάκη, βλ. Αγριαντώνη –Φενερλή, *Ερμούπολη-Σύρος*, 97, 99-100. Ο Ταρποχτσής πρέπει να έχασε το σπίτι το καλοκαίρι του 1848, όταν χρεωκόπησε. Βλ. Εφημ. *Αἴολος*, αρ. 209, 14/8/1848. Εφημ. *Ἑρμῆς*, αρ. 375, 2/12/1848.

[91] Αγριαντώνη –Φενερλή, *Ερμούπολη-Σύρος*, 116-117.

[92] ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ. 9797, 6/12/1839. Για τη θέση των Πέντε Μύλων μεταξύ των σημερινών παράλληλων οδών Ι. Κοσμά και Μ. Διακάκη βλ. Αγριαντώνη –Φενερλή, *Ερμούπολη-Σύρος*, 111-113.

[93] Ο.π., αρ. 12987, 2/3/1842. Για την αγορά του οικοπέδου στην μη ταυτιζόμενη θέση «Κιματᾶ» βλ. ο.π., αρ. 9070, 7/7/1839.

[94] Ο.π., αρ. 30856, 5/5/1859.

ήταν συνήθως μονώροφα κτίσματα, μονόχωρα, κάποιες φορές με προαύλιο, άναρχα δομημένα, στα οποία συχνά έμεναν μαζί άνθρωποι και οικόσιτα ζώα.[95]

Οι διαφορές των κοινωνικών τάξεων στην Ερμούπολη, εκτός από την κατοικία, αποτυπώνονται και στο βασικό ζήτημα της διατροφής. Τις αστικές αρετές της λιτότητας, της ολιγάρκειας και της εγκράτειας, φαίνεται ότι είχαν ενστερνιστεί οι μεγαλοαστοί και μεσοαστοί της πόλης της πρώτης γενεάς, αφού σύμφωνα με τον Ανδρέα Συγγρό, «Οἱ εὐπορώτεροι ἐτρέφωντο ὡς ἄποροι. Τὸ κρέας ἦτο πολυτέλεια καὶ μόνον εἰς τὸ μεσημβρινὸν γεῦμα παρετίθετο εἰς τὴν τράπεζαν. Μία ὀκᾶ κρέατος ὡρίζετο συνήθως δι' οἰκογένειαν ἐκ τεσσάρων ἕως ἑπτὰ ἀτόμων καὶ τοῦτο εἰς ἓν καὶ μόνον εἶδος φαγητοῦ....Οἱ ἰχθύες, οἱ πλέον χονδροὶ ἐννοεῖται, τὰ «μπαρμπούνια», τὰ «λυθρίνια» καὶ τὰ «μελανούρια» ἦσαν ὁρατὰ σπανίως εἰς τὰς οἰκίας τῶν πλουσίων καῖ τοῦτο εἰς ποσὸν ἐλάχιστον. Δι' ἓξ ἄτομα π.χ. ἠγοράζοντο 100 δράμια «μπαρμπούνια».».[96] Η συμπεριφορά αυτή διαφοροποιείται αισθητά στο β΄μισό του 19ου αιώνα. Ο ζαγοριανής καταγωγής τοκιστής Στέφανος Ρήγας, στις αρχές της δεκαετίας του 1890, καταναλώνει σε καθημερινή βάση κρέας και μάλιστα περισσότερο βοδινό, καθώς και περισσότερα αυγά και γαλακτομικά σε σχέση με τις αμυλώδεις τροφές (ζυμαρικά, πατάτες, ρύζι).[97] Ο δε εισοδηματίας-«συριανός σύζυγος» του Εμμ. Ροΐδη, που επίσης ανήκε χρονικά στο β΄μισό του 19ου αιώνα, προσλαμβάνοντας τη Μιλανέζα μαγείρισσα του επισκόπου της Άνω Σύρου, «τῆς ὁποῖας ἦσαν ὀνομαστὰ καθ' ὅλας τὰς Κυκλάδας τα ραβιόλια, ἡ γαριδόσουπα καὶ τὸ νηστήσιμον καπόνι (είδος ψαριού)», ήταν πολύ μακρυά από το πνεύμα οικονομίας των αστών της δεκαετίας του 1840 που περιγράφει ο Συγγρός.[98]

Από την άλλη, η δίαιτα των λαϊκότερων στρωμάτων φαίνεται ότι ήταν αρκετά φτωχότερη και στηριζόταν κυρίως στην κατανάλωση δημητριακών. Η σιτοδεία και η άνοδος των τιμών των σιτηρών μάλιστα απειλούσε την κοινωνική συνοχή και μπορούσε να αποτελέσει αφορμή για εξεγέρσεις των φτωχών.[99] Εξάλλου, η πρώτη γνωστή απεργία στο ελληνικό κράτος, των εργατών του ναυπηγείου και των βυρσοδεψείων το 1879, έγινε εξαιτίας της κερδοσκοπικής υποτίμησης των αγοραίων νομισμάτων από τους εμπόρους και

[95] Δέσποινα Νικολάου, «Αναζητώντας τους εργάτες στη Σύρο του 19ου αιώνα». Αδημοσίευτη Μεταπτυχιακή Εργασία, Πανεπιστήμιο Κρήτης, Ρέθυμνο, 2004, 102-103.
[96] Συγγρός, *Απομνημονεύματα*, τ. Α΄, 60-61. Βέρνερ Ζόμπαρτ, *Ο αστός. Πνευματικές προϋποθέσεις και ιστορική πορεία του δυτικού καπιταλισμού*. Αθήνα, 1998, 115-139.
[97] Χρήστος Λούκος-Δήμητρα Σαμίου, «Οικονομικές συμπεριφορές, ψυχολογία και βιοτικό επίπεδο ενός συριανού τοκιστή: Στέφανος Δ. Ρήγας.», *Θεωρία και μελέτες ιστορίας*, 11, ΕΜΝΕ-Μνήμων, Αθήνα, 1991, 57, 78.
[98] Εμμανουήλ Ροΐδης, *Ψυχολογία συριανού συζύγου*, Θεσσαλονίκη, Απρίλιος 2005, 48-49. Για τη μετάβαση από τη λιτότητα στην πολυτέλεια των αστών στο β΄μισό του 19ου αιώνα βλ. Pinol, *Ο κόσμος*, 244.
[99] Εφημ. *Αἴολος*, αρ. 297, 14/1/1854.

τους βιομηχάνους, που έπληττε κατ'ουσίαν την αγοραστική δυνατότητα της εργατικής τάξης απέναντι στο βασικότερο διατροφικό αγαθό: το ψωμί.[100]

Οι μορφές κοινωνικοποίησης και η εν γένει κοινωνική ζωή αποτελούσαν ένα επίσης στοιχείο του ταξικού διαχωρισμού των κοινωνικών ομάδων στην Ερμούπολη. Ο βασικός χώρος συγκέντρωσης και κοινωνικοποίησης των αστών ήταν η λέσχη. Ο θεσμός της λέσχης, που μεταφέρθηκε από την Αγγλία, διαδόθηκε νωρίς στην Ερμούπολη και αποτέλεσε σχεδόν το μόνο οργανωμένο χώρο καθημερινής (για τους άνδρες) και έκτακτης επαφής (για τις γυναίκες) των αστών μεταξύ τους.[101] Η πρώτη λέσχη «Ερμής» ιδρύθηκε το 1836 και ανήκε στη χιακή μερίδα, ενώ, η «Λέσχη των Ερμουπολιτών», που ιδρύθηκε δύο χρόνια αργότερα, ανήκε αντίστοιχα στην αντιχιακή μερίδα, παρατάξεις στις οποίες ήταν χωρισμένη η πόλη της πρώτης γενεάς των οικιστών.[102] Η λέσχη των Χίων, το 1842 περίπου, σύμφωνα με τον Συγγρό, βρισκόταν στην οικία του ιατρού Ιωσήφ Βοτάρου από τη Γένοβα, στη διασταύρωση των σημερινών οδών Γ. Σουρή και Εμμ. Ροΐδη, κοντά στην ανατολική πλευρά της Πλατείας Μιαούλη.[103] Η επίπλωση και ο εξοπλισμός της λέσχης ήταν «αρχαϊκός», ενώ οι κύριες καθημερινές δραστηριότητες, εκτός από την ανάγνωση των εφημερίδων που παρείχε στους συνδρομητές της, ήταν το μπιλιάρδο και η χαρτοπαιξία χωρίς χρήματα.[104] Ωστόσο, το σημαντικότερο γεγονός για τον κόσμο των αστών της πόλης ήταν οι χοροί που δίνονταν στις λέσχες την περίοδο των Χριστουγέννων και της Αποκριάς, καθώς και σε άλλες περιστάσεις. Ήταν η ευκαιρία των γυναικών της αστικής τάξης να «παραβιάσουν» το άβατο της ανδρικής συναναστροφής και χαλάρωσης, να κοινωνικοποιηθούν και να επιδείξουν τις ενδυματολογικές τους επιδόσεις. «Ἐκεῖ «ἔδιδε καὶ ἔπαιρνεν» ἡ πολυτέλεια τῆς περιβολῆς τῶν κυριῶν καὶ ἡ κομψότης τῶν νέων. Ἐκεῖ ἐπεδεικνύετο ἡ ἐφαρμογὴ τῆς «μόδας». Ἐκεῖ ἀνεπτύσσοντο οἱ ἔρωτες.».[105]

Οι περίπατοι στην κεντρική πλατεία της πόλης, (αρχικά Όθωνος, κατόπιν Λεωτσάκου και σήμερα Μιαούλη) και στα Βαπόρια (Τερψιθέα), ήταν η εναλλακτική επιλογή της κοινωνικής συνεύρεσης και επίδειξης των αστών. Δυστυχώς γι αυτούς, σε

[100] Νικολάου, «Αναζητώντας τους εργάτες», 71-73, 119-125.
[101] Pinol, *Ο κόσμος*, 245.
[102] Αγριαντώνη- Φενερλή, *Ερμούπολη-Σύρος*, 69. Η λέσχη των Χίων μετονομάστηκε σε «Ελλάς» τουλάχιστον από το 1844, ενώ υπήρχε και τρίτη λέσχη ονομαζόμενη «Εμπορική Λέσχη». Το τεκμήριο που εντοπίσαμε ως *terminus post quem* για τα παραπάνω είναι ένα συμφωνητικό των εκπροσώπων των τριών λεσχών με μία ορχήστρα μουσικών βλ. ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ. 15922, 3/1/1844.
[103] Συγγρός, *Απομνημονεύματα*, τ. Α΄, 65. Αγριαντώνη- Φενερλή, *Ερμούπολη-Σύρος*, 77, 80.
[104] Συγγρός, *Απομνημονεύματα*, τ. Α΄, 65-66. Η χαρτοπαιξία, «πρέφαν καὶ κοντσίναν εἰς τὴν λέσχην», φαίνεται ότι ήταν σημαντικό μέρος της καθημερινότητας του ανδρικού αστικού πληθυσμού της Ερμούπολης. Βλ. Ροΐδης, *Ψυχολογία*, 9.
[105] Συγγρός, *Απομνημονεύματα*, τ. Α΄, 66.

στους ίδιους δημόσιους χώρους κυκλοφορούσαν και άνθρωποι των λαϊκών στρωμάτων, σε μία πόλη στην οποία οι «καλές» και οι φτωχές συνοικίες ήταν πολύ κοντά μεταξύ τους και οι χώροι περίπατου και κοινωνικής συνεύρεσης πολύ περιορισμένοι.[106] Επιπλέον, οι εκδηλώσεις μερικών ανθρώπων της λαϊκής τάξης στους δημόσιους χώρους αποτελούσε πρόκληση και ύβρη για τα ήθη των αστών. «Ἡ Πλατεῖα Ὄθωνος εἶναι τὸ μόνον δημόσιον μέρος, ὅπου ἐπὶ τινας ὥρας διατελεῖ ἡ ἐκλεκτὴ κοινωνία μας, λόγῳ δημοσίου περιπάτου καὶ ἀναψυχῆς· τὸ κεντρικὸν τοῦτο μέρος δυστυχῶς ἀποβαίνει, κατὰ τὰς ἑορτὰς προ πάντων, ἀπρόσητον ἐν ἐσπέρᾳ, διότι ἄνθρωποι κακοήθεις, μη σεβόμενοι οὔτε τὰς διαταγάς τῆς Ἀρχῆς, οὔτε τὴν ἠθικὴν, τραγωδοῦν αἰσχρὰ ᾄσματα καὶ ἀσχημονοῦν παντοιοτρόπως εἰς τρόπον ὥστε ἀναγκάζουν τοὺς τίμιους πολίτας ν' ἀπομακρύνωνται, διότι βεβαίως οὐδεὶς ἐπιθυμεῖ ἡ οἰκογένειά του νὰ ἦναι ἐκτεθειμένη εἰς τὰς κακοήθεις ταύτας παρενοχλήσεις·».[107]

Τα καφενεία, τα οινοπωλεία και τα μαγειρεία ήταν οι χώροι συνάθροισης και κοινωνικοποίησης των λαϊκών στρωμάτων. Οι χώροι αυτοί είχαν χείριστη φήμη από την πλευρά των αστών, που θεωρούσαν ότι εκτός από τους φτωχούς μεροκαματιάρηδες, σύχναζαν άεργοι και κακοποιά στοιχεία.[108] Εξάλλου, οι αστοί αντιμετώπιζαν τους φτωχούς την εποχή αυτή, εργαζόμενους και μη, ως πηγή κινδύνου και απειλή ανατροπής της κοινωνικής τάξης.[109] Οι συνεχείς διατάξεις, σε όλο τον 19ο αιώνα, για απαγόρευση μουσικών οργάνων χωρίς την άδεια της αστυνομίας και για την παραβίαση του ωραρίου λειτουργίας, επιβεβαίωναν την αδυναμία επιβολής των μέτρων στους χώρους εκτόνωσης ενός εξαθλιωμένου προλεταριάτου.[110] Το χειρότερο όμως για τους αστούς ήταν, ότι η διασκέδαση του λαϊκού κόσμου συνεχιζόταν αργά το βράδυ στους δρόμους της πόλης, όπου «Μετὰ μεγάλης λύπης καὶ στενοχωρίας ἀκούομεν μετὰ τὸ μεσονύκτιον καὶ περὶ τὸ πρωϊνὸν λυκαυγὲς πολλάκις ἀνθρώπους οἰνοβαρεῖς καὶ μη, περιφερομένους τὰς ἀγυιὰς τῆς Ἑρμουπόλεως ἀγεληδὸν καὶ περιπλέγδην, δίκην ἀλόγων ζώων, τραγῳδοῦντας ἄσεμνα τραγῴδια καὶ διαταρράτοντας τὴν ἡσυχίαν τῶν κατοίκων, οἵτινες κατὰ φυσικὴν ἀνάγκην ἀναπαύωνται, ἵνα ἐγερθῶσι καὶ ἐξακολουθήσωσι τὴν ἐπιούσαν τὰς ἐργασίας αὐτῶν.»[111] Επομένως, για τους αστούς ήταν ανάγκη οι απαγορευτικές διατάξεις να επικεντρωθούν «ὅπου ὑπάρχει ἡ πλειοτέρα ἀνάγκη, ἤτοι καθ' ὁδοὺς, καὶ οὐχὶ νὰ περιορισθῇ αὕτη εἰς τὰ

[106] Νικολάου, «Αναζητώντας τους εργάτες», 56.
[107] Εφημ. *Ἀστήρ τῶν Κυκλάδων*, αρ. 233, 30/9/1861.
[108] Νικολάου, «Αναζητώντας τους εργάτες», 108-109.
[109] Ο.π., 58-67. Eric Hobsbawm, *Η εποχή του κεφαλαίου, 1848-1875*., Αθήνα, 2003, 327-330.
[110] Δρίκος, *Η πορνεία*, 59-60. Νικολάου, «Αναζητώντας τους εργάτες», 109.
[111] Εφημ. *Ἑρμούπολις*, αρ. 3, 5/9/1864. Νικολάου, «Αναζητώντας τους εργάτες», 110.

οἰνοπωλεῖα καὶ ξενοδοχεῖα, διότι οὐδόλως ἢ κατὰ μικρὸν ἐνδιαφέρεται ὡς πρὸς ταῦτα ἡ τῶν οἰκογενειῶν ἡσυχία.».[112]

1.4. ΤΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΚΕΝΤΡΟ

Η Ερμούπολη ως πόλη-λιμάνι, όπως αναλύθηκε παραπάνω, ήταν ένα διαμετακομιστικό κέντρο μεταξύ ανατολικής Μεσογείου, Μαύρης Θάλασσας και δυτικής Ευρώπης. Παράλληλα, από πολύ νωρίς, στο λιμάνι αναπτύχθηκαν πολλοί κλάδοι της ναυτιλιακής βιομηχανίας και συγκροτήθηκαν οι παράγοντες, που την κατέστησαν το μεγάλο ναυτιλιακό κέντρο του Αιγαίου και της ανατολικής Μεσογείου. Οι τομείς των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων που συγκεντρώθηκαν στο λιμάνι της Ερμούπολης και δικαιολογούν το χαρακτηρισμό του ως ναυτιλιακού κέντρου συνοψίζονται: 1) στο σημαντικότερο λιμάνι νηολόγησης του ελληνικού βασιλείου, 2) σε κέντρο ναυλώσεων και ναυτιλιακής πληροφόρησης, 3) σε κέντρο ναυτασφαλίσεων, 4) σε αγορά ναυτοδανείων και εν γένει κεφαλαίων, 5) σε αγορά μεταχειρισμένων ιστιοφόρων, 6) σε κέντρο ατμοπλοϊκών συνδέσεων, 7) σε αποθήκη ναυτιλιακών ειδών και προμηθειών πλοίων, 8) και τέλος, σε κέντρο ναυπηγήσεων και επισκευών ιστιοφόρων (από το 1857 και των ατμοπλοίων). Ο τελευταίος κλάδος, που αποτελεί και το αντικείμενο της παρούσας μελέτης, θα εξεταστεί διεξοδικά στα υπόλοιπα κεφάλαια της διατριβής. Αντίστοιχα, η αγορά ναυτιλιακών και ναυπηγικών πρώτων υλών εξετάζεται στην ενότητα 8.5.

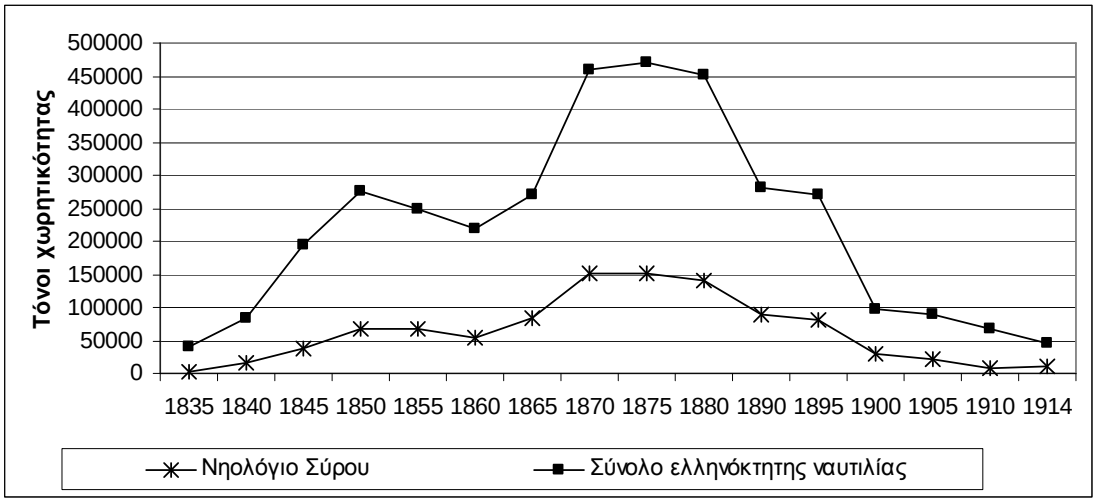
Η Ερμούπολη (ως λιμένας Σύρου) θεσμοθετήθηκε ως λιμάνι νηολόγησης το 1834, όταν για πρώτη φορά η γραφειοκρατεία του νεοσύστατου ελληνικού βασιλείου προσπάθησε να οργανώσει τη λιμενική διοίκηση. Η Σύρος ανήκε στον δεύτερο νομό ή τμήμα, από τα τέσσερα, στα οποία είχαν περιληφθεί τα συνολικά 22 λιμάνια νηολόγησης. Στο δεύτερο τμήμα, μαζί με τη Σύρο, ήταν η Άνδρος, η Μύκονος, η Σαντορίνη και η Μήλος.[113] Το νηολόγιο είναι ένα θεμελιώδες εργαλείο μέτρησης της θέσης και του μεριδίου που κατείχε η Ερμούπολη στο σύνολο της ελληνικής και ελληνόκτητης ναυτιλίας. Η Ερμούπολη το 1835 βρισκόταν στην πρώτη θέση του νηολογίου του ελληνικού βασιλείου με 29.129 τόνους (2.013 τόνοι σε πλοία ά τάξεως, έως 30 τόνων και 27.116 τόνοι σε β΄τάξεως, άνω των 30 τόνων). Ακολουθούσαν οι Σπέτσες με 14.958 τόνους (1.401 τόνοι ά τάξεως και 13.557 β΄τάξεως) και η Ύδρα με 11.547 τόνους (1.832 τόνοι ά τάξεως

[112] Εφημ. *Ἀστήρ τῶν Κυκλάδων*, αρ. 244, 16/12/1861.
[113] *Πανδώρα*, 3, 1852-53, 216. Επίσης Κωνσταντίνος Παπαθανασόπουλος, *Ελληνική εμπορική ναυτιλία (1833-1856). Εξέλιξη και αναπροσαρμογή*. Αθήνα, 1983, 71-84, στο οποίο σχολιάζεται εκτενώς η ναυτιλιακή νομοθεσία.

και 9.715 β΄τάξεως).[114] Την πρώτη Ιανουαρίου του 1853, η χωρητικότητα των νηολογημένων πλοίων στην Ερμούπολη γνωρίζει μία αύξηση της τάξης του 186,65%, όταν φτάνει τους 83.501 τόνους (1.350 ά τάξεως και 82.151 β΄τάξεως), με δεύτερες πάλι τις Σπέτσες με 38.699 τόνους (1.490 α΄ τάξεως και 37.209 β΄τάξεως) και τρίτο το Γαλαξίδι με 28.950 τόνους (1.491 ά τάξεως και 27.459 β΄τάξεως).[115]

Ωστόσο, επιλέξαμε την αποτίμηση του νηολογίου της Ερμούπολης, όχι μόνο στο εθνικό πλαίσιο, αλλά και στο σύνολο της ελληνόκτητης ναυτιλίας, από τη στιγμή που η τελευταία δρούσε σε ένα ευρύτερο διεθνοποιημένο περιβάλλον, και δεν περιοριζόταν μόνο στα λιμάνια νηολόγησης του ελληνικού βασιλείου.

Διάγραμμα 1.2. Νηολόγιο Σύρου/Σύνολο ελληνόκτητης ναυτιλίας, 1835-1914.



Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από Τζελίνα Χαρλαύτη και Νίκος Βλασσόπουλος, *Ποντοπόρεια, 1830-1940. Ποντοπόρα Ιστιοφόρα και Ατμόπλοια από την ίδρυση του ελληνικού κράτους μέχρι τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο*, Αθήνα: Ε.Λ.Ι.Α., 2002.

Σύμφωνα με το Διάγραμμα 1.2, την περίοδο 1835-1914, το λιμάνι της Ερμούπολης συγκέντρωνε μεταξύ του ενός τρίτου και ενός πέμπτου της συνολικής χωρητικότητας του ιστιοφόρου στόλου της ελληνόκτητης ναυτιλίας. Η παράλληλη πορεία των δεικτών καταδεικνύει επιπλέον τη σημασία της ναυτιλίας της Ερμούπολης στο σύνολο του ελληνόκτητου στόλου και τις κοινές τύχες αμφότερων των ιστιοφόρων στόλων. Επομένως, συμπεραίνουμε ότι η Ερμούπολη στο μεγαλύτερο μέρος του 19ου αιώνα καθιστούσε ένα είδος «βαρόμετρου» της κατάστασης της ιστιοφόρου ελληνόκτητης ναυτιλίας.

Παρά το γεγονός ότι τα περισσότερα ελληνόκτητα πλοία, την περίοδο που εξετάζουμε, αναζητούσαν ναύλο στην Κωνσταντινούπολη, κυρίως για σιτηρά, σύμφωνα με

[114] Βλ. Παράρτημα 1.1
[115] Βλ. Παράρτημα 1.2

τις συχνές αναφορές του Γάλλου προξένου, η Ερμούπολη ήταν ένα από τα σημαντικά κέντρα ναυλώσεων, μεταξύ ανατολής και δύσης, όπως φαίνεται και στον Πίνακα 1.3.

Πίνακας 1.3. Ποσοστιαία κατανομή ανά προορισμό των ναυλώσεων στο λιμάνι της Ερμούπολης, 1835-58.

ΛΙΜΑΝΙ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΥ	% ΕΠΙ ΤΩΝ ΣΥΝΟΛΙΚΩΝ ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ
Τεργέστη	24,73
Μασσαλία	19,78
Κωνσταντινούπολη	10,44
Οδησσός	7,14
Αλεξάνδρεια	6,04
Λιβόρνο	3,85
Σμύρνη	3,85
Λονδίνο	3,85
Θεσσαλονίκη	3,30
Πειραιάς	2,75
Γαλάτσι	2,75
Αγγλία	2,75
Ταγκανρόκ	2,20
Βηρυτός	2,20
Γκέρσι (Αγγλία)	1,65
Μάλτα	1,65
Βενετία	1,10

Πηγή: ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, έτη 1835-45. ΑΜΑΕ, Syra, τ.3, 24/7/1852, 4/10/1852, τ.4, 6/4/1853, 15/11/1853, 1/12/1854, 8/8/1855, 14/11/1855. τ.5, 15/12/1856, 18/3/1857, 10/9/1856, 17/12/1857, 7/3/1858, 21/5/1858.
Για τη δημιουργία των παραπάνω στοιχείων δημιουργήθηκε βάση δεδομένων από ομάδα φοιτητών του Τμήματος Ιστορίας του Ιονίου Πανεπιστημίου, που εργάστηκε το καλοκαίρι του 2007 στα ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, αποτελούμενη από τους Γιώργο Νικολόπουλο, Αγγελική Αρκούδη, Μαρία Ζαμπέλη, Μελίνα Στάθη και Μένη Ποντίκη. Για την παραχώρηση των στοιχείων τους ευχαριστώ θερμά.

Οι προορισμοί στον παραπάνω πίνακα καλύπτουν ένα ευρύ γεωγραφικό φάσμα, από το χώρο του Αιγαίου (Πειραιάς, Σμύρνη, Θεσσαλονίκη), της ανατολικής Μεσογείου (Αλεξάνδρεια, Βηρυτός), της Μαύρης Θάλασσας και του Δούναβη (Οδησσός, Γαλάτσι), της κεντρικής Μεσογείου (Τεργέστη, Μάλτα) και της δυτικής Μεσογείου (Μασσαλία). Η Τεργέστη και η Μασσαλία ήταν οι πιο συχνοί προοορισμοί. Στο πρώτο λιμάνι τα φορτία αποτελούνταν κυρίως από βελανίδια, βαμβάκι και γεωργικά προϊόντα (σταφίδα, ξηροί καρποί, σύκα), ενώ στο δεύτερο από σιτηρά και κουκούλια.

Η Ερμούπολη ήταν επίσης ένα από τα σημαντικά κέντρα πληροφόρησης σχετικά με την τρέχουσα κατάσταση των αγορών και των τάσεων του εμπορίου και της ναυτιλίας. Βασικό επίσημο εργαλείο πληροφόρησης, εκτός από την αλληλογραφία των εμπόρων και την προφορική ροή των πληροφοριών στην αγορά, ήταν οι εφημερίδες. Στην λέσχη των Χίων της Ερμούπολης, στο πρώτο μισό της δεκαετίας του 1840, διετίθεντο, εκτός από

ελληνικές, και ξένες εφημερίδες, όπως η *Ἀμάλθεια* της Σμύρνης και η γαλλική *Sémaphore de Marseille*.[116] Ο τοπικός τύπος επίσης αναφερόταν συστηματικά στα γεγονότα που αφορούσαν το εμπόριο και τη ναυτιλία με ειδήσεις από διάφορα μέρη με τα οποία συνδεόταν η οικονομία του λιμανιού. Επιπλέον, στον τοπικό τύπο υπήρχαν στήλες με συγκεκριμένη πληροφόρηση, όπως η κίνηση του λιμανιού (απόπλοι-κατάπλοι), τιμές προϊόντων (σιτηρά, αποικιακά, σίδηρος), τιμές συναλλάγματος, αλλά και αντίστοιχη ενημέρωση με στοιχεία για άλλες αγορές, όπως της Κωνσταντινούπολης, της Μασσαλίας και του Λονδίνου.[117]

Ο τομέας των ναυτασφαλίσεων αναπτύχθηκε ήδη από τις αρχές της δεκαετίας του 1830. Το 1832 υπήρχαν στην Ερμούπολη πέντε ασφαλιστικές εταιρείες: το «Ἑλληνικὸ ἀσφαλιστικὸ κατάστημα», η «Φιλεμπορικὴ ἀσφάλεια», η «Ἑταιρία τῶν φίλων ἀσφαλιστῶν», η «Ἀσφαλιστικῆ ἑταιρία ὁ Φοῖνιξ» και το «Ἀσφαλιστικὸν κατάστημα ὁ Ἑρμῆς».[118] Η πλειοψηφία των παραπάνω ασφαλιστικών εταιριών είχαν ιδρυθεί από χιώτες εμπόρους, όπως η «Φιλεμπορικὴ», στην οποία ήταν διευθυντής ο Λουκάς Ράλλης ή η «Ἑταιρία τῶν φίλων ἀσφαλιστῶν», την οποία διηύθυνε ο Ιωάννης Ράλλης. Δέκα χρόνια αργότερα, υπήρχαν επτά ασφαλιστικές εταιρείες, από τις οποίες οι τρείς ήταν το «Ἑλληνικὸ ἀσφαλιστικὸ κατάστημα», η «Φιλεμπορικὴ ἀσφάλεια» και η «Ἑταιρία τῶν φίλων ἀσφαλιστῶν» και τέσσερεις νέες, το «Αἰγαίο Πέλαγος», ο «Αἴολος» η «Ἑλλὰς» και η «Ἑρμούπολις». Χαρακτηριστικό είναι ότι ο Χιώτης μεγαλέμπορος Νικόλαος Πρασακάκης, διευθυντής του «Φοίνικα» το 1832, είχε γίνει πλέον διευθυντής στο «Αἰγαίο Πέλαγος».[119] Δύο χρόνια μετά, οι ασφαλιστικές εταιρείες μειώθηκαν σε έξι, αφού η «Ἑλλὰς» και η «Ἑρμούπολις» δεν υπήρχαν πιά, ενώ προστέθηκε η εταιρεία «Ἀργοναῦται».[120] Ο ίδιος αριθμός παρέμεινε και το 1846, αλλά πλέον δύο νέες εταιρείες ο «Τρίτων» και η «Ἕνωσις» είχαν αντικαταστήσει το «Αἰγαίο Πέλαγος» και την «Ἑταιρία τῶν φίλων ἀσφαλιστῶν».[121]

Η κρίση των ναύλων την περίοδο 1848-1852 και η πρακτική των δόλιων βυθίσεων από μερίδα των Ελλήνων πλοιάρχων, οδήγησε στην πτώχευση της πλειοψηφίας των ασφαλιστικών εταιρειών της Ερμούπολης.[122] Σύμφωνα με τον Γάλλο πρόξενο, από τον κλυδωνισμό της ναυτιλιακής βιομηχανίας την παραπάνω περίοδο, διασώθηκε μόνο η

[116] Συγγρός, *Απομνημονεύματα*, τ. Α΄, 65.
[117] Βλ. διάφορα φύλλα των εφημερίδων *Τηλέγραφος τῶν Κυκλάδων, Ἀστὴρ τῶν Κυκλάδων*, και *Ἑρμούπολις*.
[118] Ευχαριστήριο γράμμα των ασφαλιστικών εταιριών της Ερμούπολης προς τον υποπλοίαρχο Ιωάννη Μ. Κιοσέ για τη σύλληψη κωπήρους πειρατικού πλοίου, δημοσιευμένο στην εφημ. *Ἀθηνᾶ* του Ναυπλίου, αρ. 73, 3/12/1832, αναδημοσιευμένο στο Βλαχογιάννης, *Χιακό Αρχείο*, τ. Δ΄, 400.
[119] Εφημ. *Ἑρμῆς*, αρ. 173, 11/7/1842. Καρδάσης, *Σύρος*, 206, Πίνακας 29.
[120] Καρδάσης, *Σύρος*, 206, Πίνακας 29.
[121] Ο.π.
[122] Για την κρίση της περιόδου 1848-52 βλ. § 3.1.4.

εταιρεία «Ἑλλὰς», ενώ σύμφωνα με άλλη πηγή και η «Ἕνωσις».[123] Το 1857 αναφέρονται τρείς εταιρείες, η «Ἑλλὰς», τα «Ψαρὰ» και η «Ἕνωσις τῶν Ψαριανῶν»,[124] ενώ ασφαλιστική εταιρεία με το ίδιο όνομα ιδρύθηκε και το 1868.[125] Στη δεύτερο μισό του 19ου αιώνα ιδρύθηκαν ακόμη, η «Καρτερία», η «Ὁμόνοια» (1861), η «Ἑρμούπολις» (1863), η «Ἐλπὶς» (1866), η «Ἁρμονία» (1870) και η «Ἀδελφότης» (1876).[126]

Γενικότερα, παρατηρούμε ότι οι διακυμάνσεις της ναυτιλιακής βιομηχανίας και τα προβλήματα που προέκυπταν κατά καιρούς από τις δυσκολίες επιβίωσης του ιστιοφόρου, επηρέαζαν τη μακροβιότητα των ασφαλιστικών επιχειρήσεων της Ερμούπολης. Η αδυναμία ανταπόκρισης στις ασφαλιστικές υποχρεώσεις και η επικείμενη πτώχευση πρέπει να ήταν μία καθημερινή πραγματικότητα για τις εταιρείες αυτές. Ενδιαφέρον έχει επίσης, όσον αφορά το ζήτημα του ανταγωνισμού, ότι πρόσωπα που διαχειρίζονταν ή μετείχαν σε κάποιες ασφαλιστικές εταιρείες, παράλληλα, μετείχαν ή συνεργάζονταν με κάποιες άλλες.

Η Ερμούπολη ήταν η μεγαλύτερη αγορά κεφαλαίων του ελληνικού βασιλείου, και από τις πιο σημαντικές στην ανατολική Μεσόγειο. Από συμβολαιογραφικές πηγές εντοπίστηκαν εκατοντάδες ναυτοδανείων κυρίως από τις αρχές της δεκαετίας του 1840 έως τα μέσα της δεκαετίας του 1860. Η καταγραφή των ναυτοδανείων, η οποία δεν ήταν εξαντλητική, δείχνει μία ευρύτατη γεωγραφική προέλευση των δανειζομένων πλοιάρχων. Από ένα δείγμα 310 ναυτοδανείων περίπου προκύπτει, ότι οι δανειζόμενοι πλοίαρχοι προέρχονταν από πολλούς ναυτότοπους και λιμάνια του ελληνικού βασιλείου (Άνδρος, Μύκονος, Σαντορίνη, Μήλος, Κρανίδι, Κορώνη, Πάτρα, Γαλαξίδι, Λίμνη Ευβοίας), της Οθωμανικής επικράτειας (Αίνος, Ρόδος, Σάμος, Κυδωνιές, Χίος, Πάτμος, Σύμη), του Ιονίου (Κεφαλονιά, Ιθάκη), αλλά και από ευρύτερες γεωγραφικές ζώνες, όπως λιμάνια της Αγγλίας (Λίβερπουλ, Μπρίστολ, Μαίρη Πορτ), της Γερμανίας (Αννόβερο), της Δανίας (Άαρχους), των Δαλματικών ακτών (Φιούμε, Ραγούζα, Πόρτο Ρε), της ιταλικής (Βενετία, Τεργέστη, Ίζολα ντ΄Έλμπα) και της ιβηρικής χερσόνησου (Κάδιξ).

Πίνακας 1.4. Γεωγραφική κατανομή ναυτοδανείων από περιοχές με μεγαλύτερη συχνότητα δανεισμού στην αγορά της Ερμούπολης.

ΠΡΟΕΛΕΥΣΗ ΔΑΝΕΙΖΟΜΕΝΩΝ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ	**ΑΡΙΘΜΟΣ ΝΑΥΤΟΔΑΝΕΙΩΝ**
Ερμούπολη	75

[123] ΑΜΑΕ, CCC, Syra, vol. 3, 3/6/1851. Καρδάσης, *Σύρος*, 206, Πίνακας 29.
[124] Καρδάσης, *Σύρος*, 206, Πίνακας 29.
[125] ΓΑΚ/ΚΥ, Συλλογή Βλαχογιάννη, Δ΄, κυτίο 18.
[126] Ο.π. Για την «Καρτερία» βλ. ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ. 31747, 26/11/1861 και 32546, 24/1/1865.

Κάσος	55
Σπέτσες	35
Ύδρα	13
Δαλματικές ακτές	10
Αγγλία	9
Ιταλική χερσόνησος	8
Κεφαλονιά	8
Μύκονος	8
Λήμνος	6
Άνδρος	6

Πηγή: ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, έτη 1841-1865.

Ο Πίνακας 1.4 δείχνει τις καταγωγές των δανειζόμενων πλοιάρχων με τη μεγαλύτερη συχνότητα δανεισμού. Εκτός, από τους πλοιάρχους της ίδιας της Ερμούπολης, αρκετά υψηλή προσέλευση με σκοπό τον δανεισμό είχαν οι Κασιώτες και οι Σπετσιώτες. Από ξένους πλοιάρχους η περιοχή της ιταλικής χερσονήσου και οι δύο ακτές της Αδριατικής είχαν επίσης συχνή παρουσία αφού συμμετείχαν στο εμπόριο σιτηρών του Λεβάντε και της Μαύρης Θάλασσας προς τα λιμάνια της δυτικής Μεσογείου.

Οι δανειστές ήταν κυρίως ιδιώτες, έμποροι, πλοίαρχοι ή ναυπηγοί, αλλά κάποιες φορές και άτομα άλλων επαγγελμάτων εμπλέκονταν σε τέτοιου είδους κερδοσκοπικές δραστηριότητες. Η ίδρυση του πρακτορείου της Εθνικής Τράπεζας στην Ερμούπολη το 1842 δεν επηρέασε τον μηχανισμό ναυτιλιακής χρηματοδότησης και γενικά η τοπική αγορά ναυτοδανεισμού ελεγχόταν απόλυτα από τους τοκογλύφους, κυρίως Χιώτες εμπόρους, που αποτελούσαν την κύρια πηγή χρηματοδότησης και πιστωτικής διευκόλυνσης.[127]

Από την εξέταση του υλικού διακρίναμε δύο τύπους ναυτοδανείων: 1) ο πρώτος αφορά ναυτοδάνεια που συνάπτονταν πριν την αναχώρηση του πλοίου, ακριβώς για τις ανάγκες του ταξιδιού, σε μισθούς, προμήθειες τροφίμων, υλικού για τον εξαρτισμό και τον εξοπλισμό του καραβιού κλπ και 2) ναυτοδάνεια που συνάπτονταν κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, για τις ανάγκες επισκεύης του πλοίου εξαιτίας των αβαριών που υφίστατο στη διαδρομή, αλλά και προμήθειες για τη συνέχεια του ταξιδιού. Σε αυτή την κατηγορία εμπίπτουν όλες οι περιπτώσεις σύναψης ναυτοδανείων ξένων πλοιάρχων στο λιμάνι της Ερμούπολης. Ο πρώτος τύπος ναυτοδανείου είχε ένα σταθερό στο χρόνο μηνιαίο τόκο 2-

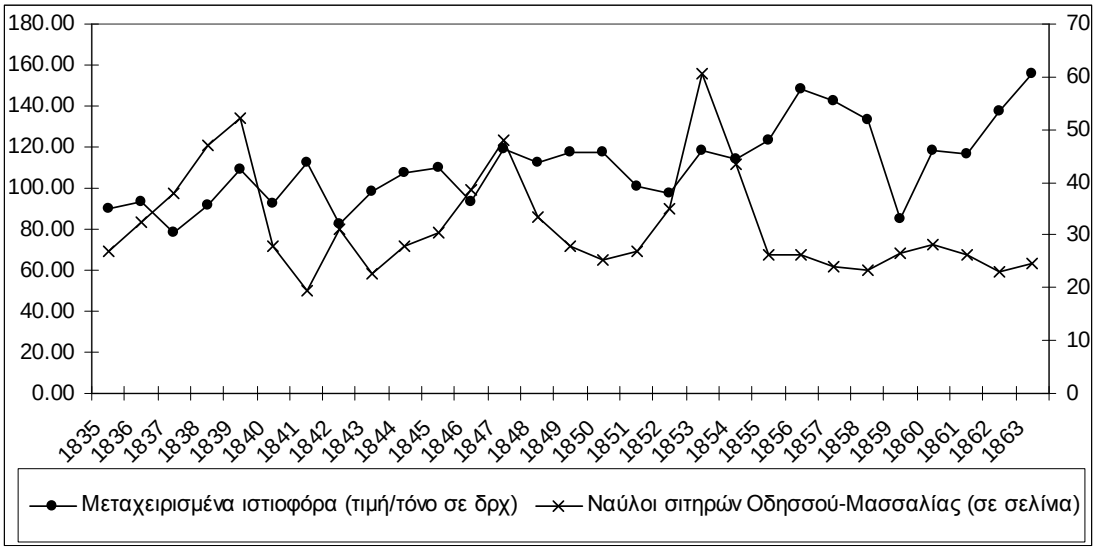
[127] Σχετικά με τις αντιδράσεις και τη διαμάχη μεταξύ των ερμουπολιτών τοκογλύφων και την Εθνική Τράπεζα βλ. Καρδάσης, *Σύρος*,190-282.

2,75% επι του κεφαλαίου, ενώ υποθηκευόταν παράλληλα το πλοίο στον δανειστή. Όχι τυχαία άλλωστε, εντοπίστηκαν συχνά στον τοπικό τύπο δημοσιεύσεις πλειστηριασμού υποθηκευμένων ιστιοφόρων, των οποίων οι ιδιοκτήτες δεν ήταν σε θέση να αποπληρώσουν το δάνειο. Στον δεύτερο τύπο ναυτοδανείου, οι δανειζόμενοι, όπως αναφέρθηκε, ήταν συχνά ξένοι και επομένως το ρίσκο για τον δανειστή μεγαλύτερο. Ο τόκος πληρωνόταν άπαξ, με την επιστροφή του πλοίου στον τελικό του προορισμό και είχε μεγάλη διακύμανση, μεταξύ 5-15%, ενώ υποθηκευόταν, μαζί με το πλοίο, το φορτίο και ο ναύλος.

Γενικότερα, τα ναυτοδάνεια από ιδιώτες ήταν η βασική πηγή χρηματοδότησης της ιστιοφόρου ναυτιλιακής δραστηριότητας την περίοδο που εξετάζουμε και ένα επικερδές εναλλακτικό πεδίο επένδυσης κεφαλαίου από την εμπορική και εφοπλιστική επιχειρηματική τάξη της Ερμούπολης.

Η αγορά των μεταχειρισμένων ιστιοφόρων ήταν πολύ ανεπτυγμένη στην Ερμούπολη. Σύμφωνα με τα στοιχεία από τα πωλητήρια πλοίων, προκύπτει ότι οι εμπλεκόμενοι σε αυτή την αγορά προέρχονταν επίσης από ένα πολύ διευρυμένο γεωγραφικό πλαίσιο. Εκτός από τον επιχειρηματικό κόσμο της ίδιας της πόλης, πλοίαρχοι και ναυτικοί από περιοχές του Αιγαίου, της ελληνικής και οθωμανικής επικράτειας, του Ιονίου, καθώς επίσης και Έλληνες έμποροι εγκατεστημένοι στην Κωνσταντινούπολη, Μαύρη Θάλασσα και δυτική Ευρώπη, μέσω των αντιπροσώπων τους, γνώριζαν καλά ότι η Ερμούπολη ήταν μία αγορά που προσέφερε ευκαιρίες για τις αγοραπωλησίες μεταχειρισμένων ιστιοφόρων.

Διάγραμμα 1.3. Τιμές μεταχειρισμένων ιστιοφόρων/Ναύλοι σιτηρών Οδησσού-Μασσαλίας, 1835-1863.



Πηγή: Παράρτημα 3.4.1

Οι βασικοί παράγοντες που καθορίζουν τις τιμές των μεταχειρισμένων πλοίων είναι οι ναύλοι, η ηλικία του πλοίου, η κατάσταση του πλοίου και οι προσδοκίες των πλοιοκτητών σε σχέση με την πορεία της ναυτιλιακής αγοράς.[128] Στο Διάγραμμα 1.3 η πορεία των τιμών των μεταχειρισμένων ιστιοφόρων αντιπαραβάλεται με τους ναύλους σιτηρών Οδησσού-Μασσαλίας.[129] Γενικότερα φαίνεται ότι οι τιμές των ναύλων δείχνουν όντως να επηρεάζουν τις τιμές των μεταχειρισμένων, με κάποια χρονική υστέρηση ίσως, εξαιτίας του απαιτούμενου χρόνου προσαρμογής στη νέα τάση ή των διατηρούμενων προσδοκιών των πλοιοκτητών. Σε κάποιες χρονιές όμως, όπως το 1837 και το 1842, όταν οι ναύλοι ήταν σε άνοδο, η πτώση της τιμής των μεταχειρισμένων οφειλόταν περισσότερο σε εξωγενείς παράγοντες.[130]

Βέβαια, η τιμή που επιτυγχάνει κάποιος στην πώληση ενός μεταχειρισμένου ιστιοφόρου είναι συνάρτηση πολλών παραγόντων. Η κατάσταση του πλοίου κατά την πώληση δεν μας είναι γνωστή, καθώς ο αγοραστής στο συμβόλαιο συνηθίζει να αναφέρει ότι το βρίσκει της αρεσκείας του, εφόσον αποφασίζει να το αγοράσει. Από την άλλη όμως, ούτε η ηλικία του πλοίου από μόνη της μπορεί να θεωρηθεί ότι επηρεάζει απόλυτα την τιμή ενός μεταχειρισμένου ιστιοφόρου, όπως φαίνεται και στον Πίνακα 1.5.

Πίνακας 1.5. Ποσοστό υποτίμησης αρχικής αξίας ιστιοφόρων με βάση την ηλικία του πλοίου από πωλητήρια, 1844-1856. (Επιλεγμένο δείγμα πώλησης ολόκληρων πλοίων).

ΗΛΙΚΙΑ ΠΛΟΙΟΥ*	ΕΤΟΣ ΠΩΛΗΣΗΣ	ΤΥΠΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ	ΤΙΜΗ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗΣ	ΤΙΜΗ ΠΩΛΗΣΗΣ	% ΥΠΟΤΙΜΗΣΗΣ
0(4)	1852	Μπρίκι	350	90.000	67.000	-25,56
1(5)	1851	Γολέτα	50	6.250	6.000	-4,00
1(9)	1846	Βομβάρδα	32	4.860	4.050	-16,67
2(0)	1854	Μπρίκι	176	20.000	18.750	-6,25
2(3)	1852	Μπρίκι	211	42.000	25.000	-40,48
2(6)	1844	Γολέτα	63	10.000	8.100	-19,00
2(6)	1854	Μπρίκι	162	24.000	17.000	-29,17
2(9)	1856	Βομβάρδα	73	14.000	11.300	-19,29
3(6)	1847	Βομβάρδα	40	6.000	8.000	33,33
3(8)	1852	Μπρίκι	195	48.000	15.000	-68,75
4(0)	1856	Γολέτα	53	9.000	5.680	-36,89
4(0)	1854	Μπρίκι	219	38.000	40.000	5,26
4(0)	1853	Μπρίκι	210	42.000	20.000	-52,38
4(0)	1854	Βομβάρδα	70	12.500	7.000	-44,00

[128] Martin Stopford, *Maritime Economics*, Λονδίνο-Νέα Υόρκη, 1997, 101-103. Ο Stopford αναφέρει επίσης και τον πληθωρισμό, αλλά δεν είμαστε σε θέση να τον εκτιμήσουμε ως μέγεθος στο πλαίσιο της ναυτιλιακής οικονομίας του 19ου αιώνα.
[129] Για τη σημασία των σιτηρών στο πλαίσιο της ελληνόκτητης ιστιοφόρου ναυτιλίας βλ. § 3.1.2.
[130] Βλ. § 3.1.4.

5(0)	1854	Γολέτα	80	15.500	10.000	-35,48
5(0)	1850	Μπρίκι	248	36.000	36.000	0,00
5(2)	1854	Μπρίκι	106	8.000	8.000	0,00
5(8)	1852	Μπρίκι	224	43.000	20.000	-53,49
7(0)	1846	Μπρίκι	147	19.980	12.000	-39,94
8(0)	1847	Μπρίκι	253	42.271	39.500	-6,56
10(4)	1850	Μπρίκι	163	36.000	12.700	-64,72

Πηγή: ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρος, Αρχείο Συμβολαιογράφου Μάξιμου Ταλασλή, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα 1835-1856. Συλλογή Ιστορικού Αρχείου Κυκλάδων, Συμβ. Αντώνιος Αλμπέρτος, Ευρετήρια 1-2, 1853-1864, Συμβ. Μιχ. Ιωαννόπουλος, Ευρ. 1-2, 1843-1845, Συμβ. Χρ. Ιωάννου Ευρ.1-10, 1846-1860.

* Η ηλικία του πλοίου αναφέρεται σε έτη και μήνες. Τα έτη αντιστοιχούν στον πρώτο αριθμό, οι δε μήνες στον αριθμό σε παρένθεση.

Το 1852, φαίνεται από το δείγμα μας, ότι ήταν μάλλον μία κακή χρονιά για την πώληση μεταχειρισμένων ιστιοφόρων, καθώς το ύψος της υποτίμησης της αρχικής αξίας κυμάνθηκε μεταξύ 25,5% και 69% περίπου. Την ίδια χρονία, η μέση τιμή των μεταχειρισμένων ήταν πτωτική, ενώ οι ναύλοι μόλις συνέρχονταν από την κρίση των προηγούμενων ετών (βλ. Διάγραμμα 1.3). Μάλιστα, το μόλις τεσσάρων μηνών μπρίκι «Λουκάς», 350 τόνων, πουλήθηκε στο ένα τέταρτο της αξίας του.[131] Αντίθετα, το 1847, έτος κορύφωσης των ναύλων, το ηλικίας οκτώ ετών μπρίκι «Κάντιντο», 253 τόνων, πουλήθηκε μόλις 6,5% κάτω από την αρχική του τιμή, ενώ η βομβάρδα «Ευαγγελισμός», 40 τόνων, τριάμιση ετών, πουλήθηκε με κέρδος 33%.[132] Ωστόσο, οι ναύλοι δεν καθορίζουν πάντοτε τις τιμές των μεταχειρισμένων. Το 1850, στο μέσον της μεγάλης ναυτιλιακής κρίσης, με τους ναύλους σε ύφεση, αλλά με τις τιμές των μεταχειρισμένων σε ικανοποιητικά επίπεδα (117,77 δρχ/τόνο), το πέντε ετών μπρίκι «Ύψωσις του Τιμίου Σταυρού», 248 τόνων, πουλήθηκε στην αρχική του τιμή, από τους Σαντορινιούς αδελφούς Γαβαλά στον έμπορο του Ισμαηλίου Ιωάννη Γ. Δεσποτόπουλο, μέσω δύο πληρεξουσίων· τον ρωσικής υπηκοότητας Θεόδωρο Ιωάννου, εγκατεστημένο στην Κωνσταντινούπολη και τον Χιώτη της Ερμούπολης Κωστή Σεργίου Γαλάτη.[133] Την ίδια χρονιά όμως, το δέκα ετών και τεσσάρων μηνών μπρίκι «Αδ. Κοραής», 163 τόνων, πουλήθηκε υποτιμημένο κατά 64,72% της αρχικής του αξίας.[134] Αντίστοιχα, παραδείγματα έχουμε και από το επίσης «δίσεκτο» για την Ερμούπολη 1854, όταν το τεσσάρων ετών μπρίκι «Γεώργιος»,

[131] ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ.26301, 30/12/1852. Το μπρίκι πουλήθηκε από τον Χιώτη ναυπηγό Φραγκούλη Σέχα στον επίσης Χιώτη έμπορο Νικόλαο Ζαννή Βλστό και μετονομάστηκε σε «Ζαννής». Να υποθέσουμε ότι η πώληση σε αυτή την τιμή εξοφλούσε κάποιο χρεός του ναυπηγού προς τον έμπορο;

[132] Για το «Κάντιντο», που μετονομάστηκε σε «Ευαγγελίστρια» βλ., ο.π., αρ. 19074, 2/1/1847. Για τη βομβάρδα «Ευαγγελισμός» που πουλήθηκε από τον Χιώτη ναυπηγό Παντελή Μάσκα και τον Ψαριανό πλοίαρχο Ιωάννη Αλεξάνδρου, προς τον Χίωτη/Οδησσινό Ευστράτιο Γεωρ. Γαλάτη, μέσω του επίσης Χιώτη εμπόρου Ιωάννη Αμβρ. Ράλλη βλ., ο.π., αρ. 20308, 28/11/1847.

[133] Ο.π., αρ. 23686, 4/5/1850.

[134] Ο.π., αρ. 23954, 19/7/1850.

219 τόνων, πουλήθηκε από τον Χιώτη ναυπηγό Μικέ Ποτού, στον Σαντορινίο Αντώνιο Δαρζέντα με κέρδος 5,26%, ενώ οι Χιώτες Δημήτριος και Ιωάννης Κακαρούχας πούλησαν το δυόμιση ετών μπρίκι «Ζώρζης», 162 τόνων, στον Μιχαήλ Κούβελα, Χίωτη, κάτοικο Ιονίων Νήσων, υποτιμημένο κατά 29,17%.[135]

Η Ερμούπολη από πολύ νωρίς αποτέλεσε σημαντικό κόμβο της ατμοπλοϊκής συγκοινωνίας. Μέχρι την ίδρυση της *Εταιρίας Ελληνικής Ατμοπλοΐας* το 1857, διάφορες εταιρείες είχαν εγκατασταθεί στο λιμάνι της, ως ένα σημαντικό σταθμό της ανατολικής Μεσογείο, που συνέδεε τα μεγαλύτερα λιμάνια και τις διαδρομές μεταξύ ανατολής και δύσης. Ήδη το 1837, δύο ατμοπλοϊκές εταιρείες, η μία της γαλλικής κυβέρνησης, και ο αυστριακός *Λόϋντ* συμπεριέλαβαν το λιμάνι της Σύρου στις διαδρομές από και προς την Κωνσταντινούπολη και την Αλεξάνδρεια.[136] Εξαρχής η Ερμούπολη έγινε πεδίο ανταγωνισμού των εμπορικών συμφερόντων, αμφότερων, Αυστριακών και Γάλλων στην περιοχή, ως σημείο ελέγχου του εμπορίου της Ανατολής, στενά συνδεδεμένο με τους εμπορικούς οίκους της Κωνσταντινούπολης, Σμύρνης και Αλεξάνδρειας. Οι ατμοπλοϊκές εταιρείες είχαν έναν συμπληρωματικό ρόλο την εποχή εκείνη στις συγκοινωνίες, παρέχοντας κυρίως ταχυδρομικές υπηρεσίες και μεταφορά επιβατών· το κυριότερο δε, μετέφεραν χρηματοδέματα (γρούπους) των εμπόρων, ασφαλέστερα, γρηγορότερα και τακτικότερα από τα ιστιοφόρα.[137] Οι ανθηρές εμπορικές κοινότητες των Ελλήνων της Τεργέστης και της Μασσαλίας, είχαν στενές επαφές με τον αντίστοιχο επιχειρηματικό κόσμο της Ερμούπολης. Επομένως, η γρήγορη, ασφαλής και αποτελεσματική επικοινωνία και μεταφορά χρημάτων μεταξύ των εμπόρων αυτών των λιμανιών και της Ερμούπολης ήταν ζωτικής σημασίας για το εμπόριο του Λεβάντε και οι ατμοπλοϊκές συνδέσεις ένα σημαντικό μέσο, που προωθούσε: α) τα εθνικά και εμπορικά συμφέροντα των δύο δυνάμεων στην Ανατολή και β) τα καθαρά εμπορικά συμφέροντα των εμπορικών οίκων (ελληνικών σε μεγάλο μέρος), εγκατεστημένων στο εθνικό πλαίσιο των δύο χωρών

[135] Ο.π., αρ. 27457, 27/4/1854. Το μπρίκι μετονομάστηκε σε «Βασίλισσα Βιττώρια».

[136] Η πρώτη διαδρομή των γαλλικών γραμμών ακολουθούσε το δρομολόγιο: Μασσαλία-Λιβόρνο-Τσιβιταβέκια-Νάπολη-Μάλτα-Σύρος-Σμύρνη-Κωνσταντινούπολη. Η δεύτερη διαδρομή, περιορισμένη στην ανατολική Μεσόγειο, ήταν η εξής: Πειραιάς-Σύρος-Αλεξάνδρεια και επιστροφή. Αντίστοιχη πολιτική ακολουθούσαν οι Αυστριακοί με τη μακρύτερη διαδρομή:Τεργέστη-Ανκόνα-Κέρκυρα-Πάτρα-Πειραιάς-Σύρος-Σμύρνη-Κωνσταντινούπολη και επιστροφή και την κοντινότερη:Σύρος-Κρήτη-Αλεξάνδρεια και επιστροφή. Βλ. Παπαθανασόπουλος, *Ελληνική εμπορική*, 100, 261-262.

[137] AMAE, CCC, Syra, vol. 1, 3/3/1837, 232. Ο Γάλλος πρόξενος αναφέρει την ευγνωμοσύνη των εμπόρων της Ερμούπολης για τις ατμοπλοϊκές υπηρεσίες, ειδικά όσον αφορά την ασφάλεια των χρηματοδεμάτων, από τη στιγμή που δεν εμπιστεύονταν ιδιαίτερα τους Έλληνες πλοιάρχους εξαιτίας των πολλών περιστατικών ναυταπάτης.

(Αυστρίας και Γαλλίας). Βέβαια ο ανταγωνισμός αυτός λειτουργούσε προς όφελος της Ερμούπολης.[138]

Συνολικά, οι Γάλλοι ήταν λιγότερο αποτελεσματικοί από το αυστριακό *Λόϋντ*, το οποίο είχε μία σταθερή παρούσια στην ανατολική Μεσόγειο για 20 χρόνια, έως και μετά την ίδρυση της *Ελληνικής Ατμοπλοΐας*. Οι γαλλικές γραμμές σταμάτησαν τα ταξίδια τους το 1845 και το επόμενο έτος μία νέα γαλλική εταιρεία, η *Ρόσταντ*, έκανε την εμφάνιση της στην Ερμούπολη.[139] Ωστόσο, και αυτή η εταιρεία σταμάτησε τις υπηρεσίες της στις 6 Αυγούστου του 1851 και αντικαταστάθηκε από την *Messageries Nationales* στις 5 Νοεμβρίου του ίδιου έτους.[140] Η απόφαση του αυστριακού *Λόϋντ* να μεταφέρει την έδρα του στον Πειραιά το 1853 προκάλεσε σοβαρές αντιδράσεις στον τοπικό τύπο, που εξέφραζαν τις ανησυχίες του εμπορικού κόσμου για την απώλεια της οικονομικής κυριαρχίας και το μέλλον των επιχειρήσεων της Ερμούπολης.[141]

Η βρετανικη παρουσία στον τομέα των ατμοπλοϊκών συγκοινωνιών της Ερμούπολης ήταν σποραδική και δεν επέδρασε, όπως οι Αυστριακοί και οι Γάλλοι, στα τοπικά οικονομικά συμφέροντα. Εντούτοις, υπήρχε μία σύντομη παρουσία την τριετία 1842-45 και μία δεύτερη εταιρεία του Λίβερπουλ και της Γλασκώβης εμφανίστηκε στο νησί το 1851.[142] Πέντε χρόνια αργότερα η *Cunard* του Λίβερπουλ ενέταξε ευκαιριακά το λιμάνι της Σύρου στο δρομολόγιο Λίβερπούλ-Κωνσταντινούπολη και επιστροφή.[143]

Η ίδρυση της *Εταιρίας Ελληνικής Ατμοπλοΐας* με έδρα την Ερμούπολη το 1857 υπήρξε ένα καίριας σημασίας γεγονός για την οικονομική προοπτική του λιμανιού. Η τελική απόφαση για την επιλογή της έδρας, έγινε έπειτα από σκληρή διαμάχη, μεταξύ των επιχειρηματιών της Ερμούπολης και των σταφιδεμπόρων της Πάτρας. Αυτή η υπόθεση ενέπλεξε επίσης την Εθνική Τράπεζα και την Ελληνική Κυβέρνηση, που παρουσιάστηκαν ως οι κύριοι χρηματοδότες, καθώς επίσης και ως οργανωτές του εγχειρήματος και εγγυητές

---

[138] Για τις ανησυχίες του Γάλλου προξένου για την αποτελεσματικότητα του αυστριακού «Λοϋντ» και την προτίμηση των εμπόρων της Ερμούπολης στον τελευταίο, αλλά και για τις υποδείξεις για τη βελτίωση των υπηρεσιών των γαλλικών γραμμών βλ., ΑΜΑΕ, CCC, Syra, τ. 3, 27/5/1844, 35, τ. 3, 25/11/1848, 177 και τ. 3, 24/12/1849.

[139] Για την ανακοίνωση της μεταφοράς της έδρας των γαλλικών ατμοπλοίων από την Ερμούπολη στον Πειραιά βλ., *Αἴολος*, αρ. 61, 3/11/1845. Για την εταιρεία *Ρόσταντ*, βλ., ΑΜΑΕ, CCC, Syra, τ. 3, 25/11/1848, και τ. 3, 24/12/1849. Καρδάσης, *Σύρος*, 131.

[140] ΑΜΑΕ, CCC, Syra, τ. 3, 26/7/1852, 436-438. Καρδάσης, *Σύρος*, 131.

[141] Εφημ. *Αἴολος*, 7/2/1853, *Ἑρμῆς*, 7/1/1853. Αντίθετα η *Ἕνωσις*, 11/2/1853, διαφωνεί με τον υπόλοιπο τύπου και παρουσιάζει μία διαφορετική, πιο θετική άποψη, για τις συνέπειες της μεταφοράς της έδρας του *Λόϋντ* στον Πειραιά.

[142] ΑΜΑΕ CCC, Syra, τ., 3, 25/11/1848, 176. Για την παρουσία της ετιαρείας του Λίβερπουλ και της Γλασκώβης, βλ., ΑΜΑΕ, CCC, Syra, τ. 4, 26/8/1853, 60-63. Καρδάσης, *Σύρος*, 130-131.

[143] Η γραμμή αυτή ακολουθούσε την διαδρομή Λίβερπουλ-Γιβραλτάρ-Μάλτα-Κωνσταντινούπολη. Στην επιστροφή κάποιες φορές έπιανε και από τα λιμάνια της Θεσσαλονίκης και της Σμύρνης. Βλ., ΑΜΑΕ, CCC, Syra, τ. 5, 22/8/1856, 9-11.

για την συγκέντρωση των απαραίτητων κεφαλαίων.[144] Η εγκατάσταση της έδρας και ειδικά η ίδρυση του εργοστασίου της εταιρείας το 1861, το πρώτο ουσιαστικά βιομηχανικού τύπου συγκρότημα της πόλης, εγκαινίασε την είσοδο της Ερμούπολης στην εκμηχανισμένη παραγωγή και άνοιξε οικονομικές προοπτικές, των οποίων τα αποτελέσματα διαρκούν μέχρι τις μέρες μας.[145]

[144] Για την μακρά και ενδιαφέρουσα σε λεπτομέρειες προϊστορία σχετικά με τη διαμάχη συμφερόντων για την ίδρυση της *Εταιρίας Ελληνικής Ατμοπλοΐας* βλ. Παπαθανασόπουλος, *Ελληνική εμπορική*, κεφ. 6 & 7. Επίσης, Καρδάσης, *Σύρος*, 130-138. Σχετικά με την επιχειρηματολογία του τοπικού τύπου για την υπεράσπιση της Ερμούπολης ως ορθής επιλογής της έδρας της εταιρείας βλ. Εφημ. *Τηλέγραφος τῶν Κυκλάδων,* αρ. 59, 16/6/1856.

[145] Ο Βρετανός πρόξενος ανέφερε το 1871 ότι το εργοστάσιο απασχολούσε 130 εργάτες. F. O. *Report by Consul Ruby on the Trade and Commerce of the Cyclades during the Year 1871*, 14/12/1872, 123 και το 1874, F.O., Syra, *Report by Consul Binney on the Trade and Commerce of the Cyclades during the Year 1874*, 16/12/1874, 125, ανέφερε ότι το εργοστάσιο απασχολούσε 120 άτομα, που είχαν τους καλύτερους μισθούς και τις λιγότερες ώρες εργασίας σε σχέση με τα υπόλοιπα εργοστάσια της πόλης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ
Η ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΤΗΣ ΕΡΜΟΥΠΟΛΗΣ: ΘΕΩΡΗΤΙΚΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΕΡΜΗΝΕΥΤΙΚΕΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ

2.1. ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ: ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΥ.

Η ναυπηγική ως παραγωγική διαδικασία θεωρητικά εντάσσεται, σύμφωνα με τον καθιερωμένο διαχωρισμό των οικονομικών δραστηριοτήτων, στο δευτερογενή τομέα παραγωγής που αντιστοιχεί στους κλάδους της βιοτεχνίας, βιομηχανίας και μεταποίησης. Η ένταξή της ωστόσο σε κάποιο από τους παραπάνω κλάδους είτε με τους όρους που ισχύουν για τη σύγχρονη ναυπηγική, πολύ περισσότερο δε για τη ναυπηγική του παρελθόντος και κυρίως για την ξυλοναυπηγική, που θα μας απασχολήσει, αποτελεί μία όχι και τόσο απλή υπόθεση. Η ναυπηγική ως δραστηριότητα συνήθως δεν συμπεριλαμβάνεται στις αναφορές και τις συζητήσεις περί βιομηχανίας, όπως άλλοι κλάδοι της μεταποίησης, η υφαντουργία, οι σιδηροκατασκευές, κλπ, αλλά συνήθως αντιμετωπίζεται ως συμπληρωματικός κλάδος της ναυτιλίας. Τα βασικά γνωρίσματα και η δομή της έχουν μεταβληθεί αρκετά μέσα στο χρόνο, ειδικότερα όμως από το τελευταίο τέταρτο του 19ου αιώνα, η ναυπηγική αφομοίωσε σε μεγάλο βαθμό τα χαρακτηριστικά της δεύτερης βιομηχανικής επανάστασης και απέκτησε φυσιογνωμία εργοστασίου με ευρεία χρήση μηχανών και επένδυση πάγιου κεφαλαίου υψηλού κόστους.[146]

Όσον αφορά την ξυλοναυπηγική το 19ου αιώνα, θα αποτελεί το κεντρικό μας θέμα, είναι αρκετά δύσκολο να την κατατάξει κανείς ανάμεσα στα υπάρχοντα σχήματα ως μία δραστηριότητα προβιομηχανική, πρωτοβιομηχανική ή βιομηχανική. Καμμία κατά τη γνώμη μας από τις υπάρχουσες θεωρίες περί πρωτοβιομηχανίας ή βιομηχανίας δεν καλύπτει τις προϋποθέσεις ένταξης της ξυλοναυπηγικής στις βιοτεχνικές, πρωτοβιομηχανικές ή βιομηχανικές δραστηριότητες. Ο λόγος είναι ότι η ξυλοναυπηγική δεν αποτελεί μία μοναδική μεταποιητική διαδικασία μίας πρώτης ύλης σε ένα συγκεκριμένο επεξεργασμένο προϊόν. Αντίθετα, απαιτούνται παράλληλες ή σε αλληλουχία διαφορετικές διαδικασίες παραγωγής και εφαρμογής διαφορετικών υλικών (ξύλο, μέταλλο, καμβάς, κάνναβη) από διάφορες ειδικότητες, που προϋποθέτουν τελείως ξεχωριστές

[146] Cees de Voogd, "Shipbuilding, Commercial", *The Oxford Encyclopaedia of Maritime History*, John B. Hattenford (επιμ.), Οξφόρδη- Νέα Υόρκη, 2007, 3, 572-575. Sjoerd Hengst & Alan A. Lemmers, "Shipyards", *The Oxford Encyclopaedia*, 3, 703-706, Eric W. Sager & Gerald E. Panting, *Maritime Capital*, 70-71, 77. Simon Ville, "The Transition to Iron and Steel Construction", *Sail's Last Century. The Merchant Sailing Ship, 1830-1930.* Robert Gardiner (επιμ.), Λονδίνο, 1995, 69, 73.

δεξιότητες, με συγκεκριμένη εξειδίκευση, προκειμένου να ολοκληρωθεί το τελικό προϊόν: το πλοίο.

Επιπλέον, η αγροτική έξοδος προς τα αστικά κέντρα, φαινόμενο που θεωρείται προϋπόθεση της εκβιομηχάνισης και η συγκέντρωση εργατικού δυναμικού σε εργοστάσια, μέσα από το ενδιάμεσο στάδιο της πρωτο-εκβιομηχάνισης και της οικοτεχνικής παραγωγής (putting- out system)[147], δεν φαίνεται να ενσωματώνει την ανάπτυξη της ναυπηγικής, που ακολούθησε ανεξάρτητη πορεία συνδεδεμένη περισσότερο με τις εμπορικές και ναυτιλιακές δραστηριότητες και που χρονικά προηγείται της Βιομηχανικής Επανάστασης στη δυτική Ευρώπη και της συμβατικής χρονολόγησης της από το β΄ μισό του 18ου.[148]

Η ναυπηγική, που δικαίως έχει χαρακτηριστεί ως «συνισταμένη πολλών τεχνών και τεχνικών»[149], υπήρξε πάντοτε σχεδόν σε κάθε κοινωνία με επαφή με τη θάλασσα, η πιο προηγμένη τεχνολογική δραστηριότητα (σίγουρα ως την εποχή του ατμού), αλλά και ως τις μέρες μας συγκαταλέγεται μεταξύ των κλάδων εφαρμογής των πιο προηγμένων τεχνολογιών.[150] Το πλοίο, ως τελικό δημιούργημα της ναυπηγικής δραστηριότητας και πιο συγκεκριμένα το ιστιοφόρο, που στην προκειμένη περίπτωση μας ενδιαφέρει, είναι επίσης ένας εξαιρετικά πολύπλοκος και σύνθετος μηχανισμός, που είτε για την κατασκευή του, είτε για τη λειτουργία του, απαιτείται εξειδικευμένη γνώση και η συμμετοχή σε μία κοινή νοοτροπία με ένα συγκεκριμένο σύστημα αξιών και κανόνων: τη λεγόμενη ναυτική κουλτούρα.[151] Η ανάγκη αυτής της εξειδικευμένης γνώσης και συμμετοχής στο αξιακό σύστημα των ναυτικών κοινωνιών, ως απαραίτητης προϋπόθεσης για την κατασκευή και λειτουργία του πλοίου, οδήγησε και σε ένα καταμερισμό της εργασίας, που πραγματοποιήθηκε στη ναυπηγική και στη ναυτιλία πολύ πριν από την έλευση της πρώτης

[147] Franklin F. Mendels, "Proto-Industrialization: The First Phase of the Industrialization Process", *The Journal of Economic History*, τ. 32, αρ. 1, The Tasks of Economic History. Μάρτιος, 1972, 241-261. Ogilvie C. Sheilagh & Cerman Markus "The Theories of Proto-Industrialization", Ogilvie C. Sheilagh & Cerman Markus (επιμ.), *European proto-industrialization*, Καίμπριτζ, 1996, 1-11. Kriedte Peter, Schlumbohm Jurgen & Medick Hans, *Industrialization before Industrialization. Rural Industry in the Genesis of Capitalism*, Καίμπριτζ, 1981.

[148] Deane Phyllis, "The Industrial Revolution in Great Britain", Carlo Cipolla, (επιμ.), *The Fontana Economic History of Europe*, τ.1, 1976, 191-192. Alan Lougheed, «Βιομηχανία και τεχνική αλλαγή», Derek Aldcroft-Simon Ville (επιμ.), *Η Ευρωπαϊκή Οικονομία, 1750-1914*, Αθήνα, 2005. 194-195.

[149] Προσφώνηση του Πρύτανη του Εθνικού Μετσόβειου Πολυτεχνείου κ.Τάσσιου στην ανακοίνωση των Κώστα Δαμιανίδη «Διερεύνηση της μορφής του αρχαίου τύπου σκάφους που αναφέρεται ως Σάμαινα» στις 27 Νομεβρίου 2008 στην ΕΜΑΕΤ (Εταιρεία Μελέτης Αρχαίας Ελληνικής Τεχνολογίας).

[150] William H. Thiesen, *Industrializing American Shipbuilding. The transformation of ship design and construction, 1820-1920*, Φλόριδα, 2006, 1-2. Ο οποίος αναφέρει επιγραμματικά: "Throughout much of recorded history, the ship has remained one of the largest and most technologically sophisticated machines built by man.". Cees de Voogd, "Shipbuilding, Commercial", 566.

[151] Basil Greenhill, "Introduction" Robert Gardiner (επιμ.), *Sail's Last Century. The Merchant Sailing Ship, 1830-1930.* Λονδίνο, 1995, 17-19.

βιομηχανικής επανάστασης σε σύγκριση με τους υπόλοιπους παραγωγικούς κλάδους.[152] Στη γάστρα του πλοίου το κάθε ξύλο αναφέρεται με συγκεκριμένο όνομα και κατέχει συγκεκριμένο δομικό ρόλο, ενώ το ίδιο συμβαίνει και με τον εξαρτισμό του σκάφους. Από την άλλη, την επεξεργασία και την εφαρμογή κάθε ξύλινου ή μεταλλικού μέρους στη γάστρα ή στον εξαρτισμό την παράγει ένας τεχνίτης με ξεχωριστή εξειδίκευση, ενώ και στο καράβι ο χειρισμός του κάθε είδους εξαρτισμού έχει ανατεθεί σε ένα συγκεκριμένο ναύτη με σαφή προκαθορισμένα καθήκοντα.

Η ναυπηγική ως παραγωγικός κλάδος ανέπτυξε πολύ πριν από τη Βιομηχανική Επανάσταση χαρακτηριστικά εργοστασιακού χώρου εργασίας ξεφεύγοντας από το επίπεδο του εργαστηρίου. Η πρωιμότερη περίπτωση συγκέντρωσης μεγάλου αριθμού εργατικού δυναμικού, με σαφή καταμερισμό εργασίας, εξαρτημένου από το μισθό, είναι το Arsenale της Βενετίας. Η ιεραρχημένη διοίκηση, η συστηματική καταγραφή και διαχείριση των υλικών και ανθρώπινων πόρων από τους γενικούς διευθυντές, τους *armirai*, που δεν ήταν ναυπηγοί αλλά γραφειοκράτες κρατικοί αξιωματούχοι, η οργάνωση της παραγωγής και το υψηλού κόστους πάγιο κεφάλαιο, ήδη από το 16ο αιώνα, σύμφωνα με τον Carlo Cipolla «αποτελούσε περισσότερο το αρχέτυπο ενός μοντέρνου εργαστασίου, παρά μιά προέκταση των παλιών αυλών που δούλευαν τεχνίτες».[153] Αντίστοιχες περιπτώσεις κατά τη Νεότερη Ευρωπαϊκή Περίοδο μπορούν να χαρακτηριστούν τα Βασιλικά Ναυπηγεία του Deptford, Chatham, Woolwich και Sheerness στην Αγγλία με υψηλό πάγιο κεφάλαιο στα στοιχεία του ενεργητικού τους.[154] Εκτός φυσικά από τις παραπάνω περιπτώσεις που αφορούν κρατικά ναυπηγεία, και στο χώρο των ιδιωτικών ναυπηγείων αναπτύχθηκαν αντίστοιχες δομές ιεράρχησης, οργάνωσης και κλίμακας παραγωγής την περίοδο πριν από την πρώτη Βιομηχανική Επανάσταση. Πρόκειται για τα ναυπηγεία της Εταιρείας των Ανατολικών Ινδιών, της περίφημης VOC (Vereenigde Oostindische Compagnie) στην Ολλανδία,[155] αλλά και πολλών άλλων ιδιωτικών ναυπηγείων, που από το 17ο αιώνα άρχισαν να αποκτούν χαρακτηριστικά εργοστασιακής οργάνωσης με σταθερό προσωπικό, με καθετοποιήσεις στον τομέα των πρώτων υλών (ξυλεία), με σημαντικό πάγιο κεφάλαιο στο

[152] Eric Sager, *Seafaring Labour: The Merchant Marine of Atlantic Canada, 1820-1914.*, Κίνγκστον, Μόντρεαλ, Λονδίνο, 1989, 14.
[153] Carlo Cipolla, *Η Ευρώπη πριν τη Βιομηχανική Επανάσταση*,155. Επίσης για την οργάνωση του Arsenale της Βενετίας βλ. Frederick Lane, *Βενετία η Θαλασσοκράτειρα.* Αθήνα, 2007, 241. Robert. C. Davis, *Shipbuilders of the Venetian Arsenal. Workers and Workplace in the Pre-industrial City*, Βαλτιμόρη, 1991.
[154] Carlo Cipolla, *Η Ευρώπη πριν τη Βιομηχανική Επανάσταση*, 141, Πίνακας 32.
[155] Cees de Voogd, "Shipbuilding, Commercial", 3, 580.

ενεργητικό τους, όπως αποβάθρες, γερανούς και το κυριότερο, αποκτούν εταιρική μορφή με διάρκεια ζωής πέραν της μίας γενεάς.[156]

Από τεχνολογική άποψη η ναυπήγηση ενός πλοίου αποτελεί ένα επίτευγμα, μικρό ή μεγάλο, που απαιτεί προσεκτικό σχεδιασμό, εφαρμογή και παρακολούθηση όλων των φάσεων της παραγωγής επενδύοντας την πιο προηγμένη υπάρχουσα τεχνογνωσία, γνωρίζοντας παράλληλα ότι το πλοίο είναι ένας πολύ ευαίσθητος μηχανισμός που έχει να αντιμετωπίσει τις δυσκολίες της θάλασσας και των στοιχείων της φύσης. Επομένως δεν είναι τυχαίο ότι η καθέλκυσή του αποτελεί ένα εορταστικό γεγονός, που μέχρι σήμερα εμπλέκει όχι μόνο τους τεχνίτες και τον ιδιοκτήτη, αλλά ολόκληρες κοινότητες. Η συμβολική διάσταση του τεχνολογικού επιτεύγματος αντανακλάται στη φήμη των ναυπηγών, τόσο εντός των κοινωνιών στις οποίες δρούσαν, όσο και πέρα από αυτές. Οι αρχιναυπηγοί Isaac Webb, ο γιός του William και ο Donald Mc Kay[157] στη Νέα Υόρκη τον 19ο αιώνα, όσο και ο Stephen Alexander[158] στο Άμπερντην, στη Νταντή και στη Γλασκώβη την ίδια εποχή, θεωρούνταν «ζωντανοί θρύλοι» της ιστιοφόρου ναυπηγικής και έχαιραν κοινωνικής αναγνώρισης που κανείς άλλος χειρώνακτας δεν θα μπορούσε να ελπίζει να επιτύχει στην διάρκεια της ζωής του. Για να κατανοήσουμε όμως την κοινωνική αναγνώριση και την ενδεχόμενη άνοδο στην κοινωνική ιεραρχία των αρχιναυπηγών ή ορισμένων από αυτούς, πρέπει να τους δούμε όχι μόνο ως δημιουργούς ενός τεχνολογικού επιτεύγματος, αλλά και ως κατόχους των μέσων παραγωγής, αναλόγου μεγέθους με τους μεγαλεμπόρους ή τους εργοστασιάρχες της εποχής τους. Αντίστοιχα και στην Ερμούπολη του δεύτερου και τρίτου τετάρτου του 19ου αιώνα, όπως θα δούμε στο σχετικό κεφάλαιο, οι αρχιναυπηγοί Παντελής Μάσκας, Νικόλαος Παγίδας, Μικές Ποτούς και Χριστοφής Κρυστάλης, έχαιραν ανάλογης αναγνώρισης από την κοινωνία και τον επιχειρηματικό κόσμο της πόλης.[159]

Εκτός όμως από την τεχνολογική και συμβολική του διάσταση το πλοίο, από οικονομική άποψη, είναι κυρίως ένα κεφαλαιουχικό αγαθό, μία επένδυση υψηλού κόστους, μία οικονομική μονάδα ικανή να παράγει υψηλή προστιθέμενη αξία.[160] Η ναυπηγησή του επομένως, εκτός από εξειδικευμένες γνώσεις, απαιτεί και σημαντικά κεφάλαια που

[156] Richard W. Unger, "Technology & industrial organization: Dutch Shipbuilding to 1800", *Business History*, XVII, 1, 1975, 56-72.
[157] William Armstrong Fairburn, *Merchant Sail,* V, Μέϊν, 1945-1955, 2783-2806.
[158] Άγνωστος συγγραφέας, *A Shipbuilding History, 1750-1932. Alexander Stephen & Sons Ltd,* Λονδίνο-Τσέλτεναμ, 1932. David Mc Gregor, *Merchant Sailing Ship, 1850-1875, The Heyday of Sail,* Λονδίνο, 1984, 20-23.
[159] Για παραδείγματα κοινωνικής αναγνώρισης των ναυπηγών βλ. Κεφ. 8 Οι Συντελεστές παραγωγής § 8.1.1.2, γ.
[160] Eric W. Sager & Gerald E. Panting, *Maritime Capital.* 18-19.

συνήθως βρίσκονται στα χέρια λίγων. Την περίοδο της κυριαρχίας του ιστιοφόρου λοιπόν, που αντιστοιχεί περίπου με την περίοδο κυριαρχίας του εμπορικού κεφαλαίου, δηλαδή χονδρικά από το 16ο έως τον 19ο αιώνα, αυτοί οι λίγοι ήταν συνήθως οι έμποροι, οι πλοιοκτήτες-μέλη ισχυρών ναυτικών οικογενειών, ή ισχυροί οικονομικά αρχιναυπηγοί, που χωρίς το δανεισμό ή τη συνδρομή τους, η ανεύρεση κεφαλαίων ήταν μάλλον αδύνατη. Ο συνεταιρισμός ή ο δανεισμός λοιπόν αποτελούσαν αναγκαίες πρακτικές μεταξύ των ανθρώπων του εμπορίου και της ναυτιλίας προκειμένου να πραγματοποιηθεί μία τόσο σημαντική όσο και απαραίτητη επένδυση. Και φυσικά ως μία υψηλού κόστους επένδυση αναμενόταν από τους επενδυτές αφενός η επιστροφή των κεφαλαίων τους και αφετέρου η κερδοφορία.[161]

Η ναυπηγική για την Ευρώπη πριν από την Βιομηχανική Επανάσταση ήταν μία από τις ελάχιστες «βαριές βιομηχανίες, που ήταν σε θέση να παράγουν ένα μεγάλο προϊόν, να διακινούν μεγάλες ποσότητες πρώτων υλών και να συγκεντρώνουν μία μακρά λίστα επεξεργασμένων ή ημι-επεξεργασμένων υλικών για συναρμολόγηση».[162] Αν στην οργάνωση και στην κλίμακα παραγωγής της ναυπηγικής δραστηριότητας προϋπάρχουν στοιχεία της μετέπειτα εργοστασιακής οργάνωσης της παραγωγής, ωστόσο η ένταξή της σε ένα συγκεκριμένο ταξινομικό σχήμα παραμένει προβληματική, αφού η κλίμακα, η οργάνωση και οι σχέσεις παραγωγής ποικίλουν από το μικρό τοπικό ναυπηγείο μέχρι το μεγάλο οργανωμένο συγκρότημα, ενώ το ζήτημα της εκμηχάνισης της παραγωγής και του επιπέδου της τεχνολογίας καθιστά προβληματική την ένταξή της στις συμβατικές βιομηχανικές δραστηριότητες εργοστασιακού τύπου. Επομένως η χρήση του όρου «βιομηχανία» για την ξυλοναυπηγική δραστηριότητα με τη στενή ή κλασική έννοια του όρου ίσως φαινομενικά να μην αρμόζει για την περίοδο που περιγράφουμε. Ωστόσο, βασικά δομικά χαρακτηριστικά της, όπως είδαμε για προηγούμενες περιόδους και όπως θα δούμε αναλύοντας στην περίπτωση της Ερμούπολης τον 19ο αιώνα, ενδεχομένως να ανταποκρίνονται σε μία βιομηχανικού τύπου μεγένθυση. Γενικότερα, η ναυπηγική δραστηριότητα θα μπορούσε να συμπεριληφθεί στον κατασκευαστικό κλάδο, αφού ως ένα βαθμό υπάρχουν αναλογίες με τον τομέα της οικοδομής, και τις εργασίες στο πλαίσιο ενός εργοταξίου. Το σίγουρο είναι ότι η ξυλοναυπηγική και το ιστιοφόρο, αν και εξελίχθηκαν προγενέστερα, συνυπήρχαν με τα επιτεύγματα της πρώτης όσο και της δεύτερης βιομηχανικής επανάστασης, τουλάχιστον έως το 1914, και αποτέλεσαν βασικά εργαλεία

[161] Basil Greenhill, “Introduction”, 9.
[162] Richard W. Unger, “Technology & industrial organization”, 56.

της καπιταλιστικής οικονομίας στην πορεία προς την εκβιομηχάνιση και την ενοποίηση της παγκόσμιας οικονομίας.[163]

2.2 Η ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΤΗΣ ΕΡΜΟΥΠΟΛΗΣ ΣΤΑ ΠΛΑΙΣΙΑ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ ΚΑΙ ΣΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ (1830-1870).

2.2.1 Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ ΤΗΣ ΕΡΜΟΥΠΟΛΗΣ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ.

Η ναυπηγική είναι μία δραστηριότητα με σημαντικό παρελθόν στο χώρο του Ιονίου και του Αιγαίου, καθώς η άνοδος της προεπαναστατικής ναυτιλίας από το τελευταίο τέταρτο του 18ου αιώνα είχε οδηγήσει σε ανάλογη ζήτηση για περισσότερα και μεγαλύτερα πλοία, ειδικά από τη δεκαετία του 1790, όταν ξεκίνησε μία μακρά περίοδος ανόδου των ναύλων, που διήρκησε έως το τέλος των Ναπολεοντείων Πολέμων το 1815.[164] Επομένως, προεπαναστατικά είχαν δημιουργηθεί σημαντικού μεγέθους ναυπηγεία σε περιοχές που είχαν αναπτύξει έντονη ναυτιλιακή δραστηριότητα, (Υδρα, Σπέτσες, Χίος), ενώ αντίστοιχα μικρότερης κλίμακας υπήρχαν διάσπαρτα στο χώρο του Αιγαίου και του Ιονίου.[165] Στη μετεπαναστατική Ελλάδα η συσσωρευμένη τεχνογνωσία και παράδοση συνεχίστηκε στα νέα κέντρα, όπως η Ερμούπολη, το αναγεννημένο μετά την καταστροφή του 1820 Γαλαξίδι, αλλά και σε άλλα με προεπαναστατική δράση, όπως οι Σπέτσες, η Σκόπελος, η Σκιάθος.

Σε επίπεδο τεχνολογίας η ναυπηγική στα πλαίσια του ελληνικού κράτους συνέχισε σχεδόν τις ίδιες προπεναστατικές πρακτικές. Το μπρίκι που υιοθετήθηκε αρχικά από τους Υδραίους στα μέσα της δεκαετίας του 1790 και μαζικά από τους υπόλοιπους Έλληνες ναυτικούς μετά το 1815 περίπου, είναι ο βασικός τύπος φορτηγού ιστιοφόρου που θα κυριαρχήσει στα μετεπαναστατικά ναυπηγεία. Σε επίπεδο παραγωγής, εκτός από την Ερμούπολη, μόνο το Γαλαξίδι ναυπηγεί σκάφη μεσαίας χωρητικότητας που ξεπερνούν

[163] Χαρακτηριστική είναι η χρήση του ιστιοφόρου ως μεταφορέα βιομηχανικών πρώτων υλών, όπως ο άνθρακας. Βλ. σχετικά Eric Sager, *Seafaring Labour,* 14. Gerald S. Graham, «Η κυριαρχία του ιστιοφόρου, 1850-1914», Τζελίνα Χαρλαύτη (επιμ.), *Ιστορία και Ναυτιλία, 16ος-20ος αιώνας*, Αθήνα, 2001, 235-237.
[164] Vassilis Kremmydas, "Quelques aspects de la navigation et des liasons commerciales en Mediterranee, auXVIIIe au debut du XIXe siecle", *Actes du IIe Colloque International d' Histoire. Economies Mediterraneenes. Equilibres et Intercommunications. XIIIe-XIX e siecles.*, Tome I, Athenes, 1985, 143, 150, 161. Douglass North, "Ocean Freight Rates and Economic Development 1750-1913", *The Journal of Economic History*, τ. 18, αρ. 4. Δεκ., 1958, 541-542. Κατερίνα Παπακωνσταντίνου, «Η Χαρτογράφηση του εμπορίου των Ελλήνων: θαλάσσιοι δρόμοι και διακινούμενα φορτία», *Αμφιτρίτη. Ναυτιλιακή Ιστορία των Ελλήνων 1700-1821*, Πρόγραμμα Πυθαγόρας Ι, Ιόνιο Πανεπιστήμιο/ΥΠΕΠΘ, 2006, 15, (υπό έκδοση).
[165] Κώστας Δαμιανίδης, *Ελληνική Παραδοσιακή Ναυπηγική,* Αθήνα, 1998, 21-26.

τους 100 τόνους κατά μέσο όρο και ανταποκρίνονται στις ανάγκες της ποντοπόρου ναυτιλίας.[166]

Για την οργάνωση και τις σχέσεις παραγωγής στα εκτός Ερμούπολης ναυπηγεία δεν διαθέτουμε πολλές πληροφορίες, ωστόσο δεν πρέπει να υπάρχουν σημαντικές δομικές αλλαγές σε σχέση με την προεπαναστατική περίοδο αν κρίνουμε από τις ελάχιστες υπάρχουσες ματυρίες.[167]

Στην Ερμούπολη ωστόσο, η ναυπηγική είχε πάρει διαστάσεις ενός «βιομηχανικού» φαινομένου στα πλαίσια του δευτερογενούς τομέα παραγωγής, όπως περιγράφει και η ερμουπολίτικη εφημερίδα *Ἕνωσις*:

«Αναντιῤῥήτως τῆς Σύρου τὸ ναυπηγεῖον εἶναι τὸ πρῶτον τῆς Ἑλλάδος, ὅπου ἡ τέχνη ἔλαβε τὴν μεγαλητέραν ἀνάπτυξιν, καὶ ὁ ἀριθμὸς τῶν κατασκευαζομένων πλοίων ὑπερτερεῖ πᾶν ἄλλο τοῦ Κράτους ναυπηγεῖον. Πάντα τὰ ἀναγκαιοῦντα εἰς κατασκευὴν πλοίων ἐν τῃ πόλει εὑρίσκονται, καὶ ἑκατοστύαι ἐργατῶν, καὶ σιδηρουργῶν καθ᾽ἑκάστην ἐνασχολοῦνται ἐν αὐτῳ, καὶ ἀπολαμβάνουσιν ἀμοιβὴν ἀρκούσαν ὥστε νὰ ζῶσιν οὗτοι ἐν ἀνέσει.»[168] Ανάλογα δημοσιεύματα βρίσκουμε και σε άλλα έντυπα της εποχής όπως στο περιοδικό *Πανδώρα*[169], όπου επιβεβαιώνεται το γεγονός της υπεροχής της Ερμούπολης ως «τὸ σημαντικότερον καὶ συγχρόνως τὸ τελειότερον πάντων τῶν ἡμετέρων ναυπηγείων..», ενώ σύμφωνα με το Γάλλο πρόξενο της Σύρου το 1853, παρά την ύπαρξη διάφορων ναυπηγείων στο ελληνικό βασίλειο, η Σύρος είναι η μόνη που κατέχει ένα ναυπηγείο με συνεχή δραστηριότητα.[170]

Επομένως τα στοιχεία που διαφοροποιούν το ναυπηγείο της Ερμούπολης σε σχέση με τα υπόλοιπα του ελληνικού κράτους βρίσκονται περισσότερο σε επίπεδο παραγωγής παρά σε επίπεδο τεχνολογίας και συνοψίζονται στη συγκέντρωση μεγάλου αριθμού εργατικού δυναμικού, στην κλίμακα της παραγωγής, στη συνεχή και όχι εποχική δραστηριότητά του και στους εντατικούς χρόνους παράδοσης των σκαφών.

Η συγκέντρωση μίας τόσο μεγάλης εργατικής δύναμης σε ένα παραγωγικό κλάδο, απόλυτα εξαρτημένης από το μισθό, σε ένα πλήρως αστικό περιβάλλον με σαφή κοινωνική

---

[166] Δαμιανίδης, *Ελληνική Παραδοσιακή*, 28, Πίνακας 4. Το Γαλαξίδι ναυπηγεί σκάφη μέσης χωρητικότητας 111 τόνων.
[167] Ευθύμιος Γουργουρής, *Το Γαλαξείδι στον καιρό των Καραβιών*, τ.Β΄, Αθήνα, 1983.
[168] Εφημ. *Ἕνωσις*, αρ. 217, 3/8/1856.
[169] *Πανδώρα*, 7, 1856-57, 165.
[170] Archive du Ministère des Affaires Étrangères, Correspondence Consulaire et Commerciale Syra, (Στο εξής AMAE, CCC Syra), vol. 4, 28/6/1853, 77 «A Hydra, à Spezzia, à Galaxidi, à Cranidi, à Poros, à Egina, à Miconi, à Andros, à Santorin, au Pirée, on construit des Navires, mais il y a que Syra qui posséde véritablement un Chantier de Constructions Navales constamment en activité. Plusieurs entrepreuners y ont chacun leurs cales, où ils construisent soit à forfait, soit pour leur compte, soit à la journée, navires de toutes dimensions, depuis le plus petit caic, jusq'au plus grand trois-mats.»

διαστρωμάτωση, ήταν ένα καινοφανές φαινόμενο στο πλαίσιο του νεοσύστατου ελληνικού κράτους και θα μπορούσαμε να ισχυριστούμε ότι αποτελούν μία από τις βασικές προϋποθέσεις της μετέπειτα βιομηχανικής ανάπτυξης της Ερμούπολης.[171] Εξάλλου η αναζήτηση των εργατών ως διακριτής κοινωνικής και επαγγελματικής ομάδας στην Ερμούπολη οδηγεί αναπόφευκτα στο ναυπηγείο (και δευτερευόντως στα βυρσοδεψεία), όπως προκύπτει από έρευνα σε πηγές του 19ου αιώνα, γεγονός που ενισχύεται και στην περίπτωση της πρώτης απεργίας στο ελληνικό κράτος το 1879.[172] Το εργατικό δυναμικό του ναυπηγείου της Ερμούπολης ποίκιλε ανάλογα με τις περιόδους ανόδου και ύφεσης της παραγωγής. Οι πληροφορίες που έχουμε είναι λίγες και διάσπαρτες σχετικά με αυτό το ζήτημα, αλλά ο ελάχιστος γνωστός αριθμός εργαζομένων ήταν 962 άτομα διαφόρων ειδικοτήτων στα 1852, που υπήρξε περίοδος ύφεσης της παραγωγής, ενώ αντίστοιχα ο ανώτερος ήταν 1500 άτομα το 1845, μία ανοδική χρονιά για το ναυπηγείο.[173]

Εκτός όμως από την ύπαρξη πολυάριθμου και εξειδικευμένου εργατικού δυναμικού, η κλίμακα, η ένταση και οι ρυθμοί παραγωγής αποτελούν σημαντικά στοιχεία που επιβεβαιώνουν το δυναμισμό ενός κλάδου που ξεφεύγει από τα όρια των ρυθμών της οικονομίας ενός προβιομηχανικού περιβάλλοντος. Αναλυτικά στοιχεία για την παραγωγή του ναυπηγείου της Ερμούπολης θα παρουσιάσουμε στο επόμενο κεφάλαιο. Σε αυτό το σημείο θα αρκεστούμε να αναφέρουμε, ότι για την περίοδο τουλάχιστον μέχρι το 1858 ο ναυπηγικός κλάδος ήταν ο πιο σημαντικός του δευτερογενούς τομέα παραγωγής της ελληνικής οικονομίας σύμφωνα με εκτιμήσεις του Α.Ε.Π.[174] Αν η Ερμούπολη, όπως θα δείξουμε, κατείχε όντως το μεγαλύτερο ποσοστό των ναυπηγήσεων επί του συνόλου και ήταν το μόνο πραγματικό ναυπηγικό κέντρο της χώρας, τότε μάλλον αξίζει να χαρακτηριστεί η ναυπηγική της δραστηριότητα ως «η πρώτη «βιομηχανία» της Ερμούπολης».[175]

Ένας επιπλέον σημαντικός παράγοντας που ενισχύει την παραπάνω άποψη είναι οι συνδέσεις (linkages) που δημιούργησε η ναυπηγική στην οικονομία σε τοπικό και περιφερειακό επίπεδο. Η υποστήριξη της ναυπηγικής παραγωγής δημιούργησε σημαντικές συνδέσεις προς τα πίσω (backward linkages) με την ανάπτυξη της ξυλεμπορίας, της

[171] Χριστίνα Αγριαντώνη, « Η θέση της Ερμούπολης στην Ελληνική Οικονομία τον 19ο αιώνα. Οι παγίδες των πηγών»., *Τα Ιστορικά*, 1, 1983, 194.
[172] Νικολάου, «Αναζητώντας τους εργάτες», ο.π.
[173] Βασίλης Καρδάσης, *Σύρος*, 171.
[174] Γεώργιος Κωστελένος, Σωκράτης Πετμεζάς, (και άλλοι), *Πηγές οικονομικής ιστορίας της Νεότερης Ελλάδας. Ποσοτικά στοιχεία και στατιστικές σειρές. Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν, 1830-1939.*, Αθήνα, 2007, 94 Πίνακας 3-ΙΙ.
[175] Χριστίνα Αγριαντώνη, *Οι Απαρχές της Εκβιομηχάνισης*, Αθήνα, 1986, 89.

σιδηρουργίας, της σχοινοποίας, της εμπορίας ναυτιλιακών ειδών.[176] Ωστόσο, δημιούργησε και συνδέσεις προς τα εμπρός (forward linkages), αφού η ξυλεμπορία για παράδειγμα δεν ενίσχυσε μόνο την οικονομική μεγένθυση σε τοπικό επίπεδο, αλλά ενεργοποίησε σταθερά ένα σημαντικό τμήμα της ναυτιλίας μικρότερων ναυτότοπων, όπως η Λίμνη Ευβοίας ή οι Βόρειες Σποράδες στη μεταφορά ξυλείας από τους τόπους κοπής στην αγορά της Ερμούπολης.

2.2.2 ΤΟ ΕΠΙΠΕΔΟ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗΣ ΤΕΧΝΟΓΝΩΣΙΑΣ ΣΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Σε τεχνολογικό επίπεδο η ναυπήγηση ξύλινων ιστιοφόρων στην Ερμούπολη και στα υπόλοιπα ναυπηγεία της χώρας δεν παρουσιάζει δομικές διαφοροποιήσεις σε σχέση με την προεπαναστατική περίοδο. Η εκμηχάνιση της παραγωγής είναι ανύπαρκτη και η ναυπήγηση σιδερένιων ή σύνθετων ιστιοφόρων (composite), δηλαδή σκαριών κατασκευασμένων από μέταλλο στα δομικά μέρη του σκάφους (νομείς, καρίνα) και ξύλο στις μεγάλες επιφάνειές του (πέτσωμα, φέδρωμα, κουβέρτωμα) δεν πραγματοποιήθηκε ποτέ.[177] Ωστόσο για να έχουμε μία πιο αντικειμενική εικόνα του τεχνολογικού επιπέδου του ναυπηγείου της Ερμούπολης καλό θα ήταν να εξετάσουμε το αντίστοιχο τεχνολογικό επίπεδο στο διεθνές περιβάλλον της ναυπηγικής.

Ας υπενθυμιστεί καταρχήν, ότι έως τη δεκαετία του 1880 το ιστιοφόρο (ξύλινο, σύνθετο, σιδερένιο ή χαλύβδινο) αποτελούσε το κύριο όχημα των θαλάσσιων μεταφορών σε παγκόσμιο επίπεδο. Το ατμόπλοιο χρειάστηκε πάνω από μισό αιώνα τεχνολογικών εξελίξεων και τεχνικών βελτιώσεων ώστε να καταστεί πλήρως ανταγωνιστικό σε σχέση με το ιστιοφόρο.[178] Αρχικά περιορίστηκε στη μεταφορά επιβατών και επιδοτούμενων ταχυδρομείων[179], ενώ αποφασιστική καμπή υπήρξε η εισαγωγή της σύνθετης δικύλινδρης μηχανής (compound engine) τη δεκαετία του 1860, που μείωσε σημαντικά την κατανάλωση άνθρακα του ατμοπλοίου, αν και η διάδοση αυτής της καινοτομίας εξαρτήθηκε σε μεγάλο βαθμό από τη διάνοιξη της Διώρυγας του Σουέζ το 1869.[180] Παρά

[176] Σύμφωνα με πηγή του 1875, Μιλτιάδης Μπούκας, *Οδηγός Εμπορικός, Γεωγραφικός & Ιστορικός του έτους 1875*, 341-362., που θεωρείται περίοδος πτώσης των εργασιών του ναυπηγείου και πορείας προς την παρακμή του καταγράφονται 7 σιδηρουργεία, 5 καταστήματα ναυτιλιακών ειδών, 5 καταστήματα εμπορίας ναυπηγήσιμης ξυλείας και 1 σχοινοποιείο.
[177] Για τις συγκεκριμένες φάσεις κατασκευής βλ. Κεφ. 5, § 5.2.2.
[178] Gerald S. Graham, «Η κυριαρχία του ιστιοφόρου», 227-247.
[179] Ο.π., 235.
[180] Knick C. Harley, "Aspects of the Economics of Shipping, 1850-1913", Lewis R. Fischer & Gerald E. Panting (επιμ.), *Change and Adaptation in Maritime History. The North Atlantic Fleets in the 19th century*, Νέα Γη, 1985, 175-177., Gerald S. Graham, «Η κυριαρχία του ιστιοφόρου, 237-238.

την ολοκλήρωση της τεχνολογικής εξέλιξης του ατμοπλοίου, που έδωσε τη χαριστική βολή στο ιστιοφόρο με τη μηχανή τριπλής εκτόνωσης, (triple expansion engine) το 1881 στο ναυπηγείο Napier στη Γλασκόβη της Σκωτίας,[181] χαρακτηριστικό είναι το γεγονός ότι η συνολική παραγόμενη χωρητικότητα του ατμού δεν ξεπέρασε αυτή του ιστίου στη Βρετανία πρίν από τη δεκαετία του 1890,[182] ενώ το ιστιοφόρο παρέμεινε ανταγωνιστικό κυρίως σε υπερωκεάνιες διαδρομές[183] ή σε επίπεδο ακτοπλοΐας[184] τουλάχιστον μέχρι το 1914.

Όσον αφορά δε το ιστιοφόρο, η ναυπήγηση σύνθετων, σιδερένιων ή χαλύβδινων ιστιοφόρων, υπήρξε υπόθεση σχεδόν καθαρά βρετανική.[185] Οι υπόλοιπες χώρες, είτε του Βόρειου Ατλαντικού, είτε της Ευρώπης, ελάχιστα έως καθόλου ανέπτυξαν την τεχνολογία των μεταλλικών ιστιοφόρων και κατ'ουσίαν δεν έκαναν τη μετάβαση στο σίδηρο ή το χάλυβα, παρά μόνο όταν πέρασαν στον ατμό. Επίσης να τονίσουμε ότι η κατασκευή μεταλλικών σκαφών στη Βρετανία (σιδερένιων περισσότερο για την ακρίβεια), δεν ξεπέρασε σε χωρητικότητα αυτή των ξύλινων ιστιοφόρων πριν από τα τέλη της δεκαετίας του 1860.[186] Οι λόγοι ανάπτυξης της ναυπηγικής σιδερένιων ιστιοφόρων στη Βρετανία ήταν η σοβαρή έλλειψη ξυλείας που αντιμετώπιζε η χώρα (εισήγαγε συστηματικά ξυλεία από τον Καναδά και τη Βαλτική), η αφθονία των κοιτασμάτων σιδήρου και η ανάπτυξη βαριάς μεταλλουργικής βιομηχανίας. Πέρα από τα τεχνικά πλεονεκτήματα του σιδήρου ως κατασκευαστικού υλικού έναντι του ξύλου, χάρη στην ανθεκτικότητα, ευκαμψία, ελαφρότητα, και τη δυνατότητα κατασκευής γάστρας μεγαλύτερων διαστάσεων, κομβικό ρόλο έπαιξε η πτωτική τάση της τιμής του ήδη από το 1856 και αυτό είχε σημαντικές συνέπειες στην αντίστοιχη πτωτική τάση του κόστους παραγωγής των σιδερένιων εις βάρος των ξύλινων ιστιοφόρων.[187]

Η ανάπτυξη της ναυπήγησης σιδερένιων ιστιοφόρων στη Βρετανία δεν ήταν καθολική υπόθεση, αλλά ευδοκίμησε σε περιοχές όπου προηγουμένως είχε αναπτυχθεί η

---

[181] Gerald S. Graham, «Η κυριαρχία του ιστιοφόρου», 242.
[182] Peter N.Davies, «Θαλάσσιο εμπόριο και μεταφορές τον 19ο αιώνα», Τζελίνα Χαρλαύτη (επιμ.), *Ιστορία και Ναυτιλία, 16ος-20ος αιώνας,* Αθήνα, 2001, 268, Πίνακας 8.5 και Sarah Palmer, "The British Shipping Industry, 1850-1914", Lewis R. Fischer & Gerald E. Panting (επιμ.), *Change and Adaptation*, ο.π., 101, Table 6, όπου παρατηρείται σύγκλιση των στοιχείων των δύο πηγών.
[183] Harley, "Aspects of the Economics of Shipping", 175. Yrjö Kaukiainen, *A History of Finnish Shipping*, Νέα Υόρκη-Λονδίνο, 1993, 107-108, Πίνακας 35.
[184] *Ἔκθεσις περὶ τῆς καταστάσεως τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας καὶ περὶ τῶν ληπτέων κυβερνητικῶν μέτρων πρὸς ἐμψύχωσιν καὶ προαγωγὴν αυτῆς. Συνταχθεῖσα ὑπὸ Ἐπιτροπῆς διορισθείσης ὑπὸ τοῦ Ὑπουργείου τῶν Ναυτικών.* Ἐν Ἑρμουπόλει Σύρου. Τύποις Ρενιέρη Πρίντεζη, 1899, 10.
[185] Ville, "The Transition to Iron and Steel, 53, Διάγραμμα 3/1, 60.
[186] Ο.π., Διάγραμμα 3/3, 62.
[187] Ο.π., 68. Harley, "Aspects of the Economics of Shipping", 174. Ο οποίος αναφέρει ότι οι τιμές του σιδήρου έπεσαν μεταξύ 1850 και 1880 κατά 50%.

βαριά βιομηχανία σιδήρου και χάλυβα, όπως το Clyde της Σκωτίας, το Belfast της Ιρλανδίας και η βορειοανατολική Αγγλία.[188] Πρίν το 1866 αυτές οι τρείς περιοχές μαζί με το Λίβερπουλ φαίνεται ότι είχαν πραγματοποιήσει τη μετάβαση στο σίδηρο.[189] Χώρες με σημαντική ναυπηγική βιομηχανία, όπως οι ΗΠΑ, ο Καναδάς, η Γαλλία, η Νορβηγία και η Ιταλία δεν επένδυσαν σημαντικά στο μεταλλικό ιστιοφόρο, είτε εξαιτίας της εθνικής τους ναυτιλιακής πολιτικής,[190] είτε εξαιτίας της αδυναμίας τους να ανταγωνιστούν τη βρετανική βιομηχανία, που φαίνεται ότι στην περίπτωση αυτή είχε το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα του πρωτοπόρου (first mover advantage), σε ένα κλάδο στον οποίο είχαν δημιουργήσει από πριν τις προϋποθέσεις για την εξάπλωση ενός βελτιωμένου βιομηχανικού προϊόντος. [191]

Τα σιδερένια ή χαλύβδινα ιστιοφόρα και τα ατμόπλοια θα μπορούσαν να θεωρηθούν απότοκα της δεύτερης βιομηχανικής επανάστασης και των τεχνολογικών καινοτομιών στον τομέα της μεταλλουργίας, που από τη δεκαετία του 1860 άλλαξαν σταδιακά τη φυσιογνωμία της βιομηχανίας, ως συνέπεια της εντατικοποίησης του κεφαλαίου στη ναυπηγική παραγωγή και στο πλοίο.[192] Ωστόσο, για την περίοδο που κυρίως μας απασχολεί, δηλαδή μεταξύ 1830-1870, τα ατμόπλοια και τα μεταλλικά ιστιοφόρα είχαν μία πολύ περιορισμένη παρουσία στο χώρο των μεταφορών και η κυρίαρχη τεχνολογία των ναυπηγείων είτε στην ηπειρωτική Ευρώπη, είτε στη Βόρεια Αμερική, αλλά και στη Βρετανία με κάποιες εξαιρέσεις, ήταν το ξύλινο ιστιοφόρο. Τα περισσότερα ναυπηγεία την εποχή αυτή είναι μονάδες εντάσεως εργασίας και ο εκμηχανισμός της παραγωγής τους ήταν ελάχιστος.[193] Οι τύποι ιστιοφόρων που ναυπηγούνται τον 19ο αιώνα είναι πλέον κοινοί, τουλάχιστον για σκάφη μεσαίας και μεγάλης χωρητικότητας, είτε ναυπηγούνται στην άλλη πλευρά του Ατλαντικού, είτε στη Μεσόγειο, είτε στη βόρεια Ευρώπη. Τρικάταρτα πλοία, μπάρκα και μπαρκομπέστιες ή δικάταρτα μπρίκια και γολέτες είναι τα βασικά προϊόντα της ναυπηγικής βιομηχανίας, επιτεύγματα της βορειοατλαντικής και βορειοευρωπαϊκής ναυτικής τεχνολογίας, συνέπεια

[188] Ville, "The Transition to Iron and Steel", 69
[189] Ο.π., Πίνακας, 3/1, 62.
[190] Βλ. για την περίπτωση των ΗΠΑ, Jeffrey J. Safford, "The Decline of the American Merchant Marine 1850-1914: An Historiographical Appraisal", Lewis R. Fischer & Gerald E. Panting (επιμ.), *Change and Adaptation*, ο.π., 51-86.
[191] Alfred D. Chandler, Jr., *Scale and Scope. The Dynamics of Industrial Capitalism.*, Λονδίνο, 1990, 34. Είναι γνωστό επίσης ότι την ίδια περίπου περίοδο η αγορά πλημμύρισε από βρετανικά μεταχειρισμένα ιστιοφόρα τα οποία πολλοί ευρωπαίοι πλοιοκτήτες τα αγόρασαν σε τιμές ευκαιρίας εις βάρος της εγχώριας ναυπηγικής τους παραγωγής ξύλινων ιστιοφόρων. Βλ. σχετικά Ville, "The Transition to Iron and Steel", 72 και για την ελληνική περίπτωση, Τζελίνα Χαρλαύτη, *Ιστορία της Ελληνόκτητης Ναυτιλίας, 19ος-20ος*. Αθήνα, 2001, 232-233.
[192] Alan Lougheed, «Βιομηχανία και τεχνική αλλαγή», 209-211.
[193] David Mc Gregor, "The Wooden Sailing Ship Over 300 Tons", Robert Gardiner (επιμ.), *Sail's Last Century. The Merchant Sailing Ship, 1830-1930*. Λονδίνο, 1995, 29.

προηγούμενης σταδιακής διείσδυσης και επιβολής της παραπάνω τεχνολογίας στη Μεσόγειο και τον υπόλοιπο κόσμο και της τυποποίησης της παραγωγής στο χώρο της φορτηγού ναυτιλίας.[194]

Επομένως, η ξυλοναυπηγική βιομηχανία της Ερμούπολης σε επίπεδο τεχνολογίας, την περίοδο που την εξετάζουμε, δεν μπορεί να θεωρηθεί μία παρωχημένη πραγματικότητα σε ένα εκσυγχρονισμένο διεθνές περιβάλλον. Σαφώς υπάρχουν διαφορές, αλλά αυτές είναι περισσότερο σε επίπεδο μεγέθους, τεχνικού σχεδιασμού και φόρμας, παρά σε επίπεδο τεχνολογίας. Οι εν γένει ομοιότητες στην οργάνωση της παραγωγής, στις σχέσεις παραγωγής, στο επίπεδο τεχνολογίας, στις μεθόδους κατασκευής και στο τελικό προϊόν μεταξύ των συριανών ναυπηγών και των ομότεχνών τους σε άλλα γεωγραφικά σημεία είναι πολύ περισσότερες από τις διαφορές τους. Αυτό είναι έως ένα βαθμό φυσικό, αφού όλοι τους αποτελούν τον ίδιο κρίκο, σε διαφορετικό τόπο, στην αλυσίδα υπηρεσιών του πιο διεθνοποιημένου οικονομικού φαινομένου των νεότερων χρόνων: της καπιταλιστικής οικονομίας και της πιο εξωστρεφούς όψης αυτής, δηλαδή του διεθνούς θαλασσίου εμπορίου.

2.2.3 ΤΟ ΕΠΙΠΕΔΟ ΕΚΒΙΟΜΗΧΑΝΙΣΗΣ ΣΤΟ ΕΓΧΩΡΙΟ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΕΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Παράλληλα, την περίοδο που εξετάζουμε την ναυπηγική δραστηριότητα στην Ερμούπολη, δηλαδή των πρώτων τεσσάρων δεκαετιών ζωής του ελληνικού κράτους, το επίπεδο της εκβιομηχάνισης βρίσκεται σε εμβρυακό επίπεδο. Οι μεταποιητικές δραστηριότητες την περίοδο αυτή είναι σποραδικές και ελάχιστα εκμηχανισμένες, ενώ οι βασικές προϋποθέσεις για τη βιομηχανική ανάπτυξη της χώρας, όπως η ενοποίηση της εσωτερικής αγοράς, ο σχηματισμός των απαραίτητων κεφαλαίων και η απελευθέρωση εργατικού δυναμικού από την ύπαιθρο και τις αγροτικές εργασίες δεν έχουν ολοκληρωθεί.[195] Η «απογείωση» της ελληνικής βιομηχανίας τοποθετείται στα τέλη της δεκαετίας του 1860,[196] μία περίοδο κατά την οποία ανάλογη στροφή προς βιομηχανικού τύπου επενδύσεις παρατηρείται και σε άλλες ευρωπαϊκές και μη οικονομίες, όπως η Φινλανδία,[197] ο Καναδάς,[198] η Γαλλία και η Γερμανία.[199]

---

[194] Tommaso Fanfani, "Lo scenario generale", Tommaso Fanfani (επιμ.), *La penisola italiana e il mare. Costruzioni navali trasporti e commerci tra XV e XX secolo.* Νάπολη, 1993, 4-6. Για τους τύπους πλοίων βλ. Κεφ. 6.
[195] Χριστίνα Αγριαντώνη, *Οι απαρχές*, Μέρος Πρώτο, 15-105.
[196] Αγριαντώνη, *Οι απαρχές*, 109-128.
[197] Kaukiainen, *A History of Finnish Shipping*, 95.

Αντίστοιχα, κατά τη διάρκεια της περιόδου 1830-1870, το βιομηχανικό τοπίο στην Ευρώπη, εκτός από συγκεκριμένες περιοχές, ήταν σε πρώϊμο στάδιο. Υπήρχαν βιομηχανικοί θύλακες, τα λεγόμενα «νησιά», όπως τα ονομάζει ο Hobsbawm[200] σε περιοχές που διευκόλυναν τη βιομηχανική παραγωγή, κοντά στις πρώτες ύλες ή σε υδάτινους δρόμους. Τέτοιες περιοχές ήταν τα Midlands στην κεντρική Αγγλία, η κοιλάδα του Ρουρ στη Σαξωνία και η βορειοανατολική Γαλλία Ο χαρακτήρας και η δομή του μεταποιητικού κλάδου σε αυτή την πρώτη φάση της εκβιομηχάνισης, θα μπορούσε να χαρακτηριστεί περισσότερο «αγροτικός». Δηλαδή επρόκειτο για μικρές μεταποιητικές μονάδες με σχετικά χαμηλό αριθμό προσωπικού σε σύγκριση με τα εργοστάσια του β΄ μισού του 19ου αιώνα, οι οποίες, εγκατεστημένες στην ύπαιθρο, συνεργάζονταν με τις παραδοσιακές οικοτεχνίες, δίνοντας έτσι τη δυνατότητα συμπλήρωσης εισοδήματος στους αγροτικούς πληθυσμούς (εργασία με το κομμάτι).[201] Ειδικότερα σε χώρες που είτε η εκβιομηχάνιση ξεκίνησε αργότερα (Γερμανία), είτε εξελισσόταν με εξαιρετικά βραδείς ρυθμούς (Γαλλία), το οικοτεχνικό σύστημα διατηρήθηκε επι μακρόν ως οργανικό μέρος της μεταποιητικής διαδικασίας.[202] Γενικότερα, η εκμηχάνιση της παραγωγής και η εργοστασιακού τύπου οργάνωση της βιομηχανίας σε αυτή την περίοδο ήταν μάλλον η εξαίρεση παρά ο κανόνας.[203]

Σε αυτό το περιβάλλον το ναυπηγείο της Ερμούπολης σαφώς διατηρεί προβιομηχανικά δομικά χαρακτηριστικά σε επίπεδο τεχνολογίας, οργάνωσης της παραγωγής και της επιχείρησης (μη εταιρικά σχήματα). Ωστόσο, νέοι παράγοντες, όπως η κλίμακα παραγωγής, η συνεχής απασχόληση πολυάριθμου εργατικού δυναμικού, οι συνδέσεις με άλλους κλάδους της οικονομίας και η εν γένει οικονομική μεγέθυνση αποτελούν σημαντικά στοιχεία που συνθέτουν ένα σχεδόν «βιομηχανικό» σκηνικό σε ένα διεθνές πλαίσιο από το οποίο δεν θεωρούμε ότι διαφοροποιείται σημαντικά.

---

[198] Eric W. Sager & Gerald E. Panting, "Staple Economies and the Rise and Decline of the Shipping Indsutry in Atlantic Canada, 1820-1914", Lewis R. Fischer & Gerald E. Panting (επιμ.), *Change and Adaptation*, ο.π. 29. Στις ΗΠΑ το αντίστοιχο φαινόμενο ξεκίνησε πριν τον Εμφύλιο Πόλεμο. Βλ. Safford, "The Decline of the American Merchant Marine", 80-81.

[199] Clough Shepard & Rapp Richard, *Ευρωπαϊκή Οικονομική Ιστορία*, 2, Αθήνα, 1980, 418.

[200] Eric Hobsbawm, *Η Εποχή των Επαναστάσεων*, 249, Clough & Rapp, *Ευρωπαϊκή Οικονομική Ιστορία*, 395.

[201] Hobsbawm, *Η Εποχή των Επαναστάσεων*, 248-249. Alan Lougheed, «Βιομηχανία και τεχνική αλλαγή», 195.

[202] Bernstein Serge & Milza Pierre, *Ιστορία της Ευρώπης*, τ. 2, Αθήνα, 1997, 82-83. Knut Borchardt, "The Industrial Revolution in Germany, 1700-1914", Carlo Cipolla (επιμ.), *The Fontana Economic History of Europe*, τ.1, 1976, 85, 132.

[203] Harry Hearder, *Europe in the 19th century.*, Λονδίνο-Νέα Υόρκη, 1988, 70-73.

2.3 ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑΣ, ΑΝΟΔΟΥ ΚΑΙ ΠΑΡΑΚΜΗΣ ΤΗΣ ΞΥΛΟΝΑΥΠΗΓΙΚΗΣ ΣΤΗΝ ΕΡΜΟΥΠΟΛΗ ΤΟΝ 19^{Ο} ΑΙΩΝΑ.

Στην ενότητα αυτή θα εξετάσουμε τους παράγοντες που συνετέλεσαν στην ανάπτυξη της Ερμούπολης ως ναυπηγικού κέντρου από το 1830 περίπου, αλλά και αυτούς που οδήγησαν στην πτώση της ναυπήγησης ξύλινων ιστιοφόρων από τη δεκαετία του 1870. Στην προσπάθειά μας να προσεγγίσουμε και να αναλύσουμε τα αίτια και τους παράγοντες της ναυπηγικής δραστηριότητας στην Ερμούπολη θα καταφύγουμε στη συνδρομή της οικονομικής επιστήμης, προσπαθώντας να συνδυάσουμε την οικονομική θεωρία με τα εμπειρικά δεδομένα στο συγκεκριμένο ιστορικό πλαίσιο. Τα θεωρητικά εργαλεία μας προέρχονται από το χώρο των νεοκλασσικών οικονομικών, των θεσμικών οικονομικών και της οικονομικής γεωγραφίας. Η επιλογή των συγκεκριμένων κλάδων της οικονομικής επιστήμης έγινε με βάση τα ποσοτικά (οικονομικού χαρακτήρα) δεδομένα του πραγματολογικού υλικού και με τα ερωτήματα που προκύπτουν στο πλαίσιο της αναζήτησης ερμηνείας για το φαινόμενο της δημιουργίας, ανάπτυξης και παρακμής της ξυλοναυπηγικής στην Ερμούπολη τον 19ο αιώνα που συνοψίζονται στα παρακάτω: α) Ποιές είναι οι βασικές προϋποθέσεις που απαιτούνται για τη δημιουργία και ανάπτυξη μίας παραγωγικής δραστηριότητας, όπως η ξυλοναυπηγική στο πλαίσιο μίας οικονομίας αγοράς, όπως η Ερμούπολη του 19^{ου} αιώνα; β) Ποιό είναι το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα (competitive advantage) της Ερμούπολης σε σχέση με τα υπόλοιπα ναυπηγεία του ελληνικού κράτους ή της ευρύτερης περιφέρειας, που την καθιστά μάλλον το μεγαλύτερο ναυπηγικό κέντρο της ανατολικής Μεσογείου; γ) Ποιοί παράγοντες οδήγησαν στην παρακμή της ξυλοναυπηγικής «βιομηχανίας» της πόλης από τη δεκαετία του 1870 και έπειτα;

2.3.1 ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ ΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗΣ ΤΗΣ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ.

Όσον αφορά το πρώτο ερώτημα, θα ξεκινήσουμε από την θεωρία των νεοκλασσικών οικονομικών και αρχικά από τη ζήτηση. Η πρώτη και βασικότερη προϋπόθεση για τη γένεση και εξέλιξη μίας οικονομικής δραστηριότητας είναι να υπάρχει ένα επίπεδο ζήτησης ικανό να τροφοδοτήσει τις δυνάμεις της προσφοράς και τους παραγωγικούς συντελεστές, οι οποίοι θα οργανώσουν ανάλογα την παραγωγική διαδικασία ώστε να μπορεί να ανταποκριθεί στο δεδομένο επίπεδο της ζήτησης. Για να κατανοήσουμε το είδος και το επίπεδο της ζήτησης πρέπει να το συνδέσουμε με την αγορά από την οποία προκύπτει και στην οποία απευθύνεται η προσφορά.

Στην περίπτωση της ξυλοναυπηγικής στην Ερμούπολη η ζήτηση προέρχεται από την πλευρά της ίδιας της εμποροναυτιλιακής τάξης της πόλης, όσο και από το ευρύτερο φάσμα των πλοιοκτητών του Ιονίου και του Αιγαίου, ειδικότερα δε από σημαντικούς ναυτότοπους όπως η Άνδρος, η Σαντορίνη, η Ύδρα, η Κεφαλονιά. Όλοι αυτοί, εντός ή εκτός του ελληνικού κράτους, συνθέτουν τον ελληνόκτητο στόλο,[204] ο οποίος αποτελεί τον πιό σημαντικό θαλάσσιο μεταφορέα στην ανατολική Μεσόγειο και από τους σημαντικότερους σε ολόκληρη τη λεκάνη της Μεσογείου και συνδέεται με τις μεταφορές χύδην φορτίων, ειδικότερα δε σιτηρών, από τα λιμάνια της ανατολικής Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας προς τη Δύση, συνεχίζοντας προεπαναστατικές πρακτικές.[205] Η αγορά από την οποία προέρχεται η ζήτηση περιλαμβάνει τους μεγάλους εμπορικούς οίκους της ελληνικής διασποράς οι οποίοι εγκατεστημένοι στα πιο σημαντικά εμπορικά κέντρα-λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας, της Μεσογείου και της βόρειας Ευρώπης ήδη πριν από την Επανάσταση, δημιούργησαν δίκτυα συνεργασίας με σκοπό τον έλεγχο της παραγωγής, των τιμών και της εμπορίας των σιτηρών και άλλων χύδην φορτίων.[206] Οι πλοιοκτήτες, που κάποιες φορές είναι οι ίδιοι οι έμποροι και αποτελούν τους βασικούς μεταφορείς στην υπηρεσία των ελληνικών εμπορικών δικτύων, χρηματοδοτούν τη ναυπήγηση ιστιοφόρων για τις ανάγκες της φορτηγού ναυτιλίας και του εμπορίου σιτηρών. Επομένως η ζήτηση και τα χαρακτηριστικά της που καθορίζονται από το είδος των αγορών από τις οποίες προκύπτουν, συνδέονται με τη χρηματοδότηση ή αλλοιώς το κεφάλαιο κίνησης, απαραίτητη προϋπόθεση για την τροφοδότηση της παραγωγής. Η ικανοποίηση αυτής της παραπάνω συνθήκης, δηλαδή της ύπαρξης του κεφαλαίου, αποτελεί μία από τις βασικές κατηγορίες εισροών, απαραίτητη στην προσπάθειά μας να εξηγήσουμε τη συγκρότηση της ναυπηγικής δραστηριότητας στην Ερμούπολη.

Οι υπόλοιπες κατηγορίες εισροών προέρχονται από την πλευρά της προσφοράς και συνοψίζονται στην εργασία, τις πρώτες ύλες και τη γή. Χωρίς την ύπαρξη αυτών ή τη δυνατότητα συντονισμού τους, η προσφορά δεν είναι σε θέση να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις της οποιαδήποτε ζήτησης και να οδηγήσει στη δημιουργία μίας παραγωγικής δραστηριότητας.

Στην Ερμούπολη, όπως προαναφέραμε, υπήρχε αφθονία εξειδικευμένου εργατικού δυναμικού, το οποίο, ένα μέρος αφενός φαίνεται ότι είχε θητεύσει σε ναυπηγεία κατά την

[204] Για τον όρο ελληνόκτητος στόλος ή ελληνόκτητη ναυτιλία και τις σημασιοδοτήσεις του βλ. Χαρλαύτη, *Ιστορία της Ελληνόκτητης*, 31-39.
[205] Χαρλαύτη, *Ιστορία της Ελληνόκτητης*, Κεφ. 1 & 2.
[206] Για την έννοια και τη χρήση του όρου δίκτυο, όσο και περιγραφή και ανάλυση περιπτώσεων τέτοιων δικτύων όπως το «Χιώτικο», βλ. Χαρλαύτη, *Ιστορία της Ελληνόκτητης*, 127-172.

προεπαναστατική περίοδο και είχε αποκτήσει την απαραίτητη τεχνογνωσία, αφετέρου η εγκατάστασή του σε ένα αστικό περιβάλλον, χωρίς ιδιοκτησία και χωρίς τη δυνατότητα εναλλακτικής πηγής εισοδήματος από γεωργικές ή κτηνοτροφικές εργασίες, εκπλήρωνε ιδανικά τη δεύτερη απαραίτητη προϋπόθεση για τη συγκρότηση της ναυπηγικής βιομηχανίας. Χαρακτηριστική είναι ακόμη η πληροφορία του Χιώτη μεγαλεμπόρου Λουκά Ράλλη από μία επιστολή με ημερομηνία 27/1/1833, σύμφωνα με την οποία παρατηρεί την αποχώρηση των Χίων αγροτών από τη Σύρο και την επιστροφή τους στη Χίο, αφού δεν κατάφεραν να εξασφαλίσουν τις απαραίτητες προϋποθέσεις για την επιβίωση τους σε αντίθεση με άλλες κοινωνικές ομάδες, όπως έμποροι, ναυτικοί και τεχνίτες, οι οποίες «δὲν δύνανται νὰ εὑρίσκουν τὸ συμφέρον των ἀλλοῦ, παρὰ ὅπου εἶναι συγκεντρωμένον τὸ ἐμπόριον.»[207]

Η Σύρος, ως νησί, δεν κατείχε επαρκή όγκο πλουτοπαραγωγικών πηγών ή πρώτων υλών που θα μπορούσαν να αποτελέσουν αφετεριακό κίνητρο ή να ευνοήσουν την συγκρότηση μίας παραγωγικής διαδικασίας. Οι πρώτες ύλες της ναυπηγικής, ξυλεία, μέταλλο, καμβάς και κάνναβη, όλες εισάγονταν, σε αντίθεση με άλλα ναυπηγεία της χώρας, όπως το Γαλαξίδι, η Σκόπελος και η Σκιάθος, που διέθεταν τουλάχιστον ναυπηγήσιμη ξυλεία σε κοντινή απόσταση. Παρόλ' αυτά, το γεγονός ότι η Ερμούπολη την εποχή αυτή είναι το σημαντικότερο ναυτιλιακό κέντρο της ανατολικής Μεσογείου και πληθώρα ναυπηγικών πρώτων υλών και ναυτιλιακών ειδών μαζί με άλλα εμπορεύματα συνέρρεαν στις αποθήκες του λιμανιού, καθιστούσε την πρόσβαση σε πρώτες ύλες και απαραίτητα ναυτιλιακά είδη και εξαρτήματα ευκολότερη υπόθεση και κατά μία έννοια ενδεχομένως φθηνότερη. Σύμφωνα με τη θεωρία των εξωτερικών οικονομιών (externalities) που διατυπώθηκε από τον Alfred Marshall, μεταξύ των άλλων πλεονεκτημάτων της συνάθροισης (agglomeration) μικρής κλίμακας επιχειρήσεων σε βιομηχανικές ζώνες των πόλεων (industrial districts), συνέπεια της τοπικής συγκέντρωσης επιχειρήσεων με αρκετά ομοειδή χαρακτηριστικά (localization economies), είναι η εύκολη και μειωμένου κόστους πρόσβαση σε βασικές εισροές εξαιτίας της εγγύτητας των συναθροισμένων επιχειρήσεων με την αγορά.[208] Η παραπάνω θεωρητική προσέγγιση της οικονομικής γεωγραφίας παρουσιάζει μία ενδιαφέρουσα ερμηνεία για την περίπτωση της Ερμούπολης, (που θα εξετάσουμε αναλυτικότερα παρακάτω), όπου η εγγύτητα της αγοράς με τις συναθροισμένες ναυπηγικές επιχειρήσεις στη «βιομηχανική ζώνη» της πόλης

[207] Ιωάννης Βλαχογιάνης, *Χιακόν Ἀρχεῖον*, Τόμος Έ, Αθήνα, 1910, 7.
[208] Masahisa Fujita & Jaques- Francois Thisse, *Economics of Agglomeration, Cities, Industrial Location and Regional Growth*, Καίμπριτζ, 2002, 7-8, Ash Amin, "Industrial Districts", Eric Sheppard & Trevor J. Barnes, (επιμ.), *A Companion to Economic Geography*, Μάλντεν-Οξφόρδη-Βικτώρια, 2003, 152-153.

παρείχε σε αυτές ένα σημαντικό πλεονέκτημα κόστους και εύκολης πρόσβασης σε βασικές πρώτες ύλες της ναυπηγικής.

Το κόστος της γης που καταλάμβαναν οι ναυπηγικές επιχειρήσεις της Ερμούπολης ήταν εξαιρετικά χαμηλό. Γενικότερα την εποχή που εξετάζουμε το κόστος της γης στον κλάδο της ξυλοναυπηγικής σε διεθνές επίπεδο φαίνεται ότι ήταν μάλλον αμελητέο. Το γεγονός ότι οι πάγιες εγκαταστάσεις ενός ξυλοναυπηγείου ήταν χαμηλού επενδυτικού κόστους ή ότι σε κάποιες περιοχές υπήρχε πληθώρα παραλιών, όρμων ή άλλου τύπου υδάτινων δρόμων στους οποίους ήταν εγκατεστημένα πολλά ναυπηγεία μάλλον καθιστούσε τη γη ένα εξαιρετικά περιορισμένο παράγοντα κόστους.[209] Στην Ερμούπολη το κόστος της γης στην παραλία, η οποία κατα βάση ανήκε στο Δήμο της πόλης και το δημόσιο, αναφέρεται μεταξύ 15-20 δραχμές ανα ναυπηγούμενο πλοίο,[210] ενώ γνωρίζουμε ότι σημαντικό μέρος της σταδιακά αποκτήθηκε από μεγάλους αρχιναυπηγούς.

Η πλήρωση των παραπάνω παραγόντων της ζήτησης και της προσφοράς (κεφαλαίου, εργατικού δυναμικού, πρώτων υλών και γης) δεν θα μπορούσε να συντελέσει στη συγκρότηση ναυπηγικής «βιομηχανίας» χωρίς τη βασική προϋπόθεση της οργάνωσης της παραγωγής. Στην Ερμούπολη η παραγωγή οργανώνεται από τους αρχιναυπηγούς που διέθεταν πείρα και τεχνογνωσία στη σχεδίαση και κατασκευή κυρίως καραβόσκαρων (τύπος γάστρας που προϋπέθετε τη γνώση ναυπηγικού σχεδίου) και οι οποίοι εργάζονταν κυρίως κατ'αποκοπή. Οι ναυπηγικές επιχειρήσεις στην Ερμούπολη ήταν κατά βάση μικρής κλίμακας, αν και υπήρχαν σημαντικές διαφορές μεταξύ τους στο επίπεδο της κλίμακας, αλλά αποτελούσαν σημαντικό κρίκο στην αλυσίδα της ροής των κεφαλαίων της εμποροναυτιλιακής αγοράς της πόλης και της ευρύτερης περιφέρειας, (επενδύσεις σε νεότευκτα πλοία, επισκευές, αγορά ναυπηγικών πρώτων υλών).

Στην Ερμούπολη από το τέλος της δεκαετίας του 1820 φαίνεται ότι υπήρχαν όλες οι βασικές προϋποθέσεις δημιουργίας και εξέλιξης στον κλάδο της ξυλοναυπηγικής. Η ένταξη της πόλης σε μία οικονομία αγοράς διεθνούς εμβέλειας και η εξέλιξη του λιμανιού σε ένα από τα σπουδαιότερα ναυτιλιακά κέντρα κινητοποίησε μέρος των παραγωγικών δυνάμεων που αξιοποίησαν τα συγκριτικά πλεονεκτήματα και τις επιχειρηματικές ευκαιρίες που πρόσφερε το νέο μεγάλο λιμάνι του νεοσύστατου ελληνικού κράτους.

[209] Ville, "Shipbuilding in the Northeast", 33-34. David J. Starkey, "The Shipbuilding Industry of Southwest England, 1790-1913,", ο.π., 92.
[210] Καρδάσης, *Σύρος.*, 176.

2.3.2 Η ΑΝΑΖΗΤΗΣΗ ΤΟΥ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΥ ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΟΣ

Στην προσπάθειά μας να απαντήσουμε στο δεύτερο ερώτημα, δηλαδή ποιό είναι το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα του ναυπηγείου της Ερμούπολης έναντι των άλλων, αναζητούμε πιθανές εξηγήσεις μέσα από την ανάλυση διάφορων παραγόντων, κατά βάση όμως οικονομικών, κοινωνικών και γεωγραφικών. Ο πρώτος παράγοντας που θα μπορούσε να μας δώσει κάποιες απαντήσεις θα ήταν η συγκριτική μελέτη των τιμών ναυπήγησης των πλοίων. Ωστόσο αυτό δεν είναι εφικτό, εφόσον διαθέτουμε τιμές μόνο για το ναυπηγείο της Ερμούπολης και καθόλου για άλλα ναυπηγεία. Εξάλλου, ακόμη και αν μπορούσαμε να συγκρίνουμε τις διαφορές τιμών μεταξύ των ναυπηγείων, αυτού του είδους η ανάλυση δεν θα αρκούσε να εξηγήσει το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα της Ερμούπολης, γιατί θα άφηνε απέξω σημαντικές όψεις που καθιστούν πιο ανταγωνιστική μία βιομηχανία από μία άλλη. Επομένως πρέπει να στραφούμε σε προσεγγίσεις πιο σύνθετες που να μπορούν να μας προσφέρουν πιο σφαιρική και πειστική άποψη για το τι καθιστούσε τη ναυπηγική βιομηχανία της Ερμούπολης περισσότερο ανταγωνιστική. Αυτό μας οδηγεί να εξετάσουμε το πλαίσιο στο οποίο αναπτύχθηκε αυτή η ναυπηγική βιομηχανία. Πιο συγκεκριμένα το γεωγραφικό και το οικονομικό της πλαίσιο. Το γεωγραφικό πλαίσιο σχετίζεται με τον τόπο και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του, στον οποίο αναπτύσσεται μία δραστηριότητα και το οικονομικό πλαίσιο σχετίζεται με το είδος της αγοράς, εντός της οποίας δραστηριοποιείται μία παραγωγική διαδικασία.

Η παράλληλη εξέταση γεωγραφικού και οικονομικού πλαισίου μας κάνει να ανατρέξουμε σε θεωρητικά εργαλεία της οικονομικής γεωγραφίας και πιο συγκεκριμένα στην προσέγγιση των οικονομιών της αστικοποίησης (urbanization economies). Ο λόγος που ανατρέχουμε στη συγκεκριμένη θεωρία είναι ότι η Ερμούπολη τις πρώτες δεκαετίες από τη σύσταση του ελληνικού κράτους υπήρξε ένας από τους τρείς «πόλους της αστικής ανάπτυξης»[211] και παρέμεινε η δεύτερη μεγαλύτερη σε πληθυσμό πόλη του ελληνικού κράτους μέχρι το 1870[212], ενώ παράλληλα οι άλλοι δύο εν δυνάμει ανταγωνιστές της την περίοδο αυτή, Πάτρα και Πειραιάς, η μεν πρώτη διατήρησε ένα χαρακτήρα «αγροτικό»-εξαγωγικό, ενώ ο δεύτερος βρισκόταν σε φάση αργής αλλά σταθερής ανάπτυξης για να «απογειωθεί» μετά τη δεκαετία του 1860. Επομένως σε ένα εθνικό οικονομικό τοπίο με βασικό χαρακτηριστικό τον κατακερματισμό και την έλλειψη ενιαίας εσωτερικής αγοράς,

[211] Αγριαντώνη, *Οι Απαρχές*, 77-105.
[212] Χριστίνα Αγριαντώνη, « Η ελληνική οικονομία», *Ιστορία του Νέου Ελληνισμού, 1770-2000*, 5, Αθήνα, 2003, 59, Πίνακας 1.

η Ερμούπολη παρουσιάζεται ως το μοναδικό αστικοποιημένο και αξιόλογου μεγέθους κέντρο συναλλαγών και ροής κεφαλαίων στα πλαίσια του ελληνικού κράτους.

Παράλληλα, σε περιφερειακό επίπεδο, παρά την ύπαρξη σημαντικών λιμανιών στην ανατολική Μεσόγειο, όπως η Θεσσαλονίκη, η Σμύρνη, η Κωνσταντινούπολη και η Αλεξάνδρεια, το επίπεδο των λιμενικών τους υποδομών ήταν ανεπαρκές για την ολοένα αυξανόμενη ναυτιλιακή κίνηση, ενώ λιμάνια που ήταν περισσότερο ανταγωνιστικά με την Ερμούπολη, όπως η Σμύρνη δεν ξεκίνησαν σημαντικά βελτιωτικά λιμενικά έργα πριν το 1867.[213] Το γεγονός ότι γενικότερα στην Οθωμανική Αυτοκρατορία υπήρχε έλλειψη υποδομών και οργάνωσης των αγορών, με προβλήματα σε επίπεδο θεσμικού πλαισίου και ελέγχου της εσωτερικής τάξης καθιστούσε ασύμφορη την προσέγγιση των ξένων πλοίων σε οθωμανικά λιμάνια[214] και παράλληλα αναγκαίο τον ενδιάμεσο ρόλο της Ερμούπολης, ο οποίος θα αρχίσει να κλονίζεται σταδιακά μετά το 1839, όταν εγκαινιάστηκε η περίοδος των μεταρρυθμίσεων στην Οθωμανική Αυτοκρατορία (περίοδος Τανζιμάτ), με την ισχυροποίηση του κεντρικού οθωμανικού κράτους και την άμεση επαφή δυτικών και οθωμανικών αγορών.[215] Έτσι, η Ερμούπολη την περίοδο αυτή παρουσιάζεται ως η μόνη ολοκληρωμένη αγορά σε ένα κομβικό γεωγραφικό χώρο, αυτόν του Αιγαίου, στη διαδρομή πριν το μεγάλο πολιτικό, διοικητικό και οικονομικό κέντρο της Κωνσταντινούπολης, και τα σιτοεξαγωγικά λιμάνια της νότιας Ρωσίας.

Αγορά και πόλη φαίνεται ότι είναι έννοιες αλληλοσυμπληρούμενες. Δεν μπορεί να φανταστεί κανείς την ύπαρξη της μίας χωρίς την άλλη. Αν και η ταύτιση της αγοράς με συγκεκριμένο φυσικό χώρο δεν είναι ο μοναδικός τρόπος με τον οποίο αντιλαμβανόμαστε τον σχηματισμό της, ωστόσο σίγουρα αποτελεί την πρωταρχική της μορφή, όσο και θεμελιώδες δομικό στοιχείο της αστικής συγκρότησης.[216] Η θεωρία των οικονομιών της αστικοποίησης (urbanization economies) προσφέρει μία αρκούντως πειστική εξήγηση για την ανάπτυξη των αγορών σε αστικά περιβάλλοντα και για τους βασικούς λόγους της

[213] Βίλμα Χαστάογλου, «Από τις «σκάλες» του Λεβάντε στις σύγχρονες εμπορικές προκυμαίες. Λιμενικά έργα και όψεις του εξευρωπαϊσμού των πόλεων στην ανατολική Μεσόγειο, 1870-1910.», *Η πόλη στους νεότερους χρόνους. Μεσογειακές και Βαλκανικές όψεις (19ος -20ος αι.)*, Πρακτικά Β΄Διεθνούς Συνεδρίου, ΕΜΝΕ, Αθήνα, 2000, 51-68. Donald Quataert, "The Age of Reforms, 1812-1914", Halil Inacik & Donald Quataert (επιμ.). *An Economic and Social History of the Ottoman Empire, 1300-1914,* Καίμπριτζ, 1994, 802.

[214] Επιστολή Εμπορικού Επιμελητηρίου Ερμούπολης προς Βας. Γραμματεία Εσωτερικών, Βλαχογιάνης, *Χιακόν Ἀρχεῖον*, Τόμος Έ, 360. Για την αδυναμία ελέγχου της εσωτερικής τάξης και της θεσμικής ανεπάρκειας βλ., επιστολές από χριστιανούς κατοίκους των Κυδωνιών αναδημοσιευμένες στην Εφημ. *Ἑρμῆς*, αρ. 239, 16/10/1843, αρ. 244, 20/11/1843 και αρ. 247, 11/12/1843, όπου εξιστορείται η αρπακτικότητα και η αδιαφορία των Τούρκων αξιωματούχων, αλλά και η επικρατούσα ανασφάλεια εξαιτίας του φαινομένου της ληστείας. Τονίζεται επίσης η μάταιη προσμονή των Ευρωπαίων για την μεταρρύθμιση και τις αλλαγές εξευρωπαϊσμού της Οθ. Αυτοκρατορίας.

[215] Donald Quataert, *An Economic*, 762-763, 825-827. Αγριαντώνη, *Οι Απαρχές*, 87.

[216] Ρίκαρντ Σουέντμπεργκ, «Οι αγορές ως κοινωνικές δομές», Σωκράτης Μ. Κονιόρδος (επιμ.), *Κείμενα Οκονομικής Κοινωνιολογίας*, Αθήνα, 2006, 221-277.

δημιουργίας των αστικών πυρήνων. Ένας από τους βασικούς λόγους δημιουργίας των πόλεων, σύμφωνα με τη θεωρία της οικονομικής γεωγραφίας, είναι η μείωση του κόστους:[217] μείωση του κόστους μεταφορών, συναλλαγών, διακίνησης, διάθεσης αγαθών και ανταλλαγής ιδεών. Οι πόλεις αποτελούν θεσμικούς και φυσικούς χώρους επαφής και συναλλαγής στις οποίες οι συναλλασσόμενοι διευκολύνονται από τις υπάρχουσες υποδομές, και δυνατότητες πρόσβασης σε αγαθά, υπηρεσίες και αγορές. Αυτό μειώνει σημαντικά το κόστος συναλλαγής (transaction cost) και δημιουργεί το φαινόμενο των οικονομιών της αστικοποίησης.[218]

Παράλληλο φαινόμενο ή συνέπεια των οικονομιών της αστικοποίησης είναι η τοπική συγκέντρωση επιχειρήσεων με αρκετά ομοειδή χαρακτηριστικά (localization economies), οι οποίες συχνά αναπτύσσονται σε αστικά περιβάλλοντα (πριν τον 20^{ο} αιώνα σχεδόν πάντοτε). Σύμφωνα με τη θεωρία της τοπικής συγκέντρωσης επιχειρήσεων με ομοειδή χαρακτηριστικά, επιχειρήσεις, εταιρείες ή βιομηχανικές μονάδες του ιδίου ή σχετικού τομέα παραγωγής, που συγκεντρώνονται σε ένα συγκεκριμένο τόπο, καταφέρνουν να μειώσουν τα κόστη εξαιτίας της ευκολότερης και φθηνότερης πρόσβασης σε εισροές, υπηρεσίες, θεσμούς και καινοτόμες ιδέες.[219] Οι δύο παραπάνω τύποι εξοικονόμησης κόστους που περιγράφησαν, αποτελούν τις δύο βασικές μορφές των οικονομιών της συνάθροισης (agglomeration economies).

Οι οικονομίες συνάθροισης έχουν χρησιμοποιηθεί ως βασικό εργαλείο ανάλυσης και εξήγησης της αστικής και περιφερειακής μεγέθυνσης. Ειδικότερα δε σχετικά με τα ζητήματα των αυξανόμενων αποδόσεων (increasing returns) και της ανταγωνιστικότητας (competitiveness) μεταξύ πόλεων ή περιοχών, υποστηρίχθηκε ότι η συνάθροιση πολλών επιχειρήσεων σε έναν τόπο αποτελεί κλειδί στην επιτυχία, στην περίπτωση των αυξανόμενων αποδόσεων μέσω των διευρυμένων αγορών στις οποίες έχουν πρόσβαση (pecuniary externalities), μέσω άμεσης πρόσβασης σε εισροές στην τοπική αγορά (productivity externality) και μέσω της διάδοσης της τεχνογνωσίας και της καινοτομίας σε τοπικό επίπεδο (innovation externality). Στη δεύτερη περίπτωση, της ανταγωνιστικότητας, η συνάθροιση συμβάλλει σημαντικά στη μείωση του κόστους συναλλαγής μεταξύ των επιχειρήσεων εξαιτίας της εγγύτητας, της προσωπικής επαφής και της μη κάθετης ολοκλήρωσης (vertical disintegration), που ωθεί τις επιχειρήσεις να επικεντρώνονται στη

[217] Edward L. Glaeser, "Urban and Regional Growth", Gordon Clark, Maryann Feldman & Meric Gerlter (επιμ.), *The Oxford Handbook of Economic Geography*, Οξφόρδη, 2003, 84.
[218] Neil M. Coe, Philip F. Kelly & Henry W. C. Yeung, *Economic Geography. A Contemporary Introduction.*, Blackwell, 2007, 137.
[219] Coe και λοιποί., *Economic Geography*, 137, Peter Sunley, "Urban and Regional Growth", Eric Sheppard & Trevor J. Barnes, (επιμ.), *A Companion to Economic Geography*, ο.π., 192-193.

βασική τους δραστηριότητα αφού εξυπηρετούνται από άλλους προμηθευτές της τοπικής αγοράς για άλλα απαιτούμενα αγαθά ή υπηρεσίες.[220] Τη θεωρία των συναθροισμένων οικονομιών εκλέπτυνε και επέκτεινε ο Porter που ανέπτυξε τη θεωρία των συνομαδώσεων (cluster) τονίζοντας τη σημασία της γεωγραφικής θέσης, στην οποία αποδίδει κεντρικό ρόλο στο ανταγωνιστικό πλεονέκτημα των επιχειρήσεων που αποτελούν μέρος της.[221]

Αντίστοιχα πλεονεκτήματα αποδίδει η θεωρία της τοπικής συγκέντρωσης επιχειρήσεων με ομοειδή χαρακτηριστικά στις βιομηχανικές ζώνες (industrial districts) με τη διαδικασία της συνάθροισης σε συγκεκριμένο τόπο. Τα πλεονεκτήματα αυτά ο Marshall τα κατέταξε σε τρείς βασικές κατηγορίες: α) πλεονεκτήματα που προκύπτουν από το σχηματισμό τοπικής δεξαμενής εργατικού δυναμικού β) από την εγγύς παρουσία προμηθευτών και υποστηρικτικών επιχειρήσεων του ιδίου ή συναφούς κλάδου, και γ) την κυκλοφορία γνώσεων, πληροφοριών και καινοτόμων ιδεών μέσω του τοπικού δικτύου.[222] Επίσης, η μη καθετοποιημένη δομή των κατά βάση μικρών και μεσαίων παραγωγικών μονάδων οδηγεί σε περαιτέρω καταμερισμό εργασίας τους και εξειδίκευση σε συγκεκριμένο προϊόν ή φάση της παραγωγής, αναπτύσσοντας έτσι ένα είδος συμπληρωματικότητας και αλληλοεξάρτησης μεταξύ τους. Οι παραπάνω συνθήκες δημιουργούν ευρύτερες επιδράσεις στο αστικό περιβάλλον και στον κοινωνικό ιστό της πόλης. Είναι η δημιουργία της «βιομηχανικής ατμόσφαιρας», όπως την ονόμασε ο Marshall. Δηλαδή η ανάπτυξη μίας κουλτούρας σύμφωνα με την οποία η εξειδικευμένη βιομηχανική δραστηριότητα της πόλης γίνεται μέρος της αστικής ταυτότητας, ενσωματώνεται στην τοπική συνείδηση ως αναπόσπαστο κομμάτι της, δημιουργεί συστήματα ηθικών κανόνων και αξιών μεταξύ των τοπικών επιχειρήσεων και εν γένει ενισχύει τις επιχειρήσεις τόσο με την μεταξύ τους αμοιβαία και άτυπη ροή γνώσεων, ιδεών, τεχνικών, όσο και με τη διάδοση της φήμης της περιοχής και την ταύτισή της ως παραγωγού συγκεκριμένου προϊόντος.[223]

Παρακάτω θα επιχειρήσουμε να ενσωματώσουμε την περίπτωση της Ερμούπολης και του ναυπηγικού της κέντρου με τη θεωρία των οικονομιών της συνάθροισης στη γενικότερη προσπάθεια μας να εντοπίσουμε το ανταγωνιστικό της πλεονέκτημα.

---

[220] Sunley, "Urban and Regional Growth", 188-194. Coe και λοιποί., *Economic Geography*, 137.
[221] Michael E. Porter, "Locations, Clusters, and Company Strategy", Gordon Clark, Maryann Feldman & Meric Gerlter (επιμ.),*The Oxford Handbook of Economic Geography*, Οξφόρδη, 2003, 253-273.
[222] Sunley, "Urban and Regional Growth", 188, Philip McCann, "Regional Development: Clusters and Districts", Mark Casson, Bernard Yeung, Anuradha Basu & Nigel Wadeson (επιμ.) *The Oxford Handbook of Entrepreneurship*, Οξφόρδη, 2006, 655-656.
[223] Amin, "Industrial Districts", 152-153. , Bjorn T. Asheim, "Industrial Districts", Gordon Clark, Maryann Feldman & Meric Gerlter (επιμ.), *The Oxford Handbook* ο.π.,, 415-416. Coe και λοιποί., *Economic Geography*, 139.

Το πρώτο ερώτημα που τίθεται είναι αν στην Ερμούπολη μπορούμε να εντοπίσουμε το φαινόμενο οικονομιών συνάθροισης σε μία από τις δύο είτε και στις δύο μορφές της: της αστικοποίησης και της τοπικής συγκέντρωσης επιχειρήσεων με αρκετά ομοειδή χαρακτηριστικά. Μπορούμε να πούμε ότι όντως διαπιστώνουμε την ύπαρξη και των δύο τύπων της συνάθροισης, αφού σε ένα περιορισμένο γεωγραφικό χώρο (ολόκληρο το νησί είναι 84 τετραγωνικά χιλιόμετρα), συγκεντρώθηκαν άνθρωποι και επιχειρήσεις εκμεταλλευόμενοι την πρόσβαση σε μία σημαντικά διεθνοποιημένη αγορά στην καρδιά του Αιγαίου, ενώ παράλληλα κοντά στά όρια της πόλης και την αγορά της αναπτύσσεται μία ακμαία βιομηχανική ζώνη με μεγαλύτερη εξειδίκευση στην ναυπηγική, μία δραστηριότητα απόλυτα συναφή με τη γενικότερο χαρακτήρα της τοπικής αγοράς (εμπορικός-ναυτιλιακός).

Το δεύτερο ερώτημα είναι αν στις επιχειρήσεις της αγοράς και της βιομηχανικής ζώνης της Ερμούπολης εντοπίζουμε τα βασικά χαρακτηριστικά που συνθέτουν το φαινόμενο των συναθροισμένων οικονομιών. Στην Ερμούπολη η πρόσβαση σε βασικές εισροές (κεφάλαιο, εξειδικευμένη εργασία, πρώτες ύλες) ήταν ευκολότερη σε σύγκριση με άλλες περιοχές της χώρας και της ευρύτερης περιφέρειας. Ακόμη, η αγορά της πόλης ήταν η πιο σημαντική αποθήκη ναυτιλιακών ειδών στο Αιγαίο από την οποία οι διάφοροι τεχνίτες μπορούσαν άμεσα να προμηθευτούν τα αναγκαία για τις κατασκευές, ενώ υπήρχε σημαντικός αριθμός ειδικευμένων κατασκευαστών σε διάφορους συναφείς κλάδους της ναυπηγικής, γεγονός που δεν οδήγησε σε μεγάλες καθετοποιήσεις τις ναυπηγικές επιχειρήσεις, που προτίμησαν να εξειδικευτούν στο καθαυτό έργο τους.

Όσον αφορά τη διάχυση πληροφοριών σε τοπικό επίπεδο (information spillover), το γεγονός ότι η ξυλοναυπηγική στην Ερμούπολη του 19^{ου} αιώνα ήταν μία τέχνη που στηριζόταν στην εμπειρική γνώση και δεν υπήρχαν σχολές εκμάθησης, ούτε δυνατότητα θεωρητικής κατάρτισης, καθιστούσε την πρακτική εκμάθηση μία αναγκαία συνθήκη. Επομένως η μετάδοση γνώσεων, τεχνικών, ιδεών και εν γένει τεχνογνωσίας ενισχύονταν από το γεγονός ότι όλες οι ειδικότητες των τεχνιτών εργάζονταν σε ένα πολύ συνεπτυγμένο χώρο στον οποίο αναπτύσσονταν σχέσεις συνεργασίας, εμπιστοσύνης, ανταγωνισμού και αλληλεξάρτησης.[224]

Στην Ερμούπολη τέλος, η ναυπηγική δραστηριότητα φαίνεται ότι κατείχε κεντρική θέση στη συμβολική απεικόνιση των επιτευγμάτων της πόλης, όπως αποδεικνύεται από

[224] Χαρακτηριστική όψη του ζητήματος αυτού μας παρέχου ν τα συμφωνητικά συντροφίας μεταξύ τεχνιτών των διάφορων ειδικοτήτων του ναυπηγείου από το αρχείο των ΓΑΚ/ΑΝΚ, Συμβολαιογράφος, Ανδρέας Δαβίδ.

δημοσιεύματα τοπικών εφημερίδων και κείμενα ποικίλου χαρακτήρα σχετικά με την ιστορία και το χαρακτήρα της πόλης. Η ύπαρξη και η ευημερία της πόλης έχει ταυτιστεί με το εμπόριο, τη ναυτιλία, τη βιομηχανία και η ναυπηγική δραστηριότητα κατέχει πρωτεύουσα θέση ενώ πολλές φορές η άνοδος ή η ύφεση της ναυπηγικής παραγωγής χρησιμοποιούταν ως δείκτης της οικονομικής πορείας της πόλης. Η «βιομηχανική ατμόσφαιρα» φαίνεται ότι αποτελούσε μέρος της καθημερινότητας της πόλης, ενώ παράλληλα η Ερμούπολη είχε ταυτιστεί με τη ναυπηγική βιομηχανία ως το par excellence ναυπηγικό κέντρο της χώρας και της ευρύτερης περιφέρειας με ιδιαίτερη φήμη για την ποιότητα των κατασκευών του.

Γενικότερα μπορούμε να πούμε ότι το μοντέλο των οικονομιών της συνάθροισης και των βιομηχανικών ζωνών φαίνεται να βρίσκει πολλά στοιχεία εφαρμογής στην περίπτωση της Ερμούπολης του 19^{ου} αιώνα και της θέσης που κατείχε η ξυλοναυπηγική και αποτελεί μία πολύ ενδιαφέρουσα θεωρητική προσέγγιση στην αναζήτηση του ανταγωνιστικού της πλεονεκτήματος.

Το γεγονός ότι η πόλη και το λιμάνι της αποτελούσαν πόλο έλξης προς όφελος των δραστηριοτήτων του ναυπηγείου ή και αντίστροφα σε κάποιο βαθμό, μπορούμε να το δούμε μέσα από αρκετά εμπειρικά παραδείγματα προερχόμενα από το πραγματολογικό υλικό. Από αυτά προκύπτει, ότι συνήθως την πράξη ιδιοκτησίας ενός νεότευκτου πλοίου ακολουθούσε ο διορισμός του πλοιάρχου, η σύναψη ναυτοδανείου και ενδεχομένως η ναύλωση του πλοίου ή η πώληση μεριδίου του. Το γεγονός ότι όλες αυτές οι αναγκαίες πράξεις: η επικύρωση της ιδιοκτησίας ενός κεφαλαιουχικού αγαθού, όπως το πλοίο, η ανάθεση της διαχείρισής του, η χρηματοδότησή του, η εξασφάλιση ναύλου και ενδεχομένως η πώληση μετοχών του, ήταν πραγματοποιήσιμες σε έναν συγκεκριμένο τόπο σε σύντομο χρονικό διαστήμα, αποτελούσε ένα πολύ σημαντικό παράγοντα μείωσης του κόστους συναλλαγής, ειδικά δε όταν πολλοί από τους συναλλασσόμενους δεν ήταν Ερμουπολίτες. Παράλληλα, καταδεικνύει τις δυνατότητες που προσέφερε μία διευρυμένη αγορά με διαφοροποιημένες δραστηριότητες σε ένα και μόνο συγκεκριμένο γεωγραφικό σημείο.

Επομένως κεντρικό ρόλο στην αναζήτηση του ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος της ναυπηγικής βιομηχανίας αποτελεί η πόλη ως γεωγραφικός χώρος, αλλά και ως οικονομική οντότητα, ως αγορά. Οι επίσημοι θεσμοί της πόλης, όπως το εμπορικό επιμελητήριο, το τελωνείο, η διαμετακόμιση, αλλά και οι άτυποι, όπως τα δίκτυα επαφών μεταξύ των δρώντων υποκειμένων στο πλαίσιο της πόλης, όσο και στο ευρύτερο πλαίσιο συναλλαγών τους με αντίστοιχα κέντρα της Μεσογείου, της δυτικής Ευρώπης και της Μαύρης

Θάλασσας, ενσωματώνονται και καθορίζουν τον κυρίαρχο χαρακτήρα και τη νοοτροπία της πόλης. Είναι το φαινόμενο της έδρασης, όπως έχει χαρακτηριστεί, δηλαδή της ενσωμάτωσης θεσμών, παραδόσεων και νοοτροπιών και το οποίο αποτελεί μία βασική διάσταση στην αξιολόγηση των ανταγωνιστικών πλεονεκτημάτων των πόλεων.[225]

Ανάλογη σημασία έχει αποδοθεί και στην ιστορική και γεωγραφική τροχιά της εκάστοτε πόλης. Αυτή συνδέεται με τη μοναδικότητα του ιστορικού της ρόλου, που καθορίζεται από τη συγκυρία και το ευρύτερο πολιτικό και οικονομικό πλαίσιο, το οποίο είναι δυναμικό και μεταβάλλεται συνεχώς.[226] Η Ερμούπολη στη δεδομένη ιστορική συγκυρία με αφορμή τη γεωγραφική της θέση, τη συγκεκριμένη κυρίαρχη νοοτροπία και την συσσωρευμένη τεχνογνωσία του πληθυσμού της (ηγετικές ομάδες και μη) στις εμπορικές, ναυτιλιακές και βιομηχανικές επιχειρήσεις, στο υπάρχον οικονομικό-πολιτικό πλαίσιο, διαμόρφωσε τη δική της «τροχιά εξάρτησης»[227], που καθόρισε την ιστορική της εξέλιξη και δημιούργησε το δικό της ανταγωνιστικό πλεονέκτημα, το οποίο καθόρισε επίσης τη θέση και την εξέλιξη της ναυπηγικής της βιομηχανίας.

2.3.3.ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΑΡΑΚΜΗΣ ΤΗΣ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗΣ ΤΗΣ ΕΡΜΟΥΠΟΛΗΣ ΤΟΝ 19^{Ο} ΑΙΩΝΑ

Το ζήτημα της παρακμής της ξυλοναυπηγικής βιομηχανίας της Ερμούπολης που ξεκίνησε τη δεκατία του 1870, είναι ένα αρκετά σύνθετο φαινόμενο, ενώ σύμπτωματα που οφείλονταν σε δομικά αίτια του ναυπηγικού και του ναυτιλιακού κλάδου έκαναν την εμφάνιση τους ήδη από τη δεκαετία του 1850. Η αναζήτηση των παραγόντων που συνέβαλαν αποφασιστικά στην πτώση της ζήτησης για νέα ιστιοφόρα και την απώλεια της θέσης της ξυλοναυπηγικής στη συριανή και ελληνική εν γένει οικονομία μας οδήγησε να εξετάσουμε τρείς βασικές προσεγγίσεις: α) την αυξανόμενη διείσδυση και επικράτηση του ατμού εις βάρος του ιστίου στις θαλάσσιες μεταφορές στο τελευταίο τέταρτο του 19^{ου} αιώνα, β) το ρόλο που διαδραμάτισαν οι ναυτιλιακές αγορές και τα νέα οικονομικά δεδομένα στο χώρο της ναυτιλίας και του ναυτιλιακού επιχειρείν κατά την ίδια περίοδο και γ) τέλος τη στροφή των κεφαλαίων σε άλλες αποδοτικότερες μορφές επενδύσεων, όπως η βιομηχανία.

---

[225] Eric Sheppard, "Competition in Space and Between Places", Eric Sheppard & Trevor J. Barnes, (επιμ.), *A Companion to Economic Geography*, ο.π., 180. Για το φαινόμενο της έδρασης βλ. επίσης το κλασικό κείμενο του Mark Granovetter, "Economic action and social structure: The problem of Embeddedness", Mark Granovetter & Richard Swedberg (επιμ.), *The sociology of economic life*, Κολοράντο-Οξφόρδη, 2001, 51-76.
[226] Ο.π., 180-181.
[227] North, *Θεσμοί, Θεσμική Αλλαγή*, 191-199.

2.3.3.1. Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ ΑΤΜΟΥ

Στις αντιλήψεις των συγχρόνων για τα προβλήματα που αντιμετώπιζε η ελληνόκτητη ναυτιλία, βασική αιτία αποτελούσε η ραγδαία διείσδυση του ατμοπλοίου στο τελευταίο τέταρτο του 19ου αιώνα σε αγορές και διαδρομές που παραδοσιακά ανήκαν στο ιστιοφόρο. Η ταύτιση της ελληνόκτητης ναυτιλίας με το ιστιοφόρο οφειλόταν σε ισχυρές εξαρτήσεις του ναυτικού κόσμου με αίτια οικονομικά, κοινωνικά και πολιτισμικά. Η νέα τεχνολογία του ατμού απαιτούσε δομικές αλλαγές στη διάρθρωση, οργάνωση και λειτουργία της ναυτιλιακής επιχείρησης. Απαιτούνταν υψηλό αρχικό κεφάλαιο επένδυσης, υψηλά κόστη λειτουργίας του πλοίου, διαφορετικές εξειδικευμένες ικανότητες και δεξιότητες από την πλευρά των ναυτικών, προαπαιτούμενα που έπληττταν ένα ολόκληρο σύνολο τεχνογνωσίας, αξιών και νοοτροπιών των ναυτικών κοινοτήτων του ελληνικού χώρου στο οποίο στηρίζονταν το εισόδημα, η επιβίωση, η ευημερία αλλά και κοινωνικοί κανόνες και θεσμοί που είχαν διαμορφωθεί στο πέρασμα των χρόνων γύρω από την οικονομία της ιστιοφόρου ναυτιλίας.[228] Παρά το γεγονός λοιπόν ότι η παραγκώνιση του ιστίου από τον ατμό ήταν ευρέως αποδεκτή και μία πραγματικότητα που βίωναν οι άνθρωποι της ναυτιλίας στις δύο τελευταίες δεκαετίες του 19ου αιώνα, παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον η αντίστοιχα ισχυρά ριζωμένη πεποίθηση, ότι το ιστιοφόρο δεν πρόκειται να εκλείψει, παρά τις όποιες προόδους του ατμού, και ότι πάντοτε θα αποτελεί μία σταθερή και συμφέρουσα εναλλακτική στις θαλάσσιες μεταφορές.[229] Στην πεποίθηση αυτή στηρίζονται και οι διάφορες προτάσεις που διατυπώθηκαν την παραπάνω περίοδο για τη στήριξη της ιστιοφόρου ναυτιλίας με την αρωγή του κράτους μέσα από επιδοτήσεις νεοναυπηγημένων ιστιοφόρων, ατέλεια ναυπηγικών και ναυτιλιακών πρώτων υλών, ναυτική και τεχνική εκπαίδευση, οργάνωση του νομικού πλαισίου κλπ, παραπέμποντας σε αντίστοιχα εγχειρήματα που πραγματοποιήθηκαν σε άλλες χώρες, όπως η Γαλλία και η Ιταλία.[230]

Η αλήθεια είναι ότι το ιστιοφόρο παρέμεινε ανταγωνιστικό τουλάχιστον μέχρι το 1914 σε συγκεκριμένες αγορές και διαδρομές, όπως στην ακτοπλοΐα και το παράκτιο εμπόριο, αλλά και στις μακρινές ωκεάνιες διαδρομές, όπου το ατμόπλοιο δεν μπορούσε να καλύψει

[228] *Ἔκθεσις περὶ τῆς καταστάσεως...*, 9.

[229] Πρακτικά Επιτροπής Εμποροπλοιάρχων Σύρου, «Περὶ ἐμψυχώσεως τῆς ἑλληνικῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας», τύποις «Πανόπης», Ερμούπολη, 1881, 5-15. Εξαίρεση σε αυτό το τοπίο αποτελεί το κείμενο του Ι. Θεοφιλάτου, ο οποίος θέτει το εύλογο ερώτημα της επιβίωσης του ιστιφόρου σε σχέση με το πιο ανταγωνιστικό ατμόπλοιο.,βλ. Α. Ν. Βερναρδάκης, *Περὶ τοῦ ἐν Ἑλλάδι ἐμπορίου.,* Αθήνα, 1885, 245.

[230] Πρακτικά Επιτροπής Εμποροπλοιάρχων, 16-31, *Ἔκθεσις περὶ τῆς καταστάσεως...,* 9-13, 35-39.

τις υπάρχουσες ανάγκες.[231] Ωστόσο, αυτό δεν ήταν αρκετό να στηρίξει τη μεγέθυνση μίας παραγωγικής δραστηριότητας και μίας σειράς υποστηρικτικών κλάδων, που απώλεσε το ρόλο του βασικού τροφοδότη για ιστιοφόρα, όπως το μπρίκι, που αποτελούσε τη ραχοκοκκαλιά της φορτηγού ναυτιλίας. Συνέπειες της μείωσης της ζήτησης τέτοιου είδους ήταν από τη δεκαετία του 1870 η σταδιακή περιθωριοποίηση της ξυλοναυπηγικής της Ερμούπολης σε μία δραστηριότητα στραμμένη σε μία αγορά ολοένα συρρικνούμενη και παράλληλα θεωρούμενη πλέον τεχνολογικά παρωχημένη. Χαρακτηριστική ένδειξη των παραπάνω είναι η μείωση της μέσης χωρητικότητας σκαφών κάτω από τους 100 τόνους τις τριετίες 1872-74 και 1879-81.[232]

2.3.3.2. Ο ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ ΑΓΟΡΩΝ

Παρά το γεγονός ότι η διάδοση του ατμού υπήρξε αδιαμφισβήτητος παράγοντας της παρακμής της ξυλοναυπηγικής στην Ερμούπολη, θεωρούμε ότι αυτό αποτελεί μία διάσταση του όλου ζητήματος και για να μπορέσουμε να εξηγήσουμε την ύφεση της παραγωγής από τη δεκαετία του 1860 και έπειτα πρέπει να εξετάσουμε και άλλες όψεις όπως το ρόλο της ναυτιλιακής αγοράς στο επίπεδο της ζήτησης, της προσφοράς και των τιμών των πλοίων και των ναύλων.

Σε διεθνές επίπεδο την περίοδο 1860-1890 οι τιμές των ιστιοφόρων έπεσαν κατά το ένα τρίτο, γεγονός που οφειλόταν κυρίως στην τεχνικές βελτιώσεις και την πτώση της τιμής του σιδήρου προς όφελος των μεταλλικών εφαρμογών στη ναυπηγική.[233] Παράλληλα οι ναύλοι στις τρείς τελευταίες δεκαετίες του 19^{ου} αιώνα μειώθηκαν και γενικά παρέμειναν σε χαμηλότερο επίπεδο από την πριν το 1870 περίοδο, υποχρεώνοντας τους ιδιοκτήτες ιστιοφόρων να αναζητήσουν τρόπους μείωσης του λειτουργικού κόστους.[234] Επίσης η παγκόσμια χωρητικότητα τη δεκαετία του 1850 αυξήθηκε σχεδόν κατά το 50% και την επόμενη δεκαετία κατά το 1/3.[235] Με δεδομένο ότι η μέση διάρκεια ζωής των πλοίων είναι 15-20 χρόνια, η επάνοδος της αυξημένης ζήτησης για νέα χωρητικότητα αποτελεί μία

[231] Βερναρδάκης, *Περὶ τοῦ ἐν Ἑλλάδι,* 193, *Ἔκθεσις περὶ τῆς καταστάσεως…,* 10. Marco Doria, "La marina mercantile a vela in Liguria dalla metà dell'Ottocento alla prima guerra mondiale", Paolo Frascani, (επιμ.), *A Vela e a Vapore. Economie, culure e istituzionidel mare nell' Italia dell' Ottocento.*, Ρώμη, 2001, 105-107.
[232] Επεξεργασμένα στοιχεία από Foreign Office/Annual Series, *Diplomatic & Consular Reports on Trade & Finance, Greece, Syros*, 1871-1881.
[233] Harley, "Aspects of the Economics.", 173-174.
[234] Lewis R. Fischer & Helge W. Nordvik, «Θαλάσσιες μεταφορές και ενοποίηση της οικονομίας του βόρειου Ατλαντικού, 1850-1914», *Ιστορία και Ναυτιλία,* Τζελίνα Χαρλαύτη (επιμ.), Αθήνα, 2001, 290-294. Harley, "Aspects of the Economics.",, 170, 181-182.
[235] Lewis R. Fischer & Helge W. Nordvik, «Θαλάσσιες μεταφορές..», 277-278.

χρονοβόρο υπόθεση.[236] Έτσι την τελευταία τριακονταετία του 19ου αιώνα η υπεπροσφορά ιστιοφόρων (ειδικότερα ξύλινων) στις διεθνείς αγορές οδήγησε σε μία άνοδο της αγοράς μεταχειρισμένων ιστιοφόρων, κυρίως βρετανικής προέλευσης,[237] η οποία παράλληλα λειτούργησε εις βάρος των παραγγελιών για νεότευκτα πλοία στην ξυλοναυπηγική βιομηχανία. Τα περισσότερα μεταχειρισμένα αγοράστηκαν από χώρες με παράδοση στην ιστιοφόρο ναυτιλία που ακόμη δεν είχαν ολοκληρώσει τη μετάβαση στον ατμό, όπως η Νορβηγία, η Φινλανδία και η Ελλάδα.[238]

Οι αγορές μεταχειρισμένων ιστιοφόρων των ελλήνων πλοιοκτητών από το εξωτερικό τις δεκαετίες του 1870 και 1880 σίγουρα επηρέασαν αρνητικά την αγορά των νεότευκτων και φυσικά του ναυπηγείου της Ερμούπολης, που συγκέντρωνε το μεγαλύτερο αριθμό ναυπηγήσεων για λογαριασμό του ελληνόκτητου στόλου, πολύ πριν από την επικράτηση του ατμού. Η άποψη αυτή ενισχύεται ακόμη περισσότερο αν εξετάσουμε το ποσοστό των ναυπηγικής παραγωγής (σε χωρητικότητα) σε σχέση με το ποσοστό των νηολογημένων πλοίων στο λιμάνι της Σύρου.

Πίνακας 2.1 Αναλογία ναυπηγικής παραγωγής/νηολογημένων ιστιοφόρων Σύρου, 1841-1875.

ΠΕΝΤΑΕΤΙΕΣ	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΝΑΥΠΗΓΗΜΕΝΩΝ ΠΛΟΙΩΝ	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΝΗΟΛΟΓΗΜΕΝΩΝ ΠΛΟΙΩΝ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΝ ΕΠΙ ΤΟΥ ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ %
1841-1845	39.570,73	37.726	104,88
1846-1850	75.807,74	67.206	112,80
1851-1855	40.250,18	66.972	60,10
1856-1860	41.274,47	54.741	75,40
1861-1865	22.245,46	83.198	26,74
1866-1870	85.356,35	151.239	56,44
1871-1875	35.741,00	150.226	23,79

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από Τζελίνα Χαρλαύτη και Νίκος Βλασσόπουλος, *Ποντοπόρεια, 1830-1940. Ποντοπόρα Ιστιοφόρα και Ατμόπλοια από την ίδρυση του ελληνικού κράτους μέχρι τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο*, Αθήνα: Ε.Λ.Ι.Α., 2002. ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρος, Αρχείο Συμβολαιογράφου Μάξιμου Ταλασλή, Συμβ. Σκαρλάτος Μάξιμος, Κατάστιχα 1-6, 1827-1830, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Κατάστιχα 7-16, 1830-24/1/1835, Λυτά έγγραφα 1835-1862. Συλλογή Ιστορικού Αρχείου Κυκλάδων, Συμβ. Κων. Αγγελίδης, Ευρετήρια, 1-5, 1854-1863, Συμβ. Αντώνιος Αλμπέρτος, Ευρετήρια 1-2, 1853-1864, Συμβ. Μιχ. Ιωάννόπουλος, Ευρ. 1-2,

[236] Martin Stopford, *Maritime Economics*, Λονδίνο-Νέα Υόρκη, 1997, 128.
[237] Yrjö Kaukiainen, " Aspects of competition between steam and sail", *Sail and Steam: selected maritime writings of Yrjö Kaukiainen. Research in Maritime History.*, 27, Lars U. Scholl & Merja-Liisa Hinkkanen, (επιμ.), Newfoundland, 2004, 120. Marco Doria, "La marina mercantile..", 104.
[238] Simon Ville, «Μεταφορές και Επικοινωνίες», *Η Ευρωπαϊκή Οικονομία, 1750-1914*, Derek Aldcroft-Simon Ville (επιμ.), Αθήνα, 2005, 231. Χαρλαύτη, *Ιστορία της Ελληνόκτητης*, 232. Kaukiainen, *A History of Finnish..*,104, 108, 123.

1843-1845, Συμβ. Χρ. Ιωάννου Ευρ.1-10, 1846-1860. Ι/Ναυπηγικά, 1836-1866. Foreign Office/Annual Series, *Diplomatic & Consular Reports on Trade & Finance, Greece, Syros*, 1871-1876. Για τις ναυπηγήσεις των ετών 1867-1870 χρησιμοποιήθηκαν στοιχεία από την *Ποντοπόρεια.*

Σύμφωνα με τα στοιχεία του Πίνακα 2.1 η αναλογία των ναυπηγημένων ιστιοφόρων ξεπερνούσε αυτή των νηολογημένων στο λιμάνι της Σύρου σε όλη τη δεκαετία του 1840. Αυτό σημαίνει ότι θεωρητικά το ναυπηγείο ήταν σε θέση να υπερκαλύπτει τις ανάγκες του νηολογίου Σύρου, που σημειωτέον κατείχε σε χωρητικότητα κατά μέσο όρο τη δεκαετία του 1840 το 21,9% του συνόλου της ελληνόκτητης ναυτιλίας και το 27,33% για την περίοδο 1845-1875. Τη δεκαετία του 1850 το ποσοστό της αναλογίας μειώνεται κατά μέσο όρο 40% περίπου σε σχέση με την πενταετία 1846-1850, αλλά πραγματική ύφεση παρατηρείται από τη δεκαετία του 1860, η οποία κορυφώνεται την πενταετία 1871-1875, όταν τα ναυπηγημένα ιστιοφόρα στην Ερμούπολη αποτελούν μόνο το 23,79% του συριανού νηολογίου, το οποίο όμως παράλληλα, μαζί με το σύνολο της ελληνόκτητης ναυτιλίας αγγίζουν το ανώτατο ιστορικό τους όριο σε χωρητικότητα ιστιοφόρων. Η υπερπροσφορά ιστιοφόρων του ελληνόκτητου στόλου, αποτέλεσμα των αγορών μεταχειρισμένων από το εξωτερικό και των ναυπηγήσεων προηγούμενων ετών θα ρίξουν την ξυλοναυπηγική βιομηχανία της Ερμούπολης σε βαθειά ύφεση και παρακμή από την οποία δεν θα μπορέσει να ανακάμψει για να επιστρέψει σε προηγούμενα επίπεδα παραγωγής. Τα ελληνόκτητα ιστιοφόρα θα συνεχίσουν να ταξιδεύουν όσο η λειτουργία τους αποτελεί μία βιώσιμη και κερδοφόρα επιλογή για τους ιδιοκτήτες τους,[239] αλλά παρόλ'αυτά η αριθμητική τους υπεροχή από το 1875 συρρικνώνεται αισθητά, μέχρι το 1902, όταν η συνολική χωρητικότητα των ατμοπλοίων θα ξεπεράσει αυτή των ιστιοφόρων και θα πραγματοποιηθεί η ολοκληρωμένη μετάβαση στον ατμό.[240]

2.3.3.3. Η ΑΝΑΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΩΝ ΠΟΡΩΝ

Ο τρίτος παράγοντας που ενδεχομένως να σχετίζεται με την παρακμή της ξυλοναυπηγικής στην Ερμούπολη από τη δεκαετία του 1870 είναι η ανακατανομή των πόρων (reallocation of resources) και πιο συγκεκριμένα η στροφή των ερμουπολίτικων κεφαλαίων στη βιομηχανία. Πρίν όμως εξετάσουμε το ζήτημα αυτό στην Ερμούπολη να αναφερθούμε πρώτα στις αντίστοιχες εξελίξεις στο διεθνές περιβάλλον. Την ίδια περίπου περίοδο παρατηρείται μία ανάλογη στροφή των κεφαλαίων από την ιστιοφόρο ναυτιλία στη βιομηχανία, αλλά και τις ενγένει στεριανές επενδύσεις σε διάφορες χώρες ή περιοχές

[239] Harley, "Aspects of the Economics.", 173.
[240] Χαρλαύτη, *Ιστορία της Ελληνόκτητης*, 251, Πίνακας 5.1 220-221.

με σημαντική ανάπτυξη στο ναυτιλιακό και ναυπηγικό κλάδο. Στις ΗΠΑ ήδη από το β΄μισό της δεκαετίας του 1850 η ωκεάνιος ιστιοφόρος ναυτιλία υπέστη σχεδόν κατάρρευση, εξαιτίας του αυξημένου κατασκευαστικού και λειτουργικού κόστους σε σχέση με τη βασική ανταγωνίστρια, τη Μεγάλη Βρετανία και της προστατευτικής ναυτιλιακής πολιτικής μετά τον Εμφύλιο Πόλεμο, που οδήγησε στην απώλεια αγορών στο εξωτερικό εμπόριο και αποθάρρυνε τις επενδύσεις στη ναυτιλία και ενδεχομένως οδήγησε σε άλλου τύπου επενδυτικές επιλογές, όπως στη βιομηχανία.[241] Στον Ατλαντικό Καναδά μία αντίστοιχη μεταστροφή προς βιομηχανικού τύπου επενδύσεις ξεκίνησε τη δεκαετία του 1870 από τους μέχρι τότε πλοιοκτήτες, οι οποίοι διαδραμάτισαν σημαντικό ρόλο στην εκβιομηχάνιση της χώρας,[242] ενώ αντίστοιχα στην Ευρώπη η Φινλανδία γνώρισε αυτή τη στροφή στις δύο τελευταίες δεκαετίες του 19ου αιώνα με επενδύσεις στη μεταποίηση προϊόντων του ξύλου, όταν το υλικό αυτό πλέον δεν αποτελούσε πλεονέκτημα για τη ναυπηγική βιομηχανία με την πτώση της ζήτησης για ιστιοφόρα.[243]

Στην Ερμούπολη οι πρώτοι εκμηχανισμένοι κλάδοι που αναπτύχθηκαν σχετίζονται με μεταποιητικές δραστηριότητες με εδραιωμένο παρελθόν στην ερμουπολίτικη οικονομία: την αλευροποιΐα και τη βυρσοδεψία.[244] Επομένως η πρώτη εμφάνιση εκμηχανισμένης παραγωγής σε αυτούς τους δύο κλάδους φαίνεται ως μία φυσιολογική εξέλιξη, προγενέστερα ανεπτυγμένων παραγωγικών δραστηριοτήτων σε νέα τεχνολογικά και οργανωτικά δεδομένα. Ήδη από τη δεκαετία του 1830 δραστηριοποιούνται στην Ερμούπολη διάφορα μακαρονοποιεία που πρέπει να σχετίζονται με τη ναυτιλία της πόλης (τροφοδοσία πλοίων) και τις συνδέσεις της με το σιτεμπόριο.[245]

---

[241] Safford, "The Decline of the American Merchant..",81. John G. B. Hutchins **"**The Declining American Maritime Industries: An Unsolved Problem, 1860-1940", *The Journal of Economic History*, τ. 6, Supplement: The Tasks of Economic History. Μάϊος, 1946, 111. Albert Faucher, "The Decline of Shipbuilding at Quebec in the Nineteenth Century", *The Canadian Journal of Economics and Political Science / Revue canadienne d'Economique et de Science politique*, τ. 23, αρ. 2. Μάϊος, 1957, 206-208. Χαρακτηριστική είναι η περίπτωση μεταστροφής ενός παραδοσιακού αμερικανικού ναυτότοπου, όπως το Σάλεμ σε βιομηχανική πόλη (mill town) τη δεκαετία του 1850. βλ. Daniel Vickers with Vince Walsh, *Young Men and the Sea. Yankee Seafarers in the Age of Sail*, Νιού Χέϊβεν-Λονδίνο, 2005, 211-213.

[242] Sager & Panting, "Staple Economies", 28-29.

[243] Kaukiainen, *A History of Finnish Shipping*, 123-125.

[244] Για τη δυναμική αυτού του κλάδου στην ερμουπολίτικη οικονομία βλ. Καρδάσης, *Σύρος. Σταυροδρόμι*, 148-158.

[245] Ευχαριστώ τη Χριστίνα Αγριαντώνη για την παρατήρηση αυτή. Τα στοιχεία για τα μακαρονοποιεία προέρχονται από τα ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρος, Αρχείο Συμβολαιογράφου Μάξιμου Ταλασλή, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ. 5991, 12/8/1837, αρ.5836, 16/7/1837, αρ.6417, 25/11/1837, αρ.5599, 16/5/1837. Πρόκειται για πωλητήρια επιχειρήσεων και καταγραφές υλικού προς κατάσχεση και σχετίζονται με την κρίση των ετών 1835-1837, που προκάλεσε ύφεση του εμπορίου και της ναυτιλίας και πτωχεύσεις ερμουπολιτών εμπόρων. Για την κρίση της παραπάνω περιόδου βλ. Καρδάσης, *Σύρος. Σταυροδρόμι*, 56 και Θεόδωρος Σακελλαρόπουλος, *Οι κρίσεις στην Ελλάδα. Οικονομικές, πολιτικές και κοινωνικές όψεις.(1830-1857)*, τ. Ά, Αθήνα, 1994, 109-131.

Από τις αρχές της δεκαετίας του 1860 η εμφάνιση των ατμόμυλων και η επένδυση κεφαλαιούχων στην αλευροβιομηχανία συνδέεται σύμφωνα με την Χριστίνα Αγριαντώνη με τις ανακατατάξεις του διεθνούς σιτεμπορίου μετά τον Κριμαϊκό Πόλεμο και την προσπάθεια διατήρησης της διεθνούς σημασίας της Ερμούπολης ως εξαγωγικού πλέον λιμανιού, όταν ήδη απώλεσε το διαμετακομιστικό του χαρακτήρα, αλλά και της παράλληλης στήριξης της ιστιοφόρου ναυτιλίας ως άμεσα συνδεδεμένης και εξαρτημένης με το εμπόριο σιτηρών.[246] Παρά τις αρχικές προθέσεις ωστόσο, η επενδυτική στροφή είχε ως αποτέλεσμα εντέλει την «πρώτη μαζική μετακίνηση πόρων και δυναμικού στη βιομηχανία, εγκαινιάζοντας έτσι τις αλλαγές στην τοπική οικονομία, που θα ολοκληρώνονταν δυο δεκαετίες αργότερα».[247]

Το 1872 υπάρχουν 11 εργοστάσια στην Ερμούπολη, συμπεριλαμβανομένου του εργοστασίου της Εταιρείας Ελληνικής Ατμοπλοΐας και του υπό κατασκευή υαλουργείου του Ι. Ράλλη, από τα οποία η πλειοψηφία αποτελείται από ατμόμυλους και βυρσοδεψεία. Δυο χρόνια αργότερα τα εργοστάσια μειώνονται σε 6 μαζί με το εργοστάσιο της Ελληνικής Ατμοπλοΐας.[248] Τα στοιχεία που διαθέτουμε δεν επαρκούν για να δώσουν μία ξεκάθαρη εικόνα για την προέλευση των κεφαλαίων προς τη βιομηχανία και τις συνδέσεις των βιομηχάνων με το εμπορικό –τραπεζιτικό κεφάλαιο της πόλης, αν και σίγουρα διαδραμάτησε βασικό ρόλο όπως έχει τονιστεί από άλλους ερευνητές.[249] Γνωρίζουμε για παράδειγμα ότι ερμουπολίτες κεφαλαιούχοι με σημαντική συμμετοχή στη ναυτιλία, όπως ο χιώτης Δημήτρης Βαφειαδάκης και ο Ελπιδοφόρος Λαδόπουλος, γιός του Σερραίου στην καταγωγή μεγαλεμπόρου Αθανασίου Λαδόπουλου, στράφηκαν σε επενδύσεις στη βιομηχανία στο τελευταίο τέταρτο του 19^{ου} αιώνα, αλλά αυτό δεν αρκεί για να τεκμηριώσει μία μετατόπιση πόρων από τη ναυπηγική στη βιομηχανία.

Στην περίπτωση της μετατόπισης εργατικού δυναμικού από τον ένα κλάδο στον άλλο συναντούμε αντίστοιχα προβλήματα. Οι 200 συνολικά απασχολούμενοι στη βυρσοδεψία το 1853[250], αυξήθηκαν σε 600 το 1872 στα τρία ατμοκίνητα εργοστάσια της πόλης (Καλουτά, Σαλούστρου και Κουρκουτάκη), συν το προσωπικό που απασχολείτο σε

[246] Αγριαντώνη, «Προσαρμογές του επιχειρηματικού κόσμου..», 145-148.
[247] Ο.π., 148.
[248] Foreign Office/Annual Series, *Diplomatic & Consular Reports on Trade & Finance, Greece, Syros*, 14/12/1872 και 16/12/1874.
[249] Χριστίνα Αγριαντώνη, «Βιομηχανία», *Η ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας τον 19^{ο} αιώνα*, Κώστας Κωστής & Σωκράτης Πετμεζάς (επιμ.), Αθήνα, 2006, 231. και της ίδιας «Προσαρμογές του επιχειρηματικού κόσμου..», 151.
[250] Καρδάσης, *Σύρος. Σταυροδρόμι*, 153.

διάφορα μη ατμοκίνητα βυρσοδεψεία.[251] Αντίστοιχα στο δημοτολόγιο της πόλης η επαγγελματική κατηγορία του εργάτη τις δεκαετίες του 1860 και 1870 αρχίζει να αποκτά ένα αξιοσημείωτο ποσοστό, ενώ αυτή του βυρσοδέψη έχει σχεδόν ταυτιστεί με το βιομηχανικό εργάτη της περιόδου, αφού ο αριθμός τους τη δεκαετία του 1860 και 1870 ανεβαίνει στους 147 και 193 σε σχέση με τις μόλις 27 αναφορές τη δεκαετία του 1850. Ταυτόχρονα όμως, από τη δεκαετία του 1860, παρατηρείται και μία αύξηση των ναυπηγικών επαγγελμάτων, όπως πριονιστές, μαραγκοί και ξυλουργοί, η οποία δυσκολεύει την επιβεβαίωση της υπόθεσης μετατόπισης εργατικού δυναμικού από το ναυπηγείο προς τα βυρσοδεψεία και τα εργοστάσια εν γένει.[252]

Γενικότερα η εξέταση της περίπτωσης της ανακατανομής κεφαλαίου και εργασίας από τη ναυπηγική σε άλλες περισσότερο κερδοφόρες επενδύσεις, όπως τα εργοστάσια στην Ερμούπολη του τελευταίου τετάρτου του 19ου αιώνα, ως παράγοντα της παρακμής της ξυλοναυπηγικής προσκρούει σε μερικά σημαντικά εμπόδια. Αφενός, όσον αφορά το κεφάλαιο, πρέπει να εξεταστεί σε σχέση με την πελατεία του ναυπηγείου, που προέρχεται από ένα πολύ ευρύτερο γεωγραφικό χώρο από αυτόν της πόλης (αν και σημαντικό μερίδιο των πελατών του ναυπηγείου είναι ερμουπολίτες). Για παράδειγμα μεγάλες ναυτικές οικογένειες που ναυπηγούσαν συστηματικά στην Ερμούπολη τα ιστιοφόρα τους, όπως οι Εμπειρίκοι, οι Πολέμη και οι Γουλανδρή της Άνδρου, οι Νομικοί και οι Αλαφούζοι της Σαντορίνης, οι Λυκιαρδόπουλοι της Κεφαλονιάς, οι Λαιμοί της Χίου και οι Δρακόπουλοι της Μυκόνου, που έκαναν τη μετάβαση στον ατμό, αλλά και πολλές που δεν την έκαναν, με σημαντική συμμετοχή ωστόσο στην ιστιοφόρο ναυτιλία, δεν έστρεψαν τα κεφάλαιά τους στη βιομηχανία, ούτε σχετίζονται με την ανάπτυξη των εργοστασίων της Ερμούπολης. Απλά οι κεφαλαιούχοι αυτοί, ερμουπολίτες ή μη, έπαψαν πλέον να επενδύουν σε μεγάλα ιστιοφόρα, στο βαθμό που το έκαναν την περίοδο 1830-1860, είτε επειδή στράφηκαν στα ατμόπλοια, είτε σε άλλες μορφές επένδυσης, όπως η έγγειος ιδιοκτησία ή σε επικερδή χρηματιστικά προϊόντα[253], είτε επειδή δεν προσαρμόστηκαν και δεν επιβίωσαν στις νέες συνθήκες του βιομηχανικού καπιταλισμού του τέλους του 19ου αιώνα.

Αφετέρου, όσον αφορά το εργατικό δυναμικό που επανδρώνει τα εργοστάσια της πόλης, δεν είμαστε σε θέση να γνωρίζουμε αν προέρχεται από το παρακμάζον ναυπηγείο

[251] Foreign Office/Annual Series, *Diplomatic & Consular Reports on Trade & Finance, Greece, Syros*, 14/12/1872.
[252] Επεξεργασμένα στοιχεία από Αναγνωστάκη, «Δημιουργία, ανάπτυξη, ακμή και παρακμή..», ο.π.
[253] Για τις τα κίνητρα και επενδυτικές επιλογές των Συριάνων την περίοδο της απώλειας του διαμετακομιστικού εμπόριου βλ. Βασίλης Καρδάσης, *Από του ιστίου εις τον ατμόν*, Αθήνα, 1993, 133-134.

της πόλης και αν ναι, σε τι ποσοστό. Γνωρίζουμε μόνο ότι την εποχή της απεργίας του ναυπηγείου το 1879, οι εργάτες του αριθμούσαν περίπου τους 400,[254] το ¼ περίπου σε σχέση με τους 1500 που αναφέρονται στα 1845.[255] Δυστυχώς όμως δεν είμαστε σε θέση να αποδείξουμε αν η αισθητή μείωση του εργατικού δυναμικού του ναυπηγείου οφείλεται σε απορρόφηση των εργατών στα εργοστάσια της πόλης.

2.4 ΝΑΥΠΗΓΕΙΟ ΣΥΡΟΥ: Η ΜΕΤΑΒΑΣΗ ΣΤΟΝ ΑΤΜΟ. ΣΥΝΕΧΕΙΕΣ ΚΑΙ ΑΣΥΝΕΧΕΙΕΣ

Ένα τελικό ζήτημα που θα μας απασχολήσει είναι ο ρόλος που διαδραμάτισε η ξυλοναυπηγική στις εξέλιξεις της ναυπηγικής βιομηχανίας στην Ερμούπολη και την εν γένει ελληνόκτητη ναυτιλία ή αλλοιώς η συμβολή της στη μετάβαση των εφαρμογών από το ξύλο και το πανί στον ατμό, δηλαδή το ερώτημα της συνέχειας ή της ασυνέχειας από μία δραστηριότητα στην πιο εξελιγμένη τεχνολογικά μορφή της.

Σίγουρα η ίδρυση της Εταιρείας Ελληνικής Ατμοπλοΐας το 1856 στην Ερμούπολη και η κατασκευή του εργοστασίου της εταιρείας το 1861, του γνωστού σήμερα Νεωρίου, δημιούργησε τις προϋποθέσεις για τη μετάδοση της νέας τεχνογνωσίας του ατμού στη ναυπηγική.[256] Το εργοστάσιο σε όλη τη διάρκεια της λειτουργίας του ως τη διάλυση της εταιρείας το 1893, παρέμεινε κατά βάση μία επισκευαστική μονάδα χωρίς να συμβάλλει ουσιαστικά στην εκπαίδευση των ναυπηγών στη νέα τεχνολογία και στη ναυπήγηση νέων ατμοπλοίων. Με εξαίρεση τον αρχιναυπηγό Νικόλαο Παγίδα που κατασκεύασε την ξύλινη αναβάθρα το 1857 για την ανέλκυση των ατμοπλοίων, ο οποίος υπήρξε ο υπεύθυνος ναυπηγός της εταιρείας,[257] που μάλιστα ναυπήγησε το μοναδικό ατμόπλοιο που ναυπηγήθηκε τότε στην Ερμούπολη, το «Ασπίς» το 1854, κανείς άλλος ναυπηγός δεν επιχείρησε την κατασκευή ατμοπλοίων, είτε μεμονωμένα, είτε μέσω της Εταιρείας Ελληνικής Ατμοπλοΐας.[258] Η απουσία γνώσεων των τεχνιτών σχετικά με τη νέα και διαφορετική τεχνολογία της κατεργασίας των μετάλλων και των εφαρμογών στη μηχανική,

---

[254] Νικολάου, «Αναζητώντας τους εργάτες», 120.
[255] Εφημ. *Αἴολος,* αρ. 29, 3 Μαρτίου 1845.
[256] Για τις διαδικασίες και το παρασκήνιο που οδήγησαν στην επιλογή της Σύρου ως έδρα της Εταιρείας Ελληνικής Ατμοπλοΐας βλ. Κωνσταντίνος Παπαθανασόπουλος, *Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία, (1833-1856). Εξέλιξη και αναπροσαρμογή.*, Αθήνα, 1983, Κεφ. Ζ. Βασίλης Καρδάσης, *Από του ιστίου,* Μέρος Πρώτο, Κεφ. 1.
[257] Αγγελική Φενερλή, «Η υποδοχή του ατμού στην Ερμούπολη απο τους παραδοσιακούς ξυλοναυπηγούς τον ΙΘ΄αιώνα», Kostas Damianidis (επιμ.), *Shipbuilding and Ships in the eastern Mediterranean during the 18th and 19th centuries*, Χίος, 1999, 126-127. Εφημ. *Ἀστὴρ τῶν Κυκλάδων,* αρ. 247, 7/1/1862, αρ. 282-283, 16/9/1862.
[258] ΓΑΚ/ΑΝΚ, Συμβ.Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ. 27386. Φενερλή, «Η υποδοχή του ατμού..», 124-125.

το ύψος των απαιτούμενων κεφαλαίων και ενδεχομένως ζητήματα νοοτροπίας, κατέστησαν αδύνατη τη μετεκπαίδευση και την επιχείρηση ναυπήγησης ατμοπλοίων από την πλευρά των ξυλοναυπηγών.[259] Παρά το γεγονός όμως ότι οι ερμουπολίτες ξυλοναυπηγοί δεν αναμείχθηκαν ενεργά στις ναυπηγήσεις ατμοπλοίων και δεν έκαναν τη μετάβαση στον ατμό, το ότι η Ερμούπολη ήταν το ναυπηγικό κέντρο της ανατολικής Μεσογείου και του ελληνικού βασιλείου με συσσωρευμένα κεφάλαια και τεχνογνωσία συνέβαλε καίρια στην εγκατάσταση της ατμοπλοϊκής Εταιρείας, στη διάδοση του ατμού και τη μετάβαση ορισμένων ελλήνων πλοιοκτητών στην ατμοπλοΐα.

Κατά την περίοδο της πρώτης μαζικής μετάβασης επενδύσεων των ελλήνων πλοιοκτητών στον ατμό που τοποθετείται μεταξύ 1880-1910, το σημαντικότερο μερίδιο μεταξύ των ομάδων επενδυτών κατείχαν οι έμποροι και τραπεζίτες της Ερμούπολης με ποσοστό 32%, ποσοστό διπλάσιο σε σχέση με τους κεφαλαιούχους της Κωνσταντινούπολης και της Τράπεζας Αθήνων. Μεγάλα ονόματα της αγοράς της Ερμούπολης με σημαντική παράδοση στα ναυτιλιακά πράγματα, όπως οι Χιώτες έμποροι Νεγρεπόντες, Μαυρογορδάτος και Βαφειαδάκης, αλλά και βιομήχανοι όπως οι Τσιροπινάς, Λαδόπουλος και Καρέλλας, εμφανίζονται ως χρηματοδότες πλοιοκτητών, όπως οι Χιώτες Ανδρεάδης, Πειθής και Λως, οι Κασιώτες Κουλουκουντής και ο ανδριώτικης καταγωγής ερμουπολίτης Λεονάρδος Βάτης.[260] Το γεγονός αυτό επιβεβαιώνει τη σημασία και το ειδικό βάρος, σε σχέση με τα απαιτούμενα κεφάλαια και την τεχνογνωσία, που κατείχε η Ερμούπολη ως ναυτιλιακό και ναυπηγικό κέντρο κατά τον 19ο αιώνα και το ρόλο που διαδραμάτισε στην μετάβαση της ελληνόκτητης ναυτιλίας από το ιστιοφόρο στο ατμόπλοιο.

[259] Καρδάσης, *Σύρος. Σταυροδρόμι*, 187-189. Χαρακτηριστικό είναι ότι αντίστοιχα στη Βρετανία η μετάβαση στη σιδηροναυπηγική δεν έγινε επίσης από τις τάξεις των ναυπηγών αλλά από αυτές των μηχανικών. Βλ. σχετικά, Thiesen, *Industrializing American Shipbuilding*...17-23.
[260] Χαρλαύτη, *Ιστορία της Ελληνόκτητης*, 255, Πίνακας 5.8.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ
ΠΑΡΑΓΩΓΗ, ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΟΤΗΤΑ & ΕΠΙΔΟΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ

3.1 ΝΑΥΠΗΓΙΚΟΙ ΚΥΚΛΟΙ, ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΣΥΓΚΥΡΙΑ ΚΑΙ ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΗ ΕΠΙΔΟΣΗ

Στην ενότητα αυτή θα εξετάσουμε την πορεία της παραγωγής του ναυπηγείου της Ερμούπολης και την οικονομική επίδοση της ναυπηγικής βιομηχανίας, αφενός σε γενικότερες γραμμές για την περίοδο 1830-1880, αφετέρου με περισσότερες λεπτομέρειες για την περίοδο 1828-1866 για την οποία διαθέτουμε πολύ πλουσιότερη πληροφόρηση από το πρωτογενές υλικό. Η ανάλυση θα επικεντρωθεί κυρίως σε στοιχεία που αφορούν τα νεότευκτα ιστιοφόρα, καθώς τα αντίστοιχα στοιχεία που αφορούν τις επισκευές είναι πολύ περιορισμένα για να δώσουν μία ολοκληρωμένη εικόνα σχετικά με τη συμβολή του συγκεκριμένου τομέα στην οικονομική επίδοση του ναυπηγείου. Ωστόσο, στη σχετική ενότητα που αφορά τις επισκευές θα προσπαθήσουμε να σκιαγραφήσουμε τη θεσμική και τεχνική διαδικασία, όσο και να εκτιμήσουμε το κόστος επισκευής των ιστιοφόρων την περίοδο 1828-1866.

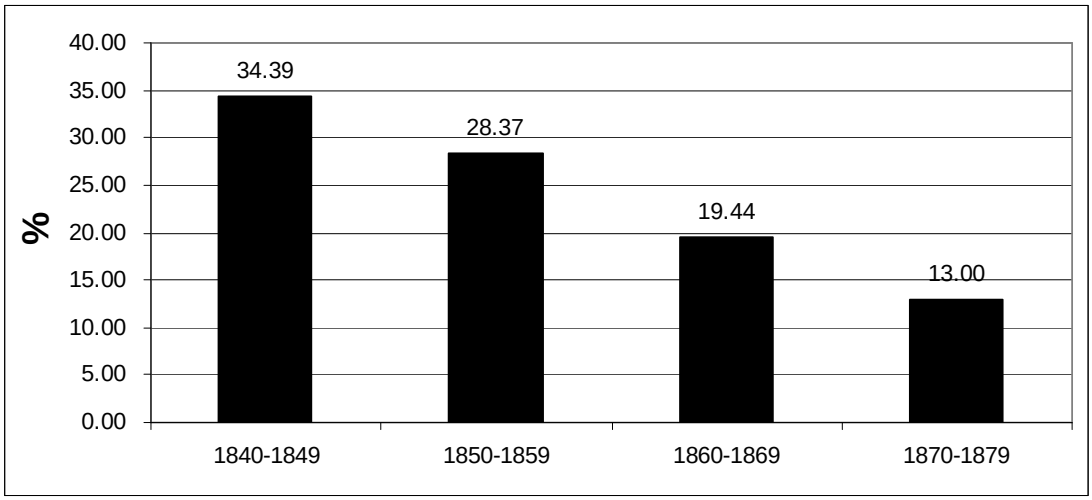
Ένα πρώτο βήμα στην προσπάθεια αξιολόγησης της ναυπηγικής παραγωγής της Ερμούπολης είναι να εκτιμήσουμε το μερίδιό της στο σύνολο της ελληνόκτητης ναυτιλίας. Για το λόγο αυτό συγκρίνουμε ανά δεκαετία για την περίοδο 1840-1879 τη ναυπηγική παραγωγή της Ερμούπολης με το σύνολο της ελληνόκτητης ναυτιλίας, με στοιχεία που προέρχονται για λογαριασμό της δεύτερης από τον ιστορικό νηογνώμονα *Ποντοπόρεια*. Ωστόσο, πριν προχωρήσουμε στην ανάλυση των στοιχείων, πρέπει να επισημάνουμε ορισμένα προβλήματα που προκύπτουν εξ αρχής από τη σύγκριση των στοιχείων των δύο σειρών. Κατ'αρχήν στην *Ποντοπόρεια* τα στοιχεία αφορούν μόνο πλοία β΄κλάσης, κατά κύριο λόγο μπρίκια, γολέτες και μπάρκα, ενώ αυτά του ναυπηγείου της Ερμούπολης αφορούν συνολικά πλοία και των δύο κλάσεων.[261] Δεύτερον, τα πλοία που θεωρητικά ναυπηγούνταν στην Ερμούπολη δεν ήταν αποκλειστικά προορισμένα για Έλληνες ιδιοκτήτες, είτε της ελληνικής επικράτειας, είτε της διασποράς, σε αντίθεση με τα στοιχεία της *Ποντοπόρειας* που αφορούν αποκλειστικά ελληνόκτητα πλοία. Παρολ'αυτά, πρέπει να σημειωθεί, ότι το ποσοστό των μη ελλήνων ιδιοκτητών είναι αμελητέο και δεν επηρεάζει ουσιαστικά το χαρακτήρα του ναυπηγείου ως κέντρου της ελληνόκτητης ιστιοφόρου

[261] Μέχρι το 1858 στο ελληνικό νηολόγιο πλοία της β΄ κλάσης θεωρούνταν τα άνω των 30 τόνων, ενώ από το 1858 τα άνω των 60 τόνων.

ναυτιλίας. Το τρίτο και σημαντικότερο πρόβλημα είναι αν τα πλοία που δηλώνονται στην *Ποντοπόρεια* ότι ναυπηγήθηκαν σε συγκεκριμένο τόπο και χρόνο, όντως ναυπηγήθηκαν εξ αρχής για λογαριασμό των Ελλήνων ιδιοκτητών ή αγοράστηκαν μεταχειρισμένα από αυτούς, το οποίο μάλλον συμβαίνει σε αρκετές περιπτώσεις, ειδικά με πλοία που ναυπηγήθηκαν στο εξωτερικό και σε μεγαλύτερο βαθμό από τη δεκαετία του 1860 και έπειτα. Ωστόσο και στην περίπτωση αυτή, η σύγκριση δεν πρέπει να θεωρηθεί ασύμβατη, γιατί η πορεία της παραγωγής του ναυπηγείου της Ερμούπολης εξαρτάται, τόσο από τον ανταγωνισμό των νεότευκτων πλοίων άλλων ναυπηγείων, όσο και από αυτόν της αγοράς των μεταχειρισμένων πλοίων· κάτι αντίστοιχο δηλαδή με αυτό που συμβαίνει και σήμερα στην παγκόσμια ναυτιλιακή αγορά.

Παρά το γεγονός λοιπόν ότι η *Ποντοπόρεια* δεν είναι μία σειρά ναυπηγικών δεδομένων και δεν μπορεί να θεωρηθεί πλήρως συμβατή με τη δική μας, υπάρχουν δύο βασικοί λόγοι, οι οποίοι κατέστησαν αναγκαία όσο και χρήσιμη τη χρήση της. Πρώτον, επειδή υπάρχει παντελής έλλειψη σειρών δεδομένων ή εργογραφίας σχετικής με τη ναυπηγική παραγωγή του ελληνικού Βασιλείου ή ναυπηγείων εκτός της ελληνικής επικράτειας, όπου ναυπηγούσαν οι Έλληνες πλοιοκτήτες. Δεύτερον, τα στοιχεία της *Ποντοπόρειας* καλύπτουν ένα ευρύ γεωγραφικό και χρονικό φάσμα της δράσης της ελληνόκτητης ναυτιλίας και έτσι έχουμε μία σχετικά πλήρη εικόνα του ανταγωνισμού που αντιμετώπιζε το ναυπηγείο της Ερμούπολης, είτε μέσα από νέες ναυπηγήσεις, είτε μέσα από αγορές μεταχειρισμένων πλοίων.

Διάγραμμα 3.1: Ποσοστό της ναυπηγικής παραγωγής της Ερμούπολης επί του συνόλου της ελληνόκτητης ναυτιλίας, 1840-1879. (Σε τόνους χωρητικότητας).



Πηγή: Παράρτημα 3.2.1

Από τα στοιχεία στο Διάγραμμα 3.1 προκύπτει ότι το μερίδιο της ναυπηγικής παραγωγής της Ερμούπολης σε σχέση με το σύνολο της ελληνόκτητης ναυτιλίας είναι αρκετά υψηλό στις δεκαετίες του 1840 και 1850, με ποσοστό 34,39 και 28,37% αντίστοιχα. Στις επόμενες δύο δεκαετίες φθίνει σημαντικά στο 19,44 και 13%. Παρά το γεγονός ότι αυτά τα ποσοστά δεν πρέπει να θεωρηθεί ότι αποτελούν μικρό μερίδιο συμμετοχής σε σχέση με το σύνολο, που εκπροσωπεί ένα πολύ διευρυμένο γεωγραφικό πλαίσιο αγοράς νέων και μεταχειρισμένων πλοίων, σαφέστατα σε σχέση με τις πρώτες δύο δεκαετίες, όταν η Ερμούπολη αποτελούσε τη «Μέκκα» της ελληνόκτητης ναυτιλίας, η μείωση αυτή καταδεικνύει τη σταδιακή απώλεια της θέσης της ως κέντρου της ιστιοφόρου ναυτιλίας. Αντίστοιχες τάσεις βρίσκουμε και στο μερίδιο των ναυπηγημένων πλοίων της Ερμούπολης σε σχέση με το νηολόγιο του λιμανιού της (βλ. Πίνακα 2.1), όπου και εκεί η δεκαετία του 1860 εγκαινιάζει την περίοδο της φθίνουσας πορείας του ναυπηγείου σε σχέση με τις προηγούμενες δύο δεκαετίες.

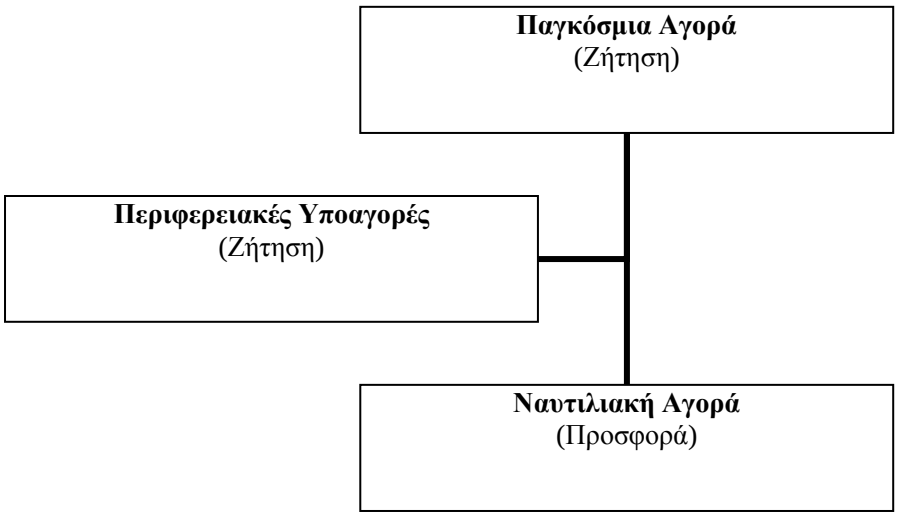
3.1.1. Η ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΩΝ ΑΓΟΡΩΝ

Για να κατανοήσουμε την πορεία και τις τάσεις της ναυπηγικής παραγωγής πρέπει να εξετάσουμε το πλαίσιο των αγορών στις οποίες η ναυπηγική βιομηχανία εντάσσεται και λειτουργεί. Οι αγορές αυτές μπορούν να διαχωριστούν: α) στην ευρύτερη διεθνή αγορά και τις περιφερειακές συναρτώμενες υποαγορές των διαφόρων προϊόντων (πρώτες ύλες, ημιεπεξεργασμένα, επεξεργασμένα ή βιομηχανικά προϊόντα), που ανάλογα με το είδος και τον όγκο της ζήτησης καθορίζεται η πορεία του εμπορίου και κατ'επέκταση η ανάλογη ζήτηση για μεταφορικές θαλάσσιες υπηρεσίες[262] και β) στην ίδια τη ναυτιλιακή αγορά, της οποίας η ναυπηγική αποτελεί οργανικό μέρος μαζί με τη ναυλαγορά και την αγορά μεταχειρισμένων πλοίων.[263] Η ναυτιλιακή αγορά εξαρτάται φυσικά απόλυτα από την παγκόσμια αγορά και συνιστά κατ'ουσίαν τους παράγοντες της προσφοράς που ανταποκρίνονται στην ανάλογη ζήτηση του εμπορίου για μεταφορές.[264] Επομένως, η πορεία μεγένθυσης ή συρρίκνωσης του στόλου και η τρέχουσα κατάσταση της ναυτιλιακής αγοράς τείνει να ευθυγραμμίζεται με την πορεία του διεθνούς ή περιφερειακού εμπορίου

[262] Martin Stopford, *Maritime Economics*, Λονδίνο-Νέα Υόρκη, 1997, 114-117.
[263] Stopford, *Maritime economics*, 77-80. Στο σχήμα των τεσσάρων ναυτιλιακών αγορών του Stopford μαζί με 1) την αγορά των νεότευκτων πλοίων, 2) τη αγορά μεταχειρισμένων και 3) την αγορά των ναύλων συμπεριλαμβάνεται και η αγορά απόσυρσης πλοίων (demolition market), για την οποία στην περίπτωση της ιστιοφόρου ναυτιλίας του 19ου αιώνα δεν διαθέτουμε επαρκή στοιχεία για την συμπεριλάβουμε στις εκτιμήσεις μας.
[264] Stopford, *Maritime economics*, Table 4.1, 115. Basil Metaxas, *The Economics of Tramp Shipping*, Λονδίνο, 1971, 43-44.

και να επηρεάζεται από τους ίδιους σχεδόν παράγοντες από τους οποίους επηρεάζεται το εμπόριο.[265]

Σχήμα 3.1 Η διάρθρωση των αγορών στις θαλάσσιες μεταφορές.



Οι παράγοντες που επηρεάζουν το επίπεδο της ζήτησης διαχωρίζονται σε εξωγενείς και ενδογενείς. Οι πρώτοι είναι πολλαπλής φύσης και περιλαμβάνουν γεγονότα όπως πόλεμοι, πολιτικές αλλαγές ή κυβερνητικές αποφάσεις, αλλά και φαινόμενα όπως κακές εσοδείες, φυσικές καταστροφές ή κλιματικές αλλαγές.[266] Οι δεύτεροι σχετίζονται με τη δομή και τη δυναμική της διεθνούς ή περιφερειακής οικονομίας και τους μηχανισμούς ανταπόκρισης και προσαρμογής της στα τρέχοντα οικονομικά δεδομένα και τις ενδεχόμενες αλλαγές.[267]

Ο δείκτης των τάσεων της αγοράς, που αντανακλά την ισορροπία μεταξύ της προσφοράς και της ζήτησης των ναυτιλιακών υπηρεσιών είναι οι τιμές των ναύλων. Όταν υπάρχει αφθονία χωρητικότητας ή αλλοιώς πλοίων, οι τιμές των ναύλων πέφτουν, ενώ αντίστοιχα όταν υπάρχει έλλειψη ανεβαίνουν και ανάλογα επηρεάζουν και καθοδηγούν τις αποφάσεις των πλοιοκτητών για νέες επενδύσεις.[268] Γενικότερα οι τιμές των ναύλων υπόκεινται σε μεγάλες διακυμάνσεις εξαιτίας της ευκολίας με την οποία μεταβάλλεται η ζήτηση και της δυσκολίας προσαρμογής της προσφοράς στα δεδομένα που δημιουργεί η πρώτη, ειδικότερα δε σε βραχυπρόθεσμες περιόδους, όπου η προσφορά παραμένει τελείως ανελαστική.[269] Οι μεγάλες διακυμάνσεις στις τιμές των ναύλων δημιουργούν το φαινόμενο

[265] Yrjö Kaukiainen, "Growth, diversification and globalization: Main trends in International Shipping since 1850", Lewis R. Fischer and Even Lange, (επιμ.), *International Merchant Shipping in the 19th and 20th centuries. The comparative dimension.*, Research in Maritime History, n.37, Σαιντ Τζών, Νέα Γη, 2008, 2-9. ή όπως διατυπώνει ο Metaxas, *The Economics..*,184 "Fluctuations in freight rates tend to synchronize with those of international trade."
[266] Metaxas, *The Economic*., 37-40.
[267] Stopford, *Maritime economics*,118-122.
[268] Ο.π.,115-117.
[269] Metaxas, *The Economics*,101, 199.

των οικονομικών κύκλων της αγοράς. Οι κύκλοι αυτοί αποτελούν ένα σταθερά επαναλαμβανόμενο-αν και όχι προβλεπόμενο σε εξέλιξη και σε διάρκεια- ενδημικό φαινόμενο της λειτουργίας των αγορών στην προσπάθειά τους να ισορροπήσουν μεταξύ της προσφοράς και της ζήτησης. Η διάρκειά τους, όπως είπαμε, δεν είναι δεδομένη, αλλά μπορούμε να διακρίνουμε δύο ειδών οικονομικούς κύκλους: α) τους βραχυπρόθεσμους που μπορεί να διαρκούν μερικά χρόνια και β) τους μακροπρόθεσμους που μπορεί να διαρκούν έως και μερικές δεκαετίες.[270] Οι οικονομικοί κύκλοι διαχωρίζονται σε τέσσερεις διαδοχικές φάσεις, των οποίων η ακολουθία ποικίλει από θεωρητικό σε θεωρητικό. Ο Stopford την ορίζει σε κάμψη, ανάκαμψη, κορύφωση, κατάρρευση,[271] ενώ ο Metaxas σε ανάκαμψη, κορύφωση, πτώση και ύφεση.[272]

Η ναυπηγική, ως δραστηριότητα εξαρτημένη από τη ναυτιλία και τη ζήτηση για μεταφορική χωρητικότητα, υπόκειται στις ίδιες διακυμάνσεις της τιμής των ναύλων και τους οικονομικούς κύκλους της αγοράς που επηρεάζουν αναλόγως την παραγωγή και τις τιμές ναυπήγησης. Από την πλευρά της ζήτησης, εκτός από τους ναύλους που φυσικά κατέχουν πρωταρχική θέση, άλλοι σημαντικοί παράγοντες που θεωρείται ότι επηρεάζουν τη ναυπηγική παραγωγή είναι οι τιμές των μεταχειρισμένων πλοίων, η χρηματική ρευστότητα, η διαθεσιμότητα της χρηματικής πίστης και ο ψυχολογικός παράγοντας των προσδοκιών από την πλευρά των επενδυτών.[273]

3.1.2. Η ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΤΗΣ ΕΡΜΟΥΠΟΛΗΣ ΚΑΙ ΤΟ ΕΜΠΟΡΙΟ ΣΙΤΗΡΩΝ:ΜΙΑ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΕΞΑΡΤΗΜΕΝΗΣ ΖΗΤΗΣΗΣ

Η ελληνόκτητη ναυτιλία και η ναυπηγική παραγωγή της Ερμούπολης, οι οποίες είναι άμεσα αλληλοεξαρτώμενες, την περίοδο 1830-1880 εντάσσονται κατά κύριο λόγο στο πλαίσιο των αγορών της Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας και εμμέσως στο πλαίσιο των αγορών της βόρειας Ευρώπης και της Αγγλίας.[274] Ο ελληνόκτητος στόλος εξειδικεύτηκε ήδη από το β΄μισό του 18ου αιώνα στη μεταφορά χύδην φορτίων και ειδικότερα στα φορτία σιτηρών από την ανατολική Μεσόγειο και τη Μαύρη Θάλασσα

[270] Stopford, *Maritime economics*,38-48.
[271] Ο.π., Figure 2.1, 43.
[272] Metaxas, *The Economics*,200.
[273] Stopford, *Maritime economics*,110, 472-474. Siri Pettersen Strandenes, "Economics of the market for ships", Costas Th. Grammenos (επιμ.), *The handbook of maritime economics and business*, Λονδίνο-Χογκ Κογκ, 2002, 199-200.
[274] Τζελίνα Χαρλαύτη, *Ιστορία της Ελληνόκτητης Ναυτιλίας*, Αθήνα, 2001, 91-108, Πίνακας 2.1 και σχήματα 2.4, 2.5, 2.6.και 2.7.

προς τα λιμάνια της δυτικής Μεσογείου.[275] Η εξειδίκευση αυτή στη μεταφορά σιτηρών και άλλων χύδην φορτίων συνεχίστηκε και μετά την ίδρυση του ελληνικού κράτους και αποτέλεσε ένα βασικό γνώρισμα της ελληνόκτητης ναυτιλίας σε όλο τον 19ο αιώνα, αλλά και μέχρι τις μέρες μας.[276]

Σε μεγάλο βαθμό η σύνδεση της ελληνόκτητης ναυτιλίας με τις μεταφορές σιτηρών οφείλεται στην εδραίωση των επιχειρηματικών δικτύων των Ελλήνων εμπόρων στις πόλεις-λιμάνια της ανατολικής Μεσογείου, Μαύρης Θάλασσας, του Δούναβη και της Δύσης, από όπου έλεγχαν την παραγωγή, τις τιμές και τις πωλήσεις των σιτηρών. Τα επιχειρηματικά δίκτυα των Ελλήνων στηρίχθηκαν κατά κύριο λόγο στις σχέσεις εμπιστοσύνης, που απέρρεαν από τη συγγένεια, την κοινή καταγωγή και την κοινή κουλτούρα, με περισσότερο χαρακτηριστική την περίπτωση του «Χιώτικου δικτύου», που ανέλυσε η Τζελίνα Χαρλαύτη.[277] Την περίοδο 1833-1860 οι Έλληνες κατείχαν το 43% του εξωτερικού εμπορίου της Οδησσού, ενώ την ίδια περίοδο οι εμπορικοί οίκοι Ράλλη, Ροδοκανάκη, Μαύρου, Παππούδωφ και Ζαρίφη έλεγχαν το 62% του εξωτερικού εμπορίου επί του συνόλου των ελληνικών εμπορικών οίκων και το 26% επί του γενικού συνόλου των επιχειρήσεων της πόλης.[278] Η Οδησσός την εποχή αυτή ήταν το βασικό εξαγωγικό λιμάνι των δημητριακών από τη Μαύρη Θάλασσα, ενώ κυριώτεροι προορισμοί των φορτίων σιτηρών ήταν τα λιμάνια της Μασσαλίας και του Λιβόρνου, όπου υπήρχαν εγκατεστημένοι κλάδοι των ελληνικών επιχειρηματικών δικτυών, ενώ τα λιμάνια αυτά λειτουργούσαν ως διαμετακομιστικοί σταθμοί εμπορίου (entrepôt), από όπου τα σιτηρά αναδιανέμονταν στις αγορές της δυτικής Ευρώπης.[279] Η Ερμούπολη στο πλαίσιο αυτό λειτουργεί τόσο ως ένας

---

[275] Κατερίνα Παπακωνσταντίνου, «Η Χαρτογράφηση του εμπορίου των Ελλήνων : θαλάσσιοι δρόμοι και διακινούμενα φορτία», *Αμφιτρίτη. Η άνοδος της ναυτιλίας των Ελλήνων στη Μεσόγειο, 1700-1821*. Πρόγραμμα Πυθαγόρας Ι, Ιόνιο Πανεπιστήμιο/ΥΠΕΠΘ, 2006., Πίνακες 12-16 (υπό έκδοση). Gelina Harlaftis, «The fleet 'dei Greci'. Ottoman and Venetian Greeks in the Mediterranean sea-trade, eighteenth century», Michela d'Angelo, Gelina Harlaftis and Carmell Vassalo, (επιμ.*), Making the Waves in the Mediterranean*, Μεσσίνα, 2006, υπό έκδοση, 34-36, Πίνακας. 6.

[276] Χαρλαύτη, *Ιστορία της Ελληνόκτητης*, 105, 126. Χαρακτηριστικό είναι επίσης το απόσπασμα του Ι. Ν. Θεοφιλάτου, για την εξειδίκευση της ελληνόκτητης ιστιοφόρου ναυτιλίας στα χύδην φορτία και κυρίως των σιτηρών τον 19ο αιώνα: «Μέχρι τοῦδε ἡ ἐμπορικὴ ἡμῶν ναυτιλία, ἐκτὸς μικρῶν κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη ἐξαιρέσεων, περιωρίζετο εἰς ἱστιοφόρα μόνον πλοῖα, τῶν ὁποίων κύριον ἔργον ὑπῆρξεν ἡ ἐκ τῶν διαφόρων λιμένων τοῦ Εὐξείνου, Ἀζοφικῆς, Δουνάβεως, καὶ λοιπῶν τῆς Ἀνατολῆς,μετακόμισις γεννημάτων εἰς τοὺς λιμένας τῆς Ἀδριατικῆς, Ἰταλίας, Αὐστρίας Γαλλίας Ἀγγλίας καὶ Ἑλλάδος, ἐξ ὧν λιμένων ἐπὶ τὸ πλεῖστον ἐπανέκαμπτεν κενά, πλὴν τὸν ἐξ Ἀγγλίας καταπλεόντων, ἅτινα μετεκόμιζον γαιάνθρακας ὡς ἐπὶ τὸ πλεῖστον ἢ ἄλλα ἐμπορεύματα.» *Οἰκονομική Ἐπιθεώρησις*, ἔτος 10, φ. 118, Δεκέμβριος 1882, 424-430, αναδημοσιευμένο στο Κωνσταντίνος Παπαθανασόπουλος, *Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία, (1833-1856).Εξέλιξη και Αναπροσαρμογή.*, Αθήνα, 1983, 319.

[277] Χαρλαύτη, *Ιστορία της Ελληνόκτητης*, 129-172.

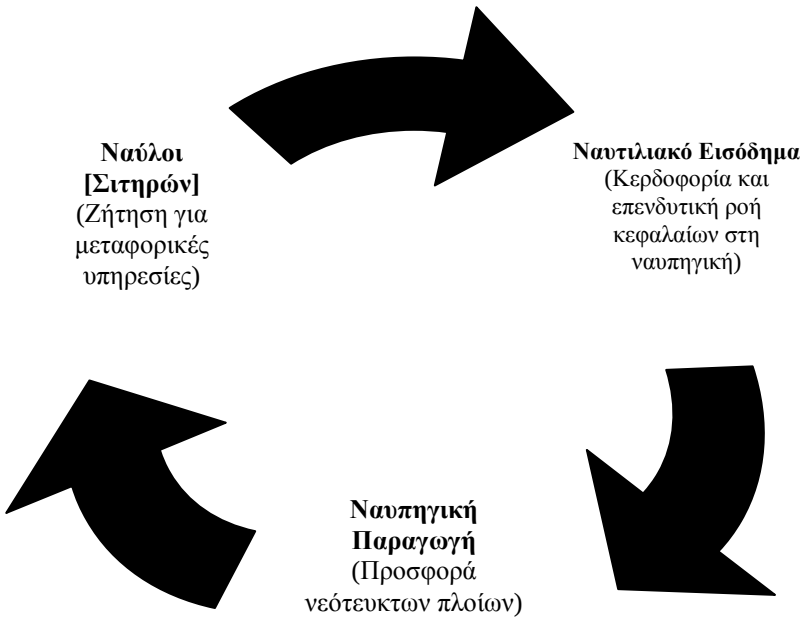
[278] Βασίλης Καρδάσης, *Έλληνες ομογενείς στη Νότια Ρωσία, 1775-1861*. Αθήνα, 1998, 196, Πίνακας 7.1 και 206 Πίνακας 7.4.

[279] Χαρλαύτη, *Ιστορία της Ελληνόκτητης*, 96, 102-104, 131, 134-138, 141-142. Καρδάσης, *Έλληνες ομογενείς*, 124, 181-183, Πίνακας 6.8.

από τους βασικούς ενδιάμεσους σταθμούς του διαμετακομιστικού εμπορίου, όσο και ως το μεγάλο ναυτιλιακό και ναυπηγικό κέντρο της ανατολικής Μεσογείου και της ελληνόκτητης ιστιοφόρου ναυτιλίας.

Με βάση τα παραπάνω δεδομένα είναι προφανής η σύνδεση μεταξύ του εμπορίου των σιτηρών, της ελληνόκτητης ναυτιλίας και της ναυπηγικής παραγωγής. Η πορεία του εμπορίου σιτηρών αποτελεί πραγματικό βαρόμετρο για την αντίστοιχη πορεία της ελληνόκτητης ναυτιλίας και οι τιμές των ναύλων των σιτηρών αποτελούν τον δείκτη της ζήτησης για μεταφορικές υπηρεσίες. Ο συντελεστής που αποτυπώνει την πορεία και την οικονομική επίδοση της ναυτιλιακής επιχειρηματικότητας (που επηρεάζεται από την πορεία των ναύλων) είναι το ναυτιλιακό εισόδημα. Η ναυπηγική παραγωγή με τη σειρά της αποτελεί τον δεύτερο συντελεστή στην ανταπόκριση της προσφοράς στις μεταβολές της ζήτησης, που εκφράζεται μέσω των αλλαγών στις τιμές των ναύλων, ενώ η αυξομείωση της θεωρείται συνέπεια της ανοδικής ή πτωτικής τάσης των δύο παραπάνω μεταβλητών.[280] Η πραγμάτωση δε της ανταπόκρισης της προσφοράς στις απαιτήσεις της ζήτησης τροφοδοτείται από τη ροή κεφαλαίων που επενδύονται στη ναυπήγηση νεότευκτων πλοίων και προέρχονται από την κερδοφορία του ναυτιλιακού εισόδηματος.

Σχήμα 3.2. Αλληλοεξαρτώμενοι παράγοντες στη ναυτιλιακή και ναυπηγική βιομηχανία.



[280] Metaxas, *The Economics*, 43.

Έτσι η αξιολόγηση της πορείας της ναυπηγικής παραγωγής της Ερμούπολης της περιόδου 1835-1880 θα γίνει στο πλαίσιο της συγκεκριμένης ναυτιλιακής αγοράς με τα παραπάνω χαρακτηριστικά, σε συνάρτηση με τις τιμές των ναύλων των σιτηρών και το εκτιμώμενο ναυτιλιακό εισόδημα, με σκοπό να εντοπιστούν οι ενδεχόμενες επιδράσεις των δύο συναρτώμενων μεταβλητών στην πορεία της παραγωγής και να αναδειχθούν οι κυρίαρχες τάσεις εξέλιξης της ναυπηγικής της Ερμούπολης στο πλαίσιο της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Στο σημείο αυτό να επισημανθεί επίσης ότι στη ναυπηγική βιομηχανία της Ερμούπολης του 19ου αιώνα, εκτός από τα κεφάλαια τα προερχόμενα από τη ναυτιλία, όπως περιγράφηκε, επενδύονταν και κεφάλαια από άλλους κλάδους, όπως το εμπόριο, για τους οποίους όμως δεν διαθέτουμε στοιχεία που να μπορούν να εξεταστούν συνδυαστικά και να αποτυπώσουν τη συμβολή τους στη ναυπηγική παραγωγή. Ο λόγος που η αξιολόγηση αυτή ξεκινά το 1835 και όχι το 1828, από όπου ξεκινούν τα διαθέσιμα στοιχεία για τη ναυπηγική, γίνεται καθαρά για λόγους ευθυγράμμισης με τις άλλες δύο συναρτώμενες τιμές των ναύλων και του ναυτιλιακού εισοδήματος που ξεκινούν από τη χρονιά αυτή. Οι τιμές της συνολικής παραγόμενης χωρητικότητας από το ναυπηγείο της Ερμούπολης των ετών 1835-1863 και 1866 προέρχονται από διορθωμένες τιμές στην κατ' έτος προκύπτουσα χωρητικότητα των πηγών.[281] Οι δεδομένες τιμές χωρητικότητας προέρχονται, είτε από τα ίδια τα έγγραφα ναυπήγησης, είτε από διασταύρωση στοιχείων με άλλα έγγραφα, όπως πωλητήρια, ναυτοδάνεια ή ναυλοσύμφωνα, είτε με τον ιστορικό νηογνώμονα *Ποντοπόρεια*. Για τα πλοία κάθε έτους που δεν διαθέτουμε τιμές χωρητικότητας, αλλά διαθέτουμε τις βασικές τους διαστάσεις (μήκος, μέγιστο πλάτος και βάθος), υπολογίσαμε τη χωρητικότητα με βάση τον τύπο που ορίζεται στο βασιλικό διάταγμα για την καταμέτρηση της χωρητικότητας των πλοίων της 29 Νοεμβρίου 1833.[282] Για τα πλοία που δεν διαθέτουμε ούτε τις βασικές διαστάσεις, υπολογίσαμε το μέσο όρο χωρητικότητας ανά τύπο πλοίου από τα υπόλοιπα διαθέσιμα πλοία του ιδίου τύπου της ίδιας χρονιάς ή της χρονικά εγγύτερης. Οι μόνες χρονιές για τις οποίες προκύπτει πλήρης διαθεσιμότητα των στοιχείων στις τιμές χωρητικότητας είναι το 1835 και το 1839.

Οι τιμές των ναύλων που επιλέξαμε να χρησιμοποιήσουμε προέρχονται από τη διαδρομή Οδησσού-Μασσαλίας.[283] Η επιλογή της διαδρομής αυτής σε σχέση με τις

[281] Για το έτος 1864 δεν έχουμε καθόλου πληροφορίες για τη χωρητικότητα των ναυπηγούμενων πλοίων στην Ερμούπολη. Για το 1865 εντοπίσαμε στο ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρος, Ι/Ναυπηγικά/6, αρ. 159, ένα σημείωμα στο οποίο αναφέρεται η συνολική παραγώμενη χωρητικότητα σε 2.556,50 τόνους.

[282] *Εφημερίς της Κυβερνήσεως του Βασιλείου της Ελλάδος*, αρ. 41, Ναύπλιο, 16 Δεκεμβρίου 1833, 308-309.

[283] Τα στοιχεία για τους ναύλους και το ναυτιλιακό εισόδημα προέρχονται απο την αντίστοιχη υπό έκδοση μελέτη των Γιώργου Κωστελένου και Τζελίνας Χαρλαύτη, τους οποίους και ευχαριστώ για την παραχώρηση του αδημοσίευτου υλικού. Τζ. Χαρλαύτη & Γεωρ. Κωστελένος, «Τριτογενής τομεάς και οικονομική

υπόλοιπες υπάρχουσες διαδρομές, Οδησσός/Β. Ευρώπη-Αγγλία και Οδησσός-Λιβόρνο, έγινε αφενός, γιατί σε σχέση με τη διαδρομή προς την Β. Ευρώπη/Αγγλία, η διαδρομή της Μασσαλίας είναι πιο συχνή, ειδικά μέχρι τη δεκαετία του 1850, πριν την κατάργηση των νόμων των σιτηρών και της ναυσιπλοΐας, αρά και πιο αντιπροσωπευτική για την ελληνόκτητη ναυτιλία και αφετέρου, σε σχέση με τη διαδρομή του Λιβόρνο υπήρξε πιο διαρκής στο χρόνο, καθώς το Λιβόρνο απώλεσε τη σημασία του ως βασικό διαμετακομιστικό λιμάνι σιτηρών μετά το 1847, με την κατάργηση των νόμων των σιτηρών στην Αγγλία και στη συνέχεια με την προσάρτησή του στο εθνικό ιταλικό κράτος το 1860.[284]

Το ναυτιλιακό εισόδημα, όπως αναφέρθηκε, αποτελεί ουσιαστικά το δείκτη κερδοφορίας και μεγέθυνσης της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Το μερίδιο του ναυτιλιακού εισοδήματος κατά τις πρώτες δεκαετίες του ελληνικού βασιλείου αποτελούσε μία από τις βασικότερες εισροές της ελληνικής οικονομίας. Το ποσοστό του στο σύνολο του ΑΕΠ τις πρώτες δύο δεκαετίες 1835-1845 και 1845-1855 φτάνει το 36%, ενώ τις δύο επόμενες δεκαετίες μειώνεται στο 16% και 19% αντίστοιχα.[285] Οι αριθμοί αυτοί υποδηλώνουν τη σημασία και το ειδικό βάρος που κατείχε η ιστιοφόρος ναυτιλία στο πλαίσιο της εθνικής οικονομίας την περίοδο 1835-1875. Επομένως, το ύψος του ναυτιλιακού εισοδήματος αποτελεί ένα βασικό παράγοντα, που μαζί με τους ναύλους, επηρεάζουν τις αποφάσεις των πλοιοκτητών για επενδύσεις σε νέα χωρητικότητα, γενικότερα τροφοδοτούν συναφείς κλάδους της ναυτιλιακής βιομηχανίας με κυριότερο αποδέκτη τη ναυπηγική και συνεισφέρουν στη ροή κεφαλαίων από τη μία επιμέρους ναυτιλιακή υποαγορά στην άλλη.[286] Στην περιπτωσή μας επιλέξαμε να εξετάσουμε ως συνάρτηση, τις τιμές του ναυτιλιακού εισοδήματος που αφορούν το σύνολο της ελληνόκτητης ναυτιλίας και όχι μόνο αυτές των ναυτιλιακών επιχειρήσεων εντός των ορίων του ελληνικού κράτους. Ο λόγος της επιλογής αυτής υποδεικνύεται από το γεγονός, ότι το ναυπηγείο της Ερμούπολης εξυπηρετούσε τη ζήτηση της ελληνόκτητης ναυτιλίας εντός και εκτός των ορίων του ελληνικού κράτους και η πορεία των εργασιών του εξαρτιόταν από τις τάσεις της ναυτιλιακής οικονομίας στο ευρύτερο περιφερειακό και διεθνές περιβάλλον, στο ίδιο

ανάπτυξη: το ναυτιλιακό εισόδημα, 1835-1914», *Ελληνική Οικονομική Ιστορία, 19ος-20ος αι.*, επιμ. Θ. Καλαφάτης, Ε. Πρόντζας, Πολιτιστικό Ίδρυμα Ομίλου Πειραιώς, (υπό έκδοση).

[284] Χαρλαύτη & Κωστελένος, «Τριτογενής τομεάς και οικονομική ανάπτυξη», 22-23. Δέσποινα Βλάμη, *Το φιορίνι, το σιτάρι και η οδός του Κήπου. Έλληνες έμποροι στο Λιβόρνο 1750-1868.* Αθήνα, 2000, 170-173.

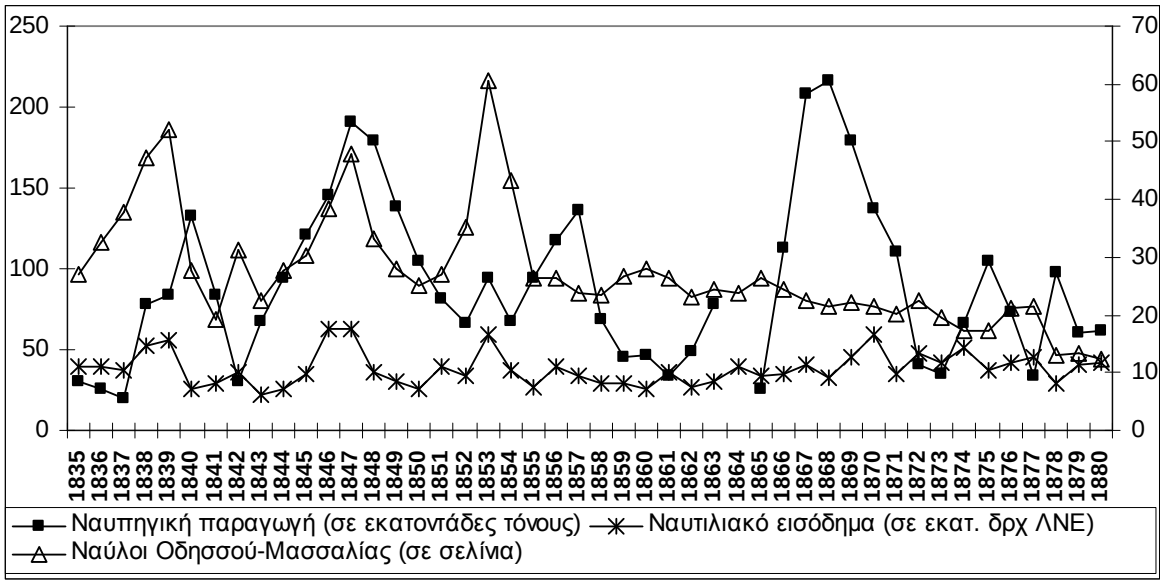
[285] Χαρλαύτη & Κωστελένος, «Τριτογενής τομεάς και οικονομική ανάπτυξη», Πίνακας 7, 37-38.

[286] Ο.π., 37. Βλ. τη ροή κεφαλαίων από τα κέρδη της ναυτιλίας προς τις υποαγορές της ναυπηγικής για νεότευκτα και της αντίστοιχης των μεταχειρισμένων πλοίων, με εξαίρεση την αγορά των διαλύσεων πλοίων που δεν υπήρχε τον 19ο αιώνα, στο Stopford, *Maritime economics*, 80, Figure 3.1.

περιβάλλον δηλαδή που δραστηριοποιούνταν η ελληνόκτητη ναυτιλία και στο οποίο αποκόμιζε τα κέρδη της.

3.1.3. ΟΙ ΜΑΚΡΥΧΡΟΝΙΟΙ ΝΑΥΠΗΓΙΚΟΙ ΚΥΚΛΟΙ

Διάγραμμα 3.2. Ναυπηγική παραγωγή/Ναύλοι σιτηρών Οδησσός-Μασσαλία/Ναυτιλιακό εισόδημα ελληνόκτητης ναυτιλίας, 1835-1880.



Πηγή: Παράρτημα 3.2.2

Στο Διάγραμμα 3.2 μπορούμε να διακρίνουμε δύο μακρυχρόνιους ναυπηγικούς κύκλους. Στον πρώτο, που καλύπτει την περίοδο 1835-1855, οι τάσεις της ναυπηγικής παραγωγής εναρμονίζονται με αυτές των ναύλων των σιτηρών και με το ναυτιλιακό εισόδημα, επιβεβαιώνοντας έτσι τη σύνδεση και την εξάρτηση της ναυτιλιακής και ναυπηγικής βιομηχανίας με το εμπόριο σιτηρών. Ο δεύτερος μακρυχρόνιος κύκλος καλύπτει την περίοδο 1855-1880, στον οποίο παρατηρούμε ότι οι ναύλοι των σιτηρών δεν υπόκεινται πλέον στις έντονες διακυμάνσεις της προηγούμενης περιόδου και σταθεροποιούνται για μία εικοσιπενταετία σε χαμηλότερες τιμές σε σχέση με αυτές που έφτασαν την περίοδο 1835-55. Το γεγονός της ύφεσης των ναύλων του δεύτερου κύκλου μπορεί να συσχετιστεί αφενός με τη διείσδυση του ατμοπλοίου στις μεταφορές των σιτηρών από την Οδησσό προς την Αγγλία και τη δυτική Ευρώπη, αφετέρου με τη γενικότερη πτωτική τάση των ναύλων στο β΄μισό του 19^{ου} αιώνα, ειδικότερα δε στο τελευταίο τέταρτο.[287] Το πιο σημαντικό όμως στην περίπτωσή μας είναι το γεγονός, ότι οι

[287] AMAE, CCC Syra, τ. 5, 17/12/1857, 221, Patricia Herlihy, *Odessa: a history, 1794-1914,* Καίμπριτζ, Μασσαχουσέτη, 1986, 107-108, C. Knick Harley, "Ocean Freight Rates and Productivity, 1740-1913: The

τάσεις της ναυπηγικής παραγωγής δεν ευθυγραμμίζονται πλέον με τις αντίστοιχες τάσεις των ναύλων των σιτηρών από την Οδησσό και ακολουθούν ανεξάρτητες κατευθύνσεις. Αυτό βέβαια δεν σημαίνει ότι το εμπόριο σιτηρών έπαψε να αποτελεί παράγοντα μείζονος σημασίας για την ελληνόκτητη ιστιοφόρο ναυτιλία. Φαίνεται όμως, ότι τα σιτηρά των περιοχών του Δούναβη και της Αζοφικής αποκτούν αυξάνουσα σημασία τόσο από την πλευρά της ζήτησης στις αγορές της Δύσης, όσο και ως κέντρα δραστηριοποίησης από την πλευρά των Ελλήνων σιτεμπόρων σε σχέση με την Οδησσό.[288] Η απώλεια της σημασίας της Οδησσού για τα ελληνικά εμπορικά συμφέροντα οφείλεται στις ανακατάταξεις του ρωσικού σιτεμπορίου στη μετά τον Κριμαϊκό Πόλεμο περίοδο, οι οποίες συνοψίζονται σε θεσμικό, τεχνολογικό και οικονομικό επίπεδο. Η κατάργηση του θεσμού της δουλοπαροικίας (1861), η είσοδος του ατμού και του τηλέγραφου, που άλλαξαν τα δεδομένα στις συγκοινωνίες και την ταχύτητα της πληροφόρησης και εντέλει η μαζική διείσδυση των Εβραίων μικρεμπόρων στις ίδιες αγορές μείωσαν σημαντικά τα μεγάλα περιθώρια κέρδους των Ελλήνων μεγαλεμπόρων της Οδησσού οι οποίοι στράφηκαν σε άλλου τύπου επενδύσεις.[289]

Αναπόφευκτα αυτό είχε ανάλογες συνέπειες και στη δραστηριότητα της ιστιοφόρου ναυτιλίας. Από το 1855 και εξής, όλες οι αναφορές των πηγών της Ερμούπολης σχετικά με την προέλευση και τις τιμές των σιτηρών κάνουν λόγο πλέον για το Δούναβη και την Αζοφική, καθόλου δε για την Οδησσό. Οι τιμές των σιτηρών από το 1855, που αναφέρονται τακτικά από το Γάλλο Πρόξενο της Σύρου και την εφημερίδα *Τηλέγραφος τῶν Κυκλάδων*, αποτελούν χαρακτηριστικές ενδείξεις για τις αλλαγές των κέντρων εξαγωγών των σιτηρών που σχετίζονται με τα ελληνικά συμφέροντα.[290] Αντίστοιχα από το ίδιο έτος τα ελληνόκτητα ή συριανά πλοία αναζητούν πλέον ναύλους ή μεταφέρουν σιτηρά σταθερά και αποκλειστικά από τις περιοχές του Δούναβη κατά κύριο λόγο, αλλά και της Αζοφικής.[291] Πράγματι τα φορτία σιτηρών των ελληνόκτητων πλοίων προς τη Μασσαλία

Primacy of Mechanical Invention Reaffirmed", *The Journal of Economic History*, τ.. 48, αρ. 4, Δεκ., 1988, 860-61, 863.

[288] Για την άνοδο των εξαγωγών των σιτηρών της Αζοφικής και την προτίμηση της αγγλικής αγοράς στην ποικιλία Ghirka, ειδικά μετά τον Κριμαϊκό Πόλεμο βλ. Καρδάσης, *Έλληνες ομογενείς*, 159, 173, 190.

[289] Ευριδίκη Σιφναίου, «Οι αλλαγές στο ρωσικό σιτεμπόριο και η προσαρμοστικότητα των ελληνικών εμπορικών οίκων», *Τα Ιστορικά*, τεύχος 40, Ιούνιος 2004, 77-87. Για τις διαφορετικές σε σχέση με το παρελθόν επενδυτικές επιλογές των Ελλήνων μεγαλεμπόρων βλ. Καρδάσης, *Έλληνες ομογενείς*, 235-236.

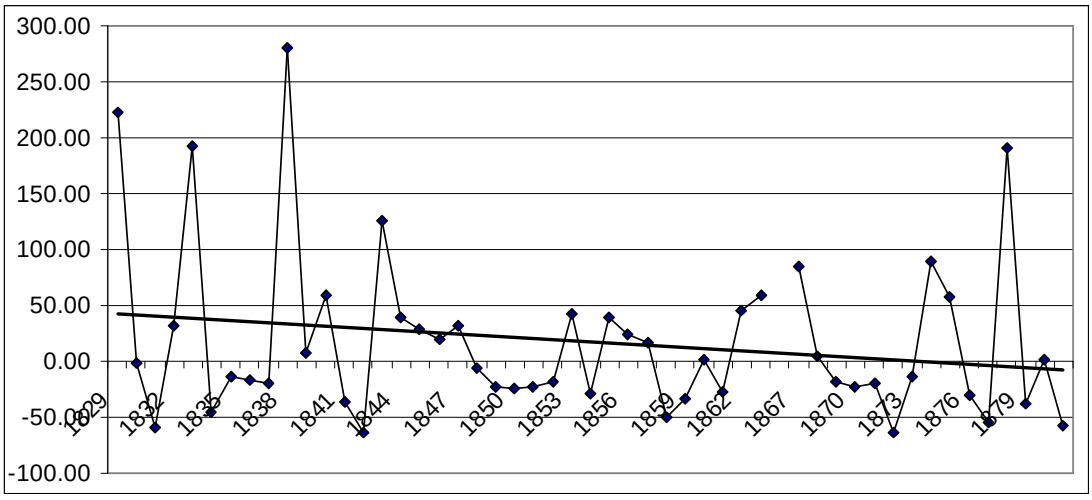
[290] AMAE, CCC Syra, τ. 4, από 8/8/1855 και ανα τριμηνία έως τ. 5, 21/5/1858. Εφημ. *Τηλέγραφος τῶν Κυκλάδων*, αρ.59, 16/6/1856, αρ.87, 31/12/1856, αρ. 88, 12/1/1857, αρ. 113, 9/7/1857, αρ. 118, 13/8/1857.

[291] AMAE, CCC, Syra, τ. 4, 5/4/1855, 5/8/1855, 9/9/1855, 24/6/1855, 9/9/1855, 2/3/1856, τ. 5, 10/9/1856, 4/6/1857, 17/12/1857.

στα έτη 1860, 1870 και 1880, όπου πλειοψηφούν τα φορτία από το Γαλάτσι, τη Βραΐλα και το Ταγανρόκ, σε σχέση με αυτά της Οδησσού, καταδεικνύουν επιπλέον τη στροφή αυτή.[292]

Γενικότερα, η πορεία της ναυπηγικής παραγωγής της Ερμούπολης επιδεικνύει, όπως φαίνεται και στο Διάγραμμα 3.3, τάσεις έντονων διακυμάνσεων, ειδικότερα δε τη δεκαετία του 1830. Από το 1838, που αποτελεί αφετηρία μεγέθυνσης της παραγωγής, όπως θα δούμε και παρακάτω, οι διακυμάνσεις είναι λιγότερο έντονες, κάτι που σημαίνει ότι η παραγωγή μάλλον σταθεροποιείται σε κάποια επίπεδα. Η γενική τάση του ρυθμού ανάπτυξης είναι πτωτική, δείχνοντας έτσι τη σταδιακή μείωση της ναυπηγικής παραγωγής από τη δεκαετία του 1860.

Διάγραμμα 3.3. Ρυθμός ανάπτυξης της ναυπηγικής παραγωγής της Ερμούπολης, 1828-1880 (σε τόνους χωρητικότητας).



Πηγή: Παράρτημα 3.3

3.1.4. ΟΙ ΒΡΑΧΥΧΡΟΝΙΟΙ ΝΑΥΠΗΓΙΚΟΙ ΚΥΚΛΟΙ-Ι (1838-1861)

Εκτός όμως από τους δύο μακρυχρόνιους κύκλους της ναυπηγικής παραγωγής της Ερμούπολης διακρίνουμε άλλους μικρότερης διάρκειας ή αλλοιώς βραχυχρόνιους κύκλους, οι οποίοι διαρκούν από μερικά χρόνια έως και μία δεκαετία και μας βοηθούν να κατανοήσουμε αναλυτικότερα τα αίτια των διακυμάνσεων της ναυπηγικής παραγωγής και να τα συνδέσουμε με την ιστορική συγκυρία. Από τα στοιχεία στο Διάγραμμα 3.2, στο πλαίσιο του πρώτου μακρυχρόνιου κύκλου της περιόδου 1835-1855, είμαστε σε θέση να διακρίνουμε τους ακόλουθους τρείς βραχυχρόνιους ναυπηγικούς κύκλους: α) 1838-1842, β) 1843-1852, γ) 1853-1861.

[292] Χαρλαύτη, *Ιστορία της Ελληνόκτητης*, Παραρτήματα, 1.10-1.12, 477-480.

Κατά την προηγούμενη περίοδο 1828-1837 το ναυπηγείο κινείτο σε χαμηλά επίπεδα παραγωγής, με εξαίρεση το 1833, όταν έφτασε τους 6.355 τόνους. Την ίδια χρονιά η τιμή του σιταριού στην Οδησσό έφτασε τις 31,2 μονάδες, την υψηλότερη τιμή μεταξύ 1818-1847.[293] Παράλληλα, τη διετία 1836-37 η αγορά της Ερμούπολης γνώρισε την πρώτη βαθειά κρίση, που οφειλόταν στην αντίθετη με τα ερμουπολίτικα συμφέροντα οικονομική κυβερνητική πολιτική, στην ανταγωνιστικότητα των άλλων λιμανιών σε εθνικό και περιφερειακό επίπεδο και τη χαμηλή ζήτηση σιτηρών από τις χώρες της Δύσης εξαιτίας ευνοϊκών εσοδειών, με συνέπειες τη χρεωκοπία εμπόρων και τις ναυταπάτες ελλήνων πλοιάρχων.[294] Χαρακτηριστικό είναι το γεγονός ότι τη διετία 1836-37 το ναυπηγείο έφτασε ανάμεσα στα χαμηλότερα επίπεδα παραγωγής με μόλις 2.532 και 2.033 τόνους αντίστοιχα.

Το έτος 1838 μπορεί να θεωρηθεί ότι σημασιοδοτεί το «take-off» του ναυπηγείου της Ερμούπολης.[295] Η παραγωγή αυξάνεται κατά 280% (βλ. Διάγραμμα 3.3) σε σχέση με την προηγούμενη χρονιά και φτάνει τους 7.746 τόνους. Ανάλογο αυξητικό άλμα σημειώνεται την ίδια χρονιά στις τιμές των ναύλων των σιτηρών, στο ναυτιλιακό εισόδημα και στην τιμή των σιτηρών Οδησσού και Λονδίνου.[296] Η ανοδική τάση της ναυπηγικής παραγωγής κορυφώνεται το 1840, όταν για πρώτη φορά ξεπερνά τους 10.000 τόνους (13.237,56). Η πρώτη ουσιαστική μεγέθυνση της παραγωγής του ναυπηγείου θα διακοπεί το 1842, όταν εξαιτίας της δεύτερης μεγάλης εμπορικής κρίσης, η παραγωγή θα πέσει στους 2.989 τόνους. Η κρίση αυτή οφειλόταν: α) στις επιπλοκές του Ανατολικού Ζητήματος που χειροτέρευσαν τις σχέσεις Ελλάδας-Οθωμανικής Αυτοκρατορίας και τα εχθρικά μέτρα που υιοθετήθηκαν εις βάρος του ελληνικού εμπορίου και της ναυτιλίας[297] και β) στα νέα νομοθετικά και υγειονομικά μέτρα της Ελληνικής Κυβέρνησης, που επηρέασαν αρνητικά τη ναυτιλία και το εμπόριο και ήταν αντίθετα με το δόγμα του ελεύθερου εμπορίου που πρέσβευαν οι ερμουπολίτες έμποροι.[298] Συνέπεια της κρίσης ήταν η φυγή περισσότερων από 600 Ψαριανών και άλλων από την Ερμούπολη προς την

[293] Καρδάσης, *Έλληνες ομογενείς*, Πίνακας 6.7, 178-179.
[294] Για μία εκτεταμένη ανάλυση των αιτιών και των συνεπειών της κρίσης των ετών 1836-37 βλ. Θεόδωρος Σακελλαρόπουλος, *Οι κρίσεις στην Ελλάδα. Οικονομικές, πολιτικές και κοινωνικές όψεις.(1830-1857)*, τ. Ά, Αθήνα, 1994, 109-131. Οι κρίσεις έδωσαν την ευκαιρία στην εμπορική κοινότητα των Ερμουπολιτών να ζητήσουν τη δημιουργία ελεύθερου λιμανιού στη Σύρο, ένα αίτημα που θα επαναληφθεί πολλές φορές στη διάρκεια του 19ου αιώνα και θα αποτελέσει σημείο τριβής με την Ελληνική Κυβέρνηση. Βλ. σχετικά ΑΜΑΕ, CCC, Syra, τ.. 1, 3/3/1837, 233-234 και 25/4/1838, 310. Ακόμη, Καρδάσης, *Σύρος. Σταυροδρόμι*, 56.
[295] Για τη χρήση του όρου take off ως σημείο απογείωσης της οικονομικής μεγένθυσης στην οικονομική ιστορία και τα χαρακτηριστικά του βλ. W. W. Rostow, "The Beginnings of Modern Growth in Europe: An Essay in Synthesis", *The Journal of Economic History*, τ. 33, αρ. 3. Σεπτ, 1973, 547-580.
[296] Καρδάσης, *Έλληνες ομογενείς*, Πίνακας 6.7, 178-179.
[297] Σακελλαρόπουλος, *Οι κρίσεις στην Ελλάδα*, Α΄, 153-154, Καρδάσης, *Σύρος. Σταυροδρόμι*, 45, 49-52. Ο Γάλλος Πρόξενος, ΑΜΑΕ CCC, Syra, τ. 2, 18/10/1842, 332, αναφέρει ότι εξαιτίας των κακών διπλωματικών σχέσεων μεταξύ των δύο χωρών, πολλοί Έλληνες πλοίαρχοι υιοθέτησαν τη ρωσική σημαία.
[298] Εφημ., *Ἑρμῆς*, αρ. 181, 5/9/1842.

οθωμανική επικράτεια, όπου οι οθωμανικές αρχές υπόσχονταν οικονομικά προνόμια σε όσους επέστρεφαν στην πατρίδα τους.[299] Χαρακτηριστικό των εξωγενών παραγόντων που επηρέασαν τη ναυπηγική παραγωγή το 1842 είναι το γεγονός ότι οι ναύλοι των σιτηρών και το ναυτιλιακό εισόδημα σημείωσαν αξιοσημείωτη άνοδο εκείνη τη χρονιά σε σχέση με τα δύο προηγούμενα έτη.

Ο δεύτερος βραχυχρόνιος κύκλος (1843-1852) διήρκησε σχεδόν μία δεκαετία και αποτέλεσε ουσιαστικά τη «χρυσή περίοδο» του ναυπηγείου και της ελληνόκτητης ιστιοφόρου ναυτιλίας. Από την περίοδο αυτή τα σιτηρά ξεκάθαρα πλέον καθορίζουν την πορεία της ναυτιλίας και της ναυπηγικής παραγωγής. Κορύφωση αυτής της μεγένθυσης αποτέλεσε το 1847, όταν το ναυπηγείο έφτασε το ρεκόρ παραγωγής του με 19.112 τόνους, ενώ παράλληλα όλοι οι υπόλοιποι σχετικοί δείκτες του εμπορίου και της ναυτιλίας σημείωσαν ανάλογες τιμές. Οι εξαγωγές σιτηρών από την Οδησσό έκαναν ρεκόρ με 2.016.692 quarters,[300] ενώ αντίστοιχα οι ναύλοι των σιτηρών ανέβηκαν στα 48 σελίνια/τόνο σε σχέση με τα 38,54 του 1846, το δε ναυτιλιακό εισόδημα ξεπέρασε τα 62 εκατομύρια δραχμές τη διετία 1846-47 σε σχέση με τα μόλις 35 εκατομύρια το 1845.[301] Όπως εξηγεί και ο σύγχρονος με τα γεγονότα Mc Culloch, η κορύφωση αυτή ήταν «εν μέρει συνέπεια της άφθονης σοδειάς του προηγούμενου έτους (στη Ν. Ρωσία) και εν μέρει και ίσως κυρίως εξαιτίας της ανεπάρκειας και των υψηλών τιμών που επεκράτησαν στη χώρα (Αγγλία) και σε άλλα μέρη της δυτικής Ευρώπης»[302] Επομένως, οι καταστροφικές σοδειές της προηγούμενης διετίας 1845-47 στη Δύση ήταν η βασική αιτία της πρωτοφανούς ζήτησης των σιτηρών της νότιας Ρωσίας, οι οποίες εκτός των άλλων

[299] AMAE, CCC, Syra, τ. 2, 18/10/1842, 329-331. Εφημ. *Ἑρμῆς*, αρ. 181, 5/9/1842, αρ. 192, 21/11/1842, αρ. 195-6, 19/12/1842, αρ. 217, παράρτημα, 15/5/1843 «Ἡ ἐνταῦθα συνοικία τῶν Ψαρριανῶν ἐρημώθη πλέον ἐξ ὁλοκλήρου, ὡς ἐν καιρῷ πανώλους ἐρημοῦνται αἱ πόλεις καὶ τὰ χωρία.» Στο ίδιο, «Πάμπολλαι οἰκογένειαι Κρητῶν καὶ ἄλλων μερῶν τῆς Τουρκίας μὴ δυνάμενοι πλέον νὰ ἐπιτύχωσι πόρον ζωὴς ἐνταῦθα, μεταναστεύουσιν καθ' ἑκάστην εἰς τὰς πατρίδας των, προτιμοῦσαι τὸν ζυγὸν τῶν τούρκων, παρὰ τὴν στέρησιν καὶ τὴν πεῖναν». Καρδάσης, *Σύρος. Σταυροδρόμι*, 71-72. Για τη στατιστική επιβεβαίωση της δημογραφικής εκροής το 1842 βλ. Κώστας Κόμης, *Ιστορική Δημογραφία του Νεοελληνικού Χώρου. Πηγές (19ος αιώνας).*, Ιωάννινα, 2002, 95.

[300] Mc Culloch, J. R., *Dictionary, practical, theoretical and historical of Commerce & Commercial Navigation*., Λονδίνο, 1859, 929.

[301] Ακόμη στον Καρδάση, *Έλληνες ομογενείς*, 181, Πίνακας 6.8, το 1847 οι τιμές σιτηρών σιτηρών (σελλίνια/quarter) σε Λονδίνο, Μασσαλία και Οδησσό σημειώνουν ρεκόρ σε σχέση με τις προηγούμενες χρονίες,ενώ αντίστοιχο ρεκόρ σημειώνει και η αξία των εξαγωγών σιτηρών από Οδησσό και Ταγανρόκ με 27.836 και 5.385 χρυσά ρούβλια αντίστοιχα. Βλ. Mose Lofley Harvey, "The Development of Russian Commerce on the Black Sea and its Significance",Αδημοσίευτη διδακτορική διατριβή, University of California, 1938, Table XIX a (Appendix G), 392. Η Patricia Herlihy, *Odessa*, 102, χαρακτήρισε το 1847 ως *annus mirabilis.*

[302] Mc Culloch, J. R., *Dictionary, practical*, 929. "a consequence partly of the abundant harvest of the previous year, and partly and, perhaps principally of the scarcity and high prices which then prevailed in this country and other parts of W. Europe"

συνδέονται και με μεγάλη οικονομική κρίση στις δυτικές αγορές, που τελικά προετοίμασε το έδαφος και για την «άνοιξη των λαών» του 1848.[303]

Ωστόσο, το κλίμα ευφορίας που επικράτησε στη ναυτιλιακή αγορά και που εκδηλώθηκε με νέες υπέρμετρες επενδύσεις σε ιστιοφόρα το 1848 (17.928 τόνοι)[304], δεν επιβεβεβαιώθηκε την επόμενη τριετία 1849-1852, (οι ναύλοι και το ναυτιλιακό εισόδημα μειώθηκαν σχεδόν κατά το ήμισυ), όταν η ελληνόκτητη ναυτιλία υπέστη βαθειά ύφεση εξαιτίας της χαμηλής ζήτησης σιτηρών στις αγορές της Δύσης, που οδήγησε σε σοβαρούς δομικούς κλυδωνισμούς το μηχανισμό της ναυτιλιακής αγοράς και την αξιοπιστία της ελληνόκτητης ναυτιλίας, εξαιτίας των δόλιων βυθίσεων από τους Έλληνες πλοιάρχους.[305] Τα μέτρα που υιοθέτησε η Ελληνική Κυβέρνηση με την εισαγωγή του *Λιμπρέτο* το 1851 φαίνεται ότι είχαν θετικά αποτελέσματα για τον πιο προσοδοφόρο κλάδο της εθνικής οικονομίας.[306]

Ο τρίτος βραχυχρόνιος ναυπηγικός κύκλος (1853-1861) σχετίζεται επίσης άμεσα με το εμπόριο των σιτηρών της νότιας Ρωσίας, αλλά και με τις δομικές αλλαγές που ακολουθούν μετά τον Κριμαϊκό Πόλεμο (1853-1856) στο εμπόριο σιτηρών και τις μεταφορές σε διεθνές και περιφερειακό επίπεδο. Οι παράγοντες που επηρέασαν σημαντικά την πολιτική και οικονομική κατάσταση της περιόδου 1853-1857 ήταν α) οι επιπλοκές του Ανατολικού Ζητήματος που οδήγησαν στον Κριμαϊκό Πόλεμο, β) η χειροτέρευση των διπλωματικών σχέσεων Ελλάδας-Τουρκίας που οδήγησαν στη διακοπή τους τον Απρίλιο του 1854 και γ) τα προβλήματα εξαγωγής των ρωσικών σιτηρών.[307]

Το 1853 θεωρείται η χρονιά της μεγάλης ανάκαμψης μετά την τριετή ύφεση για το συριανό εμπόριο και τη ναυτιλία, με πρωταρχικό δείκτη σε τοπικό επίπεδο την άνοδο της ναυπηγικής παραγωγής που έφτασε τους 9.416 τόνους με αύξηση 42,76% σε σχέση με την

---

[303] Harry Hearder, *Europe in the 19th century, 1830-1880,* Λονδίνο, 1988, 111. Hobsbawm, *Η εποχή του κεφαλαίου,* κεφ. Α΄.

[304] Για τις τάσεις υπερεπένδυσης των πλοιοκτητών σε περιόδους ευφορίας ως ένα ενδημικό φαινόμενο της ναυτιλιακής βιομηχανίας, βλ. Stopford, *Maritime..*,41-43, Metaxas, *The Economics*, 224-228.

[305] Για τις αναφορές σχετικά με τις ναυταπάτες των Ελλήνων πλοιάρχων, την πτώχευση των ασφαλιστικών εταιριών της Σύρου, εκτός της εταιρείας «*Ελλάς*» και τις γενικότερες επιπτώσεις στη φήμη της ελληνόκτητης ναυτιλίας βλ. ΑΜΑΕ, CCC, Syra, vol. 3, 24/7/1852, 433-434, και, vol. 3, 4/10/1852, 447, *Ἑρμῆς*, αρ. 416, 20/9/1850, *Αἴολος*, αρ. 321, 21/4/1851 και αρ. 322, 3/5/1851.

[306] Η εισαγωγή του Λιμπρέτο, με νομοθέτημα (ΡΗΔ του 13/11/1851), ήταν ουσιαστικά ένα βιβλιάριο στο οποίο καταγράφονταν όλα τα θαλασσοδάνεια με χρονολογική σειρά, εκτός από το τελευταίο που είχε συναφθεί για τις ανάγκες του τρέχοντος ταξιδιού. Για τις ευεργετικές συνέπειες και την ευμενή προσμονή όσο και υποδοχή της συγκεκριμένης νομοθεσίας βλ. ΑΜΑΕ, CCC, Syra, τ. 3, 29/7/1851, 390-392, τ. 3, 6/4/1853, τ. 4, 28/6/1853, *Αἴολος*, αρ. 339, 23/6/1851. Ακόμη, Καρδάσης, *Σύρος*, 203 και Christos Hadjiiossif, «Crise conjoncturelle et problèmes structurels dans la marine marchande grecque au XIXe siècle: Les réactions de l' état et des intérêts privés», *Actes du IIe Colloque International d' Histoire. XIIIe-XIX e siecles*, Tome II, Athenes, 1986, 379-381.

[307] Σακελλαρόπουλος, *Οι κρίσεις στην Ελλάδα,* Β΄, 111, Καρδάσης, *Σύρος*, 82-83.

προηγούμενη χρονιά.[308] Οι ναύλοι κάνουν το ιστορικό τους ρεκόρ (60,60 σελίνια/τόνο, βλ. Διάγραμμα 3.2), ενώ το ναυτιλιακό εισόδημα διπλασιάζεται (περίπου 59 εκατομμύρια), τιμή που δεν πρόκειται να ξαναφτάσει προ του 1870.[309] Η άνοδος της ναυπηγικής παραγωγής διαρκεί μέχρι το 1857, όταν κορυφώνεται στους 13.600 τόνους, με εξαίρεση το 1854 (μείωση της τάξεως του 28,45% σε σχέση με το 1853), μία δύσκολη χρονιά, που σημαδεύτηκε από την αρνητική επιρροή εξωγενών, πολιτικο-διπλωματικών παραγόντων, με βαρειές συνέπειες στην ίδια την πόλη, όπως η διάδοση της χολέρας τον Αύγουστο του 1854 από τα γαλλικά στρατεύματα κατοχής σε Πειραιά και Ερμούπολη.[310] Από το 1855 τα σιτηρά προέρχονται πλέον όχι από την Οδησσό, αλλά από τις Παραδουνάβιες Ηγεμονίες, εξαιτίας της μετατόπισης του πολεμικού μετώπου στην Κριμαία.[311] Η αλλαγή αυτή όμως δεν πρόκειται να είναι παροδική, όπως δείξαμε παραπάνω (§ 3.1.3) και θα στρέψει καθοριστικά τις διαδρομές του εμπορίου των σιτηρών που αφορούν την ελληνόκτητη ναυτιλία. Η λήξη του Κριμαϊκού Πολέμου, που υπήρξε εξαιρετικά επικερδής συγκυρία για τον εμπορικό κόσμο της Ερμούπολης, της ελληνικής διασποράς και τη ναυτιλιακή και ναυπηγική βιομηχανία, θα οδηγήσει σε μία μακρά ύφεση στη ναυπηγική παραγωγή, που θα διαρκέσει τουλάχιστον μέχρι το 1861. Παράλληλα δε, σε διεθνές επίπεδο, οι ναύλοι μετά το τέλος του πολέμου αναφέρεται ότι γνώρισαν μία παροδική κάμψη[312], ενώ ο ελληνόκτητος στόλος φαίνεται ότι μειώθηκε σε χωρητικότητα την τριετία 1859-62.[313]

Η περίοδος 1853-57 μπορεί να θεωρηθεί μάλλον η τελευταία «χρυσή εποχή» για την Ερμούπολη ως ναυπηγικό κέντρο της ιστιοφόρου ναυτιλίας. Έκτοτε, οι ανακατατάξεις στο β΄ μισό του 19ου αιώνα στο διεθνές εμπόριο και στις θαλάσσιες μεταφορές επηρέασαν τη θέση της ελληνόκτητης ναυτιλίας και τη σημασία του ναυπηγείου ιστιοφόρων της Ερμούπολης. Πρόκειται για την παγκοσμιοποίηση της ναυτιλιακής βιομηχανίας, που εκδηλώθηκε με τη διεύρυνση των αγορών, είτε πρόκειται για την αγορά εργασίας, τις εμπορικές διαδρομές, ή τις αγοραπωλησίες νέων και μεταχειρισμένων πλοίων· μία νέα πραγματικότητα που άλλαξε τα δεδομένα της ναυτιλίας και κατέστησε λιγότερο

[308] Εφημ. *Αἴολος*, αρ. 470, 24/9/1853 και αρ. 482, 10/12/1853.
[309] Για την άνοδο των ναύλων των σιτηρών από τα ρωσικά λιμάνια για Μασσαλία και άλλα λιμάνια της Δύσης βλ. AMAE, CCC, Syra, τ. 4, 15/11/1853, 103-107.
[310] Βλ. § 1.3.
[311] Καρδάσης, *Σύρος*, 84.
[312] Kaukiainen, *A History of Finnish Shipping*, 77. Harley, "Ocean Freight Rates", 875. North, "Ocean Freight Rates", 550-551.
[313] Χαρλαύτη, *Ιστορία της Ελληνόκτητης*, 226-229.

απαραίτητη την παρουσία της Ερμούπολης σε μία περισσότερο ολοκληρωμένη και ενοποιημένη ναυτιλιακή αγορά.[314]

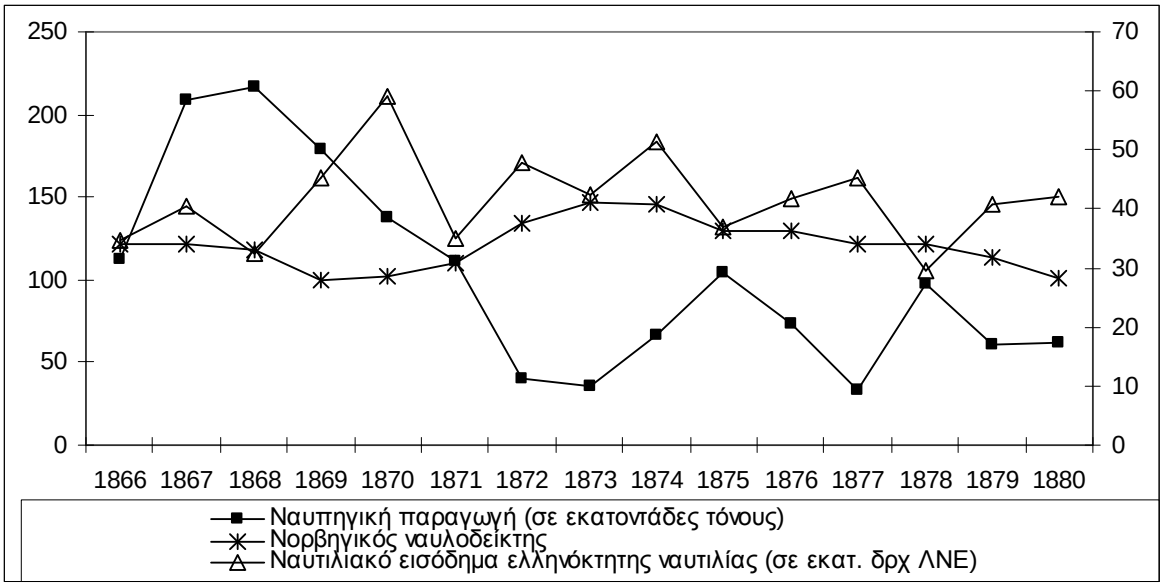
3.1.5. ΟΙ ΒΡΑΧΥΧΡΟΝΙΟΙ ΝΑΥΠΗΓΙΚΟΙ ΚΥΚΛΟΙ-ΙΙ (1862-1880)

Στα πλαίσια του δεύτερου μακρυχρόνιου κύκλου διακρίνουμε τρείς βραχυχρόνιους που αντιστοιχούν στις παρακάτω περιόδους: 1) 1862-65, 2) 1866-1873 και 3) 1874-77. Για την παραπάνω περιοδολόγηση διαθέτουμε λιγότερη πληροφόρηση σε σχέση με τον προηγούμενο μακρυχρόνιο κύκλο. Τα στοιχεία για τα έτη 1867-1870 προέρχονται από την *Ποντοπόρεια*, για τα οποία προκύπτουν αρκετά υψηλές τιμές παραγωγής, ωστόσο δεν έχουμε διασταυρώσει στοιχεία από άλλες πηγές που να επιβεβαιώνουν την ιστορική συγκυρία που συνετέλεσε στη συγκεκριμένη ανοδική τάση. Τα στοιχεία των ετών 1871-1880 προέρχονται από συνολικούς αριθμούς που βρίσκονται στις ετήσιες αναφορές του Βρετανού προξένου της Σύρου. Για την ανάλυση της συμπεριφοράς των παραπάνω ναυπηγικών κύκλων θα χρησιμοποιήσουμε τα ίδια εργαλεία, δηλαδή τις τιμές των ναύλων και το ναυτιλιακό εισόδημα. Ωστόσο, αυτή τη φορά, όσον αφορά τους ναύλους, θα χρησιμοποιήσουμε τον περισσότερο αποδεκτό δείκτη της διεθνούς ναυλαγοράς για τον 19ο αιώνα, δηλαδή το νορβηγικό δείκτη, που καλύπτει την περίοδο 1866-1896, συντασσόμενοι με την άποψη των Lewis R. Fischer & Helge W. Nordvik, παρότι διαθέτουμε επίσης τα στοιχεία του Βρετανού στατιστικολόγου Isserlis, που καλύπτει την περίοδο 1869-1914.[315] Επομένως το Διάγραμμα 3.4 μπορεί να χαρακτηριστεί συμπληρωματικό στο Διάγραμμα 3.2 καθώς συγκρίνει μέρος του προηγούμενου γραφήματος με άλλες καταλληλότερες στατιστικές σειρές.

Διάγραμμα 3.4. Ναυπηγική παραγωγή/Νορβηγικός ναυλοδείκτης/Ναυτιλιακό εισόδημα ελληνόκτητης ναυτιλίας, 1866-1880.

[314] Fischer & Nordvik, «Θαλάσσιες μεταφορές και ενοποίηση», 274-275. Kaukiainen, "Growth, diversification", 30-31. Χαρακτηριστικό παράδειγμα της διαφοροποίησης των συνθηκών της λειτουργίας του ναυτιλιακού επιχειρείν, των διαδρομών και των αγορών είναι η σύγκριση ανάμεσα στο ιθακήσιο μπριγαντίνι «*Οδυσσεύς*» του 1837 και το συριανό μπάρκο «*Αναστασία*» του 1881, που κάνει η Τζελίνα Χαρλαύτη, *Ιστορία της Ελληνόκτητης*, 268-279.

[315] Fischer & Nordvik, «Θαλάσσιες μεταφορές..», 293.



Πηγή: Παράρτημα 3.2.3.

Ο βραχυχρόνιος κύκλος 1862-65 φαίνεται ότι επηρεάστηκε περισσότερο από εξωγενείς παράγοντες, όπως η πτώση και φυγή του Όθωνα από τον ελληνικό θρόνο το 1862 μαζί με τις ταραχές που συνέπεσαν την ίδια χρονιά, όσο και την πολιτειακή αλλαγή και την έλευση του Γεωργίου του Α΄το 1863, που μάλλον δημιούργησε καλύτερο ψυχολογικό κλίμα και στον τομέα των επιχειρήσεων, αν το συνδέσουμε με την άνοδο της τάξης του 58,66% που σημειώθηκε στη ναυπηγική παραγωγή σε σχέση με το προηγούμενο έτος.[316]

Κατά την περίοδο 1866-1871 παρατηρούμε μία σχεδόν παράλληλη πορεία όλων των δεικτών, ενώ η ύφεση της ναυπηγικής παραγωγής τη διετία 1872-73 έρχεται σε αντίθεση με την ανοδική πορεία των ναύλων, οι οποίοι έκτοτε ακολουθούν καθοδική πορεία σε όλο το υπόλοιπο τέταρτο του 19ου αιώνα.[317] Η προσωρινή άνοδος της ναυπηγικής παραγωγής την ακόλουθη διετία 1874-75 οφείλεται σύμφωνα με το Βρετανό πρόξενο της Σύρου στο βασιλικό διάταγμα του 1874, που απαγόρευε την κοπή ξυλείας από τα εθνικά δάση, μία απόφαση που ζημίωσε το ναυπηγείο του Γαλαξιδίου, που στηριζόταν στην εγγύτητα της ναυπηγικής ξυλείας, με αποτέλεσμα να στρέψει πολλούς πλοιοκτήτες στη ναυπηγική αγορά της Ερμούπολης.[318] Η επίσης πρόσκαιρη άνοδος της παραγωγής το 1878 σε ποσοστό 191.09 % σε σχέση με το 1877, οφείλεται μάλλον στις προσδοκίες που δημιούργησαν το κλείσιμο των στενών κατά τη διάρκεια του Ρωσο-τουρκικού Πολέμου

[316] Foreign Office, Syra, *Report by Consul Ruby*, 8/2/1873, 272. Για το ζήτημα των ταραχών και της πτώσης του Όθωνα βλ. Εφημ. *Άστηρ τῶν Κυκλάδων*, αρ. 263, 29/4/1862, αρ. 264, 6/5/1862, αρ. 265, 13/5/1862, αρ. 266, 20/5/1862 και αρ. 287-288, 20/10/1862. Για την ύφεση της ναυπηγικής και της ναυτιλίας ο.π., αρ. 277, 4/8/1862.
[317] Fischer & Nordvik, «Θαλάσσιες μεταφορές..», 290-291, Πίνακες 9.6 και 9.7.
[318] F.O., Syra, *Report by Consul Binney on the Trade and Commerce of the Cyclades during the Year 1874*, 21/8/1875, 1562.

του 1877-78 και η άνοδος των ναύλων των σιτηρών, όπως συνήθως συμβαίνει στις εμπόλεμες περιόδους.[319]

Αν πρέπει να κάνουμε μία συνολικότερη εκτίμηση για τη σύνδεση και την εξάρτηση της ναυτιλιακής και της ναυπηγικής βιομηχανίας με το εμπόριο σιτηρών, τότε πρέπει να παρατηρήσουμε ότι ο καθοριστικός παράγοντας για την άνοδο ή την πτώση στις εξαγωγές των σιτηρών και κατά συνέπεια η ανάγκη για θαλάσσιες μεταφορικές υπηρεσίες, ήταν το επίπεδο της ζήτησης από τις χώρες της Δύσης. Κακές σοδειές στις χώρες της Δύσης, ανεξάρτητα (ως ένα βαθμό) από τις σοδειές στη νότια Ρωσία, σήμαινε άνοδο της ζήτησης των σιτηρών και επομένως άνοδο των ναύλων και της ναυπηγικής δραστηριότητας. Καλές αντίθετα σοδειές στη Δύση, κυρίως δε σε Αγγλία και Γαλλία, ακόμα και αν η αντίστοιχη σοδειά στη νότια Ρωσία ήταν ικανοποιητική, σήμαιναν πτώση της ζήτησης των εξαγωγών σιτηρών από τη Μαύρη Θάλασσα και των μεταφορικών υπηρεσιών προς τα λιμάνια της δυτικής Ευρώπης.[320]

3.1.6. Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΓΚΡΙΣΗ: ΚΑΤΑΤΑΞΗ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΟΥ ΕΠΙΠΕΔΟΥ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ

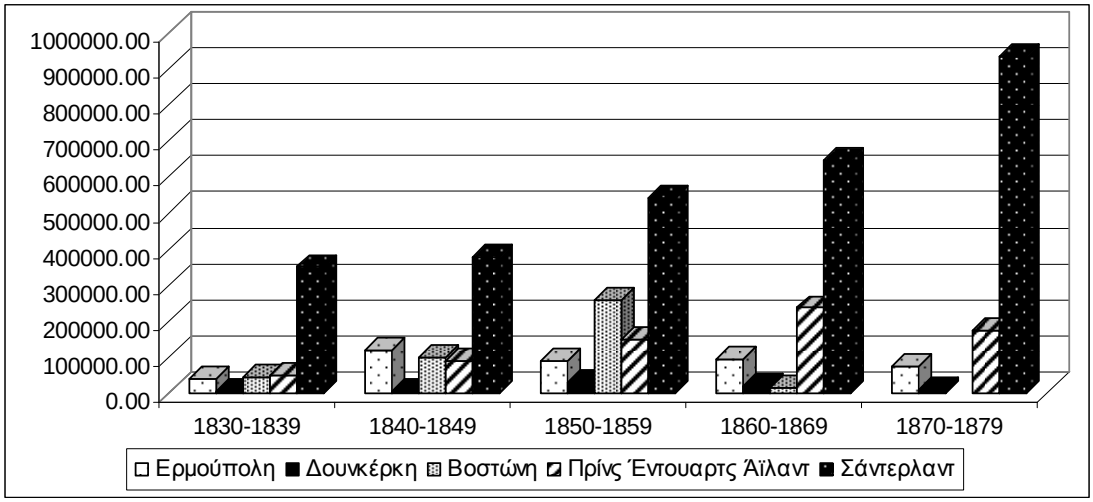
Ο όγκος παραγωγής του ναυπηγείου της Ερμούπολης μπορεί να αξιολογηθεί καλύτερα αν συγκριθεί με άλλα ναυπηγεία στο διεθνή χώρο. Η σύγκριση με άλλα ναυπηγικά κέντρα ιστιοφόρων πλοίων μπορεί να βοηθήσει στην κατάταξη του μεγέθους της παραγωγής σε σχέση με τα άλλα διεθνή παραδείγματα και στην αποτίμηση της δυναμικής της ερμουπολίτικης ναυπηγικής βιομηχανίας με όρους ποσότητας και ποιότητας της παραγωγής, όσο και σε σχέση με τις αγορές στις οποίες δραστηριοποιείται.

Στο Διάγραμμα 3.5 επιλέχθηκαν άλλα τέσσερα ναυπηγεία από το διεθνή χώρο, κανένα από αυτά όμως δεν ανήκει στη Μεσόγειο, ούτε στον άμεσο χώρο γειτνίασης της Ερμούπολης με την οθωμανική αυτοκρατορία. Δυστυχώς δεν καταφέραμε να εντοπίσουμε από την υπάρχουσα βιβλιογραφία στοιχεία για την παραγωγή των οθωμανικών ναυπηγείων, ενώ από τη Μεσόγειο τα μόνα στοιχεία που διαθέτουμε προέρχονται από το ναυπηγείο του Σαίντ Τροπέ της Γαλλίας, του οποίου ο όγκος παραγωγής είναι εξαιρετικά μικρός για να φανεί χρήσιμος σε μία σύγκριση με τα παρακάτω μεγέθη.[321] Τα ναυπηγεία λοιπόν που επιλέχθηκαν είναι της Δουνκέρκης στη βορειοανατολική Γαλλία, της

[319] Harvey, *The Development of Russian Commerce*, 300-308, Metaxas, *Economics*, 184-187.
[320] Καρδάσης, *Έλληνες ομογενείς*, 182. Herlihy, *Odessa*, 102.
[321] Στο μοναδικό γνωστό έργο σχετικά με τα ναυπηγεία της οθωμανικής περιόδου, της Μπεκιάρογλου, *Οθωμανικά ναυπηγεία*, ο.π., δεν υπάρχουν στοιχεία για τη ναυπηγική παραγωγή του 19ου αιώνα. Τα στοιχεία για τη ναυπηγική παραγωγή του Σαίντ Τροπέ προέρχονται από τη βάση δεδομένων της αδημοσίευτης πτυχιακής εργασίας σε επίπεδο Master του Laurent Pavlidis, τον οποίο ευχαριστώ θερμά.

Βοστώνης στις ΗΠΑ, του Πρίνς Έντουαρντ Άϊλαντ του Ατλαντικού Καναδά και του Σάντερλαντ στη βορειοανατολική Αγγλία. Η επιλογή των ναυπηγείων στηρίχθηκε στη διαθεσιμότητα των στοιχείων, στην προσπάθεια να συμπεριληφθούν περισσότερες διαφορετικές χώρες και αγορές και τέλος τα ναυπηγεία αυτά να μοιράζονται κάποια κοινά στοιχεία όπως η εξειδίκευση σε ξύλινα ιστιοφόρα πλοία.

Διάγραμμα 3.5 Σύγκριση παραγωγής με ναυπηγεία του διεθνή χώρου, 1830-1879.



Πηγή: Παράρτημα 3.2.4

Από τη σύγκριση προκύπτει ότι η Ερμούπολη στις δεκαετίες 1830-1850 ανταγωνίζεται εξίσου σημαντικά ναυπηγικά κέντρα του βόρειου Ατλαντικού, όπως η Βοστώνη και το Πρίνς Έντουαρντ Άϊλαντ του Καναδά, στη δεκαετία του 1840 μάλιστα, η παραγωγή αυτών των δύο αποτελούσε το 85,76 και 74,38% αντίστοιχα της ερμουπολίτικης παραγωγής. Ωστόσο το δεύτερο, ήδη από τη δεκαετία του 1850, αρχίζει να διαφοροποιείται από την Ερμούπολη και η διαφορά σε όγκο παραγωγής γίνεται πιο έντονη τις επόμενες δεκαετίες. Είναι βέβαια σημαντικό να αναφέρουμε σε αυτό το σημείο, ότι το Πρίνς Έντουαρντ Άϊλαντ, σε σχέση με τις υπόλοιπες επαρχίες του Ατλαντικού Καναδά (Νέα Σκωτία, Νιού Μπρούνσγουϊκ και Κεμπέκ) είχε τη μικρότερη σε χωρητικότητα ναυπηγική παραγωγή.[322] Βέβαια η αγορά στην οποία απευθύνονταν τα ιστιοφόρα του Πρίνς Έντουαρντ Άϊλαντ και των υπολοίπων ναυπηγικών κέντρων του Ατλαντικού Καναδά ήταν η μεγαλύτερη ναυτιλιακή αγορά του κόσμου, τα λιμάνια της Μεγάλης Βρετανίας και τα φορτία ξυλείας που μετέφεραν πουλιόταν συχνά μαζί με τα ίδια τα πλοία, καθιστώντας έτσι τόσο την ξυλεία όσο και τα πλοία τα βασικά εξαγώγιμα προϊόντα της χώρας.[323]

[322] Για το χαρακτήρα της ναυπηγικής παραγωγής και την εξειδίκευση σε μεσαίας χωρητικότητας τύπους ιστιοφόρων στο Πρίνς Έντουαρντ Άϊλαντ, βλ. Lewis R. Fischer, "The Port of Prince Edward Island, 1840-1889: a preliminary analysis", Keith Matthews & Gerald Panting (επιμ.), *Ships and Shipbuilding in the North Atlantic Region*, Νέα Γη, 1978, 46.

[323] Eric Sager & Gerald Panting, "Staple Economies.", 6-8. Sager & Panting, *Maritime Capital*, 34-38.

Η Βοστώνη από την άλλη, αποτελούσε μαζί με τη Νέα Υόρκη, τα δύο σημαντικότερα αμερικανικά λιμάνια εξωτερικού εμπορίου και ναυτιλιακά κέντρα της ιστιοφόρου ναυτιλίας στον Ατλαντικό την περίοδο από το τέλος του αγγλοαμερικανικού πολέμου του 1812 έως τον Αμερικανικό Εμφύλιο (1861-65) και συγκαταλεγόταν επίσης μεταξύ των έξι σημαντικότερων ναυπηγικών διαμερισμάτων των ΗΠΑ.[324] Το Μέντφορντ υπήρξε η σημαντικότερη ναυπηγική ζώνη του λιμανιού της Βοστώνης μέχρι τη δεκαετία του 1850, όταν η περιοχή του East Boston πήρε τη σκυτάλη ειδικευόμενη στα μεγάλα clippers εξαιτίας της καλύτερης γεωγραφικής της θέσης στο λιμάνι της Βοστώνης.[325] Η ναυπηγική παραγωγή της Βοστώνης μετά την κορύφωσή της τη δεκαετία του 1850 υπέστη στη συνέχεια μαζί με την υπόλοιπη αμερικανική ναυτιλιακή και ναυπηγική βιομηχανία την βαθεία ύφεση και παρακμή της ιστιοφόρου ναυτιλίας στον τομέα του εξωτερικού (ωκεάνιου) εμπορίου, από την οποία κατ΄ ουσίαν δεν συνήλθε ποτέ.[326]

Σε σχέση με την Δουνκέρκη η παραγωγή της Ερμούπολης σε όλο το υπό εξέταση διάστημα είναι σαφέστερα μεγαλύτερη, το δε μέσο ποσοστό παραγωγής της πρώτης στο σύνολο της δεύτερης την περίοδο 1830-79 ήταν 16,77%. Η μικρότερη μεταξύ τους διαφορά παρατηρείται τη δεκαετία του 1850, όταν η παραγωγή της Δουνκέρκης φτάνει το 35,06% της Ερμούπολης, τη χρυσή μάλλον περίοδο του ναυπηγείου της, όταν η παραγωγή σε σχέση με την προηγούμενη δεκαετία εκτοξεύθηκε με μία αύξηση της τάξεως 604%. Οι τύχες της Δουνκέρκης τον 19ο αιώνα συνδέθηκαν με την αλιεία του ισλανδικού βακαλάου, στις ανάγκες του οποίου κλήθηκαν να προσαρμοστούν τόσο οι επενδυτικές επιλογές των εμπλεκομένων στη ναυτιλία, όσο και οι ναυπηγοί.[327]

Τέλος το Σάντερλαντ, μαζί με το Νιουκάστλ, αποτελούν τα σημαντικότερα ναυπηγικά κέντρα της βορειοανατολικής Αγγλίας, τα οποία άρχισαν να καταλαμβάνουν ηγετική θέση στο εθνικό σύνολο του κλάδου ήδη από το τέλος του 18ου αιώνα, παράγωντας σχεδόν το 1/3 της εθνικής ναυπηγικής παραγωγής.[328] Το Σάντερλαντ εξελίχθηκε στη διάρκεια του 19ου αιώνα στο μεγαλύτερο ναυπηγείο της Βρετανίας και ίσως το μεγαλύτερο στον κόσμο

[324] William A. Fairburn, *Merchant Sail*, vol. II, Μέϊν, 1945-55, 936-938. Ως ναυπηγικά διαμερίσματα της χώρας ορίζονται τα Shipbuilding Custom Districts, τα μεγαλύτερα των οποίων μαζί με τη Βοστώνη είναι η Νέα Υόρκη, το Μπάθ (Μέϊν), η Φιλαδέλφεια, το Γουόλντμπορο (Μέϊν), και η Βαλτιμόρη. Οι τρείς πολιτείες που συγκεντρώνουν τη μεγαλύτερη ναυπηγική παραγωγή είναι το Μέϊν, (το σημαντικότερο ναυπηγικό διαμέρισμα της χώρας με εξειδίκευση στα ξύλινα ιστιοφόρα, παράδοση που διατήρησε σε όλο σχεδόν τον 19ο αιώνα), η Μασσαχουσέτη και η Νέα Υόρκη.
[325] Fairburn, *Merchant Sail*, vol. VI, 2897.
[326] Για τις αιτίες της παρακμής της αμερικανικής ιστιοφόρου ναυτιλίας και ναυπηγικής στο β΄μισό της δεκαετίας του 1850 βλ. § 2.3.3.3.
[327] Christian Pfister-Langanay, *Constructeur, charpentier et navires à Dunkerque du XVIIe au XXe siècle*, Δουνκέρκη, χ.χ., 117.
[328] Ville, "Shipbuilding in the Northeast", 1. Christopher French, "Mechant Shipping of the British Empire", Robert Gardiner, (επιμ.), *The Heyday of Sail. The Merchant Sailing Ship, 1650-1830.*, Λονδίνο, 1995, 19-21.

στην παραγωγή ιστιοφόρων. Μάλιστα έχει ενδιαφέρον το γεγονός ότι σε σχέση με άλλα ναυπηγεία, όπως το γειτονικό Νιουκάστλ, το Σάντερλαντ παρέμεινε πιστό στην κατασκευή ξύλινων ιστιοφόρων σχεδόν μέχρι τα τέλη της δεκαετίας του 1870.[329] Εξυπηρετώντας τη μεγαλύτερη ναυτιλιακή αγορά στον κόσμο, δεν είναι τυχαία η τεράστια διαφορά που έχει με τα υπόλοιπα ναυπηγεία, η οποία μάλιστα είναι σχεδόν γεωμετρικά αυξητική, καθώς το Σάντερλαντ μαζί με τα υπόλοιπα ναυπηγεία της βορειοανατολικής Αγγλίας προσαρμόστηκαν στα νέα τεχνολογικά και οικονομικά δεδομένα της ναυτιλίας του τελευταίου τετάρτου του 19ου αιώνα και συνέχισαν με αντίστοιχο δυναμισμό και στον 20ο αιώνα.[330]

Κοινό χαρακτηριστικό όλων των παραπάνω ναυπηγείων είναι, ότι παρά τη διαφορετική τους εξέλιξη το καθένα, η άνοδος και η ακμή τους στηρίχθηκε στη ναυπήγηση ξύλινων ιστιοφόρων, όπου κυριαρχούσαν σχεδόν κοινές πρακτικές, τόσο σε οργανωτικό, όσο και σε τεχνολογικό επίπεδο. Οι διαφορές μεταξύ τους εντοπίζονται κυρίως στις αγορές στις οποίες εντάσσονταν και στις διαφορετικές ανάγκες που διαμόρφωνε η ζήτηση, ανάλογα με το είδος των μεταφορών που η εκάστοτε αγορά απαιτούσε, παράγοντας που επηρεάζε σαφώς και τον όγκο παραγωγής. Το Σάντερλαντ, η Βοστώνη και το Πρίνς Έντουαρντ Άϊλαντ μπορεί να πει κανείς ότι κινούνταν σχεδόν στην ίδια διευρυμένη αγορά της Βρετανίας και του βόρειου Ατλαντικού, ωστόσο διαφορετικοί παράγοντες καθόρισαν ξεχωριστά τις τύχες του κάθε ναυπηγικού κέντρου στην πορεία του 19ου αιώνα. Η Ερμούπολη και η Δουνκέρκη κινούνταν σε διαφορετικές, όσο και μικρότερες υποαγορές, ωστόσο πάντοτε ενταγμένες στο σύστημα της παγκόσμιας αγοράς και επηρεαζόμενες από τη διεθνή και περιφερειακή συγκυρία. Το επίπεδο παραγωγής της Ερμούπολης συγκρινόμενο με τα παραπάνω διεθνή παραδείγματα, αναδεικνύει ένα ναυπηγείο μεσαίας περίπου δυναμικότητας για τα παγκόσμια δεδομένα της περιόδου, για τα δεδομένα της Μεσογείου ωστόσο, πρέπει να συγκαταλέγεται κατά πάσα πιθανότητα ανάμεσα στα μεγαλύτερα.

3.2 ΕΠΙΣΚΕΥΕΣ

Οι επισκευές πρέπει να αποτελούσαν ένα πολύ σημαντικό τομέα στον κύκλο εργασιών του ναυπηγείου της Ερμούπολης, με δεδομένη τη στρατηγική θέση του λιμανιού και του ναυπηγικού κέντρου και τις υπηρεσίες και υποδομές που ήταν σε θέση να παράσχει στον κλάδο των ναυτιλιακών και ναυπηγικών επιχειρήσεων. Την κομβική θέση της

[329] Ville, “Shipbuilding in the Northeast”, 3, 9.
[330] Ο.π., 36, Table 1.

Ερμούπολης στους ναυτικούς δρόμους μεταξύ της ευρύτερης περιοχής του Λεβάντε, της Μαύρης Θάλασσας και της Δύσης και την αναγκαιότητα των καταπονημένων ιστιοφόρων για επισκευές στο λιμάνι της καταδεικνύουν επιπλέον μία σειρά από ναυτοδάνεια, που σύνηπταν οι πλοίαρχοι των διάφορων ιστιοφόρων με τοπικούς δανειστές με σκοπό την επισκευή των καραβιών και τη δυνατότητα συνέχισης του πλού. Οι πλοίαρχοι αυτοί και τα ιστιοφόρα ξεπερνούν το φάσμα της ελληνόκτητης ναυτιλίας και ανήκουν σε διάφορες σημαίες και εθνικότητες ενισχύοντας έτσι το διεθνικό προφίλ του λιμανιού της Ερμούπολης και το ρόλο της στο πλαίσιο της διεθνούς ναυτιλιακής δραστηριότητας.[331]

Όμως τα στοιχεία που διαθέτουμε από τις πηγές για τη ναυπηγοεπισκευαστική δράση στην Ερμούπολη είναι εξαιρετικά λίγα ώστε να μπορέσουν να μας δώσουν μία τάξη μεγέθους για τη συμβολή των επισκευών στον κύκλο εργασιών του ναυπηγείου. Έχουν προκύψει μόλις 22 περιπτώσεις επισκευών ιστιοφόρων, από τις οποίες μπορούμε να επιχειρήσουμε μία σκιαγράφηση της δραστηριότητας αυτής χωρίς να είμαστε σε θέση να παραθέσουμε και να αναλύσουμε σειρές δεδομένων, όπως κάναμε στην περίπτωση των νεότευκτων.

Ένα πρώτο ζήτημα είναι η διάκριση των επισκευών σε δύο κατηγορίες. Η πρώτη αφορά μεταχειρισμένα ιστιοφόρα που αποκτήθηκαν είτε από απλή αγοραπωλησία, είτε από πλειστηριασμό, είτε από εκβύθιση αφού είχαν ναυαγήσει ή προσαράξει. Η δεύτερη αφορά ιστιοφόρα που δεν άλλαξαν ιδιοκτήτη, αλλά απλώς είχαν ανάγκη επισκευών. Όσο αφορά τα πλοία της πρώτης κατηγορίας, ο νέος ιδιοκτήτης στο λογαριασμό των εξόδων που παραθέτει στο συμβόλαιο ολοκλήρωσης της συμφωνίας και εξόφλησης με το ναυπηγό, το οποίο συνήθως τιτλοφορείται ως «Ἀπόδειξις», καμιά φορά δε ως «Ἔκθεσις» ή και «Ἰδιοκτησία», συμπεριλαμβάνει και τα έξοδα αγοράς του πλοίου ή τα αντίστοιχα της εκβύθισης και μεταφοράς του σκάφους από τον τόπο του ναυαγίου ή προσάραξής του. Έτσι ο Χατζηγιαννάκος Δημ. Κολοζός, για την εκβύθιση, μεταφορά και τις πρώτες αναγκαίες επισκευές στο μπρίκι «Αθηνά», 268 τόνων, ξόδεψε 40.000 δραχμές, από τις συνολικά 70.000 που του κόστισε το πλοίο. Από τις υπόλοιπες 30.000, 14.000 κόστισαν η αγορά του σκάφους και τα δύο κατάρτια του με το πομπρέσο, ενώ εντέλει τα καθευατό έξοδα επισκευής ανήλθαν στις 16.000 δρχ, στις οποίες περιλαμβάνονταν, οι μισθοί των εργατών και τεχνιτών, η αμοιβή του αρχιναυπηγού Χριστοφή Κρυστάλη και τα υλικά. Το

[331] Βλ. Πίνακα 1.4.

σχετικά υψηλό κόστος επισκευής μάλλον επιβαρύνθηκε και από τη χρήση χάλκινων καρφιών και την επένδυση φύλλων χαλκού, 800 οκάδων περίπου στα ύφαλα του πλοίου.[332]

Από άλλες περιπτώσεις επισκευών νεοαποκτηθέντων μεταχειρισμένων ιστιοφόρων εξάγουμε επίσης ενδιαφέροντα στοιχεία για τη δομή του κόστους της συγκεκριμένης κατηγορίας. Για παράδειγμα στα μπρίκια «Άγιος Κωνσταντίνος/Ευτυχία» και «Ελπίς/Καλλιάρχης» το κόστος αγοράς του πλοίου κινήθηκε κάτω από το 1/4 του συνολικού κόστους (αγορά και επισκευή) με ποσοστά 19,63% και 18,02% επί του συνόλου αντίστοιχα.[333] Στο δε μπρίκι «Αριστείδης», 204 τόνων, το αντίστοιχο ποσοστό έφτασε το 1/3 του συνολικού κόστους (33,33%).[334] Το ποσοστό που καταλαμβάνουν στα συνολικά έξοδα της επισκευής, αφενός οι εργασίες της γάστρας και αφετέρου ο εξαρτισμός και εξοπλισμός του σκάφους, ποικίλουν ανάλογα με την κατάσταση του πλοίου και τις ανάγκες επισκευών του. Έτσι στο «Άγιος Κωνσταντίνος/Ευτυχία» το ποσοστό εργασιών της γάστρας κατέλαβε το 60% επί του συνολικού κόστους, ενώ στο «Ελπίς/Καλλιάρχης» μόνο το 7,51% και στο «Αριστείδης» το 28,89%. Αντίστροφα ο εξαρτισμός και εξοπλισμός του «Άγιος Κωνσταντίνος/Ευτυχία» κατέλαβε μόλις το 17,88% των συνολικών εξόδων και του «Ελπίς/Καλλιάρχης» το 74,17%, γεγονός που ενδεχομένως εξηγεί και τη μεγάλη διάφορα του ποσοστού της αμοιβής του αρχιναυπηγού (επιστασία) στις δύο περιπτώσεις. Ο Ζαννής Κουφουδάκης έλαβε 1.000 δρχ ως αμοιβή της επιστασίας του στις εργασίες επισκευής του «Άγιος Κωνσταντίνος/Ευτυχία», που αντιστοιχεί σε ποσοστό 2,5% επί του συνολικού κόστους. Αντίθετα, ο Πανταζής Λεκατζάς μόλις 50 δρχ, που αντιστοιχεί στο 0,30% επί του συνόλου για τις εργασίες του στο «Ελπίς/Καλλιάρχης». Εκτός φυσικά από τη διαφορά της φήμης στη ναυπηγική αγορά μεταξύ των δύο αρχιναυπηγών, καθοριστικός παράγοντας πρέπει να στάθηκε ο όγκος των απαιτούμενων εργασιών πάνω στη γάστρα, που καθόρισε τη τεράστια διαφορά στην αμοιβή τους.

Στην δεύτερη κατηγορία επισκευών, εκτός από τη δομή του κόστους, που είναι περισσότερο απλοποιημένη, καθώς δεν υπάρχουν έξοδα αγοράς ή εκβύθισης, θα προσπαθήσουμε να λάβουμε υπόψη τον παράγοντα της παλαιότητας του πλοίου, όπου έχουμε στοιχεία για το έτος ναυπήγησής του.

---

[332] ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ. 30209, 13/9/1857.

[333] Για το μπρίκι «Άγιος Κωνσταντίνος/Ευτυχία», του Δημήτρη Δημητρακόπουλου, Υδραίου εγκατεστημένου στην Κωνσταντινούπολη, βλ. Ο.π., αρ. 28227, 14/4/1855. Για το δε μπρίκι «Ελπίς/Καλλιάρχης», 148 τόνων, του Ερμουπολίτη Ιωάννη Καλλέργη, ο.π., αρ. 24642, 22/3/1851. Έχει ενδιαφέρον να παρατηρήσει κανείς στις περιπτώσεις της πρώτης κατηγορίας, την συνήθη αλλαγή του ονόματος του πλοίου μετά από την αγορά του ιστιοφόρου και τη μεταβίβασή του στο νέο ιδιοκτήτη.

[334] Ο.π., αρ. 30215, 16/9/1857. Το πλοίο αγόρασε ο Ερμουπολίτης έμπορος Πανταζής Κανισκέρης από τον Υδραίο Πέτρο Γεωρ. Πετροσπετσιώτη, βλ. έγγραφο πωλητηρίου, ο.π., αρ. 30212, 14/9/1857. Η πώληση έγινε στο ελληνικό προξενείο της Σμύρνης στις 8/6/1857.

Πίνακας 3.1. Εκτίμηση ποσοστού επανεπένδυσης μέσω των επισκευών σε ερμουπολίτικα ιστιοφόρα.

	Γολέτα «Ήρα», 68 τόνων.	Μπρίκι «Χρυσούλα», 220 τόνων.	Μπρίκι «Σωκράτης», 199 τόνων.	Μπρίκι «Δημήτριος», 349 τόνων.
Έτος ναυπήγησης	1844	1849	1845	1848
Έτος επισκευής	1857	1862	1862	1863
Κόστος ναυπήγησης (σε δρχ)	11.500	48.000	34.000	100.000
Κόστος επισκευής (σε δρχ)	4.650	11.000	6.000	15.000
Ποσοστό του κόστους επισκευής επί του αρχικού ποσού ναυπήγησης.	40,43%	22,92%	17,65%	15%

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου. Για τη γολέτα «Ήρα», ο.π., Συμβ. Μιχ. Ιωαννόπουλος, ευρ. 2, αρ. 865, 20/6/1844 και Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά, αρ. 29666, 15/4/1857. Για το μπρίκι «Χρυσούλα», Συμβ. Χριστ. Ιωάννου, ευρ. 5, αρ. 5746, 12/10/1849 και Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά, αρ. 31958, 10/8/1862. Για το μπρίκι «Σωκράτης», Συμβ. Μιχ. Ιωαννόπουλος, ευρ. 2, αρ. 172, 26/7/1845 και Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά αρ. 31973, 21/8/1862. Για το μπρίκι «Δημήτριος», Συμβ. Χριστ. Ιωάννου, ευρ. 4, αρ. 4198, 28/7/1848 και Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά αρ. 32129, 4/3/1863.

Στον Πίνακα 3.1 προσπαθούμε να εκτιμήσουμε το ποσοστό επανεπένδυσης κεφαλαίου, μέσω των επισκευών, στο αρχικό κεφάλαιο επένδυσης για τη ναυπήγηση του πλοίου, μέσα από ένα δείγμα τεσσάρων διαθέσιμων περιπτώσεων ιστιοφόρων. Δυστυχώς δεν είμαστε σε θέση να γνωρίζουμε τις επισκευές που έγιναν στα πλοία αυτά στο μεσοδιάστημα, επομένως δεν γνωρίζουμε πόσα άλλα κεφάλαια επενδύθηκαν για τη μέχρι τότε συντήρηση τους. Αυτό ωστόσο που μπορούμε να κάνουμε με βάση την παλαιότητα του πλοίου και το ποσό επανεπένδυσης για επισκευές, είναι να κατανοήσουμε τη μέχρι εκείνη τη στιγμή κατάσταση του πλοίου, το επίπεδο ποιότητας κατασκευής τους και το συνεπαγόμενο οικονομικό βάρος για την αποτελεσματική επαναλειτουργικότητα του.

Η γολέτα «Ήρα», και το μπρίκι «Χρυσούλα», μετά από 13 χρόνια υπηρεσίας απαιτούσαν για την επισκευή τους μία επανεπένδυση της τάξης του 40,43% και 22,92% αντίστοιχα. Το ποσοστό της πρώτης που φτάνει σχεδόν στο 1/2 της αξίας του πλοίου μπορεί να θεωρηθεί ιδιαίτερα υψηλό, αλλά το πλοίο έχρηζε αλλαγών σε δομικά μέρη του σκελετού και άλλαξε επίσης ολόκληρη την κουβέρτα και τις υπερκατασκευές, μάλλον εξαιτίας των καταπονήσεων από τα φορτία και τις εργασίες που γίνονταν πάνω σε αυτή. Αντίθετα, τα «Σωκράτης» και «Δημήτριος», μετά από 17 και 15 χρόνια υπηρεσίας αντίστοιχα, φαίνεται ότι απαιτούσαν πολύ μικρότερο ποσοστό επανεπένδυσης, γεγονός που ενδεχομένως συνδέεται με την ποιότητα κατασκευής τους, αλλά και με το ότι όσο

αυξάνει η χωρητικότητα ενός σκάφους, τόσο μικραίνει ποσοστιαία το μερίδιο της ξυλείας στο συνολικό κόστος. Στην περίπτωση του «Δημήτριος» βέβαια, πολύ πιθανό να έπαιξε σημαντικό ρόλο το γεγονός, ότι ο ιδιοκτήτης του ήταν ο Μικές Ποτούς, ένας από τους σημαντικότερους ναυπηγούς της Ερμούπολης, που παρά το ότι ανέθεσε τη δουλειά σε άλλο ναυπηγό, το Μανώλη Ροδίτη, είχε άριστη γνώση της απαιτούμενης τεχνογνωσίας και της αγοράς.

Τέλος, ένα επιπλέον ενδιαφέρον στοιχείο για την κατανομή του κόστους των επισκευών είναι το μερίδιο της εργασίας σε σχέση με το σύνολο των εξόδων. Στην περίπτωση του μπρικιού «Ηρακλής», του Ερμουπολίτη Λεωνίδα Κ. Ζαλάμπα, το συνολικό κόστος εργασίας αντιστοιχούσε στο 33% του συνολικού κόστους επισκευής του πλοίου· το δε κομμάτι των αμοιβών του αρχιναυπηγού και των ημερομισθίων των τεχνιτών αντιστοιχούσε στο 22,41% επί του συνολικού κόστους, ενώ οι αμοιβές και τα ημερομίσθια των καλαφατών καταλάμβαναν το 11,26%.[335] Για τις επισκευές της Ολκάδας «Ερμής», αννοβερικής σημαίας, που αγοράστηκε σε δημοπρασία από τον ξυλέμπορο Γεώργιο Χατζηδημητρίου Γλύκα, η αμοιβή του αρχιναυπηγού «μαραγκού», όπως αναφέρεται, Κωνσταντίνου Φουρναράκη αποτελεί το 1,79% (250 δρχ) επί του συνολικού κόστους, ύψους 14.000 δρχ, ενώ του αρχικαλαφάτη Δημήτριου Τζηκουριά μόλις το 0,29% (40 δρχ).[336]

3.3 ΤΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΤΗΣ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ

Στην ενότητα αυτή θα εξετάσουμε τα οικονομικά στοιχεία της ναυπηγικής βιομηχανίας της Ερμούπολης. Αυτά συνοψίζονται: α) στο κόστος παραγωγής, που υποδιαιρείται σε συνολικό και επιμέρους κόστος ναυπήγησης του πλοίου, β) στην πρόσοδο της ναυπηγικής βιομηχανίας που προκύπτει από την αξία των ναυπηγούμενων πλοίων και γ) στην παραγωγικότητα του ναυπηγείου, που μαζί με την πρόσοδο του ναυπηγείου καθορίζουν την οικονομική επίδοση της ναυπηγικής βιομηχανίας.

3.3.1 ΚΟΣΤΟΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ

3.3.1.1 ΤΟ ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ-Η ΜΕΣΗ ΤΙΜΗ

Η εκτίμηση του συνολικού κόστους ναυπήγησης γίνεται με τη χρήση της μέσης τιμής ανά συγκεκριμένο χρονικό διάστημα, που στην περίπτωσή μας εκτιμάται στη μέση τιμή συνολικού κόστους/κατ'έτος. Η μέση τιμή προκύπτει από τον τύπο χρηματική

[335] Ο.π., αρ. 29978, 20/4/1857.
[336] Ο.π., αρ. 17062, 27/3/1845.

μονάδα/τόνο χωρητικότητας. Η χρηματική μονάδα που χρησιμοποιήσαμε είναι η δραχμή, η οποία μαζί με το τάλληρο δίστηλο Ισπανίας εμφανίζονται στις περισσότερες συναλλαγές, αλλά σε σχέση με το δεύτερο έχει την πιο μακρά και σταθερή παρουσία και επιβάλλεται πλήρως από το 1850 ως λογιστική μονάδα στη ναυπηγική αγορά της Ερμούπολης.[337] Επομένως για λόγους συμβατότητας μετατρέψαμε όλες τις τιμές που δίνονταν σε άλλα νομίσματα (κυρίως τάλληρο δίστηλο, γρόσι και φοίνικα) σε δραχμές.[338]

Για να βρούμε όμως την τιμή ανα τόνο χρειαζόμαστε και τη χωρητικότητα του σκάφους, η οποία δεν είναι πάντα δεδομένη. Επομένως οι τιμές ανα τόνο δεν προκύπτουν από το σύνολο των ναυπηγημένων πλοίων, αλλά από όσα διαθέτουμε στοιχεία τόσο για το συνολικό κόστος ναυπήγησης, όσο και για τη χωρητικότητα του. Από το σύνολο των πλοίων, για τα οποία υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία, προκύπτει ο μέσος όρος της τιμής ανά τόνο κάθε έτους. Ουσιαστικά η σειρά με τα στοιχεία για την τιμή/τόνο ξεκινά το 1838, καθώς για τα προηγούμενα έτη δεν διαθέτουμε, παρά σε ελάχιστες περιπτώσεις, τιμές για το συνολικό κόστος ναυπήγησης. Η σειρά φτάνει μέχρι το 1866, ωστόσο για τα έτη 1861, 1864 και 1865 δεν είμαστε σε θέση να υπολογίσουμε την τιμή ανά τόνο, καθώς δεν έχουμε στοιχεία για το κόστος ναυπήγησης.

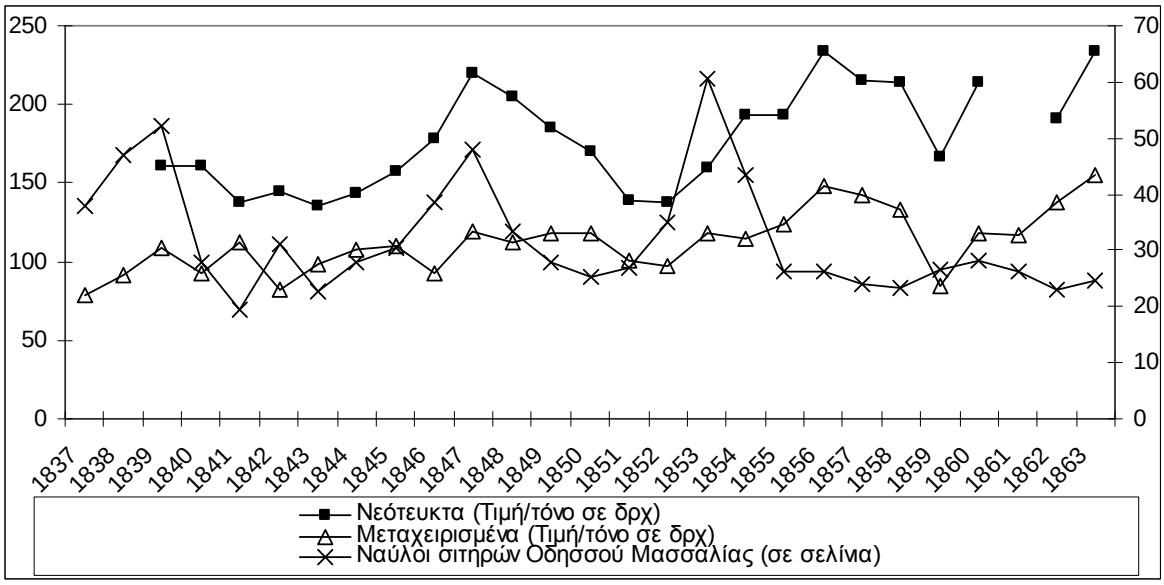
Για να μπορέσουμε να αναλύσουμε όμως τα στοιχεία του συνολικού κόστους ναυπήγησης στην ιστορική και την οικονομική τους διάσταση, πρέπει να τα εντάξουμε στο πλαίσιο της ναυτιλιακής αγοράς, στο οποίο δρούν, επιδρούν και επηρεάζονται. Έτσι στο Διάγραμμα 3.6 η μέση κατ'έτος τιμή/τόνο των νεότευκτων πλοίων του ναυπηγείου της Ερμούπολης, συγκρίνεται με την αντίστοιχη κατ'έτος μέση τιμή/τόνο των μεταχειρισμένων ιστιοφόρων της αγοράς της Ερμούπολης και με τους ναύλους των σιτηρών της διαδρομής Οδησσού-Μασσαλίας.

Η επιλογή να παραβληθεί η τιμή των νεότευκτων με την αντίστοιχη των μεταχειρισμένων πλοίων έγινε, επειδή οι τιμές αυτών των δύο συσχετίζονται και αλληλοεπιδρούν μεταξύ τους, αφού αμφότερα νεότυκτα και μεταχειρισμένα αποτελούν τις βασικές επενδυτικές επιλογές των πλοιοκτητών στο χώρο της ναυτιλιακής αγοράς.[339] Από την άλλη, οι ναύλοι, όπως και στην περίπτωση των Διαγραμμάτων 3.2 και 3.4, αποτελούν το δείκτη μεταξύ της προσφοράς και της ζήτησης για επιπλέον χωρητικότητα και επομένως αποτυπώνουν και ιστορικά τις τάσεις της ναυτιλιακής αγοράς, στοχείο που διευκολύνει την ερμηνεία των αντίστοιχων τάσεων των τιμών ναυπήγησης. Τα στοιχεία καλύπτουν την

[337] Βλ. § 4.2.
[338] Ούτως ή άλλως οι μετρήσεις της μέσης τιμής/τόνο ξεκινούν το 1838, όταν πλέον συνυπάρχουν μόνο δύο νομίσματα στη ναυπηγική αγορά της Ερμούπολης, το τάλληρο δίστυλο και η δραχμή.
[339] Stopford, *Maritime economics*,110.

περίοδο 1838-1863, αν και διαθέτουμε τιμές ναυπηγημένων πλοίων και για το 1866, όπως αναφέρθηκε, ωστόσο για λόγους ευθυγράμμισης με τις άλλες δύο συγκρινόμενες σειρές επιλέξαμε να σταματήσουμε στο έτος 1863.[340]

Διάγραμμα 3.6. Σύγκριση 1838-1863: Νεότευκτα/Μεταχειρισμένα Πλοία (τιμή/τόνο σε δρχ) & Ναύλοι σιτηρών Οδησσού-Μασσαλίας (σε σελίνια).



Πηγή:Παράρτημα 3.4.1

Όπως αναφέρθηκε παραπάνω (§ 3.1.3), οι ναύλοι των σιτηρών από την Οδησσό δείχνουν να επηρεάζουν την πορεία της ελληνόκτητης ναυτιλίας και κατ'επέκταση της ναυπηγικής παραγωγής μέχρι το 1855. Ωστόσο, δεν υπάρχει άλλος διαθέσιμος ναυλοδείκτης μέχρι το 1866, έτος που ξεκινά ο νορβηγικός ναυλοδείκτης, επομένως λαμβάνουμε υπόψη τον δείκτη Οδησσού-Μασσαλίας σε σχέση με τις τιμές νεότευκτων και μεταχειρισμένων πλοίων μέχρι το 1855.

Στο Διάγραμμα 3.6 παρατηρούμε ότι σε γενικές γραμμές οι τάσεις των τιμών των μεταχειρισμένων εναρμονίζονται με αυτές των νεότευκτων.[341] Περισσότερο όμως φαίνεται ότι οι τιμές των νεότευκτων εναρμονίζονται με μικρή χρονική υστέρηση με τις τιμές των ναύλων (μέχρι το 1855, όπως είπαμε). Από την άλλη, οι τιμές των μεταχειρισμένων πλοίων δείχνουν κάποιες φορές μία αντίθετη συμπεριφορά σε σχέση με τους άλλους δύο δείκτες, καθώς οι ιδιοκτήτες τείνουν να προτιμούν, ως συμφερότερη λύση, την παραγγελία νεότευκτων σε περιόδους υψηλών ναύλων, γεγονός που μειώνει τη ζήτηση των

[340] Τα στοιχεία για τα μεταχειρισμένα σκάφη σταματούν το 1864, χρονιά για την οποία, όπως έχει γίνει λόγος, δεν διαθέτουμε κανένα στοιχείο ούτε για τη χωρητικότητα, ούτε για την αξία των νεότευκτων πλοίων.
[341] Αντίστοιχη τάση παρατηρείται και στη σύγχρονη ναυτιλιακή αγορά. Βλ. Stopford, *Maritime*..,110, fig. 3.12.

μεταχειρισμένων και επομένως και τις τιμές τους.[342] Αντίθετα πάλι, σε κάποιες συγκυρίες, η πτώση των ναύλων και των τιμών των νεότευκτων, αυξάνει την αντίστοιχη των μεταχειρισμένων και παράλληλα μειώνει τη διαφορά της τιμής μεταξύ των πρώτων και των δεύτερων. Η τάση αυτή πιθανόν εξηγείται από την επιλογή των πλοιοκτητών να επενδύουν σε μεταχειρισμένα σε περιόδους ύφεσης ως οικονομικότερη λύση.

Έτσι στα έτη 1841, 1843-44 και 1848-51, όπου υπήρξε πτώση των ναύλων και της τιμής των νεότευκτων πλοίων και παράλληλα αύξηση της τιμής των μεταχειρισμένων, παρατηρούμε ότι η διαφορά της τιμής μεταξύ νεότευκτων και μεταχειρισμένων μειώθηκε σημαντικά, στα δε έτη 1841, 1843-44 στα μεγαλύτερα ιστορικά επίπεδα.[343] Από την άλλη, στα έτη 1847, 1853 και 1856, φαίνεται ότι η πολύ μεγάλη ζήτηση στην αγορά για πλοία, οδήγησε σε ταυτόχρονη άνοδο των τιμών και των δύο. Παράλληλα δε, αυτή η ταυτόχρονη άνοδος συνοδευόταν συνήθως και από τη μεγαλύτερη διεύρυνση της μεταξύ τους διαφοράς· αυτό μάλιστα συνέβη στα έτη 1847, 1856 και 1860.

Είναι σημαντικό επίσης να αναφέρουμε, ότι η πορεία της μέσης τιμής ανά τόνο είναι γενικώς ανάλογη και ευθυγραμισμένη με την πορεία της ναυπηγικής παραγωγής σε χωρητικότητα. Οι χρονιές στις οποίες η μέση τιμή/τόνο των νεότευκτων πλοίων ξεπέρασε τις 200 δραχμές αντιστοιχεί με τις περιόδους κορύφωσης της ναυπηγικής παραγωγής, όπως το 1847 και 1848, όταν έφτασε τις 219,86 και 205,14 δρχ/τόνο αντίστοιχα, καθώς επίσης και τη διετία 1856-57, όταν έφτασε τις 234,24 και 215,22 δρχ/τόνο, ενώ παράλληλα σε αυτή τη διετία η παραγωγή επέστρεψε στα άνω των 10.000 τόνων επίπεδα μετά το 1850 με 11.717,21 και 13.607,78 τόνους αντίστοιχα. Επίσης, μετά την ύφεση της περιόδου 1859-1862 για την ελληνόκτητη ναυτιλία, το 1863, η ανοδική τάση της παραγωγής με 58,66% σε σχέση με την προηγούμενη χρονιά συνοδεύτηκε από τη μεγαλύτερη μέχρι τότε τιμή 233,49 δρχ/τόνο, ενώ η συνεχιζόμενη ανοδική τάση οδήγησε το 1866 ξανά στην υπέρβαση των 10.000 τόνων, με 11.269,35 τόνους χωρητικότητας και με τη μέση τιμή να εκτοξεύεται στη μεγαλύτερη ιστορικά τιμή των 295,75 δρχ/τόνο.

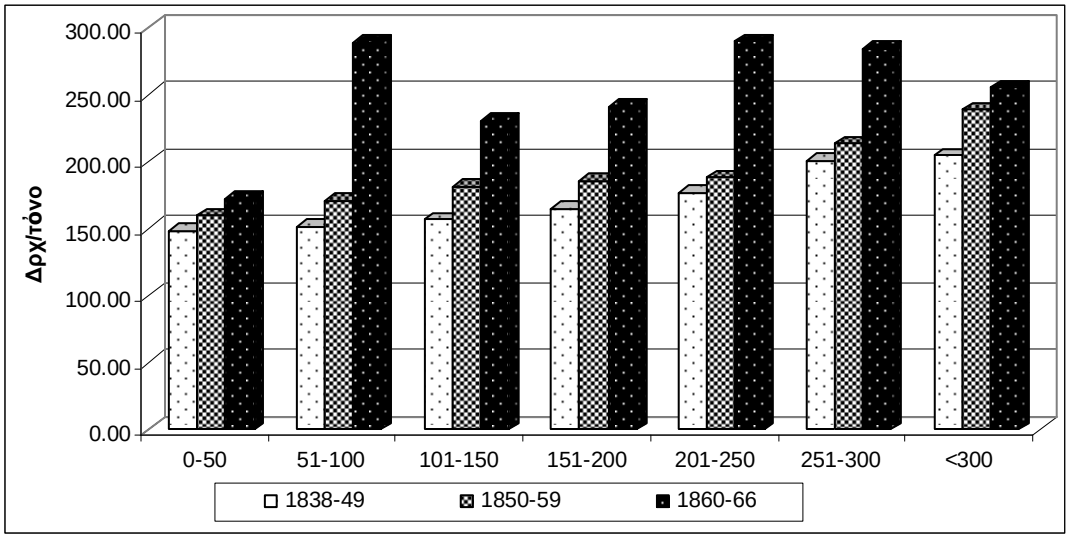
Ουσιαστικά η τάση της μέσης τιμής των νεότευκτων πλοίων (όπως και των μεταχειρισμένων) κατά την υπό εξέταση περίοδο είναι διαρκώς αυξητική παρά την ύφεση των ετών 1849-1852 και 1859-62. Ακόμη και σε δύσκολες χρονιές, όπως το 1854 και το 1858, που ο ρυθμός ανάπτυξης είχε πέσει σε -28,45% και -49,94%, σε σχέση με την αντίστοιχα προηγούμενη χρονιά, η μέση τιμή κατάφερε και στις δύο περιπτώσεις να

[342] Martin Stopford, "Shipping market cycles", Costas Th. Grammenos (επιμ.), *The handbook of maritime economics and business*, Λονδίνο-Χογκ Κογκ, 2002, 219.
[343] Βλ., Παράρτημα 3.4.1

διατηρηθεί σε υψηλά επίπεδα. Το δε 1854 αυξήθηκε μάλιστα κατά 32,84% σε σχέση με το 1853, ενώ το 1858 διατηρήθηκε σχεδόν στα επίπεδα του πολύ επιτυχούς 1857 (213,95 δρχ/τόνο, σε σχέση με τις 215,22 δρχ/τόνο του 1857). Παράλληλα ανοδική με αυτή των νεότευκτων είναι και η τάση των τιμών των μεταχειρισμένων, ωστόσο παρατηρούμε ότι η μεταξύ τους διαφορά διευρύνεται σταδιακά αλλά σταθερά σε όλη τη διάρκεια της εξεταζόμενης περιόδου.

Εκτός όμως από τη γενική τάση της μέσης τιμής ανά τόνο είναι σημαντικό να δούμε αναλυτικότερα τη μέση τίμη και σε σχέση με τις κλάσεις χωρητικότητας και την πορεία τους στις δυόμιση δεκαετίες για τις οποίες διαθέτουμε στοιχεία.

Διάγραμμα 3.7. Κατανομή μέσης τιμής σε κλάσεις χωρητικότητας ανά δεκαετία.



Πηγή: Παράρτημα 3.4.2

Ένα πρώτο στοιχείο που προκύπτει από το Διάγραμμα 3.7 είναι ότι η τάση της μέσης τιμής σε όλες τις κλάσεις χωρητικότητας των ιστιοφόρων είναι αυξητική στο υπό εξέταση χρονικό διάστημα. Η μεγάλη ωστόσο αύξηση της μέσης τιμής παρατηρείται τη δεκαετία του 1860, όταν το μέσο ποσοστό αύξησης σε όλες τις κλάσεις χωρητικότητας ανέβηκε στο 32,54% σε σχέση με την προηγούμενη δεκαετία, κατά την οποία το μέσο ποσοστό αύξησης σε σχέση με τη δεκαετία του 1840 ήταν μόλις 11,08%. Μάλιστα η μεγαλύτερη αύξηση σημειώθηκε στις κλάσεις 51-100 και 201-250 τόνων, με 69,42% και 53,90% αντίστοιχα. Χαρακτηριστικό είναι ότι μόνο η μικρότερη κλάση 1-50 τόνων παραμένει κάτω από τις 200 δραχμές (172,08), ενώ όλες οι υπόλοιπες ξεπερνούν τις 230 δρχ/τόνο.

Ένα δεύτερο στοιχείο είναι η διαφορά της μέσης τιμής μεταξύ των κλάσεων χωρητικότητας. Η μέγιστη διαφορά μεταξύ της μικρότερης κλάσης 1-50 τόνων και της

μεγαλύτερης, της άνω των 300 τόνων, την περίοδο 1838-1849 είναι 56,4 δραχμές, την επόμενη δεκαετία αυξάνεται στις 79 δραχμές περίπου και την περίοδο 1860-66 ακόμη περισσότερο στις 83,16 δραχμές. Σε κάποιες από τις κλάσεις χωρητικότητας ωστόσο η διαφορά παρέμεινε σχετικά μικρή, όπως στις κλάσεις 1-50, 51-100 και 101-150 την περίοδο 1838-49, που η μεταξύ τους διαφορά δεν ξεπέρασε τις 5 δρχ/τόνο, αλλά και την περίοδο 1850-59, όταν στις κλάσεις 101-150, 151-200 και 201-250 η διαφορά επίσης δεν ξεπέρασε τις 4 δρχ/τόνο.

3.3.1.2. ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΤΙΜΩΝ

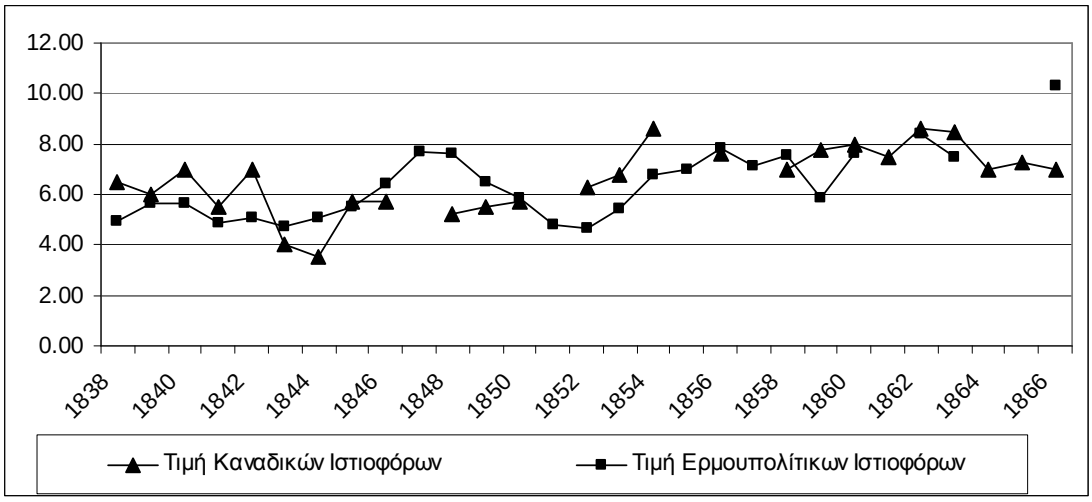
Για να μπορέσουμε να κατανοήσουμε καλύτερα το επίπεδο των τιμών της ερμουπολίτικης ναυπηγικής βιομηχανίας, είναι σημαντικό να την εντάξουμε στο διεθνές πλαίσιο των αγορών και να συγκρίνουμε με αντίστοιχες τιμές ιστιοφόρων από άλλα ναυπηγεία του εξωτερικού. Οι πηγές της εποχής αναφέρουν ότι τα ερμουπολίτικα ιστιοφόρα ήταν σχετικά φθηνότερα σε σχέση με αντίστοιχα του εξωτερικού. Ειδικότερα Γάλλοι παρατηρητές στις δεκαετίες του 1840 και 1850 συγκρίνοντας τις τιμές των ερμουπολίτικων ιστιοφόρων με αντίστοιχα γαλλικά διαπίστωσαν, ότι τα πρώτα ήταν περίπου κατά το ήμισυ ή και κατά το ένα τρίτο φθηνότερα των δεύτερων, ενώ και ελληνικές πηγές τις περιόδου χαρακτηρίζουν μέτριες τις τιμές των ερμουπολίτικων σκαφών.[344] Ο Πρόξενος της Βαυαρίας & Αννόβερου στην Αθήνα F. Strong αναφέροντας παραδείγματα από ναυπηγεία του ελληνικού χώρου σημειώνει, ότι το εύρος των τιμών των ελληνικών σκαφών ποικίλει από 2 λίρες στερλίνες και 15 σελίνια (75 δρχ/τόνο) για γολέτα 200 τόνων που ναυπηγήθηκε στη Σκιάθο, χωρίς επικάλυψη χαλκού στα ύφαλα, μέχρι 6 λίρες και 10 σελίνια (180 δρχ/τόνο) για αντίστοιχη γολέτα που ναυπηγήθηκε στην Αίγινα με επικάλυψη χαλκού.[345]

Η σύγκριση που επιχειρούμε για να προσεγγίσουμε με περισσότερες λεπτομέρειες το ύψος των τιμών των ερμουπολίτικων ιστιοφόρων στις διεθνείς αγορές γίνεται κυρίως με παραδείγματα από τη Βρετανία, τις ΗΠΑ και τον Ατλαντικό Καναδά, καθώς για τις χώρες αυτές υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία από τη διεθνή βιβλιογραφία. Για λόγους συμβατότητας μετατρέψαμε τις τιμές των συγκρινόμενων πλοίων σε λίρες στερλίνες. Για τη μετατροπή της μέσης τιμής στα ερμουπολίτικα πλοία από δραχμές σε λίρες χρησιμοποιήσαμε την τρέχουσα ισοτιμία της δραχμής με την αγγλική λίρα από πρωτογενείς ή αναδημοσιευμένες

[344] Καρδάσης, *Σύρος. Σταυροδρόμι*, 174-175 και *Πανδώρα*, 7, 1856-57, 165.
[345] F. Strong, *Greece as a Kingdom. A statistical description of that country from the arrival of King Otho, in 1833 down to the present time.*, Λονδίνο, 1842, 146-148. Η αγγλική στερλίνα υποδιαιρείται σε 20 σελίνια και το σελίνι σε 12 πένες ή αλλοιώς μία στερλίνα (pound) σε 240 πένες.

πηγές. Για τα αμερικανικά πλοία χρησιμοποιήσαμε την προκύπτουσα από τη βιβλιογραφία ισοτιμία λίρας/δολαρίου της εποχής που αντιστοιχεί σε 1£:4,84$.[346]

Διάγραμμα 3.8. Σύγκριση τιμών νεότευκτων ιστιοφόρων Πρίνς Έντουαρντ Άιλαντ και Νιού Μπρούνγουικ (Ατλαντικός Καναδάς) και Ερμούπολης, 1838-1866. (Οι τιμές είναι σε λίρες στερλίνες ανά τόνο).



Πηγή: Παράρτημα 3.4.3

Η πρώτη σύγκριση γίνεται με ιστιοφόρα που ναυπηγήθηκαν στο Πρίνς Έντουαρντ Άιλαντ και Νιού Μπρούνγουικ του Ατλαντικού Καναδά και οι τιμές που αναφέρονται είναι οι τιμές πώλησής τους στη βρετανική αγορά. Τα καναδικά ιστιοφόρα αποτελούσαν τη φθηνή εναλλακτική λύση των βρετανών πλοιοκτητών την περίοδο της υπεροχής του ξύλινου ιστιοφόρου (περίπου ως το γ΄τέταρτο του 19^{ου} αιώνα) και η εισροή τους σε μεγάλο αριθμό στις αγορές κυρίως του Λίβερπουλ, εξυπηρετούσε τις ανάγκες του εμπορίου ξυλείας και βάμβακος στο βόρειο Ατλαντικό.[347] Παρά τη χαμηλή φήμη που απολάμβαναν για την ποιότητα κατασκευής τους[348], τα ιστιοφόρα που ναυπηγήθηκαν στις αποικίες αποτελούσαν το 20% στο σύνολο των νηολογημένων σκαφών της Μεγάλης Βρετανίας το 1846 και το μεγαλύτερο ποσοστό αυτών προερχόταν από τον Ατλαντικό Καναδά.[349] Από τη σύγκριση προκύπτει ότι οι τιμές των ερμουπολίτικων ιστιοφόρων με τα αντίστοιχα καναδικά ήταν περίπου στο ίδιο επίπεδο. Ο μέσος όρος της μέσης τιμής της εξεταζόμενης περιόδου είναι 6,62 λίρες/τόνο για τα καναδικά και 6,40 λίρες/τόνο για τα ερμουπολίτικα.

[346] Mc Gregor, "The Wooden Sailing", 35.
[347] Sarah Palmer, *Politics, Shipping, and the repeal of the Navigation Laws*, Μάντσεστερ & Νέα Υόρκη, 1990, 46-47. Sager & Panting, *Maritime Capital*, 32-33.
[348] John G. Hutchins, *The American Maritime Industries and Public Policy, 1789-1914*, Νέα Υόρκη, 1941, 300-301.
[349] Sager & Panting, *Maritime Capital*, 32. Στο ίδιο στη σελ. 31, προκύπτει ότι το 58-70% των ναυπηγημένων πλοίων του Ατλαντικού Καναδά την περίοδο 1820-1860, πουλήθηκε σε Βρετανούς πλοιοκτήτες. Σημειωτέον ότι η Palmer, *Politics, Shipping*, 46, για το ίδιο έτος αναφέρει ότι το ποσοστό των σκαφών που ναυπηγήθηκαν στις αποικίες ήταν 13%.

Η μέση προκύπτουσα διαφορά στις τιμές είναι 0,18£ υπέρ των καναδικών, ενώ χαρακτηριστικό είναι επίσης ότι σε περιόδους έξαρσης της ναυπηγικής παραγωγής της Ερμούπολης, όπως τη διετία 1846-48 και το 1866, τα ερμουπολίτικα ήταν από 2,35 έως και 3,30 λίρες/τόνο ακριβότερα.

Σε σχέση όμως με τα βρετανικά ιστιοφόρα, τα ερμουπολίτικα ήταν σχεδόν από 40% έως 160% φθηνότερα, καθώς η διακύμανση των τιμών ποίκιλε από 10 έως 25 λίρες· 10-12 λίρες κοστολογούνταν τα φθηνότερα ιστιοφόρα που ναυπηγούνταν στο Σάντερλαντ, (η Palmer αναφέρει ότι το φθηνότερο ιστιοφόρο στο Σάντερλαντ κόστιζε 6 λίρες και 15 σελίνια), ενώ τα ακριβότερα ιστιοφόρα που έφθαναν τις 25 λίρες/τόνο, αφορούσαν κυρίως σκαριά από ξύλο βελανιδιάς και τήκ, που ναυπηγούνταν στο Λονδίνο, στο Πλύμουθ και στο Λίβερπουλ και θεωρούνταν αξεπέραστης ποιότητας.[350]

Πέρα όμως από αυτές τις γενικότερες τάσεις των τιμών στην Αγγλία, μεγαλύτερη ίσως βοήθεια προσφέρουν δειγματολειπτικές αναφορές για τιμές μπρικιών, που μπορούν να συγκριθούν με αυτές των αντίστοιχων της Ερμούπολης, αφού η δεύτερη, όπως θα δούμε και στο επόμενο κεφάλαιο, εξειδικεύθηκε σε πολύ μεγάλο βαθμό στην κατασκευή τους. Το μπρίκι «Tartar», 203 τόνων, και το μπάρκο «Crusader», 224 τόνων, ναυπηγημένα από τον Alexander Hall στο Αμπερντήν της Σκωτίας το 1840, κόστισαν 10,72 και 9,37 λίρες αντίστοιχα.[351] Η μέση τιμή των ερμουπολίτικων σκαφών της ίδιας κλάσης, δηλαδή 201-250 τόνων, την περίοδο 1838-1849 ήταν 6,21 λίρες, ενώ η μέση τιμή σε όλες τις κλάσεις των πλοίων το 1840 αντιστοιχούσε σε 5,63 λίρες. Στην ίδια κλάση χωρητικότητας το μπρίκι «Fearless», 240 τόνων, που ναυπηγήθηκε από το ναυπηγείο J&WA Upham στο Brixham του Ντέβον στη νότια Αγγλία το 1857, κόστισε 10 λίρες και 10 σελίνια τον τόνο, όταν στην Ερμούπολη η μέση τιμή στην κλάση 201-250 τη δεκαετία 1849-59 ήταν 6,24 λίρες και η μέση τιμή σε όλες τις κλάσεις χωρητικότητας 7,14 λίρες. Μία δεκαετία αργότερα ωστόσο, αυτή η χονδρική διαφορά των 4 λιρών ανά τόνο φαίνεται ότι εξισώθηκε σε κάποιες περιπτώσεις, αφού το μπρίκι «Czarowitz» 254,5 τόνων, επίσης ναυπηγημένο από το ναυπηγείο J&WA Upham το 1866, κόστισε 9 λίρες και 10 σελίνια, ενώ τα σκάφη της ίδιας χωρητικότητας κόστιζαν στην Ερμούπολη 9,90 λίρες, σε μία χρονία που η μέση τιμή του ναυπηγείου γνώρισε το ιστορικό του ρεκόρ των 10,30 λιρών/τόνο.[352]

[350] Sager & Panting, *Maritime Capital,* 68-69. Palmer, *Politics, Shipping,* 48. Hutchins, *The American Maritime,* 299-300.
[351] Επεξεργασμένα στοιχεία από Mc Gregor, *Merchant Sailing Ship, 1815-1850, The Supremacy of Sail,* Λονδίνο, 1984, 116.
[352] Mc Gregor, *Merchant Sailing Ship, 1850-1875,* 217-218.

Αντίστοιχη πτωτική τάση την περίοδο 1857-1871 παρατηρείται στο ναυπηγείο των Upham και στις τιμές της γολέτας, που πέφτουν από τις 10 λίρες και 10 σελίνια το 1857 στις 9 περίπου λίρες το 1861 και 1871, όταν σκάφη της κλάσης 51-100 τόνων, που αντιστοιχούν περίπου στον τύπο της γολέτας, στην Ερμούπολη κοστολογούνται τη δεκαετία 1849-59 στις 5,66 λίρες/τόνο και την επόμενη δεκαετία 9,79 λίρες/τόνο.[353] Σε σχέση με τις αμερικανικές γολέτες, αυτές της Ερμούπολης φαίνονται επίσης πιο φθηνές, ωστόσο η μεταξύ τους διαφορά είναι σαφέστερα μικρότερη από ότι με τις βρετανικές, όπως προκύπτει από το δείγμα του ναυπηγείου Woodwell στο Newburyport της Μασσαχουσέτης. Η μέση τιμή στις γολέτες μεταξύ 40 και 105 τόνων της περιόδου 1838-1849 είναι 6,41 λίρες/τόνο, ενώ η αντίστοιχη των ερμουπολίτικων σκαφών της κατηγορίας 51-100 τόνων την ίδια περίοδο ήταν 5,32 λίρες/τόνο.[354]

3.3.1.3. ΤΟ ΕΠΙΜΕΡΟΥΣ ΚΟΣΤΟΣ

Η εκτίμηση του επιμέρους κόστους αφορά την κατανομή ανά κατηγορία των εξόδων για τη ναυπήγηση του σκάφους που υποδιαιρούνται σε: α) ημερομίσθια και αμοιβές, β) υλικά και εξοπλισμό του πλοίου. Σκοπός μας είναι να εξετάσουμε την κατανομή των εξόδων αυτών και το ποσοστό που καταλαμβάνει κάθε κατηγορία στο συνολικό κόστος της ναυπήγησης. Τα στοιχεία ωστόσο δεν μας δίνονται, εκτός ελαχίστων εξαιρέσεων, ανά κατηγορία ημερομισθίων ή υλικών, αλλά σε διάφορα υποσύνολα, που αντιστοιχούν στο κόστος των παραδοτέων φάσεων κατασκευής ή των παρεχόμενων υπηρεσιών. Έχουν εντοπιστεί τέσσερεις τέτοιες υποκατηγορίες παραδοτέων φάσεων κατασκευής ή αλλοιώς τέσσερα είδη ναυπηγικών υπηρεσιών.[355]

Οι υποκατηγορίες κόστους μέσα από τις οποίες θα εξετάσουμε την κατανομή τους στο συνολικό κόστος ναυπήγησης είναι: α) ξυλεία & μισθοί ξυλουργών, λεπτουργών και του ίδιου του αρχιναυπηγού, στην περίπτωση που ο αρχιναυπηγός αναλαμβάνει τα παραπάνω έξοδα, β) τα παραπάνω κόστη συν το κόστος υλικών και ημερομισθίων για την κάρφωση του σκάφους, γ) όλα τα παραπάνω συν το κόστος υλικών και ημερομισθίων για το καλαφάτισμα του σκάφους και δ) τα έξοδα επιστασίας ή της επίβλεψης του έργου από τον αρχιναυπηγό ή αλλοιώς η αμοιβή του, ο οποίος συνήθως στην περίπτωση αυτή δεν αναλαμβάνει κανένα άλλο έξοδο για τη ναυπήγηση του σκάφους. Επιπλέον η εξέταση της

[353] Ο.π., 218.
[354] William H. Woodwell, "The Woodwell Shipyard, 1759 – 1852", *Bulletin of the Business Historical Society*, τ. 21, αρ. 3. Ιουν., 1947, 58-74.
[355] Για τα τέσσερα είδη ναυπηγικών υπηρεσιών βλ. αναλυτικά Κεφάλαιο 4, Διαδικασία κατασκευής Ι-Το θεσμικό πλαίσιο, § 4.5.1.

κατανομής του επιμέρους κόστους στο συνολικό θα χωριστεί σε κλάσεις χωρητικότητας των πλοίων, επειδή θεωρούμε ότι έτσι αποτυπώνονται με μεγαλύτερη ακρίβεια οι διαφορές και οι ανομοιογένειες του επενδυτικού κόστους ανάλογα με το μέγεθος του σκάφους. Η υποδιαίρεση σε κλάσεις χωρητικότητας των σκαφών είναι η παρακάτω:

- 1-50 τόνους
- 51-100 τόνους
- 101-200 τόνους
- 201-300 τόνους
- 301> τόνους.[356]

Α) ΜΙΣΘΟΙ & ΞΥΛΕΙΑ

Οι τιμές που εμφανίζονται στον Πίνακα 3.2 (α) αφορούν το ποσοστό του κόστους που καταλαμβάνουν η ξυλεία, τα ημερομίσθια των ξυλουργών και λεπτουργών, καθώς και η αμοιβή του αρχιναυπηγού, χωρίς να έχουμε τη δυνατότητα να γνωρίζουμε τον περαιτέρω καταμερισμό τους. Για τα σκάφη έως 50 τόνων, για τα οποία τα στοιχεία μας καλύπτουν την περίοδο 1838-1860, η γενική τάση του κόστους είναι ανοδική και κυμαίνεται μεταξύ 45 -50 % του συνολικού κόστους κατασκευής. Στα σκάφη 51-100 τόνων, που αφορά την περίοδο 1838-1856, το μέσο ποσοστό δείχνει επίσης αυξητική τάση, αλλά είναι χαμηλότερο και κινείται γύρω στα 40% του συνολικού κόστους. Στα μεγαλύτερης χωρητικότητας σκάφη, που επίσης τα στοιχεία καλύπτουν την ίδια περίπου περίοδο με την κατηγορία 51-100 τόνων, παρατηρούμε ότι το μέσο ποσοστό είναι επίσης γύρω στο 40% του συνολικού κόστους, ενώ η τάση του ποσοστού στην κατηγορία σκαφών 101-200 τόνους είναι σταθερή· στην κατηγορία 201-300 είναι ελαφρώς ανοδική και μόνο στα σκάφη άνω των 300 τόνων, παρατηρούμε μία καθοδική τάση από τη δεκαετία του 1840, που στα μέσα της δεκαετίας του 1850 μειώνεται μέχρι και κάτω από το 30% του συνολικού κόστους.

Πίνακας 3.2. (α). Ποσοστό (%) του κόστους κατασκευής της γάστρας επί του συνόλικού κόστους κατασκευής, ανά κλάσεις χωρητικότητας, (ξυλεία & μισθοί), 1838-1860.

ΕΤΟΣ	0-50	51-100	101-200	201-300	300>
1838	61,17		44,59	40,00	
1839		38,46	46,40	50,82	38,81

[356] Επιλέξαμε για πρακτικούς λόγους να μην ακολουθήσουμε την καθιερωμένη υποδιαίρεση των κλάσεων χωρητικότητας ανά 50 τόνους, όπως κάναμε σε άλλες ενότητες, εκτός από τα πλοία 1-50 και 51-100 τόνων, γιατί πιστεύουμε ότι οι διαφορές σε αυτές τις μικρότερες κλάσεις πλοίων είναι πολύ μεγάλες, τυπολογικά, τεχνολογικά και οικονομικά για να εξεταστούν ως μία ενιαία κατηγορία.

1840	34,17	33,91	35,22	43,12	
1841	43,35	45,83	43,94	32,02	36,36
1842	37,37	38,40	35,42	32,37	
1843	38,67	42,63	46,53	38,79	
1844	42,50	36,25	36,00	40,00	
1845	60,79	40,35	41,69	38,52	33,40
1846	45,00	35,50	37,76	41,25	36,17
1847	54,87			43,05	41,14
1848	42,95	49,11	46,67	41,98	53,68
1849	52,30	39,83	39,29	31,03	37,50
1850	28,75	36,22	34,17	39,75	
1851	39,24	38,75	42,41		
1852	63,64	38,89	42,81		
1853			46,56		26,67
1854	34,29		43,03		
1855	64,17	50,00	42,50	44,00	
1856		41,25	42,58	51,77	33,33
1857	57,14		37,50		
1858			42,00		
1859					
1860	52,29				

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρος, Αρχείο Συμβολαιογράφου Μάξιμου Ταλασλή, Συμβ. Σκαρλάτος Μάξιμος, Κατάστιχα 1-6, 1827-1830, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Κατάστιχα 7-16, 1830-24/1/1835, Λυτά έγγραφα 1835-1862. Συλλογή Ιστορικού Αρχείου Κυκλάδων, Συμβ. Κων. Αγγελίδης, Ευρετήρια, 1-5, 1854-1863, Συμβ. Αντώνιος Αλμπέρτος, Ευρετήρια 1-2, 1853-1864, Συμβ. Μιχ. Ιωάννόπουλος, Ευρ. 1-2, 1843-1845, Συμβ. Χρ. Ιωάννου Ευρ.1-10, 1846-1860. Ι/Ναυπηγικά, 1836-1866.

Β) ΜΙΣΘΟΙ, ΞΥΛΕΙΑ & ΚΑΡΦΩΣΗ

Στον Πίνακα 3.2 (β) εμφανίζονται τα αντίστοιχα ποσοστά κόστους των υλικών, των ημερομισθίων και των αμοιβών που περιλαμβάνουν την κατασκευή της γάστρας και την κάρφωσή της. Στην κατηγορία 1-50 τόνων, που καλύπτει την περίοδο 1849-1856, το ποσοστό κυμαίνεται μεταξύ 60 και 45% επί του συνολικού κόστους, ενώ η τάση είναι έντονα πτωτική προϊούσης της δεκαετίας του 1850.

Στην κλάση 51-100 τόνων, για την οποία έχουμε στοιχεία μόνο για την τριετία 1856-58, η τάση είναι ελαφρά αυξητική και κινείται κατά μέσο όρο στο 50% του συνολικού κόστους. Στη δε κλάση των 101-200 τόνων, η τάση είναι σταθερή και καλύπτει λίγο κάτω από το 50% του συνολικού κόστους. Τέλος, στην κλάση 201-300 τόνων, που περιλαμβάνει τα έτη 1850-56, η τάση είναι έντονα πτωτική και κυμαίνεται μεταξύ 52 και 48% επί του συνόλου. Για τα σκάφη άνω των 300 τόνων διαθέτουμε τιμές μόνο για τα έτη 1847 και 1853, και μόνο από δύο περιπτώσεις για κάθε έτος, των οποίων το ποσοστό είναι 62,50 και 65,37% αντίστοιχα.

Πίνακας 3.2 (β). Ποσοστό (%) του κόστους κατασκευής της γάστρας επί του συνόλικού κόστους κατασκευής, (ξυλεία, μισθοί και κάρφωση), ανά κλάσεις χωρητικότητας, 1847-1858.

ΕΤΟΣ	0-50	51-100	101-200	201-300	300>
1847					62,50
1848					
1849	76,45				
1850	52,96		46,47	53,61	
1851	42,00				
1852				50,00	
1853					65,37
1854	62,50				
1855			48,01	46,29	
1856	43,75	45,48	41,67	50,00	
1857		54,67	51,53		
1858		50,00			

Πηγές: Επεξεργασμένα στοιχεία από ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρος, Αρχείο Συμβολαιογράφου Μάξιμου Ταλασλή, Συμβ. Σκαρλάτος Μάξιμος, Κατάστιχα 1-6, 1827-1830, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Κατάστιχα 7-16, 1830-24/1/1835, Λυτά έγγραφα 1835-1862. Συλλογή Ιστορικού Αρχείου Κυκλάδων, Συμβ. Κων. Αγγελίδης, Ευρετήρια, 1-5, 1854-1863, Συμβ. Αντώνιος Αλμπέρτος, Ευρετήρια 1-2, 1853-1864, Συμβ. Μιχ. Ιωάννόπουλος, Ευρ. 1-2, 1843-1845, Συμβ. Χρ. Ιωάννου Ευρ.1-10, 1846-1860. Ι/Ναυπηγικά, 1836-1866.

Γ) ΜΙΣΘΟΙ, ΞΥΛΕΙΑ, ΚΑΡΦΩΣΗ & ΚΑΛΑΦΑΤΙΣΜΑ

Στον Πίνακα 3.2 (γ) οι τιμές αντιστοιχούν στα ποσοστά επί του συνόλου, που καλύπτουν οι φάσεις κατασκευής της γάστρας, της κάρφωσης και του καλαφατίσματος. Στην σκάφη από 1-50 τόνους, που περιλαμβάνει την περίοδο 1841-1860, το ποσοστό των φάσεων αυτών καλύπτουν κατά μέσο όρο το 55% επί του συνόλου, ενώ σε κάποιες περιπτώσεις το ποσοστό αυτό πλησιάζει και ξεπερνάει το 70% (τα έτη 1843 και 1860). Στην κλάση 51-100 τόνων, το ποσοστό παρουσιάζεται μειωμένο μεταξύ 60 και 50% με έντονη πτωτική τάση καθ'όλη τη διάρκεια της εξεταζόμενης περιόδου. Αντίστοιχες πτωτικές τάσεις εντοπίζουμε και στις υπόλοιπες τρεις μεγαλύτερες κλάσεις σκαφών, στις οποίες επίσης τα ποσοστά κυμαίνονται μεταξύ 50-60% του συνολικού κόστους, ενώ σε κάποιες περιπτώσεις της κλάσης 201-300 τόνων φτάνουν και το 70% (το έτος 1840).

Πίνακας 3.2 (γ) Ποσοστό (%) του κόστους κατασκευής της γάστρας (ξυλεία, κάρφωση και καλαφάτισμα) επί του συνόλικού κόστους κατασκευής, ανά κλάσεις χωρητικότητας, 1838-1860.

ΕΤΟΣ	0-50	51-100	101-200	201-300	300>
1838		66,67	63,84	66,00	
1839			62,13		64,04
1840			61,25	70,59	
1841	53,85		55,56		
1842					
1843	69,02		59,31	57,22	

1844	46,85			57,66	
1845				53,00	
1846			51,00	57,14	
1847					48,33
1848					53,03
1849	51,64	46,67	41,79		
1850	65,59		46,67	50,72	
1851	43,57	44,37	50,50	42,38	56,52
1852		54,29			
1853		44,78	45,29	43,09	53,21
1854				58,62	54,67
1855		53,33	53,89	51,36	
1856	40,00		59,09	53,57	55,00
1857		50,00	53,73	48,91	
1858		55,56	52,22		
1859					
1860	73,00				

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρος, Αρχείο Συμβολαιογράφου Μάξιμου Ταλασλή, Συμβ. Σκαρλάτος Μάξιμος, Κατάστιχα 1-6, 1827-1830, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Κατάστιχα 7-16, 1830-24/1/1835, Λυτά έγγραφα 1835-1862. Συλλογή Ιστορικού Αρχείου Κυκλάδων, Συμβ. Κων. Αγγελίδης, Ευρετήρια, 1-5, 1854-1863, Συμβ. Αντώνιος Αλμπέρτος, Ευρετήρια 1-2, 1853-1864, Συμβ. Μιχ. Ιωάννόπουλος, Ευρ. 1-2, 1843-1845, Συμβ. Χρ. Ιωάννου Ευρ.1-10, 1846-1860. Ι/Ναυπηγικά, 1836-1866.

Δ) ΕΠΙΣΤΑΣΙΑ (ΑΜΟΙΒΗ ΑΡΧΙΝΑΥΠΗΓΟΥ)

Η τελευταία περίπτωση είναι αυτή της επιστασίας· δηλαδή του ποσοστού κόστους που καταλαμβάνει επί του συνολικού κόστους η αμοιβή του αρχιναυπηγού για την επίβλεψη της ναυπήγησης του σκάφους, όπως φαίνεται και στον Πίνακα 3.2 (δ). Στις κλάσεις σκαφών 1-50 τόνων, που καλύπτουν την περίοδο 1840-1855, η τάση είναι γενικώς πτωτική και προοδευτικά τείνει κατά μέσο όρο από το 6 έως λίγο κάτω από το 4%. Αντίθετα στις υπόλοιπες κλάσεις των πλοίων η τάση προϊόντος του χρόνου τείνει να είναι ανοδική, εκτός από την κλάση 101-200 τόνων, στην οποία παραμένει τελείως σταθερή σε όλη τη διάρκεια της εικοσαετίας 1839-1858. Στην κλάση 51-100 τόνων κυμαίνεται από 2 έως 3,5% περίπου, σε αυτή 101-200, παραμένει κατά μέσο όρο στο 2%, ενώ όσο ανεβαίνουμε στην κλίμακα της χωρητικότητας το ποσοστό μειώνεται αισθητά· 1,5-2,5% κατά μέσο όρο στα σκάφη 201-300 τόνων και στα άνω των 300 τόνων ξεκινά κάτω από το 1% έως 1,40% του συνολικού κόστους.

Πίνακας 3.2 (δ). Ποσοστό (%) επιστασίας (αμοιβής αρχιναυπηγού) επί του συνολικού κόστους ναυπήγησης, ανά κλάσεις χωρητικότητας, 1839-1858.

ΕΤΟΣ	0-50	51-100	101-200	201-300	300>
1839		1,86	1,64		
1840	6,22		1,88	1,40	0,97
1841		1,50	2,24	1,46	0,55
1842	6,67			1,20	1,56

1843	3,03	3,00	2,08	2,27	
1844					
1845			2,50	2,05	
1846			2,18	2,03	0,83
1847			2,39	2,80	1,79
1848			2,08	2,12	1,80
1849		2,17	1,54	2,25	1,03
1850	4,69	2,92	1,61	2,14	
1851		2,94		3,41	
1852			2,75		1,11
1853			1,50	1,48	1,36
1854		5,56		2,14	1,52
1855	3,75	3,75			1,38
1856				2,00	1,11
1857		2,22	1,88	1,73	
1858			2,15	3,57	

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρος, Αρχείο Συμβολαιογράφου Μάξιμου Ταλασλή, Συμβ. Σκαρλάτος Μάξιμος, Κατάστιχα 1-6, 1827-1830, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Κατάστιχα 7-16, 1830-24/1/1835, Λυτά έγγραφα 1835-1862. Συλλογή Ιστορικού Αρχείου Κυκλάδων, Συμβ. Κων. Αγγελίδης, Ευρετήρια, 1-5, 1854-1863, Συμβ. Αντώνιος Αλμπέρτος, Ευρετήρια 1-2, 1853-1864, Συμβ. Μιχ. Ιωάννόπουλος, Ευρ. 1-2, 1843-1845, Συμβ. Χρ. Ιωάννου Ευρ.1-10, 1846-1860. Ι/Ναυπηγικά, 1836-1866.

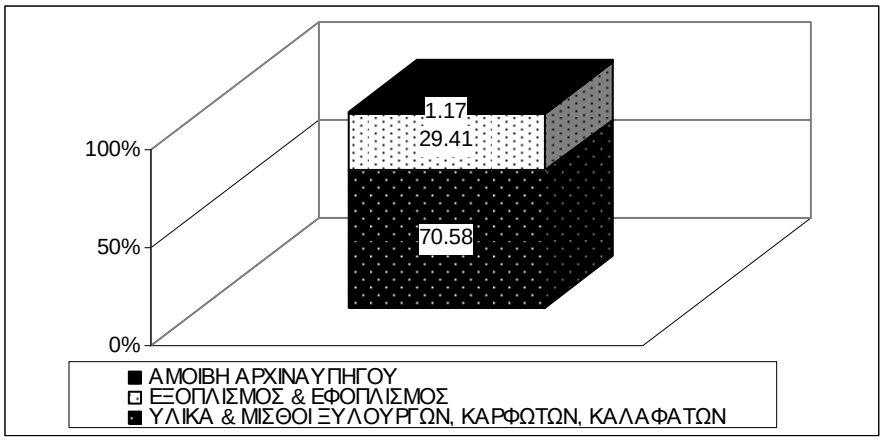
Ε) ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΕΠΙΜΕΡΟΥΣ ΚΟΣΤΟΥΣ ΜΕΣΑ ΑΠΟ ΕΙΔΙΚΕΣ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ

Η ομαδοποίηση των στοιχείων στις παραπάνω κατηγορίες και η ανάλυση τους με την παραπάνω μεθοδολογία υποδείχθηκε από τη μορφή με την οποία προκύπτουν από τις πηγές.[357] Ωστόσο, εντοπίστηκαν επίσης κάποιες κατ΄εξαίρεση περιπτώσεις σκαφών, στις οποίες τα στοιχεία που αφορούν τα επιμέρους κόστη παρουσιάζονται με διαφορετική δομή και μας δίνουν τη δυνατότητα να εξάγουμε περισσότερο ολοκληρωμένα συμπεράσματα για την κατανομή του επιμέρους κόστους επί του συνόλου.

Από ένα σύνολο εννέα περιπτώσεων επιλέξαμε τρείς, οι οποίες μας δίνουν μία περισσότερο ξεκάθαρη και πληρέστερη εικόνα της δομής του κόστους. Η πρώτη περίπτωση αφορά το μπρίκι «Ευχαρίστησις», 272 τόνων, που ναυπήγησε ο Νικόλαος Παγίδας το 1840 για λογαριασμό του Αλέξανδρου Γεωργίου και το οποίο κόστισε συνολικά 8.500 τάλληρα δίστηλα Ισπανίας (51.000 δραχμές). Το κόστος των τριών βασικών φάσεων ναυπήγησης, όπως φαίνεται και στο Διάγραμμα 3.9, δηλαδή της σύνδεσης της γάστρας, της κάρφωσης και του καλαφατίσματος αντιπροσωπεύει το 70,58% του συνολικού κόστους, ο εξοπλισμός και ο εφοπλισμός του σκάφους, που συνοψίζεται στη φράση «έπιπλα καί σκεύη», καταλαμβάνει το 29,41%, ενώ η αμοιβή του αρχιναυπηγού μόνο το 1,17%.

[357] Βλ. § 4.5.1.

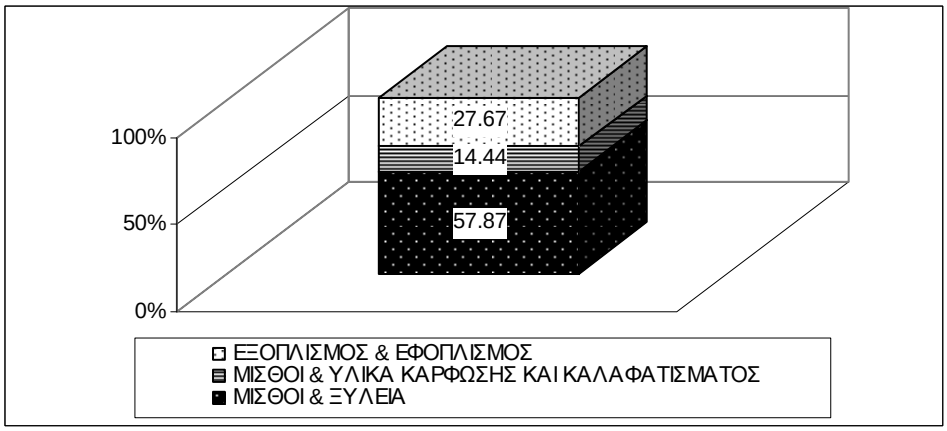
Διάγραμμα 3.9 Κατανομή κόστους, μπρίκι «Ευχαρίστησις», 272 τόνων.



Πηγή: επεξεργασμένα στοιχεία από ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ. 10730, 16/7/1840.

Η δεύτερη περίπτωση αφορά το μπρίκι «Ελένη», 236 τόνων, που ναυπήγησε ο Φραγκούλης Σέχας το 1844 για λογαριασμό του μεγαλεμπόρου Α΄τάξεως της Οδησσού Αλέξανδρου Ζαρίφη, εκπροσωπούμενου από τον Σκοπελίτη Νικόλαο Λουκά. Το μπρίκι κόστισε 19.870 δραχμές και το ιδιαίτερο ενδιαφέρον στην περίπτωση του είναι ότι έχουμε το αμιγές κόστος κάρφωσης και καλαφατίσματος του σκάφους, ξεχωριστά από τις υπόλοιπες φάσεις και έξοδα, το οποίο ανέρχεται στο 14,44% του συνολικού κόστους. Οι δε μισθοί και υλικά της υπόλοιπης κατασκευής καταλαμβάνουν το 57,87% και τα έξοδα εξοπλισμού και εφοπλισμού 27,67%. (βλ. Διάγραμμα 3.10).

Διάγραμμα 3.10 Κατανομή κόστους, μπρίκι «Ελένη», 236 τόνων.

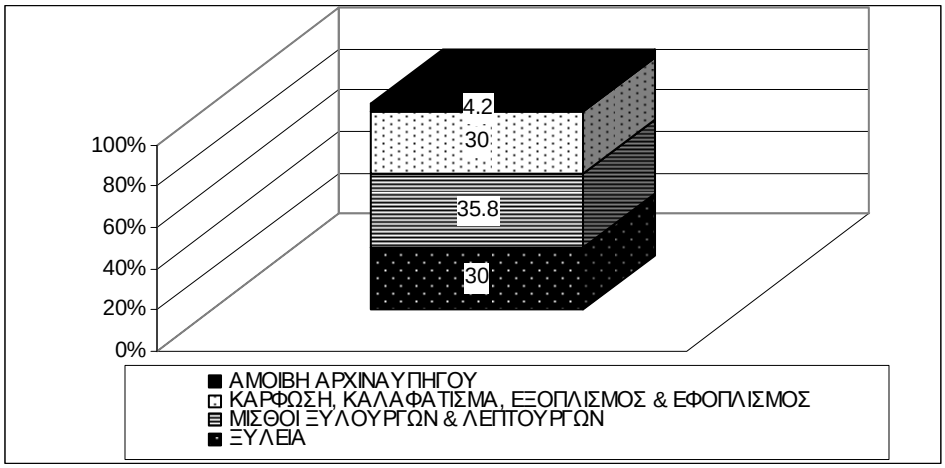


Πηγή: επεξεργασμένα στοιχεία από ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ. 16610, 11/10/1844.

Η τρίτη περίπτωση είναι αυτή του μπρικιού «Ταξιάρχης» 226 τόνων, που ναυπηγήθηκε στο Βαθύ Σάμου το 1857 από τον Ερμουπολίτη ναυπηγό Στέφανο

Δημητρίου για λογαριασμό του επίσης Ερμουπολίτη εμπόρου Κυριάκου Χαραλαμπίδη, το οποίο κόστισε συνολικά 50.000 δραχμές[358] (βλ. Διάγραμμα 3.11). Το ενδιαφέρον στην περίπτωση αυτή είναι, ότι μας δίνεται ξεχωριστά το κόστος της ξυλείας από αυτό της μισθοδοσίας των ξυλουργών και λεπτουργών (συνήθως αυτά τα δύο μας δίνονται μαζί), το οποίο ανέρχεται στο 30% του συνολικού κόστους. Το άλλο 30% καταλαμβάνουν τα έξοδα (υλικά και ημερομίσθια) της κάρφωσης, του καλαφατίσματος, ο εξοπλισμός και ο εφοπλισμός του σκάφους, ενώ οι αμοιβές ξυλουργών και λεπτουργών αντιστοιχούν στο 35,8%. Η δε αμοιβή του αρχιναυπηγού φτάνει το 4,2%, ένα ιδιαίτερα υψηλό ποσοστό σε σχέση με το μέσο όρο που δύσκολα ξεπερνά το 2,5%. σε πλοία αυτής της κλάσης. Ωστόσο πρέπει να λάβουμε υπόψη το γεγονός ότι το ύψος της αμοιβής του ναυπηγού πιθανόν να επηρεάστηκε από το ότι η ναυπήγηση έλαβε χώρα εκτός έδρας, δηλαδή στο Βαθύ της Σάμου και όχι στην Ερμούπολη.

Διάγραμμα 3.11. Κατανομή κόστους, μπρίκι «Ταξιάρχης», 226 τόνων.



Πηγή: επεξεργασμένα στοιχεία από ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ. 29873, 8/3/1857.

Ωστόσο, η πιο λεπτομερής αναφορά που διαθέτουμε για τα επιμέρους έξοδα και κόστη των απαιτούμενων υλικών και υπηρεσιών για την ολοκλήρωση ενός ιστιοφόρου προέρχεται από τις αναφορές του Γάλλου προξένου της Σύρου. Συγκεκριμένα πρόκειται για το μπρίκι «Κωλέτης», 342 τόνων, που ναυπήγησε ο Νικόλαος Παγίδας το 1847 και κόστισε 77.684,14 δρχ.[359]

[358] Η ναυπήγηση πρέπει να έγινε στο Βαθύ για την απόκτηση της σημαίας της Σαμιακής Ηγεμονίας, όπως αναφέρεται και στο έγγραφο, στο οποίο διευκρινίζεται ότι ως ιδιοκτήτης του σκάφους φέρεται ο Σαμιώτης Κωνσταντίνος Βεϊνογλίδης.

[359] AMAE, Syra, τ. 3, 20/4/1849, 267-269. Για την ιδιοκτησία του πλοίου βλ. ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ. 19679, 3/7/1847 και ο.π., Ι/Ναυπηγικά, αρ.1100, 7/7/1847. Ιδιοκτήτες του πλοίου ήταν ο έμπορος Κάρλος Νάζος από την Τήνο, εγκατεστημένος στην Ερμούπολη, που κατείχε το 50%, και οι επίσης ερμουπολίτες έμποροι με καταγωγή από την Άμφισσα, Ηλίας Κεχαγιάς και Νικόλαος Γιαγιντζής, που κατείχαν από 25% ο καθένας.

Πίνακας 3.3 Κατανομή κόστους, μπρίκι «Κωλέτης», 342 τόνων.

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΕΞΟΔΩΝ	ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΑΝΑΛΟΓΙΑ ΚΟΣΤΟΥΣ % ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΕΞΟΔΩΝ
ΕΞΑΡΤΙΣΜΟΣ & ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ	29,60
ΞΥΛΕΙΑ	27,67
ΕΡΓΑΤΙΚΑ	23,02
ΣΙΔΗΡΟΣ & ΚΑΡΦΙΑ	12,82
ΕΞΟΔΑ ΦΥΛΑΞΗΣ ΣΚΑΦΟΥΣ & ΔΙΑΤΡΟΦΗΣ	2,35
ΛΟΙΠΑ ΕΞΟΔΑ	2,05
ΑΜΟΙΒΗ ΑΡΧΙΝΑΥΠΗΓΟΥ	2,03
ΠΙΣΣΑ, ΚΑΤΡΑΜΙ & ΣΤΟΥΠΙ	0,46

Πηγή:Επεξεργασμένα στοιχεία από Παράρτημα 3.7

Από την επεξεργασία των στοιχείων για τον «Κωλέτη», αφαιρέσαμε τα έξοδα προμηθειών για το πρώτο ταξίδι του πλοίου, που συμπεριέλαβε ο Γάλλος πρόξενος και το κόστος των οποίων ήταν 1.272,93 δρχ. Επομένως το καθαρό κόστος ναυπήγησης του πλοίου προκύπτει ότι ήταν περίπου 76.403 δρχ. Στον Πίνακα 3.3 φαίνεται ότι ο εξαρτισμός και ο εξοπλισμός του σκάφους καλύπτουν λίγο κάτω από το 1/3 των συνολικών εξόδων, ενώ τα έξοδα των υλικών στο σύνολο τους (ξυλεία, σίδηρος & καρφιά, υλικά καλαφατίσματος), καλύπτουν το 36,3% του συνόλου. Από το σύνολο των υλικών σαφώς η ξυλεία κατέχει το πιο μεγάλο ποσοστό, ανάμεσα στο 1/4 και στο 1/3 του συνολικού κόστους. Τα εργατικά είναι αισθητά μειωμένα σε σχέση με το μπρίκι «Ταξιάρχης» (βλ. Διάγραμμα 3.11), στο οποίο ακριβώς μία δεκαετία αργότερα το κόστος των εργατικών αυξήθηκε κατά 36% περίπου. Η δε αμοιβή του αρχιναυπηγού με 2,03% επί του συνολικού κόστους, κίνειται πάνω από τον μέσο όρο του έτους 1847 στην κλάση χωρητικότητας άνω των 300 τόνων (1,79%). Αξιοσημείωτο ποσοστό καταλαμβάνουν επίσης οι μισθοί των ανθρώπων για τη φύλαξη του σκάφους, όσο και τα έξοδα διατροφής τους, που αντιστοιχούν σε 1.799 δρχ ή στο 2,35%, περισσότερο δηλαδή και από την αμοιβή του αρχιναυπηγού. Στα λοιπά έξοδα συμπεριλαμβάνονται διάφορα τέλη, ναύλοι μεταφοράς υλικών και αχθοφορικά έξοδα, διάφορα σκεύη, όπως η γριζόλα (η θήκη της πυξίδας), η σημαία, αλλά και τέσσερεις φουρνιστές (βλ. § 5.2.1.3), τις οποίες αφαιρέσαμε και εντάξαμε στα έξοδα της ξυλείας.

Τέλος, εκτιμήθηκε το ποσοστό κόστους των μεταλλικών εξαρτημάτων ορισμένων ιστιοφόρων. Σε μπρίκια μεσαίας χωρητικότητας, όπως ο «Τιμολέων» 171 τόνων και ο «Αδαμάντιος Κοραής» 188 τόνων, που μάλιστα ναυπηγήθηκαν με ένα χρόνο διαφορά το ένα από το άλλο, για 180,70 δρχ/τόνο το πρώτο και 191,48 δρχ/τόνο το δεύτερο, το κόστος

των μεταλλικών εξαρτημάτων εκτιμήθηκε στο 5,37% και 5,28% του συνολικού κόστους αντίστοιχα.[360] Στο μεγάλης χωρητικότητας μπρίκι «Ιάσων» 415 τόνων, που ναυπηγήθηκε την ίδια περίοδο για 180,72 δρχ/τόνο, το ποσοστό κόστους των μεταλλικών εξαρτημάτων ήταν αρκετά χαμηλότερο, όπως είναι φυσικό, στο 2,65% του συνολικού κόστους.[361] Εξαίρεση μπορεί να θεωρηθεί ίσως το μπρίκι «Παναγιά Μαλτέζα» 225 τόνων, που αν και ναυπηγήθηκε για μόλις 160 δρχ/τόνο την παραπάνω περίοδο, το ποσοστό κόστους των μεταλλικών εξαρτημάτων κυμάνθηκε μεταξύ 8,5 και 9,44%.[362] Στα 1847 το μπρίκι «Αι Πάτραι» 312 τόνων, που ναυπηγήθηκε για 224,35 δρχ/τόνο, στην κορυφαία χρονιά της ναυπηγικής βιομηχανίας της πόλης, όταν η μέση τίμη έφτασε τις 219,86 δρχ/τόνο, το ποσοστό κόστους των μεταλλικών εξαρτημάτων αυξήθηκε σε 5,66%, σε σχέση με το αντίστοιχα μεγάλο μπρίκι «Ιάσων», επτά χρόνια πριν.[363]

3.3.2 Η ΠΡΟΣΟΔΟΣ ΤΗΣ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ

Η πρόσοδος της ναυπηγικής βιομηχανίας της Ερμούπολης μπορεί να εκτιμηθεί μέσα από τη συνολική αξία των ναυπηγούμενων πλοίων και αποτελεί ένα βασικό συντελεστή μέτρησης της οικονομικής επίδοσης της συγκεκριμένης δραστηριότητας. Τα στοιχεία για τις εκτιμήσεις της συνολικής αξίας παραγωγής του ναυπηγείου της Ερμούπολης καλύπτουν την περίοδο 1838-1866, με εξαίρεση τα έτη 1861, 1864 και 1865 για τα οποία δεν διαθέτουμε στοιχεία. Για τα δε προηγούμενα του 1838 έτη, τα στοιχεία είναι εξαιρετικά λίγα, ώστε να μπορέσουν να χρησιμεύσουν σε μία στατιστική εκτίμηση. Για να εκτιμήσουμε την κατ'έτος συνολική αξία της ναυπηγικής βιομηχανίας της Ερμούπολης ακολουθήσαμε την παρακάτω μέθοδο: αρχικά προσθέσαμε τη συνολική αξία των παραγόμενων πλοίων κάθε έτους. Επειδή όμως σε κάθε έτος δεν προέκυπταν στοιχεία για τη συνολική αξία όλων των ναυπηγούμενων πλοίων, με εξαίρεση τα έτη 1839 και 1847, τότε ακολουθήσαμε τη παρακάτω μέθοδο αναγωγής: αφαιρέσαμε από την ετήσια εκτιμώμενη παραγωγή (σε τόνους χωρητικότητας), τη χωρητικότητα από την οποία

[360] Για το μπρίκι «Τιμολέων» του Ψαριανού Δημ. Ν. Αράπη και του Χιώτη-Κωνσταντινουπολίτη Δημ. Κ. Σκανναβή, βλ., το συμφωνητικό κατασκευής μεταλλικών εξαρτημάτων ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ. 8665, 19/4/1839 και για την πράξη ιδιοκτησίας, ο.π., αρ. 8941, 12/6/1839. Για το «Αδαμάντιος Κοραής», του Χιώτη-Ναυπλιώτη Ηλία Βάβουλα, βλ., αντίστοιχα ο.π., αρ. 9447, 23/9/1839 και ιδιοκτησία αρ. 10099, 12/3/1840.

[361] Για το «Ιάσων» του Μιτζελιώτη Ευστάθιου Ι. Παναγιωτάρα και του Σμυρνιού Νικόλαου Ι. Χατζηκωστή βλ., ο.π., αρ. 8984, 22/6/1839, ιδιοκτησία αρ. 9879, 13/1/1840.

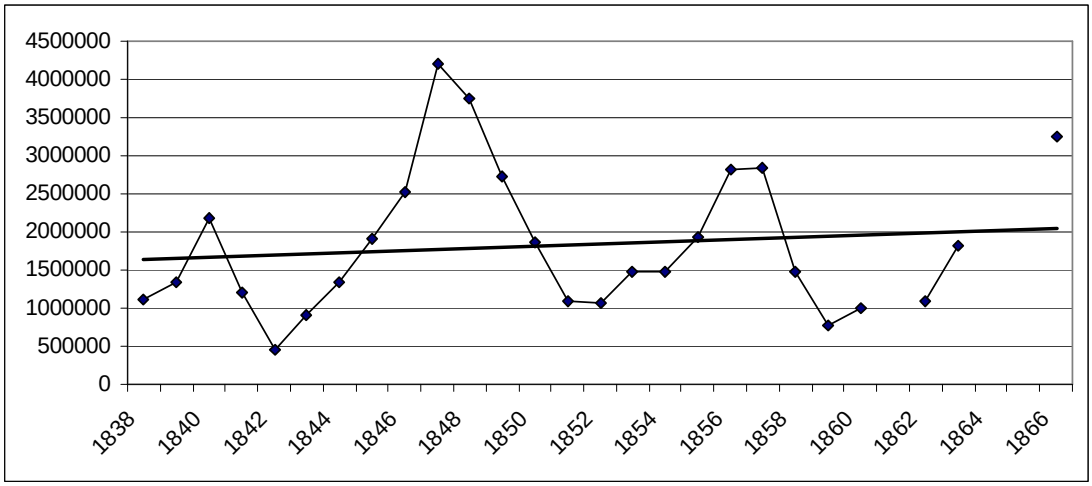
[362] Για το «Παναγιά Μαλτέζα», που ανήκε στην οικογένεια Ζάνε της Σαντορίνης βλ, ο.π., αρ. 8508, 18/3/1839, ιδιοκτησία, αρ. 9195, 2/8/1839.

[363] Για το «Αι Πάτραι» του Μυκόνιου Αντωνέλου Μποναζούντα, Κάρολου Ιγνατίου και Ιωάννη Νικολαΐδη, βλ. ο.π., αρ. 19258, 6/3/1847, ιδιοκτησία, ο.π., Συμβ. Χριστόδουλος Ιωάννου, Ευρετήριο 2, αρ. 2628, 20/6/1847.

προκύπτει η ετήσια συνολική αξία των πλοίων και το υπόλοιπο της αφαίρεσης αυτής -δηλαδή της χωρητικότητας της οποίας δεν μας είναι γνωστή η αξία των πλοίων- το πολλαπλασιάμε με την τρέχουσα (ετήσια) μέση τιμή/τόνο. Το γινόμενο προστέθηκε με την ήδη γνωστή από τα διαθέσιμα στοιχεία αξία των πλοίων και μας δίνει την ετήσια αναγόμενη συνολική αξία των ναυπηγούμενων πλοίων.

(ετήσια εκτιμώμενη παραγωγή σε τόνους [π.χ. το έτος 1840, 10.000 τόνοι]-χωρητικότητα αξίας πλοίων [5.000 τόνοι]= υπόλοιπο [5.000 τόνοι]* ετήσια μέση τιμή/τόνο [του έτους 1840]=αναγόμενη αξία ναυπηγούμενων πλοίων.)

Διάγραμμα 3.12. Εκτιμώμενη αξία ναυπηγούμενων πλοίων Ερμούπολης (εκατ. δρχ), 1838-1866.



Πηγή: Παράρτημα 3.5

Η εκτιμώμενη αξία των ναυπηγούμενων πλοίων είναι κατ'ουσίαν η ακαθάριστη πρόσοδος της ναυπηγικής βιομηχανίας στην οποία συμπεριλαμβάνονται οι εισροές των πρώτων υλών, οι μισθοί και τα κέρδη. Η αξία των ναυπηγηθέντων πλοίων την περίοδο 1828-66, όπως προκύπτει από τα διαθέσιμα στοιχεία είναι 39.419.319 δρχ. Ωστόσο, με τη μέθοδο αναγωγής στο σύνολο των πλοίων που επιχειρήσαμε και αποτυπώνεται στο Διάγραμμα 3.12, εκτιμάται σε 47.599.247 δρχ. Η γενική τάση της ακαθάριστης προσόδου είναι ανοδική στο εξεταζόμενο χρονικό διάστημα και η μέση τάση κυμαίνεται μεταξύ 1.600.000 και 2.000.000 δραχμών περίπου. Επίσης η πορεία της υφίσταται τις γνωστές διακυμάνσεις των ναυπηγικών κύκλων και ταυτίζεται με τις περιόδους ανόδου και ύφεσης του ναυπηγείου. Έτσι την πενταετία 1845-1850, η ακαθάριστη πρόσοδος της παραγωγής κινείται πάνω από τη μέση τάση με κορυφαίο το 1847, όταν φτάνει τα 4.212.820 δρχ, επίδοση που δεν πρόκειται να ξαναγνωρίσει το ναυπηγείο, αφού δεν πρόκειται έκτοτε η παραγωγή να ξεπεράσει τα 4 εκατομμύρια (η αμέσως καλύτερη χρονιά είναι το 1848 με 3.742.757.64 δρχ). Την ύφεση των ετών 1851-54 κατά την οποία κινείται κάτω από τη

μέση τάση, ακολουθεί η τριετία 1855-57, όταν η αξία των πλοίων ανεβαίνει πάνω από τη μέση τάση, αλλά ούτε στην καλύτερη χρονιά αυτής της περίοδου, το 1857, δεν καταφέρνει να ξεπεράσει τα 3 εκατομύρια (2.814.284 δρχ). Την ύφεση των ετών 1858-1862 φάνηκε τελικά ότι το ναυπηγείο άρχισε να την ξεπερνά στα μέσα της δεκαετίας του 1860, όταν το 1866 (τελευταία χρονιά για την οποία διαθέτουμε στοιχεία για τις αξίες των πλοίων) επανέκαμψε στα επίπεδα του δεύτερου μισού της δεκαετίας του 1840 με ακαθάριστη πρόσοδο 3.258.729 δρχ.

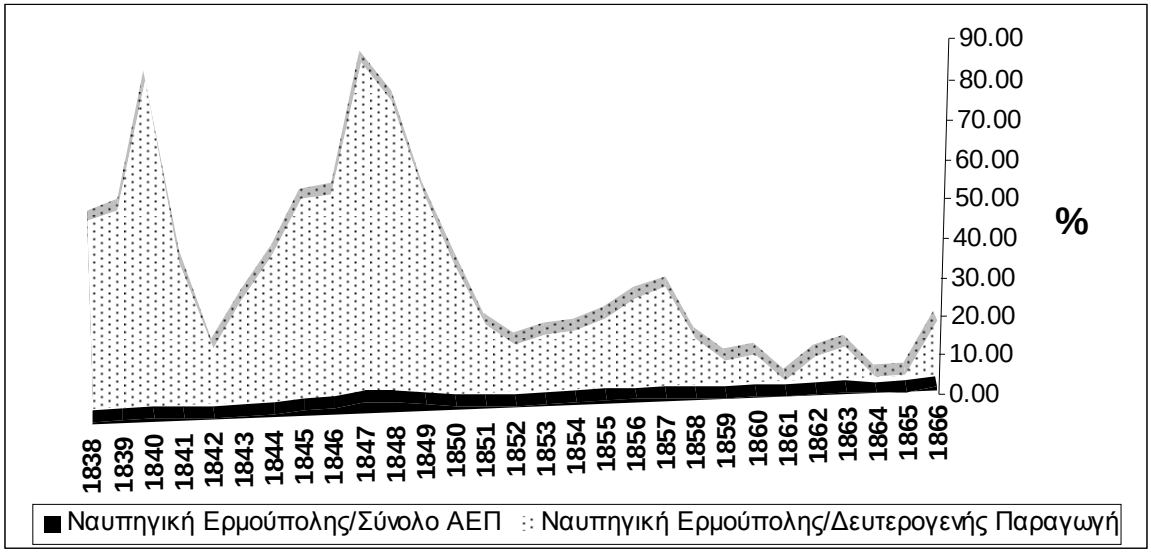
Ωστόσο, για να κατανοήσουμε καλύτερα τη σημασία της ακαθάριστης προσόδου της ναυπηγικής βιομηχανίας της Ερμούπολης πρέπει να τη συνδέσουμε με το πλαίσιο της ευρύτερης οικονομίας στο οποίο δραστηριοποιείται και να προσπαθήσουμε να εξετάσουμε τη συμβολή της στην παραγωγική διαδικασία της εθνικής οικονομίας. Δηλαδή, πιο συγκεκριμένα, να εκτιμήσουμε το μερίδιό της στο ακαθάριστο εγχώριο προϊόν της χώρας. Αυτό θα γίνει σε δύο επίπεδα: αφενός θα εκτιμήσουμε το ποσοστό της συμβολής της ναυπηγικής παραγωγής της Ερμούπολης σε σχέση με τη δευτερογενή παραγωγή και αφετέρου με το σύνολο του Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος (ΑΕΠ).

Για να επιτευχθεί η παραπάνω εκτίμηση αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση ο υπολογισμός της προστιθέμενης αξίας. Όπως αναφέρει και ο Γεώργιος Κωστελένος «Ο προσδιορισμός της προστιθέμενης αξίας παρέχει το μέτρο της συμβολής της μεταποίησης στη συνολική παραγωγική διαδικασία της χώρας, δηλαδή στον προσδιορισμό του ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος για τα έτη που μας ενδιαφέρουν.»[364] Η εκτίμηση της προστιθέμενης αξίας προκύπτει από την αφαίρεση των εισροών των πρώτων υλών για τη ναυπήγηση του σκάφους από τη συνολική αξία κατασκευής, ενώ το υπόλοιπο που μένει είναι κατ'ουσίαν οι μισθοί και οι αμοιβές.[365] Με δεδομένο μάλιστα, ότι όλες οι πρώτες ύλες απαραίτητες για τη ναυπήγηση ενός ιστιοφόρου στην Ερμούπολη ήταν εισαγόμενες εξ ολοκλήρου από το εξωτερικό, τότε ως καθαρή συμβολή στο εγχώριο προϊόν μπορούν να θεωρηθούν μόνον οι αμοιβές και τα κέρδη που προέρχονται από την εργασία. Έτσι για να αφαιρέσουμε τις πρώτες ύλες από το σύνολο της ετήσιας ακαθάριστης προσόδου της ναυπηγικής βιομηχανίας στηριχθήκαμε σε στοιχεία που προκύπτουν από τις ετήσιες εισαγωγές στη Σύρο των απαραίτητων πρώτων υλών για τη ναυπηγική.[366] Από τη δειγματολειπτική εκτίμηση της προστιθέμενης αξίας του έτους 1857 προκύπτει ότι η

[364] Γεώργιος Κωστελένος και λοιποί, *Πηγές οικονομικής ιστορίας*, 91.
[365] Ο.π., 91.
[366] Τα στοιχεία αφορούν το έτος 1857 και περιλαμβάνουν, εκτός των άλλων προϊόντων ή πρώτων υλών, ναυπηγική ξυλεία, κάνναβη, σχοινιά, κατεργασμένο και ακατέργαστο σίδηρο. Τα στοιχεία προέρχονται από τα γαλλικά αρχεία και είναι αναδημοσιευμένα από τον Καρδάση, *Σύρος. Σταυροδρόμι*, 86-89.

προστιθέμενη αξία στο σύνολο της ακαθάριστης αξίας είναι της τάξης του 60,35%. Η εκτίμηση αυτή μάλιστα είναι σχεδόν ταυτόσημη με την εκτίμηση του Κωστελένου (60%) για το ποσοστό της προστιθέμενης αξίας στη δευτερογενή παραγωγή πριν το 1858, στο οποίο χαρακτηριστικά αναφέρει τη ναυπηγική ως τον πιο σημαντικό κλάδο.[367] Επομένως, με βάση τον παραπάνω συντελεστή (0,6035) εκτιμήσαμε το ετήσιο ποσοστό της προστιθέμενης αξίας της ναυπηγικής βιομηχανίας της Ερμούπολης για την περίοδο 1838-1866 και το μετατρέψαμε σε δραχμές της Λατινικής Νομισματικής Ένωσης για λόγους συμβατότητας με τα συγκρινόμενα δεδομένα του δευτερογενούς τομέα και του συνόλου του ΑΕΠ.[368]

Διάγραμμα 3.13. Ποσοστό της προστιθέμενης αξίας της ναυπηγικής της Ερμούπολης στη δευτερογενή παραγωγή και στο σύνολο του ΑΕΠ, 1838-1866.



Πηγή: Παράρτημα 3.5.1

Όπως προκύπτει από το Διάγραμμα 3.13 η συμβολή της ναυπηγικής δραστηριότητας της Ερμούπολης στο δευτερογενή τομέα παραγωγής της χώρας ήταν εξαιρετικά σημαντική καθώς καταλάμβανε κατά μέσο όρο στην υπό εξέταση περίοδο σχεδόν το 1/3 επί του συνόλου (31,55%). Το μερίδιο μάλιστα της ναυπηγικής τη δεκαετία του 1840 ήταν ιδιαίτερα υψηλό φτάνοντας κατά μέσο όρο στο 51,15%. Στα έτη δε 1840, 1847 και 1848 έφτασε στις υψηλότερες τιμές με 82,35%, 85% και 75% αντίστοιχα. Η προϊούσα πτώση της σημασίας της ναυπηγικής στο σύνολο του δευτερογενούς τομέα αντανακλάται τις δεκαετίες 1850 και ‘60 από τα αντίστοιχα ποσοστά που κατρακυλούν στο

[367] Κωστελένος και λοιποί, *Πηγές οικονομικής*, 94.
[368] Ο.π., 94, 98. Η αντιστοιχία είναι 1 παλαιά δραχμή =0.895 νέες δραχμές.

μέσο όρο του μόλις 15,05% και 8,65% για κάθε δεκαετία.[369] Αντίστοιχες τιμές εντοπίζουμε και για τη συμβολή της ναυπηγικής στο σύνολο του ΑΕΠ. Ο μέσος όρος της περιόδου είναι 1,02%, αλλά αντίστοιχα στη δεκαετία του 1840 το μέσο ποσοστό ήταν 1,49% για να υποστεί αισθητή μείωση τις επόμενες δεκαετίες κάτω από το 1%, με 0,75% και 0,56% στις δεκαετίες ’50 και ’60. Ιδιαίτερη έξαρση γνώρισε τα έτη 1847 και 1848 με 3,24 και 2,57%, ενώ χαρακτηριστικό της μειωμένης σημασίας της ναυπηγικής σε σχέση με μία δεκαετία πριν είναι ότι η επιτυχημένη διετία 1856-57, κατά την οποία μόλις κατάφερε να ξεπεράσει το 1%.

3.4 Η ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ

Η μέτρηση της παραγωγικότητας της ιστιοφόρου ναυπηγικής βιομηχανίας της Ερμούπολης αποτελεί ένα αναγκαίο όσο και δυσχερές στην πράξη εγχείρημα. Αναγκαίο γιατί, όπως προαναφέρθηκε, η μέτρηση της παραγωγικότητας μαζί με την πρόσοδο της βιομηχανίας, αποτελούν τους δείκτες της οικονομικής επίδοσής της, δυσχερές από την άλλη εξαιτίας της δυσκολίας εξεύρεσης και εφαρμογής της κατάλληλης μεθόδου για τη μέτρησής της.

Στο ερώτημα πως προσμετράται η παραγωγικότητα στη ναυπηγική, η συμβατική θεωρία των ναυτιλιακών οικονομικών απαντά με τον τύπο τόνοι παραγόμενης χωρητικότητας/εργαζόμενο κατ΄έτος.[370] Στη δική μας περίπτωση η εφαρμογή αυτής της φόρμουλας είναι αρκετά δύσκολη εξαιτίας της έλλειψης στοιχείων σχετικά με τον αριθμό του εργατικού δυναμικού που απασχολούνταν για την κατασκευή των ξύλινων ιστιοφόρων. Με εξαίρεση τέσσερις μόνο περιπτώσεις, για όλες τις υπόλοιπες πρέπει να στηριχθούμε σε καθαρά υποθετικά στοιχεία.[371] Επομένως επιλέξαμε να χρησιμοποιήσουμε διαφορετικές μεθόδους προσμέτρησης της παραγωγικότητας του ναυπηγείου για τις οποίες διαθέτουμε πολύ περισσότερα στοιχεία και μέσω των οποίων μπορούμε να δώσουμε μία πιο ακριβή εικόνα του επιπέδου παραγωγικότητας. Οι μέθοδοι μέσω των οποίων θα μετρήσουμε την παραγωγικότητα του ναυπηγείου της Ερμούπολης για την περίοδο 1828-1866, είναι: α) η μέση χωρητικότητα και η κατανομή των ναυπηγούμενων σκαφών ανά κλάσεις χωρητικότητας, β) οι χρόνοι παράδοσης των ναυπηγούμενων σκαφών και γ) η

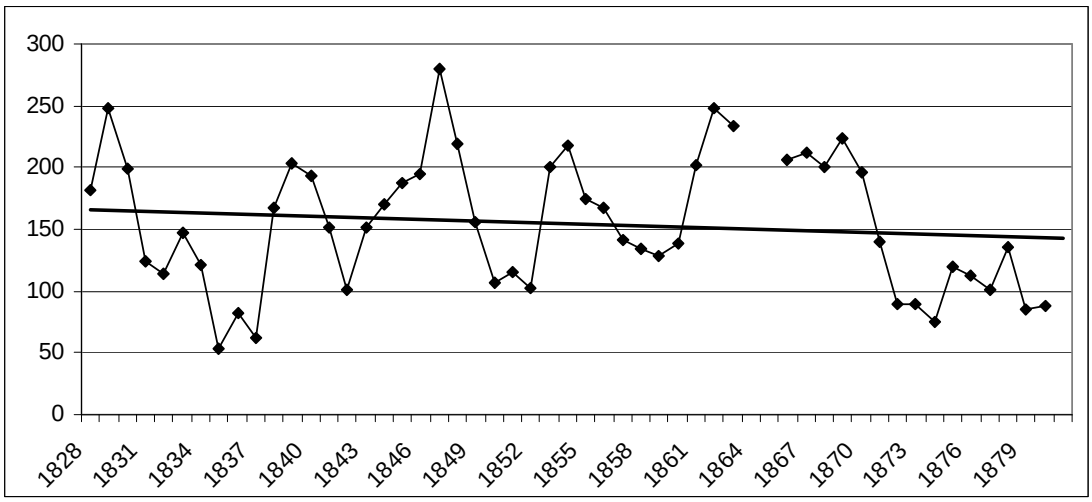
[369] Η δεκαετία του 1860 κατ’ουσίαν περιλαμβάνει μόνο τα έξι πρώτα έτη, από τα οποία διαθέτουμε στοιχεία, όπως προείπαμε για τα έτη 1860, ’62, ’63 και ’66.
[370] Stopford, *Maritime economics*,483.
[371] Πρόκειται για τα παρακάτω συμφωνητικά ναυπήγησης, ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Βιβλίον Μνημονικόν ὑπὸ στοιχεῖον Δ′, αρ. 1811. Αποδεικτικό ιδιοκτησίας ο.π., αρ. 2022, 31/10/1832. ο.π., Βιβλίον Μνημονικόν ὑπὸ στοιχεῖον Ε', αρ. 91, 1/2/1833, ο.π.,Λυτά έγγραφα, αρ. 4028, 17/7/1836 και ο.π., αρ. 15485, 4/8/1843.

δυναμικότητα του ναυπηγείου (ο μέγιστος αριθμός σκαφών που μπορούν να ναυπηγηθούν ταυτόχρονα).

3.4.1. Η ΜΕΣΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ

Η μέση χωρητικότητα σχετίζεται τόσο με το μέγεθος του σκάφους, όσο και με τον τύπο του. Η αύξηση ή μείωσή της αντανακλά το επίπεδο της ζήτησης, όπως επίσης ο τύπος του σκάφους αντίστοιχα το είδος της ζήτησης, ανάλογα με το είδος του εμπορίου και των μεταφορών που εξυπηρετεί η ναυπήγησή του. Με λίγα λόγια η μέση χωρητικότητα αποτελεί ένα βασικό στοιχείο που χαρακτηρίζει το επίπεδο παραγωγικότητας της ναυτιλιακής και της ναυπηγικής βιομηχανίας και ένα σταθερό εργαλείο για τη μέτρηση και την ανάλυσή της, όπως προκύπτει και από τη διεθνή βιβλιογραφία.[372]

Διάγραμμα 3.14. Μέση χωρητικότητα ναυπηγούμενων πλοίων, 1828-1880.



Πηγή: Παράρτημα 3.6.

Στο Διάγραμμα 3.14 παρατηρούμε ότι η μέση χωρητικότητα βρίσκεται σε αντίστοιχη τροχιά με την παραγωγή, δηλαδή αυξάνεται όταν αυξάνεται και η συνολική παραγωγή και αντίστροφα, με εξαίρεση το 1857, που παρά την αύξηση της παραγωγής κατά 16,14% σε σχέση με το 1856, η μέση χωρητικότητα μειώθηκε από σχεδόν 167 στους

[372] Για τη χρήση της μέσης χωρητικότητας ως εργαλείο μέτρησης και ανάλυσης της παραγωγικότητας στη ναυτιλία και τη ναυπηγική, βλ. North, "Ocean Freight Rates", 958. Kaukiainen, "Growth, diversification", 52-53. Sager & Panting, *Maritime Capital*, 54-58. Jari Ojala, "Productivity and technological change in 18th and 19th centruy sea transport: a case study of sailing ship efficiency in Kokkola, Finland, 1721-1913", *International Journal of Maritime History*, vol. IX, n. 1, June 1997, 98-114. Simeon J. Crowther, "The Shipbuilding Output of the Delaware Valley, 1722-1776", *Proceedings of the American Philosophical Society*, Vol. 117, No. 2 (Apr. 10, 1973), 95-97. Christopher J. French "Productivity in the Atlantic Shipping Industry: A Quantitative Study", *Journal of Interdisciplinary History*, Vol. 17, No. 3 (Winter, 1987), 630-631. Gary M. Walton, "Sources of Productivity Change in American Colonial Shipping, 1675-1775", *The Economic History Review*, New Series, Vol. 20, No. 1 (Apr., 1967), 69-70. Starkey, "The Shipbuilding Industry of Southwest England", 80.

140,95 τόνους. Η γενική τάση της μέσης χωρητικότητας στο υπό εξέταση διάστημα είναι καθοδική και κυμαίνεται λίγο παραπάνω από τους 150 τόνους, αλλά αυτό οφείλεται στη γενικότερη πτώση της μέσης χωρητικότητας τη δεκαετία του 1870. Παράλληλη μέτρηση μέχρι το 1870 δείχνει μία έντονα αυξητική τάση και μία διακύμανση της μέσης χωρητικότητας μεταξύ 150 και 200 τόνων. Γενικότερα, η αυξητική τάση μέχρι το 1870 και η έκτοτε πτώση της οριοθετούν ουσιαστικά τις περιόδους ακμής και ύφεσης του ναυπηγείου και παράλληλα αντανακλούν το επίπεδο ζήτησης για νέα ιστιοφόρα.

Στις τρείς τελευταίες δεκαετίες του 19ου αιώνα η υπερπροσφορά ιστιοφόρων και οι νέες τεχνολογίες του σιδήρου, χάλυβα και ατμού έριξαν τις τιμές των ξύλινων ιστιοφόρων και ανάγκαζαν ιδιοκτήτες και ναυπηγούς να επιχειρήσουν ουσιαστικές αλλαγές, ώστε να καταστήσουν το ιστιοφόρο περισσότερο ανταγωνιστικό, μειώνοντας τα κόστη και βελτιώνοντας την τεχνολογία του, επομένως μεταβάλλοντάς το από μία μονάδα εντάσεως εργασίας σε μία μονάδα περισσότερο εντάσεως κεφαλαίου.[373] Η προσπάθεια προσαρμογής του ξύλινου ιστιοφόρου στα νέα δεδομένα φαίνεται ότι δεν πραγματοποιήθηκε στο ναυπηγείο της Ερμούπολης, σε αντίθεση με άλλα μεγάλα ναυπηγεία του ελληνικού χώρου, όπως το Γαλαξίδι, στο οποίο στο γ΄τέταρτο του 19ου αιώνα ναυπηγήθηκαν αρκετά μεγάλης χωρητικότητας τρικάταρτα μπάρκα. Ο μέσος όρος χωρητικότητας σε όλη την περίοδο, που δεν ξεπερνά τους 200 τόνους, δείχνει ότι το συριανό ναυπηγείο παρέμεινε δραστήριο στο συγκεκριμένο τύπο των κατά βάση δικάταρτων σιταγωγών ιστιοφόρων, όσο η ναυπήγηση τους αποτελούσε σημαντική επένδυση με υψηλή απόδοση κεφαλαίου. Η μακρά ύφεση των ναύλων στο γ΄τέταρτο του 19ου αιώνα, η υπερπροσφορά πλοίων και η μικρότερη απόδοση κεφαλαίων των ξύλινων ιστιοφόρων, έστρεψε πιθανώς τα κεφάλαια που επενδύονταν μέχρι τότε στο ναυπηγείο σε άλλες επικερδέστερες επενδύσεις.[374]

Παρολ'αυτά, είναι σημαντικό να παρατηρήσουμε ότι γενικότερα η μέση χωρητικότητα των σκαφών του ναυπηγείου της Ερμούπολης ήταν απόλυτα εναρμονισμένη με τα διεθνή δεδομένα της περιόδου. Μάλιστα ίσως μπορούμε να την κατατάξουμε στα ναυπηγεία με σχετικά υψηλό μέσο όρο, όπως μπορούμε να δούμε και στον Πίνακα 3.4, από όπου προκύπτει ότι το μέσο ιστιοφόρο της περιόδου 1830-1879 μόλις ξεπερνούσε τους 200 τόνους. Για παράδειγμα η μέση χωρητικότητα σε ολόκληρο το Ηνωμένο Βασίλειο δεν ξεπέρασε τους 200 τόνους πριν τη δεκαετία 1850-59, παρά το γεγονός ότι στο μεγαλύτερο ναυπηγείο της χώρας, το Σάντερλαντ, η μέση χωρητικοτητα κινείται πολύ πάνω από τον εθνικό μέσο όρο, ενώ αντίστοιχη τάση παρατηρούμε και στο σύνολο των σκαφών του

[373] Sager & Panting, *Maritime Capital*, 54-60.
[374] Ο.π., 47.

Ατλαντικού Καναδά.[375] Εξαίρεση αποτελεί το Μέντφορντ της Βοστώνης, που μαζί και με άλλα μεγάλα αμερικανικά ναυπηγεία εξειδικεύεται στη ναυπήγηση μεγάλων τρικάταρτων πλοίων και των περίφημων κλίπερς, που ανεβάζουν κατά πολύ τη μέση χωρητικότητα.[376] Στην γειτονικότερη ιταλική χερσόνησο δημοσιευμένα στοιχεία για τη μέση χωρητικότητα των ιστιοφόρων δείχνουν να επιβεβαιώνουν την αποψή μας για τις εναρμονισμένες (αν όχι σχετικά υψηλές) με το διεθνές πλαίσιο τιμές της μέσης χωρητικότητας των ιστιοφόρων της Ερμούπολης. Η μέση χωρητικότητα των καταγεγραμμένων ποντοπόρων ιστιοφόρων αυστριακής σημαίας στο λιμάνι της Τεργέστης το 1834 ήταν 59,47 τόνοι.[377] Στη Γένοβα τα ιστιοφόρα δεν ξεπερνούν τους 100 τόνους κατά μέσο όρο, τουλάχιστον μέχρι το 1846, ενώ στη δεκαετία του 1850 κυμαίνονται μεταξύ 144,53, το 1856 και 166,14 τόνων, το 1859, για να ξεπεράσουν τους 200 τόνους το 1862 λίγο μετά την ιταλική ενοποίηση.[378]

Πίνακας 3.4. Σύγκριση μέσης χωρητικότητας με άλλα διεθνή ναυπηγεία ανά δεκαετία, 1830-1879.

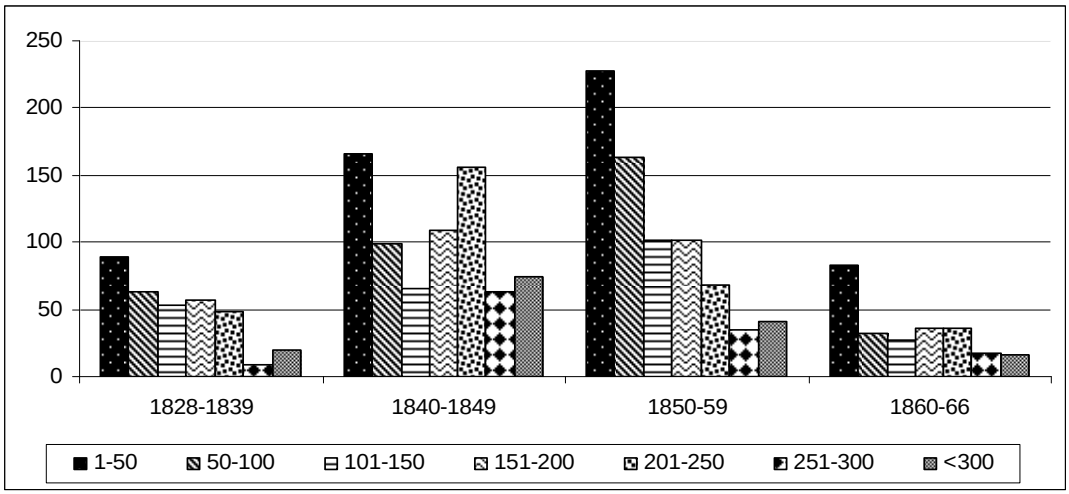
Δεκαετία	**Ερμούπολη**	**Δουνκέρκη (Γαλλία)**	**Σάντερλαντ (Αγγλία)**	**Πρίνς Έντουαρντ Άιλαντ (Καναδάς)**	**Μέντφορντ, Βοστώνη (ΗΠΑ)**
1830-39	129,04	38,86	265*	114,32	428,95
1840-49	180,83	91,77	274,5	121,11	463,1
1850-59	149,07	122,88	365	201,23	802,9
1860-69	208,06	157,36	391	259,84	843,95
1870-79	114,48	148,95	736	272,31	

Πηγές: επεξεργασμένα στοιχεία από Παράρτημα 2.2.4. Τα στοιχεία για τη μέση χωρητικότητα του Μέντφορντ της Βοστώνης προέρχονται από William Armstrong Fairburn, *Merchant Sail,* Vol. VI, Σέντερ Λόβελ, Μέϊν, 1945-55, 2906.
*Τα στοιχεία της περιόδου 1830-39 για το Σάντερλαντ αφορούν τη δεύτερη πενταετία 1835-39.

[375] Starkey, "The Shipbuilding Industry", 109, Sager & Panting, *Maritime Capital,* 55. Σε σχετικό πίνακα φαίνεται ότι τα ιστιοφόρα του Ατλαντικού Καναδά ξεπερνούν το μέσο όρο των 200 τόνων τη δεκαετία του 1860.
[376] Για την κατηγορία των κλίπερς, την κατασκευή και τη δράση τους βλ. Arthur H. Clark, *The Clipper Ship Era: An Epitome of Famous American and British Clipper Ships, their Owners, Builders, Commanders and Crews, 1843-1869.*, Νέα Υόρκη & Λονδίνο, 1910 (πρόσφατη ανατύπωση).
[377] Επεξεργασμένα στοιχεία από Sergio Anselmi, "Tipologia navale italiana in eta moderna (secoli XVIII-XIX)", Tommaso Fanfani (επιμ)., *La penisola italiana e il mare. Costruzioni navali, trasporti e commerci tra XV e XX secolo*., Napoli, 1993, 241.
[378] Ο.π., 243. Για τα στοιχεία του 1862 βλ., Doria, "La marina mercantile", 90.

Παράλληλα με τη μέση χωρητικότητα, η κατανομή των σκαφών ανά κλάσεις χωρητικότητας δείχνει με πιο ακριβή και αναλυτικό τρόπο το επίπεδο παραγωγικότητας της ναυπηγικής βιομηχανίας. Στην περίπτωση αυτή παρατηρούμε στο Διάγραμμα 3.15, ότι ο μεγαλύτερος όγκος σε αριθμό πλοίων ναυπηγήθηκε στις δεκαετίες του 1840 και 1850, ενώ στη δεκαετία του 1830 τα σκάφη άνω των 250 τόνων ήταν ελάχιστα σε σχέση με το σύνολο. Η δεκαετία του 1840 υπήρξε σίγουρα η πιο παραγωγική από αυτή την άποψη, καθώς τα σκάφη των μεγαλύτερων κλάσεων (άνω των 150 τόνων) πολλαπλασιάστηκαν σε σχέση με την προηγούμενη δεκαετία και αποτέλεσαν σχεδόν το 55% του συνολικού αριθμού των ναυπηγούμενων πλοίων, ενώ τα πλοία άνω των 300 τόνων έφθασαν το ιστορικό τους ρεκόρ (74), που αντιστοιχεί στο 10.09% του συνόλου, μία τιμή που είναι τρείς έως πέντε φορές μεγαλύτερη σε σχέση με τις υπόλοιπες δεκαετίες σε πλοία αυτής της κλάσης. Η δεκαετία του 1860 είναι ελλιπής σε στοιχεία και κατ'ουσίαν καλύπτει μόνο τα έτη 1860-63 και 1866, που ωστόσο παρουσιάζει μία αρκετά ισορροπημένη κατανομή σε όλες τις κλάσεις με περισσότερο ανεβασμένες αυτές των 150 έως 250 τόνων, γεγονός που διασταυρώνεται και με την αυξημένη μέση χωρητικότητα πάνω από τους 200 τόνους σε όλη σχεδόν τη δεκαετία.

Διάγραμμα 3.15. Κατανομή των ναυπηγούμενων πλοίων ανά κλάσεις χωρητικότητας, 1828-1866.



Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από Παράρτημα 3.1 και 3.2

Γενικότερα, τόσο από τη μέση χωρητικότητα, όσο και από την κατανομή των κλάσεων των πλοίων, προκύπτει ότι η μεγάλη άνοδος της παραγωγικότητας του ναυπηγείου της Ερμούπολης ξεκινά τη δεκαετία του 1840 (για μεγαλύτερη ακρίβεια η απαρχή αυτής της ανόδου εντοπίζεται το 1838, βλ. § 3.1.4) κατά τη διάρκεια της οποίας γνωρίζει και τη μεγαλύτερη ακμή του, ενώ η δεκαετία του 1850, αποτελεί περίοδο

δοκιμασίας με έντονες διακυμάνσεις ανάμεσα σε εξαιρετικές χρονιές, όπως το 1853, 1856 και 1857, αλλά επίσης εξαιρετικά δύσκολες, όπως το 1852, 1854 και 1858-59. Προϊούσης της δεκαετίας του 1860, για την οποία οι πληροφορίες μας είναι δυστυχώς αρκετά ελλιπέστερες και κατακερματισμένες, το ναυπηγείο επανακάμπτει σε επίπεδα που θυμίζουν τη δεκαετία του 1840, ειδικά στο β΄μισό, αν και ουσιαστικά πρόκειται για την τελευταία αναλαμπή του πριν την είσοδο στη δεκαετία του 1870 που οριοθετεί και την απαρχή της παρακμής του.

Οι επόμενες δύο μέθοδοι μέτρησης της παραγωγικότητας του ναυπηγείου σχετίζονται, όχι άμεσα με το παραγόμενο προϊόν του, δηλαδή το πλοίο, αλλά με την παραγωγική ικανότητα και τη δυναμικότητα του ναυπηγείου.

3.4.2. ΧΡΟΝΟΙ ΠΑΡΑΔΟΣΗΣ ΣΚΑΦΩΝ

Η πρώτη μέθοδος αφορά τους χρόνους ναυπήγησης και παράδοσης των σκαφών. Η μέτρηση και αξιολόγηση των χρόνων ναυπήγησης και παράδοσης των πλοίων μπορούν να χρησιμεύσουν ως δείκτες του ρυθμού εργασιών και της εντατικοποίησης της παραγωγής, επομένως και της παραγωγικότητας του ναυπηγείου σε σχέση με τον χρόνο.[379] Ο χρόνος παράδοσης του πλοίου αποτελεί μαζί με εξωγενείς παράγοντες (πόλεμοι, φυσικές καταστροφές, ανακατατάξεις του διεθνούς εμπορίου), ένα βασικό ζητούμενο που επιδρά στο ναυτιλιακό επιχειρείν και καθιστά συνήθως την προσφορά βραχυπρόθεσμα ανελαστική στην ευμεταβλητότητα της ζήτησης, φαινόμενο που αναφέρεται ότι ίσχυε και με τη ναυτική τεχνολογία των ιστιοφόρων του 19ου αιώνα.[380] Επειδή συνήθως οι παραγγελίες των νεότευκτων πλοίων γίνονται σε περιόδους ανόδου των ναύλων, όταν οι προσδοκίες της αγοράς είναι υψηλές, υπάρχει πάντοτε ο κίνδυνος, μεταξύ του χρόνου παραγγελίας και του χρόνου παράδοσης να επέλθει πτώση των ναύλων και επομένως να είναι λιγότερα τα προσδοκώμενα κέρδη από τη νέα επένδυση.[381]

Στην περίπτωση του ναυπηγείου της Ερμούπολης διαχωρίσαμε τους χρόνους παράδοσης των πλοίων σε κλάσεις χωρητικότητας ανα δεκαετία καλύπτοντας την περίοδο 1828-1866. Παρά τη σχετική διακύμανσή τους, παρατηρείται όντως μία βελτίωση στους μέσους όρους των χρόνων παράδοσης των σκαφών, σε όλες τις κλάσεις πλοίων στη διάρκεια της εξεταζόμενης περιόδου (βλ. Πίνακα 3.5). Ο γενικός μέσος όρος ολόκληρης της περιόδου για τα σκάφη 1-50 τόνων είναι δύο μήνες περίπου, ενώ για τα μεγαλύτερα

[379] Stopford, *Maritime economics*, 482.
[380] Sager & Panting, *Maritime Capital*, 37.
[381] Ο.π., Metaxas, *The Economic.*,97. Stopford, *Maritime economics*,473.

των 300 τόνων ο χρόνος κατασκευής είναι τεσσεράμιση μήνες περίπου. Η διαφορά στο χρόνο κατασκευής των ενδιάμεσων κλάσεων είναι κλιμακούμενη, όσο αυξάνεται η χωρητικότητα, αλλά σχετικά μικρή μεταξύ τους, ενώ στις μεγαλύτερες κλάσεις των πλοίων, άνω των 150 τόνων, ο γενικός μέσος όρος είναι λίγο παραπάνω από τέσσερις μήνες. Σίγουρα το γεγονός ότι το ναυπηγείο της Ερμούπολης είχε ειδίκευση σε μεσαίας κατηγορίας ιστιοφόρα, κυρίως δικάταρτα, αναπόφευκτα απαιτούσε σχετικά βραχείς χρόνους παράδοσης στους ιδιοκτήτες. Ο γενικός μέσος όρος σε όλες τις κλάσεις των πλοίων της περιόδου ήταν μάλιστα 3,67 μήνες, ένα σχετικά βραχύ χρονικό διάστημα, που παρά τον ευμετάβλητο χαρακτήρα της ναυτιλιακής αγοράς και της ελαστικότητας της ζήτησης, έδινε τη δυνατότητα ταχύτερης ανταπόκρισης της προσφοράς και διατήρησης των προσδοκιών των ιδιοκτητών για την έγκαιρη χρησιμοποίηση της νέας επένδυσης πριν μεταβληθεί η πορεία των ναύλων.

Πίνακας 3.5. Χρόνοι παράδοσης σκαφών (σε μήνες), 1828-1866.

Κλάσεις σκαφών.	**1828-39**	**1840-49**	**1850-59**	**1860-63, 1866**	**ΓΕΝΙΚΟΣ Μ.Ο.**
1-50	2,25	1,82	2,1	1,72	1,97
50-100	3,25	2,74	2,67	3,09	2,93
101-150	4,7	3,31	3,7	3,47	3,79
151-200	5,15	3,86	4,03	3,2	4,06
201-250		4,06	4,51	4,14	4,23
251-300	4	4,1	3,69	5,3	4,27
<300	4,05	4,82	4,55	4,37	4,44

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρος, Συμβολαιογράφου Μάξιμου Ταλασλή, Συμβ. Σκαρλάτος Μάξιμος, Κατάστιχα 1-6, 1827-1830, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Κατάστιχα 7-16, 1830-24/1/1835, Λυτά έγγραφα 1835-1862. Συλλογή Ιστορικού Αρχείου Κυκλάδων, Συμβ. Κων. Αγγελίδης, Ευρετήρια, 1-5, 1854-1863, Συμβ. Αντώνιος Αλμπέρτος, Ευρετήρια 1-2, 1853-1864, Συμβ. Μιχ. Ιωάννόπουλος, Ευρ. 1-2, 1843-1845, Συμβ. Χρ. Ιωάννου Ευρ.1-10, 1846-1860. Ι/Ναυπηγικά, 1836-1866.

Στις δεκαετίες του 1840 και 1850, στις περισσότερες κλάσεις σκαφών, παρατηρείται μία αξιοσημείωτη μείωση του χρόνου ολοκλήρωσης της κατασκευής. Στην κλάση 50-100 τόνων, η παράδοση του σκάφους μειώθηκε από τρείς μήνες και μία εβδομάδα, στους δύο μήνες και τρείς εβδομάδες περίπου. Στην κλάση 101-150 τόνων, από τέσσερις μήνες και τρείς εδομάδες στους τρεισήμιση μήνες περίπου, και στην κλάση 151-200, από λίγο περισσότερο από πέντε μήνες περίπου στους τέσσερεις ή και λιγότερο. Η μέση μείωση κατά ένα μήνα περίπου του χρόνου παράδοσης στις δεκαετίες 1840 και 1850, ενδεχομένως αποτυπώνει τις αυξητικές τάσεις της παραγωγής και την ανάγκη ταχύτερης παράδοσης των σκαφών στους ιδιοκτήτες σε σχέση με τη δεκαετία του 1830.

3.4.3. ΔΥΝΑΜΙΚΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΝΑΥΠΗΓΕΙΟΥ

Το κλειδί ωστόσο σε αυτή την εντατικοποίηση της παραγωγής ήταν ο χαρακτήρας του ναυπηγείου. Δεν επρόκειτο για ένα ναυπηγείο με εποχικό χαρακτήρα του οποίου οι εργασίες περιορίζονταν κάποιους μήνες το χρόνο και το οποίο απλά συμπλήρωνε τις παραγωγικές δραστηριότητες της πόλης και της κοινωνίας στην οποία εντάσσεται. Αντίθετα, οι εργαζόμενοι σε αυτό απασχολούνταν συστηματικά και αποκλειστικά σε όλη τη διάρκεια του έτους και αυτό γιατί το ναυπηγείο της Ερμούπολης ήταν το μόνο ναυπηγείο του ελληνικού βασιλείου και ίσως ανάμεσα σε ελάχιστα της ανατολικής Μεσογείου με συνεχή δραστηριότητα.[382]

Τα στοιχεία στον Πίνακα 3.6 αφενός μας δίνουν τη δυνατότητα να διασταυρώσουμε τα συμπεράσματα για τη συνεχή και εντατική δραστηριότητα του ναυπηγείου, αφετέρου δε για τη δυναμικότητα του.

Πίνακας 3.6 Δυναμικότητα παραγωγής ναυπηγείου και κατανομή ταυτόχρονης κατασκευής αριθμού σκαφών ανά μήνα σε επιλεγμένα έτη.*

	1840			**1850**			**1857**		
1/1-30/3	14 (Ιαν.)	17 (Φεβ.)	**21 (Μαρ.)**	15 (Ιαν.)	17 (Φεβ.)	16 (Μαρ.)	31 (Ιαν.)	31 (Φεβ.)	19 (Μαρ.)
1/4-30/6	9 (Απρ.)	19 (Μαϊ.)	12 (Ιουν.)	**29 (Απρ.)**	27 (Μαϊ.)	28 (Ιουν.)	25 (Απρ.)	35 (Μαϊ.)	**37 (Ιουν.)**
1/7-30/9	8 (Ιουλ.)	11 (Αυγ.)	10 (Σεπτ.)	18 (Ιουλ.)	18 (Αυγ.)	9 (Σεπτ.)	27 (Ιουλ.)	29 (Αυγ.)	24 (Σεπτ.)
1/10-31/12	10 (Οκτ.)	10 (Νοεμ.)	7 (Δεκ.)	18 (Οκτ.)	13 (Νοεμ.)	12 (Δεκ.)	15 (Οκτ.)	9 (Νοεμ.)	10 (Δεκ.)

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρος, Συμβολαιογράφου Μάξιμου Ταλασλή, Συμβ. Σκαρλάτος Μάξιμος, Κατάστιχα 1-6, 1827-1830, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Κατάστιχα 7-16, 1830-24/1/1835, Λυτά έγγραφα 1835-1862. Συλλογή Ιστορικού Αρχείου Κυκλάδων, Συμβ. Κων. Αγγελίδης, Ευρετήρια, 1-5, 1854-1863, Συμβ. Αντώνιος Αλμπέρτος, Ευρετήρια 1-2, 1853-1864, Συμβ. Μιχ. Ιωάννόπουλος, Ευρ. 1-2, 1843-1845, Συμβ. Χρ. Ιωάννου Ευρ.1-10, 1846-1860. Ι/Ναυπηγικά, 1836-1866.

***** Οι μαυρισμένοι αριθμοί αποτελούν την μέγιστη τιμή κατ' έτος.

Το ναυπηγείο, όπως φαίνεται και στον πίνακα, ήταν δραστήριο σε όλη τη διάρκεια του έτους, με περιόδους κορύφωσης και ύφεσης της παραγωγής. Το τελευταίο τρίμηνο του έτους (Οκτώβριος-Δεκέμβριος), ήταν η λιγότερο δραστήρια περίοδος και στα τρία επιλεγμένα έτη, το δεύτερο δε τρίμηνο (Απρίλιος-Ιούνιος) ήταν συνήθως η περισσότερο δραστήρια. Οι καιρικές συνθήκες και η διάρκεια της ημέρας ανά εποχή του έτους σίγουρα έπαιζαν σημαντικό ρόλο στην κατανομή της εντατικοποίησης των εργασιών, εκτός από τους ναύλους και τις τρέχουσες απαιτήσεις της ζήτησης.

[382] AMAE, CCC, Syra, τ. 4, 28/6/1853, 77.

Η μέγιστη δυναμικότητα αποτελεί έναν από τους βασικούς παράγοντες που καθορίζουν την παραγωγικότητα ενός ναυπηγείου και η οποία εξαρτάται από το χώρο των πάγιων υποδομών και το διαθέσιμο εργατικό δυναμικό.[383] Η εξέταση της δυναμικότητας του ναυπηγείου της Ερμούπολης φαίνεται επίσης μέσα από τα τρία επιλεγμένα έτη 1840, 1850 και 1857 του Πίνακα 3.6. Η επιλογή έγινε με σκοπό να καταδείξει στο μεγαλύτερο δυνατό χρονικό φάσμα της εξεταζόμενης περιόδου την εξέλιξη της μέγιστης δυναμικότητας του ναυπηγείου. Ταυτόχρονα ήταν αναγκαίο να επιλεγούν έτη στα οποία είχε ναυπηγηθεί μεγάλος αριθμός σκαφών. Το έτος 1840 επιλέχθηκε επειδή ήταν η πρώτη χρονιά μέχρι τότε στην ιστορία του ναυπηγείου που κατασκευάστηκε τόσο υψηλός αριθμός σκαφών (75), τιμή που δεν ξεπεράστηκε παρά το 1846 (89).[384] Το 1850 επιλέχθηκε επειδή, όχι μόνο βρίσκεται στο μέσον περίπου της εξεταζόμενης περιόδου, αλλά τη χρονιά αυτή το ναυπηγείο κατασκεύασε τον μέχρι τότε αριθμό ρεκόρ των 102 σκαφών, ενώ το 1857, αν και δεν απέχει πολύ χρονικά σε σχέση με το 1850, επιλέχθηκε επειδή κατέχει την ιστορικά μέγιστη τιμή κατασκευής σε αριθμό σκαφών (116).

Από τα στοιχεία λοιπόν προκύπτει μία αυξητική τάση της δυναμικότητας του ναυπηγείου, η οποία κορυφώνεται το 1857. Το 1840, το Μάρτιο μήνα, ναυπηγούνταν ταυτόχρονα 21 σκάφη στο ναυπηγείο της Ερμούπολης, στη δυτική ακτή, σε μία ζώνη που αντιστοιχεί περίπου στη σημερινή ακτή Στρατάρχη Παπάγου.[385] Τον Απρίλιο του 1850 η δυναμικότητα ναυπήγησης φτάνει τα 29 σκάφη ταυτόχρονα, ενώ τον Ιούνιο του 1857 τα 37 σκάφη, που είναι και η μέγιστη τιμή σε μία χρονιά, που στους οκτώ από τους δώδεκα μήνες του έτους δεν ναυπηγούνταν ταυτόχρονα λιγότερα από 24 σκάφη, εκ των οποίων η πλειοψηφία αποτελούνταν από μπρίκια και γολέτες (60 μπρίκια και 30 γολέτες από το σύνολο των 116 σκαφών που παρήγαγε το ναυπηγείο τη χρονιά αυτή). Αν υποθέσουμε ένα μέσο όρο δέκα ατόμων που απασχολούνταν ως ξυλουργοί και λεπτουργοί στην κατασκευή της γάστρας, τότε μπορούμε να εικάσουμε, ότι το 1857 εργάζονταν το ελάχιστο 90 άτομα κατά μέσο όρο το μήνα Νοέμβριο, έως και 370 άτομα το μέγιστο τον Ιούνιο, με ένα ετήσιο μέσο όρο 240 ατόμων.[386]

---

[383] Stopford, *Maritime economics*, 473-474.

[384] Η χωρητικότητα επίσης για πρώτη φορά ξεπέρασε τις 10.000 τόνους (13.237,57).

[385] Αγριαντώνη- Φενερλή, *Ερμούπολη*, Αθήνα, 2000, 45. Για το χώρο του ναυπηγείου βλ. § 8.4.1.

[386] Ο μέσος όρος των δέκα εργαζόμενων ημερησίως προκύπτει από τέσσερεις περιπτώσεις συμφωνητικών ναυπήγησης στις οποίες προσδιορίζεται σαφώς η παράμετρος αυτή. Οι περιπτώσεις είναι οι παρακάτω: ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Βιβλίον Μνημονικόν ὑπὸ στοιχεῖον Δ΄, αρ. 1811, 2/9/1832. ο.π., , Βιβλίον Μνημονικόν ὑπὸ στοιχεῖον Ε΄, αρ. 91, 1/2/1832, ο.π., Λυτά έγγραφα, αρ. 428, 17/7/1836 και αρ. 15485, 14/8/1843.

3.5. ΓΕΝΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΔΟΣΗΣ ΤΗΣ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ ΤΗΣ ΕΡΜΟΥΠΟΛΗΣ

Η ναυπήγηση ιστιοφόρων πλοίων στην Ερμούπολη αποτέλεσε σίγουρα την πιο σημαντική παραγωγική δραστηριότητα της πόλης στις πρώτες τέσσερεις σχεδόν δεκαετίες από τη δημιουργία της και το ναυπηγείο την πιο σημαντική βιομηχανική ζώνη σε όλοκληρο το ελληνικό βασίλειο για την ίδια χρονική περίοδο. Το ναυπηγείο δεν έκανε τη μετάβαση σε νέες τεχνολογίες και οι παραγωγικές δομές του παρέμειναν σε ένα προ-βιομηχανικό τεχνολογικό επίπεδο, καθιστώντας τον χαρακτήρα της ναυπηγικής βιομηχανίας, μία παραγωγική δραστηριότητα εντάσεως εργασίας στην οποία δεν επιτεύχθηκαν οικονομίες κλίμακος. Ωστόσο η μεγέθυνση που δημιούργησε η δραστηριότητά του και τα αντίστοιχα spin-off effects στην τοπική και περιφερειακή οικονομία συνέβαλαν καίρια στην ενίσχυση της ούτως ή άλλως σημαντικής θέσης του λιμανιού της Ερμούπολης στο Αιγαίο και την ανατολική Μεσόγειο, αλλά και της ανάπτυξης σημαντικών ναυτότοπων του Αιγαίου, άμεσα εξαρτημένων από την ευημερία της πόλης και του ναυπηγείου, όπως η Άνδρος, η Ύδρα, η Μύκονος και η Σαντορίνη.

Με ποσοτικούς όρους το ναυπηγείο την περίοδο 1828-1880 κατασκεύασε συνολικά 3.178 ιστιοφόρα, συνολικής χωρητικότητας 429.301 τόνων. Η αξία της παραγωγής του για την περίοδο 1838-1866, που αντιστοιχεί σε 1.782 ιστιοφόρα, χωρητικότητας 222.787 τόνων, αγγίζει τα 48 εκατομύρια δραχμές (47.599.247). Η συμβολή του στη δευτερογενή παραγωγή, ειδικά μέχρι το 1850, ήταν κατά μέσο όρο πάνω από το 50% επί του συνόλου, ενώ από τότε και έπειτα δεν θα ξεπεράσει το 25%, δείγμα της ανόδου άλλων παραγωγικών και περισσότερο εκμηχανισμένων κλάδων της δευτερογενούς παραγωγής. Η δε μέση χωρητικότητα γνώρισε ανοδική τάση μέχρι τη δεκεατία του 1870, με μέσο όρο τους 166,5 τόνους, τιμή που δεν απέχει πολύ από τα επίπεδα πολλών ναυπηγείων του διεθνή χώρου. Οι σχετικά ταχείς χρόνοι παράδοσης, η μεγάλη δυναμικότητα του και οι συνεχείς ρυθμοί εργασίας εξασφάλιζαν τη βιωσιμότητα και ανταγωνιστικότητα του ναυπηγείου, όσο η ζήτηση για ξύλινα ιστιοφόρα αποτελούσε κυρίαρχη επενδυτική επιλογή στο χώρο των θαλάσσιων μεταφορών και στο πλαίσιο της ελληνόκτητης ναυτιλίας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ
ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ Ι-ΤΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

4.1 ΝΑΥΠΗΓΗΣΗ, ΘΕΣΜΙΚΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΚΑΙ ΣΥΝΑΛΛΑΚΤΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ

Η ναυπήγηση ενός ιστιοφόρου στην Ερμούπολη τον 19ο αιώνα ήταν μία πολύπλοκη υπόθεση, που εκτός από τη διάθεση ή τη δυνατότητα πρόσβασης σε κεφάλαια, απαιτούσε μία συγκεκριμένη τεχνογνωσία σχετική με τη ναυτική τεχνολογία, το ναυτιλιακό επιχειρείν και εν γένει τη ναυτιλιακή και ναυπηγική αγορά. Η ναυπήγηση ενός ιστιοφόρου προϋπέθετε θεσμικές και τεχνικές διαδικασίες, (οι οποίες όπως θα δούμε διαπλέκονται και αλληλοεξαρτώνται), σε μία αγορά καλά οργανωμένη και διαρθρωμένη, όσο και διευρυμένη, όπως αποδεικνύεται αυτή της Ερμούπολης, με παράλληλες επαφές με άλλα μεγάλα ναυτιλιακά κέντρα της εποχής.

Πηγές της παραπάνω θεσμικής και τεχνικής διαδικασίας ναυπήγησης ιστιοφόρων στην Ερμούπολη του 19ου αιώνα αποτελούν τα συμβόλαια, που συνάπτονταν μεταξύ των συναλλασομένων και πιο συγκεκριμένα προέρχονται από τα κατάστιχα του Συμβολαιογράφου Σκαρλάτου Μάξιμου και τα κατάστιχα και λυτά έγγραφα του διαδόχου του Ανδρέα Δαβίδ, που καλύπτουν την περίοδο 1828-1865, καθώς και τα ευρετήρια των υπόλοιπων συμβολαιογράφων της Ερμούπολης της περιόδου 1843-1863.[387] Ακόμη, τα βεβαιωτικά έγγραφα ναυπήγησης στο Δήμο Ερμούπολης, που περιέχονται στο φάκελο με τον τίτλο Ι/Ναυπηγικά και καλύπτουν την περίοδο 1836-1866. Οι τύποι των εγγράφων μέσω των οποίων είμαστε σε θέση να παρακολουθήσουμε την ολοκλήρωση μίας διαδικασίας ναυπήγησης ιστιοφόρου είναι τα εξής:

1) Συμφωνητικό Ναυπήγησης
2) Συμφωνητικό αγοράς ναυπηγικής ξυλείας. Που υποδιαιρείται σε:
    α) Αγορά ναυπηγικής ξυλείας από ξυλέμπορο ή άλλο πωλητή στην αγορά της Ερμούπολης
    β) Απευθείας αγορά και μεταφορά της ξυλείας από τον τόπο προέλευσής της με ναύλωση πλοίου.
3) Συμφωνητικό κατασκευής μεταλλικών εξαρτημάτων σκάφους.
4) Έγγραφο Ιδιοκτησίας
5) Βεβαιωτικό ναυπήγησης πλοίου.

[387] Λούκος & Πολέμη, *Οδηγός*, 167, 173.

Η εξέταση της διαδικασίας ναυπήγησης ιστιοφόρων στην Ερμούπολη του 19ου αιώνα θα γίνει μέσα από την ανάλυση των στοιχείων σε δύο επίπεδα: το θεσμικό και το τεχνικό. Έχει υποστηριχθεί ότι οι θεσμοί (επίσημοι και ανεπίσημοι) μαζί με την τεχνολογία καθορίζουν το συναλλακτικό κόστος και το κόστος παραγωγής και επομένως διαμορφώνουν και το επίπεδο της οικονομικής επίδοσης.[388] Επομένως η ανάλυση θα επικεντρωθεί σε αυτές τις δύο όψεις, αναλύοντας από τη μία τα στάδια της θεσμικής διαδικασίας, το περιεχόμενο και το χαρακτήρα του θεσμικού πλαισίου, από την άλλη την τεχνική διαδικασία από την οποία προκύπτει το τεχνολογικό και τεχνογνωσιακό επίπεδο. Σε αμφότερες τις διαδικασίες εμπλέκονται στοιχεία και προκύπτουν συμπεράσματα οικονομικού χαρακτήρα, που μπορούν να προσμετρηθούν στην εκτίμηση της οικονομικής επίδοσης, αλλά και κοινωνικού χαρακτήρα, όπως αντιλήψεις και νοοτροπίες του κόσμου της ναυτιλιακής και της ναυπηγικής αγοράς.

Το φορτηγό ιστιοφόρο, τον 19ο αιώνα, θεωρείται ένα υψηλού κόστους κεφαλαιουχικό αγαθό, μία σημαντική επένδυση, συνήθως με υψηλή απόδοση κεφαλαίου (αν δεν συνέτρεχαν αρνητικές συγκυρίες), γύρω από την οποία είχε δημιουργηθεί στην Ερμούπολη, όσο και στο υπόλοιπο ελληνικό κράτος, ένα θεσμικό πλαίσιο προστασίας των δικαιωμάτων ιδιοκτησίας.[389] Η προστασία των δικαιωμάτων ιδιοκτησίας σε μία κοινωνία, όπως αυτή του ελληνικού βασιλείου, στην οποία η ατομική ιδιοκτησία αποτελούσε θεμελιώδες συστατικό της ύπαρξής της, κατ' αναλογία με τις δυτικές κοινωνίες με τις οποίες έτεινε να ευθυγραμμιστεί, εκφραζόταν με μία σειρά από επίσημους και ανεπίσημους θεσμούς και κανόνες.[390]

Το συμβόλαιο, το οποίο όπως αναφέρθηκε είναι η βασική μας πηγή, αποτελεί το πεδίο εφαρμογής των επίσημων και ανεπίσημων θεσμών και κανόνων, καθώς επίσης το κύριο εργαλείο της διαδικασίας συναλλαγής μεταξύ των δρώντων υποκειμένων μίας κοινωνίας με γνώμονα την προστασία των δικαιωμάτων της ιδιοκτησίας. Το θεσμικό πλαίσιο μίας οικονομίας και μίας κοινωνίας αντικατοπτρίζεται μέσα από τα ποιοτικά

---

[388] Douglass North, "Transaction costs, Institutions, and Economic Performance", *Occasional Papers*, ICEGP 30, Σαν Φρατζίσκο, 1992, 5, 8-9. του ιδίου, *Θεσμοί, Θεσμική Αλλαγή και Οικονομική Επίδοση*, Αθήνα, 2006, 129.

[389] Για τις πρώτες προσπάθειες της οθωνικής κυβέρνησης για τη δημιουργία ενός θεσμικού πλαισίου για την προστασία της ιδιοκτησίας των πλοίων βλ. ΓΑΚ/ΚΥ, Αρχείο Περιόδου Όθωνος, Υπουργείο Ναυτικών, φακ. 43, Διάταγμα περί εμπορικής ναυτιλίας,15/27 Οκτωβρίου 1833. Ο.π., Διάταγμα περί εμπορικής ναυτιλίας, 14/26 Νοεμβρίου 1836.

[390] Ο χαρακτήρας της νομοθεσίας των πρώτων ετών του ελληνικού βασιλείου στο χώρο του αστικού δικαίου είναι ενδεικτικός, τόσο του προσανατολισμού για την προστασία της ιδιοκτησίας , όσο και για τα δυτικοευρωπαϊκά πρότυπα στην προσπάθεια συγκρότησης του ελληνικού δικαίου. Βλ. Σχετικά Μιχάλης Τσαπόγας, «Η ανανέωση του δικαίου. Επίσημο δίκαιο και τοπικά έθιμα, 1833-1871», Β. Παναγιωτόπουλος (επιμ.), *Ιστορία του Νέου Ελληνισμού, 1833-1871*, Αθήνα, 2003, 55.

χαρακτηριστικά ενός συμβολαίου, ενώ ο βαθμός πολυπλοκότητας των θεσμών, που αντανακλάται μέσα από τα συμβόλαια, καθορίζει το επίπεδο εξέλιξης της αγοράς και το συναλλακτικό κόστος των συναλλασομένων.[391]

Το συναλλακτικό κόστος (transaction cost) προκύπτει από το γεγονός ότι οι δρώντες στο πλαίσιο της αγοράς δεν κατέχουν την ίδιο βαθμό πληροφόρησης σχετικά με τις τιμές, τα προϊόντα και άλλες παραμέτρους, ενώ η απόκτηση απαραίτητων πληροφοριών κοστίζει σε χρήμα, χρόνο και κόπο, υπάρχει δηλαδή ένα κόστος πληροφόρησης και αναζήτησης (information & research cost). Επιπλέον, οι συναλλαγές επιβαρύνονται με κόστος διαπραγμάτευσης (bargaining cost) για την επίτευξη μίας συμφωνίας με συγκεκριμένα χαρακτηριστικά στην επιθυμητή τιμή, με κόστος παρακολούθησης ή αστυνόμευσης (monitoring cost), που αφορά την επίβλεψη της εφαρμογής των συμφωνηθέντων και κόστος επιβολής (enforcement cost) στην περίπτωση μη τήρησής τους.[392] Όλα τα παραπάνω κόστη θεωρείται ότι προκύπτουν από τρείς βασικούς παράγοντες που επηρεάζουν τις συναλλαγές: την ασύμμετρη πληροφόρηση που είναι καρπός της δεσμευμένης ορθολογικότητας (bounded rationality), τον πιθανό καιροσκοπισμό (opportunism) των συναλλασομένων και το ενεργητικό ειδικά για τις συναλλαγές (asset specificity) ή αλλοιώς ένα είδος εξειδικευμένης επενδυτικής επιλογής, χωρίς εύκολα ανταλλάξιμη ή αποδοτική εναλλακτική χρήση.[393]

Έχει υποστηριχθεί ότι το κόστος συναλλαγής αποτελεί μαζί με το κόστος μεταποίησης μέρος του κόστους παραγωγής.[394] Μάλιστα όσο μεγαλύτερη είναι η εξειδίκευση και ο καταμερισμός της εργασίας και επομένως τα στάδια παραγωγής, τόσο μεγαλύτερα είναι και τα απαιτούμενα κόστη μέτρησης και παρακολούθησης.[395] Στην περίπτωση της ναυπήγησης ιστιοφόρων στην Ερμούπολη τον 19ο αιώνα η ύπαρξη κόστους συναλλαγής από την πλευρά των ενδιαφερόμενων επενδυτών είναι δεδομένη, αφού καλούνται να συνδιαλλαγούν και να διαπραγματευτούν όχι μόνο με το ναυπηγό, που θα αναλάβει την κατασκευή του σκάφους, αλλά και με διάφορους άλλους τεχνίτες και προμηθευτές ναυπηγικής ύλης και ναυτιλιακών ειδών και να επιβλέψουν (οι ίδιοι ή μέσω αντιπροσώπου τους) τις κατασκευαστικές φάσεις ενός πολύπλοκου, εξειδικευμένου και

[391] North, *Θεσμοί, Θεσμική Αλλαγή*, 101, 111-112, 139-140.
[392] Rao P.K., *The Economics of Transaction Costs. Theory, Methods and Application*, Νέα Υόρκη, 2003, 8. Gordon Boyce & Simon Ville, *Η εξέλιξη των σύγχρονων επιχειρήσεων*, Αθήνα, 2005, 20. Douglass North, *Structure and Change in Economic History*, Νέα Υόρκη, 1981, 40. του ιδίου, "Conference Summary", Fischer L & Sager E. (επιμ.), *Merchant shipping and economic development in Atlantic Canada*, Νέα Γη, 1982, 231.
[393] Rao, *The Economics*, 12. Boyce & Ville, *Η εξέλιξη*, 20-21.
[394] North, *Θεσμοί, Θεσμική Αλλαγή*, 63.
[395] North, *Structure and Change*, 41.

υψηλού κόστους περιουσιακού στοιχείου. Η ύπαρξη κόστους συναλλαγής, τα είδη της, η μετρήσιμη επίδοση των απαιτούμενων υπηρεσιών, αλλά και οι ανεπίσημοι θεσμοί και οι νοοτροπίες διαφαίνονται μέσα από την ανάλυση των συμφωνητικών ναυπήγησης, όσο και των άλλων συμφωνητικών για την προμήθεια ναυπηγικής ξυλείας και μεταλλικών εξαρτημάτων που θα εξετάσουμε διεξοδικά παρακάτω.

4.2 ΤΟ ΣΥΜΦΩΝΗΤΙΚΟ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗΣ

Το συμφωνητικό ναυπήγησης αποτελούσε το πρώτο στάδιο στη διαδικασία ναυπήγησης ενός σκάφους. Παράλληλα αποτελεί την τελική φάση της διαδικασίας της αναζήτησης πληροφόρησης και των διαπραγματεύσεων του ενδιαφερόμενου επενδυτή/επενδυτών με το ναυπηγό. Ενώ δεν είμαστε σε θέση να παρακολουθήσουμε τις φάσεις αναζήτησης και διαπραγμάτευσης, ωστόσο μπορούμε να δούμε τα αποτελέσματά τους μέσα από τη διατύπωση των όρων του συμβολαίου, που αποτυπώνουν τη γνώση της αγοράς, τις κυρίαρχες νοοτροπίες και τις διαπραγματευτικές ικανότητες των δύο πλευρών. Επιπλέον, αποτυπώνονται οι δύο επόμενες βασικές φάσεις της συναλλαγής· ο καθορισμός των προδιαγραφών του υπό συμφωνία αντικειμένου και των απαιτούμενων υπηρεσιών και οι όροι εξασφάλισης της πραγμάτωσης της συμφωνίας (επίβλεψη, μέτρηση και επιβολή).[396]

Από ένα δείγμα 142 καταγεγραμμένων συμφωνητικών ναυπήγησης, εκ των οποίων 90 μελετήθηκαν διεξοδικά, ως προς τη δομή και το περιεχόμενο, και τα οποία καλύπτουν την περίοδο 1830-1862, προκύπτει μία τυποποίηση των εγγράφων η οποία οφείλεται στη συχνότητα των συναλλαγών αυτού του τύπου. Φυσικά υπάρχουν διαφορές μεταξύ των συμφωνητικών, τόσο στη δομή του εγγράφου, όσο και στο περιεχόμενο, ωστόσο σχεδόν στο σύνολό τους παρατηρούμε μία ομοιογένεια στα βασικά σημεία της συμφωνίας. Οι διάφορες παραλλαγές με όρους που εμφανίζονται λιγότερο συχνά ή άπαξ, δεν αλλοιώνουν τον τυποποιημένο χαρακτήρα των συμφωνητικών, αλλά επιπλέον προσθέτουν ενδιαφέρουσες πτυχές στις συμφωνίες οι οποίες υποκινούνται από ένα κοινό στόχο: τη μείωση του συναλλακτικού κόστους.

Από την εξέταση των βασικών ή πάγιων όρων των συμφωνητικών προέκυψαν πέντε τυποποιημένα υποδείγματα συμβολαίων τα οποία διαχωρίσαμε και σχηματοποιήσαμε σε ξεχωριστές ενότητες, ανάλογα με το περιεχόμενο τους.[397] Κάποια από τα υποδείγματα αυτά διαφέρουν μόνο σε σχέση με τη δομή του εγγράφου, όπως το

[396] North, “Conference Summary”, 231, 233.
[397] Για τη δομή των πέντε τύπων συμφωνητικών βλ. Παράρτημα 4.1.

υπόδειγμα (α) με τα υποδείγματα (β) και (γ). Για παράδειγμα, στα συμβόλαια τύπου (α) το κόστος ναυπήγησης και οι αμοιβές αναφέρονται μετά την παράθεση όλων των υποχρεώσεων ναυπηγού και ιδιοκτήτη, σε σχέση με τα υποδείγματα (β) και (γ), όπου η ενότητα αυτή παρεμβάλεται μεταξύ των υποχρεώσεων του ναυπηγού και των υπόλοιπων υποχρεώσεων ναυπηγού και ιδιοκτήτη για το καλαφάτισμα και την καθέλκυση. Από την άλλη, στα (α), (β) και (γ) σε σχέση με τα υποδείγματα (δ) και (ε) οι διαφορές τους εντοπίζονται στο περιεχόμενο και πιο συγκεκριμένα στο επίπεδο ολοκλήρωσης της γάστρας που παραγέλλεται από τον ιδιοκτήτη στο ναυπηγό. Καθένα από αυτά τα υποδείγματα φαίνεται ότι υιοθετείται για μία συγκεκριμένη χρονική περίοδο (όπως σημειώνεται στο κάθε υπόδειγμα), χωρίς αυτό να σημαίνει ότι δεν βρίσκουμε παραλλαγές του την ίδια περίοδο ή περιπτώσεις του παραπάνω δείγματος σε μεταγενενέστερες περιόδους.

Για τη διεξοδική ανάλυση της συμφωνίας ναυπήγησης επιλέξαμε ένα τυπικό δείγμα συμβόλαιου που ανήκει στο υπόδειγμα (β), ενώ οι διάφορες παραλλαγές στο βασικό υπόδειγμα θα σχολιαστούν από άλλα δείγματα συμφωνητικών.

Το συμφωνητικό ξεκινά με τα γενικά προσδιοριστικά στοιχεία, όπως η ημερομηνία, ο τόπος που λαμβάνει χώρα η συμφωνία, τα στοιχεία των μαρτύρων και των συμβαλλόμενων πλευρών. «Τῷ χιλιοστῷ ὀκτακοσιοστῷ τριακοστῷ ἑβδόμῳ ἔτος, τῇ τριακοστῇ Σεπτεμβρίου ἡμέρα Πέμπτη πρό μεσημβρίας, ἐν Ερμουπόλει Σύρου, εἰς τὸ κατὰ τὴν ἀγορὰν γραφεῖον μου, ἐνώπιον ἐμοῦ τοῦ Συμβολαιογράφου Α Δαυϊδ, καὶ τῶν προσυπογραφομένων μαρτύρων τῶν κυρίων Δημητρίου Καΐρη, τὸ ἐπάγγελμα ἐμπόρου, καὶ Βασιλείου Καρακάση, τὸ ἐπάγγελμα ἐμπόρου, κατοικούντων ἐδω, γνωστῶν μου, καὶ ἀσχέτων συγγενείας μὲ τοὺς συμβαλλομένους, ἐπαρουσιάσθησαν, οἱ κύριοι Σταμάτιος Ἰωάννου Κουφουδάκης, Ναυπηγός, κάτοικος ἐδῶ, γνωστός μου, καὶ ὁ Γεώργιος Δημητρίου Θερμιώτης θαλασσινός, κάτοικος εἰς Ἄνδρον, περὶ τῆς ταυτότητος τοῦ ὁποίου ἐπληροφορήθην ἀπὸ τοὺς μάρτυρας,..».[398] Ακολουθεί η ενότητα των υποχρεώσεων του ναυπηγού απέναντι στον ιδιοκτήτη/επενδυτή και ο καθορισμός των βασικών προδιαγραφών του ναυπηγικού προϊόντος, που περιλαμβάνει τον τύπο του πλοίου, τη διορία ναυπήγησης και τις τρείς βασικές διαστάσεις του σκάφους (μήκος, μέγιστο πλάτος, βάθος). «..ἐξ ὧν ὁ πρῶτος ἤτοι ὁ κύριος Κουφουδάκης ὁμολόγησεν, ὅτι ἐντός τεσσάρων μηνῶν ἀπὸ σήμερον ὑπόσχεται νὰ ναυπηγήσῃ διὰ λογαριασμόν τοῦ ῥηθέντος Θερμιώτη

[398] ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ. 6197. Ακολουθούμε πάντοτε τη στίξη και την ορθογραφία του εγγράφου. Στα συμβόλαια του συμβολαιογράφου Ανδρέα Δαβίδ μέχρι τα μέσα του 1839 περίπου, η ημερομηνία, ο τόπος, οι μάρτυρες και οι συμβαλλόμενοι ξεκινούν το έγγραφο, από τότε και έπειτα τα τρία πρώτα στοιχεία μετατίθενται στο τέλος του.

ἐνταῦθα εἰς Ἐρμούπολιν τὸ σκάφος ἑνὸς πλοίου Βρικίου τοῦ ὁποῖου τὸ μὲν μῆκος θέλει εἶσθαι πήχεις ναυπηγικάς εἴκοσι δύο, τὸ πλάτος κάννες εἴκοσι τρεῖς ἥμισυ, καὶ τὸ ὕψος ἢ βάθος, κάννες δώδεκα μὲ τὰς ἀκολούθους συμφωνίας.».[399]

Στη συνέχεια γίνεται διευκρίνηση για το ακριβές είδος του ναυπηγικού προϊόντος που αναλαμβάνει να παραδώσει ο ναυπηγός, συμπεριλαμβανομένων των ανάλογων εξόδων για τις συγκεκριμένες φάσεις παραγωγής, όπως η ξυλεία και τα ημερομίσθια «Αον=Ὁ Ναυπηγὸς ὑπόσχεται νὰ καταθέσῃ ἐξ ἰδίων του ὅλην τὴν ξυλείαν ἀπὸ πεῦκον ὅση ἀναγκαιεῖται διὰ τὴν κατασκευὴν τοῦ σκάφους. Ἡ ξυλεία θέλει εἶσθαι καλῆς ποιότητος. ὑπόσχεται πρὸς τούτοις ὁ Ναυπηγὸς νὰ πληρώνῃ ἐξ ἰδίων του τὰ ἡμερομίσθια τῶν λεπτουργῶν καὶ ξυλοκόπων, ἡ δὲ ξυλεία τὴν ὁποίαν θέλει μεταχειρισθῆ θέλει εἶσθαι ὡς ἑπομένως, ἤτοι.» Συχνές αναφορές γίνονται για το είδος της ξυλείας, που είναι στις περισσότερες περιπτώσεις το πεύκο και δηλώνεται επίσης και ως «ἡμεροξυλεία», αλλά και διαβεβαιώσεις για τη χρήση ποιοτικής ξυλείας, που αποτελεί προσπάθεια προφύλαξης του ιδιοκτήτη από ενδεχόμενη καιροσκοπική συμπεριφόρα του ναυπηγού.

Τελευταίο μέρος συνήθως στην ενότητα που αφορά τις βασικές υποχρεώσεις του ναυπηγού είναι η τεχνική περιγραφή της κατασκευής του σκάφους. Η έκταση της τεχνικής περιγραφής ποικίλει, αλλά σε γενικές γραμμές πρόκειται για τον πιο μακροσκελή όρο του συμβολαίου, στον οποίο γίνεται προσπάθεια να καταγραφούν οι περισσότερες δυνατές τεχνικές λεπτομέρειες, που θα εξασφαλίσουν τον ιδιοκτήτη, ότι όντως θα παραλάβει το προϊόν της συμφωνίας με τις επιθυμητές προδιαγραφές. Μεταξύ αυτών των προδιαγραφών συγκαταλέγεται η εφαρμογή των δομικών μελών της γάστρας με αναφορά στις συγκεκριμένες διαστάσεις των ξύλων, τη θέση και την απόσταση μεταξύ τους. «Ἡ καρίνα θέλει ἔχει χόνδρος παρμάκια πέντε καὶ πλάτος παρμάκια πέντε ἥμισυ, τὸ σοτρόπι χόνδρος παρμάκια ἕξ καὶ πλάτος παρμάκια ἕξ, ἡ στραβοξυλὴ χόνδρος παρμάκια τρία διπλὰ, καὶ νὰ ἀπέχῃ ἡ μία ἀπὸ τὴν ἄλλην παρμάκια πεντὲ ἥμισυ,..»[400] Ακόμη, διευκρινίζονται με ακρίβεια οι υπερκατασκευές και ο υπόλοιπος εξοπλισμός της γάστρας, ενίοτε δε και του εξαρτισμού του σκάφους, που οφείλει να συμπεριλάβει ο ναυπηγός στην παράδοση του σκάφους. «..θέλει κάμει τοὺς μπαμπάδες εἰς τὴν πρύμην καὶ πρώρην, μὲ τὴν καδέναν εἰς τὸ παραπέτον μὲ τὰ μπρατζόλια της. τὰ καπόνια τῆς ἄγκυρας μὲ τὰ μπούκια (μπούνια) εἰς τὴν πρύμην καὶ πρώρην, τὴν γρυζώλα, τὸ μαγειρίον μὲ τὸ κωδονοστάσιον, τὸν ἐργάτην,

[399] Ο ναυπηγικός πήχυς αντιστοιχεί σε 0.914 του μέτρου, ενώ η ναυπηγική κάννα σε 0.3048 του μέτρου, ίση με το αγγλικό πόδι. Βλ. Γεώργιος Ι. Κοτσοβίλλης, *Περί εξαρτισμού των πλοίων*, Σύρος, 1919, (ανατύπωση), Αθήνα, 1995, 8.

[400] Το παρμάκι ισούται με 0.038 του μέτρου. Κοτσοβίλλης, *Περί εξαρτισμού*, 8. Για την καρίνα, το σοτρόπι και την στραβοξυλή (νομείς), βλ. Κεφ 5. Η Διαδικασία Ναυπήγησης ΙΙ-Η Τεχνική Διαδικασία § 5.2.1.

τὸν ταλιαμὰ χωρὶς φυγούρα..... ὑπόσχεται προσέτι ὁ Ναυπηγὸς νὰ κάμῃ τὸ τιμόνι, τὰ παραπέτα μονά, ἡ κουπαστὴ τρυπητὴ ἐκτὸς τῆς κάμαρης καὶ δύο βάρκαις ἀναλόγως τοῦ πλοίου.».

Αφού ολοκληρώνεται η ενότητα όπου διατυπώνονται οι υποχρεώσεις του ναυπηγού και οι τεχνικές προδιαγραφές του σκάφους ορίζεται η τιμή ναυπήγησης που πρέπει να πληρώσει ο ιδιοκτήτης στο ναυπηγό τόσο για τα έξοδα του σε υλικά και ημερομίσθια, όσο και για την αμοιβή του. «Βον= Διὰ τὴν καθ᾽ ὅν τρόπον ἐῤῥέθη κατασκευὴν τοῦ σκάφους ὁ ἀναφερόμενος Θερμιώτης ὑπόσχεται νὰ πληρώσῃ πρὸς τὸν Ναυπηγὸν Κουφουδάκην Τάλληρα Δίστυλα Ἰσπανίας χίλια τετρακόσια εἰς τέσσεραις δόσεις, ἤτοι τὸ ἕνα τέταρτον εἰς τὴν ἔναρξιν ἑκάστου μηνός.». Ο παραπάνω τρόπος πληρωμής καθορισμένος σε ημερολογιακή βάση δεν ήταν ο πλέον διαδεδομένος.[401] Συνήθως οι ιδιοκτήτες πλήρωναν τις δόσεις τους σύμφωνα με την πρόοδο του έργου και σε συγκεκριμένες φάσεις της κατασκευής· όπως στην περίπτωση του Ψαριανού καπετάνιου Δημήτριου Α. Ανδρουλή που στις 8 Αυγούστου 1848 για τη ναυπήγηση του μπρικιού «Νέλσων», 216 τόνων, «ὑπόσχεται νὰ πληρώσῃ πρὸς τὸν Ναυπηγὸν Νικόλαον Γεωργίου Σολωμοῦ, τὴν μεταξύ των συμφωνηθείσαν τιμὴν τῶν Δραχμῶν δέκα τεσσάρων χιλιάδων ἑπτακοσίων πεντήκοντα, τὰς ὁποίας ὁ κύριος Ἀνδρουλῆς ὑπόσχεται νὰ πληρώσῃ πρὸς τὸν Ναυπηγὸν εἰς τέσσαρας ἴσαις δόσεις, ἤτοι τὸ ἕνα τέταρτον τοῦ αὐτοῦ τοῦ ποσοῦ θέλει τοῦ τὸ πληρώσει σήμερον, τὸ ἕτερον ἕνα τέταρτον θέλει τοῦ τὸ πληρώσει ὅταν βάλῃ τζάπα, τὸ ἕτερον ἕνα τέταρτον θέλει τοῦ τὸ πληρώσει ὅταν ἀρχήσῃ τὴν κουβέρταν, τὴν δε τελευταίαν δόσιν θέλει τοῦ τὴν πληρώσει ὅταν τοῦ παραδόσει τὸ σκάφος εἰς τὸν λιμένα.»[402]

Οι δόσεις ποίκιλαν από δύο έως έξι. Πιο συνηθισμένο δε, ήταν η αποπληρωμή να γίνεται σε τρείς ή τέσσερεις δόσεις. Η πληρωμή της δόσης «ὅταν βάλῃ τζάπα», και «ὅταν ἀρχήσῃ τὴν κουβέρταν», τις οποίες συναντάμε πολύ συχνά, οριοθετούν κομβικά σημεία των φάσεων ναυπήγησης. Οι τζάπες ή τσάπες είναι τα πρώτα σανίδια του πετσώματος, που έμπαιναν όταν ο ναυπηγός ολοκλήρωνε σημαντικό μέρος του σκελετού και είχε αρχίσει να βάζει τα διαμήκη ενισχυτικά ξύλα, ενώ η κατασκευή της κουβέρτας ή «κουβέρτωμα»,

[401] Σε ημερολογιακή βάση, ανα 25 ημέρες, συμφώνησε να αποπληρώσει και ο Ψαριανός Δημήτριος Καλάρης τον ναυπηγό Νικόλαο Παγίδα, για το μπρίκι «Αριστοτέλης». ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ. 15396, 17/7/1843, ιδιοκτησία, ο.π., Ι/Ναυπηγικά, αρ. 228, 8/12/1843.
[402] ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ.21283. Για το μπρίκι «Νέλσων» ο.π., Ι/Ναυπηγικά αρ. 2858, 24/12/1848 και Τζελίνα Χαρλαύτη και Νίκος Βλασσόπουλος, *Ποντοπόρεια, 1830-1940. Ποντοπόρα Ιστιοφόρα και Ατμόπλοια από την ίδρυση του ελληνικού κράτους μέχρι τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο*, Αθήνα: Ε.Λ.Ι.Α., 2002.

σήμαινε ότι είχε ολοκληρώσει ήδη το σκελετό και την εσωτερική επένδυση του σκάφους.[403]

Όσον αφορά τα μέσα της αποπληρωμής, αυτά μεταβλήθησαν αρκετά στο διάστημα των 37 ετών περίπου που εξετάζουμε. Από το 1829 έως το 1833, οι πληρωμές των ναυπηγημένων πλοίων γίνονταν με βάση το γρόσι, ενώ παράλληλα από το 1830 εμφανίζεται σε αντιστοιχία με το πρώτο και ο φοίνικας.[404] Η μεταξύ τους νομισματική ισοτιμία που προκύπτει από τις πηγές μας είναι 1 φοίνικας:2.5 γρόσια. Οφείλουμε βέβαια να διευκρινίσουμε, ότι η ισοτιμία αυτή είναι ονομαστική και ότι το γρόσι και ο φοίνικας χρησιμοποιούνται ως λογιστικές μονάδες, καθώς την περίοδο αυτή η σπανιότητα των νομισμάτων ανάγκαζε τους συναλλασόμενους να χρησιμοποιούν όποια νομίσματα υπήρχαν διαθέσιμα.[405] Ο φοίνικας είχε ως βάση του το τάλληρο δίστηλο Ισπανίας, στο οποίο αντιστοιχούσε κατά το 1/6.[406]

Η δραχμή που ακολούθησε τον φοίνικα από το 1833, είχε και αυτή με τη σειρά της ως βάση το ισπανικό δίστηλο και αντιστοιχούσε επίσης στο 1/6 του, σε μία προσπάθεια των οθωνικών κυβερνήσεων εξυγείανσης της αγοράς από φθαρμένα και κίβδηλα τουρκικά νομίσματα, αλλά και τόνωσης με την εισροή μεταλλικού που είχε ανάγκη η εσωτερική αγορά για τις συναλλαγές της.[407] Αυτό ωστόσο δεν απαγόρευε την κυκλοφορία ευρωπαϊκών νομισμάτων τα οποία αναγνωρίζονταν από την ελληνική κυβέρνηση, δημοσιεύοντας μάλιστα τη διατίμηση μίας σειράς από αυτά με τη δραχμή.[408] Στην ναυπηγική αγορά της Ερμούπολης η δραχμή, είτε ως λογιστική μονάδα, είτε ως πραγματικό μέσο συναλλαγής, συνυπήρχε με το ισπανικό δίστηλο ήδη από το 1833, αρχικά σε μικρότερο βαθμό, ενώ η παρουσία της άρχισε να ενισχύεται από τα τέλη της

---

[403] Δαμιανίδης, *Ελληνική Παραδοσιακή,* 195-197, 201-202. Για τις φάσεις ναυπήγησης βλ. Κεφ. 5, Η Διαδικασία Ναυπήγησης ΙΙ- Η Τεχνική Διαδικασία, § 5.2.1.3

[404] Η πρωιμότερη εμφάνιση του φοίνικα στις πηγές μας ήταν στο συμβόλαιο απόδοσης ιδιοκτησίας του μπρικιού «Τζαμαδός» 156 τόνων στους Υδραίους Ανδρέα Κοσμά, Δημήτρη Χαϊδούση και Κοσμά Τζαμαδό από το ναυπηγό Μικέ Ποτού. ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Σκαρλάτος Μάξιμος, Β. Τίτλος. Πωλητήρια τόπων, οἴκων, ἀγρῶν, καὶ τῶν τοιούτων τοῦ Δημοσίου Μνήμονος τῆς νήσου Σύρας. Βιβλίον 1830 Δεκεμβρίου α΄. Τόμος Β., αρ. 4622, 26/3/1830.

[405] Νικόλας Δ. Κουγέας, *Η τιμή του συναλλάγματος και η νομισματική πολιτική στην Ελλάδα (1843-1879),* Αθήνα, 1992, 24.

[406] *Γενική Εφημερίς της Ελλάδος*,Τετάρτη, 5 Φεβρουαρίου 1830, αρ. 11, 41-42, αναδημοσιευμένο στο Ευτυχία Δ. Λιάτα, *Φλωριά δεκατέσσερα στένουν γρόσια σαράντα. Η κυκλοφορία των νομισμάτων στον ελληνικό χώρο, 15ος -19ος αι.*, Αθήνα, 1996, 291. Κουγέας, *Η τιμή του συναλλάγματος*, 30.

[407] Κουγέας, *Η τιμή του συναλλάγματος*, 35-36. Η πρώτη αναφορά πληρωμής σε δραχμή εντοπίζεται στο συμφωνητικό ναυπήγησης του μπρικιού «Θεμιστοκλής» των Νικόλαου Ανίση και Πέτρου Ταπόντε από την Άνδρο. ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Βιβλίον Μνημονικὸν ὑπὸ στοιχεῖον Η', αρ. 196, 14/2/1834. Αποδεικτικό Ιδιοκτησίας, ο.π., Βιβλίον Μνημονικὸν ὑπὸ στοιχεῖον Θ΄, αρ. 1351, 20/7/1834.

[408] *Εφημερίς της Κυβερνήσεως του Βασιλείου της Ελλάδος*, αρ.3, Ναύπλιον 28 Φεβρουαρίου 1833. Κουγέας, *Η τιμή του συναλλάγματος*, 38.

δεκαετίας του 1830, έως ότου επιβλήθηκε πλήρως ως το μόνο νόμισμα από τη δεκαετία του 1850.

Παράλληλα με το γρόσι και τα ελληνικά νομίσματα, κυρίαρχη ήταν και η παρουσία του ισπανικού τάλληρου δίστηλου στις συναλλαγές της ναυπηγικής αγοράς, ειδικά στις δεκαετίες του 1830 και 1840. Το ισπανικό δίστηλο διαδόθηκε ευρύτατα από τα τέλη του 18ου αιώνα, όταν αντικατέστησε το ρεάλι- υπήρξε επίσημο νόμισμα της Ιονίου Πολιτείας από το 1812 έως το 1820- και απολάμβανε μεγάλης εκτίμησης στις αγορές της ανατολής, πολύ πιθανό για την καθαρότητα της περιεκτικότητάς του σε ασήμι.[409] Αυτός προφανώς ήταν και ο λόγος που ο φοίνικας και η δραχμή κόπηκαν με βάση το δίστηλο, του οποίου όμως η παρουσία στη ναυπηγική αγορά της Ερμούπολης άρχισε να φθίνει προς το τέλος της δεκαετίας του 1840.

Η επόμενη ενότητα, που στην περίπτωση του παραδείγματός μας συμπυκνώνεται σε έναν όρο του συμβολαίου, αφορά τον ορισμό των υπόλοιπων φάσεων κατασκευής, δηλαδή την κάρφωση, το καλαφάτισμα και την καθέλκυση. «Ὅλη ἡ ἀναγκαία κάρφωσις δηλαδή καρφιά, τζαβέτες, καβήλιες, ἡ πήσα, τὰ στουπιά, οἱ πουργουτζῆδες, οἱ καλαφάτες, τὰ σχοινιὰ διὰ τὸ βάζωμα, τὸ ἄλυμα καὶ οἱ ἀναγκαῖοι ἄνθρωποι διὰ νὰ ῥίψῃ ὁ ναυπηγὸς εἰς τὴν θάλασσαν, ὅπου τὸ παραδώσει εἰς τὴν κύριον Θερμιώτην, ὅλα αὐτὰ εἶναι διὰ λογαριασμὸν καὶ δι ἐξόδων τοῦ Θερμιώτη, το δὲ βάζωμα εἶναι δι ἐξόδων τοῦ Ναυπηγοῦ.» Όπως προκύπτει στην παραπάνω περίπτωση, που είναι και η πιο διαδεδομένη, ο ναυπηγός είναι υποχρεωμένος να παραδώσει τη γάστρα του πλοίου σκέτη, «σκάφος ἄσπρον», όπως συχνά αναφέρεται σε πολλά συμφωνητικά, ενώ ο ιδιοκτήτης αναλαμβάνει τις υποχρεώσεις για τις υπόλοιπες φάσεις της κατασκευής. Παράλληλα, όσο αφορά την καθέλκυση, οι πάγιες εγκαταστάσεις, αποτελούν υποχρέωση του ναυπηγού, ενώ από την άλλη ο ιδιοκτήτης υποχρεούται να αναλάβει τα απαραίτητα υλικά της καθέλκυσης, όπως τα σχοινιά, το λίπος και τους εργάτες, οι οποίοι όμως κάποιες φορές μπορεί να ανήκουν στις υποχρεώσεις του ναυπηγού, «..ἡ δὲ σκάρα, φαλάγγια, καὶ βάζα, καὶ οἱ ἀναγκαῖοι ἐργάται καὶ μαστόροι, διὰ νὰ καρφώσουν αὐτὰ εἶναι εἰς βάρος τοῦ Ναυπηγου Κουφουδάκη.», όπως στην περίπτωση του μπρικιού «Άγιος Γεώργιος» του Σπετσιώτη πλοιάρχου Γκίκα Κωστούρου.[410]

«Δον= Ἐπὶ τέλους ὑπόσχονται οἱ συμβαλλόμενοι νὰ διατηρήσουν ἀκριβῶς τὴν παροῦσαν συμφωνίαν. Ταῦτα οἰκειοθελῶς ἐσυμφώνησαν. Γενομένης πρὸς αὐτοὺς τῆς

[409] Λιάτα, *Φλωριά δεκατέσσερα*, 154.
[410] ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ.20018, 19/9/1847, με αποδεικτικό ιδιοκτησίας ο.π., αρ. 20936, 8/5/1848. Για τον εξοπλισμό καθέλκυσης, δηλαδή, σχάρα, φαλάγγια και βάζια βλ. κεφ. 5 Η Διαδικασία Ναυπήγησης ΙΙ-Η Τεχνική Διαδικασία, § 5.2.5.

ἀναγνώσεως τοῦ παρόντος μεγαλοφώνως καὶ εὐκρινῶς καὶ προσκληθέντες νὰ ὑπογράψουν, ὁ μὲν θερμιώτης ὡμολόγησεν ὅτι ἦναι ἀγράμματος, ὁ δὲ Κουφουδάκης ὑποφαίνεται ιδιοχείρως του.» Στο καταληκτικό μέρος του συμβολαίου οι δύο πλευρές υπόσχονται απλά να τηρήσουν τη συμφωνία και ακολουθούν οι υπογραφές. Η συμπεριφορά αυτή υποδεικνύει ένα είδος εμπιστοσύνης, η οποία μπορεί να απορρέει από ένα είδος «γενικευμένης ηθικής», όπως έχει διατυπωθεί, ένα σύστημα άτυπων, αλλά εδραιωμένων αξιών, ηθών και νοοτροπιών που συμβάλλουν στη δημιουργία κλίματος εμπιστοσύνης, είτε εξαιτίας του φόβου καταστροφής της επαγγελματικής υπόληψης, είτε εξαιτίας ενδεχόμενων κοινωνικών ή προσωπικών σχέσεων των συμβαλλομένων.[411] Ωστόσο πολλές φορές, ο φόβος καιροσκοπικής συμπεριφοράς υπερτερούσε της εμπιστοσύνης στις αξίες μιάς «γενικευμένης ηθικής» και οδηγούσε τις πλευρές να ορίσουν κάποιες ρήτρες τήρησης της συμφωνίας. Αυτές μπορούσαν να είναι περισσότερο γενικευμένες, «Ζον= Ὁ παραβάτης τῆς παρούσης συμφωνίας θέλει ἀποζημιώνει τὸν ἕτερον δι' ὅλα τὰ ἔξοδα καὶ χρονοτριβάς.»[412], είτε ρητές, αλλά μονομερείς, «Ἔβδομον. Ἂν ὁ Ναυπηγὸς Παγίδας δὲν παραδώση τὸ σκάφος πρὸς τὸν πλοίαρχον Κουέκητζ, εντελῶς κατασκευασμένον καὶ εἰς τὴν θάλασσαν ριγμένον, τὴν πρώτην Ἀπριλίου τοῦ χιλιοστοῦ ὀκτακοσιοστοῦ τεσσαρακοστοῦ τρίτου ἔτους, ὑπόσχεται ἐν περιστάσει τοιαύτη νὰ πληρώσῃ πρὸς τὸν πλοίαρχον Κουέκητζ ποινὴν πέντε χιλιάδες δραχμάς.»[413], είτε επίσης ρητές, αλλά αμοιβαίες, «Οἱ συμβαλλόμενοι ὑπόσχονται νὰ φυλάξωσι ταύτην τὴν συμφωνίαν των, καὶ ὅστις παραβῇ αὐτὴν ἐν μέρει ἢ ἐν γένει ὑποχρεοῦται νὰ πληρώσῃ πρὸς τὸν ἕτερον ποινὴν τριῶν χιλιάδων δραχμῶν.», όπως στη συμφωνία μεταξύ του ναυπηγού Ζαννή Κουφουδάκη και του πλοιάρχου Γεώργιου Τριανταφύλλου για τη ναυπήγηση του μπρικιού «Νέα Καλλιόπη», 179 τόνων, στις 9 Ιανουαρίου 1853.[414]

[411] Μαρκ Γκρανοβέτερ, «Οικονομική δράση και κοινωνική δομή: το πρόβλημα της Έδρασης», Σωκράτης Μ. Κονιόρδος (επιμ.), *Κείμενα Οκονομικής Κοινωνιολογίας*, Αθήνα, 2006, 191-198.
[412] ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ. 5997, 18/8/1837, συμφωνητικό ναυπήγησης του μπρικιού «Αγία Τριάς», του Ψαριανού πλοιάρχου Δημήτριου Χ. Φιλίνη και των εμπόρων Ιωάννη Γ. Κοτζά και Νικολάου Ψαλτόγλου, η ιδιοκτησία του οποίου αποδεικνύεται από ο.π.,αρ. 6355, 10/11/1837.
[413] Ο.π., αρ. 14157, 2/11/1842. Όντως ο Διοδάτος Κουέκητζ έκανε εξώδικό στον Παγίδα, ο.π., αρ. 14977, 14/1/1843, ζητώντας την ποινική ρήτρα των 5.000 δραχμών για την καθυστέρηση της ολοκλήρωσης του μπρίκιου «Αλέξανδρος», ιδιοκτησίας του εμπόρου β'τάξεως της Οδησσού, Μάρκου Μιχαήλ Κουέκητζ, που τελικά ολοκληρώθηκε μερικές μέρες αργότερα, βλ.αποδεικτικό ιδιοκτησίας, ο.π., αρ. 15077, 7/5/1843.
[414] Ο.π., αρ. 26315. Η ιδιοκτησία του πλοίου προκύπτει από ο.π., αρ.26531, 25/4/1853. Συνιδιοκτήτες του πλοίου ήταν ο εγκατεστημένος στην Τεργέστη έμπορος Κων. Μυστρουβάκης, οι αφοι Τριαντάφυλλος και Κων/νος Χατζημαυρουδής και ο Γαρύφαλος Αναστασίου.

4.2.1 ΠΑΡΑΛΛΑΓΕΣ ΣΤΟΥΣ ΟΡΟΥΣ ΤΗΣ ΣΥΜΦΩΝΙΑΣ

Στο τυπικό υπόδειγμα ενός συμφωνητικού ναυπήγησης, όπως περιγράφηκε, έχουν εντοπιστεί διάφορες παραλλαγές ή διαφοροποιήσεις στους όρους της συμφωνίας, που δεν αποτελούν πάγιο μέρος της δομής των συμβολαίων, αλλά εμφανίζονται σε κάποιες περιπτώσεις σε μη τακτική βάση. Αυτές οι παραλλαγές των όρων του συμβολαίου προσδίδουν ιδιαίτερη σημασία στις συναλλαγές, καθώς αντικατοπτρίζουν τη διαφορετικότητα των απαιτήσεων από την πλευρά της ζήτησης, τη συμπεριφορά των συναλλασομένων, το σύστημα αξιών και νοοτροπιών της ναυπηγικής αγοράς και το επίπεδο του κόστους συναλλαγής. Στην προσπάθεια μας να ομαδοποιήσουμε αυτές τις παραλλαγές, τις διαχωρίσαμε σε τρείς κατηγορίες: α) σε ζητήματα που αφορούν το αντικείμενο της συμφωνίας και των γενικών υποχρεώσεων ναυπηγού και ιδιοκτήτη, β) σε ζητήματα ποιοτικού ελέγχου των υλικών (κυρίως ξυλείας), και γ) σε συγκεκριμένα τεχνικά ζητήματα.

4.2.1.1 ΠΑΡΑΛΛΑΓΕΣ ΣΤΟ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΣΥΜΦΩΝΙΑΣ

Στην πρώτη κατηγορία η βασικότερη διαφοροποίηση έγκειται στο ίδιο το αντικείμενο της συμφωνηθείσας παρεχόμενης υπηρεσίας. Στην πλειοψηφία των περιπτώσεων οι ναυπηγοί αναλαμβάνουν την κατασκευή ενός σκάφους κατά παραγγελία του ιδιοκτήτη, όπου «Δὲν διαφέρει δὲ ἡ θέσις αὐτοῦ ἀπὸ τῆς τοῦ ἐργολάβου οἰκοδομῶν,..», όπως ορίζεται και στη σχετική νομοθεσία.[415] Υπήρχαν όμως και περιπτώσεις ναυπηγήσεων/πωλήσεων, όπου οι ναυπηγοί πουλούσαν ημιτελή σκάφη, όπως ο Ψαριανός ναυπηγός Γεώργιος Δράμητζας, ο οποίος «ὁμολογεῖ... ὅτι ἔχων ενταῦθα εἰς τὸ Ναυπηγεῖον, ἕνα ἰδιόκτητον αὐτοῦ Σκάφος μίας Γολέττας ἀτελές,..», το οποίο τελικά ολοκλήρωσε και παρέδωσε στον Υδραίο πλοίαρχο Ιωάννη Μπαλή με το όνομα «Άγιος Νικόλαος».[416] Κάποιες φορές, η πώληση ημιτελών σκαφών δεν αφορούσε ολόκληρο το πλοίο, αλλά μερίδιο του, όπως συμφώνησε ο ναυπηγός Ιωάννης Παγίδας με τον συνάδελφο του Σταμάτη Δημητρίου. «Τρίτον. Ναυπηγουμένου τοῦ σκάφους καθ'ὅν τρόπον ἐῤῥέθη, ὁ κύριος Ἰωάννης Παγίδας ὑπόσχεται νὰ δώσῃ μετοχὴν ἐπ᾽αὐτοῦ τοῦ σκάφους πρὸς τὸν κύριον Σταμάτιον Δημητρίου, ἢ εἰς τὸ ἥμισυ, ἢ εἰς τὰ δύο τρίτα τοῦ σκάφους.» [417]

Μία άλλη περίπτωση διαφοροποιημένης συμφωνίας, όσον αφορά το είδος της παρεχόμενης υπηρεσίας, είναι αυτή της επιστασίας του ναυπηγού, που δεν αναλαμβάνει

[415] *Ερμηνεία του Ελληνικού Εμπορικού Δικαίου*, Υπό Γ.Α. Ράλλη, Τόμος Δεύτερος, Εν Αθήναις, 1865, 36.
[416] ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ. 12060, 27/6/1841. Η δε ιδιοκτησία προκύπτει από ο.π., αρ. 12245, 13/8/1841.
[417] Ο.π., αρ. 12037, 21/6/1841.

καμία άλλη υποχρέωση εκτός από το σχεδιασμό του σκάφους και τον συντονισμό των φάσεων ναυπήγησης. Έτσι συμφωνήθηκε με το μπρίκι «Ευτυχία», 244 τόνων, των αδελφών Δημήτριου και Νικολάου Λυκιαρδόπουλου, εκπροσωπούμενοι από τον Ερμουπολίτη-Κεφαλλήνα έμπορο Νικολλέτο Φωκά, ο οποίος ανέθεσε στο Χιώτη ναυπηγό Φραγκούλη Σέχα «νὰ επιστατήσῃ εἰς τὴν κατασκευὴν αὐτοῦ τοῦ σκάφους μὲ τὰς ἀκόλουθας συμφωνίας. Ατον. Ὁ ρηθεὶς Σέχας ὑπόσχεται νὰ προμηθεύσει τοὺς ἀναγκαίους λεπτουργούς, μπουργουτζῆδες καὶ ξυλοκόπους, νὰ συμφωνήσῃ μὲ αὐτούς τὰ ἡμερομίσθια των....Αλλὰ ταῦτα πάντα θέλουν γίνει μὲ ἔξοδα τοῦ κυρίου Φωκᾶ.»[418] Αλλά και στην περίπτωση της επιστασίας έχουμε διαφοροποιήσεις, όπως με τη γαβάρα «Μυτάρας», 408 τόνων, του Ψαριανού πλοιάρχου Ανδρέα Μυτάρα που συμφωνεί με το ναυπηγό Ανδρέα Λιβαδάρο να «..καταβάλει ὅλα τὰ ἡμερομίσθια ἐξ ἰδίων του, τῶν ὅσων ὡς εἴρηται θέλουν ἐργασθει εἰς τὴν κατασκευὴν τοῦ σκάφους ἄσπρου..»[419]

Μία τρίτη παραλλαγή ως προς το είδος του παρεχόμενου προϊόντος ή υπηρεσίας, αφορά τη φάση ολοκλήρωσης της γάστρας που αναλαμβάνει να παραδώσει ο ναυπηγός στον ιδιοκτήτη. Στις περισσότερες των περιπτώσεων παραδίδει «σκάφος ἄσπρον», δηλαδή χωρίς να ενσωματώνει στις παρεχόμενες υπηρεσίες την κάρφωση και το καλαφάτισμα. Ωστόσο, από το τέλος της δεκαετίας του 1840, εντοπίζουμε μία αξιοσημείωτη αύξηση των περιπτώσεων, στις οποίες ο ναυπηγός αναλαμβάνει να παραδώσει «τὸ σκάφος μαῦρον ἑνὸς πλοίου βρικίου», όπως κάνει ο Νικόλαος Παγίδας με τον Κρητικό πλοίαρχο Πηλάλαγα Κουγιμτζάκη, δηλαδή καρφωμένο και καλαφατισμένο.[420]

Ενδιαφέρον, αν και όχι τόσο συχνά αναφερόμενο στα συμφωνητικά, είναι το ζήτημα της υπεργολαβίας, όπως στην περίπτωση του ναυπηγού Νικόλαου Τζάννε που αναθέτει την πρόσληψη εργατικού προσωπικού και την επίβλεψη της ναυπήγησης στον πλοίαρχο Δημήτριο Τζεντζερέ, που εν προκειμένω αναλαμβάνει «τὴν ἐργολαβίαν τῶν ἡμερομισθείων».[421] Αντίθετα, ο Κρητικός πλοίαρχος Οσμάν Μπεϊζαδέ απαγορεύει στο ναυπηγό Νικόλαο Παγίδα «νὰ μὴ πωλήσῃ πρὸς ἄλλον ἐργολάβον, μέρος ἤ τὸ ὅλον αὐτῆς τῆς κατασκευῆς, ἀλλὰ ὀφείλει ὁ ἴδιος νὰ φέρῃ εἰς πέρας τὴν ἐργολαβίαν ταύτην.»[422] Η απαγόρευση υπεργολαβίας σε άλλη περίπτωση διατυπώνεται επίσης με τον εξής τρόπο: «Ἀπαγορεύεται ῥητῶς εἰς τὸν ναυπηγόν Κουφουδάκην νὰ δώσῃ τὴν κατασκευὴν τοῦ

[418] Ο.π., αρ. 7023, 21/4/1838. Αποδεικτικό ιδιοκτησίας, ο.π., αρ. 7594, 24/8/1838. Μπουργουτζήδες=Τρυπανιστές.
[419] Ο.π., αρ.31817, 23/2/1862. Αποδεικτικό ιδιοκτησίας, ο.π., Ι/Ναυπηγικά, αρ. 2143, 18/6/1862.
[420] Ο.π., αρ. 25126, 17/9/1851. Πρόκειται για το μπρίκι «*Ασπασία*» με αποδεικτικό ιδιοκτησίας ο.π., αρ. 25373, 28/12/1851.
[421] Ο.π., αρ. 22337, 1/4/1849.
[422] Ο.π., αρ. 24770, 4/5/1851. Πρόκειται για το μπρίκι «Άμιλτον» με αποδεικτικό ιδιοκτησίας ο.π., αρ. 25047, 14/8/1851.

διαλαμβανόμενου σκάφους μ'άποκοπὴν εἰς τοὺς λεπτουργούς καὶ ξυλοκόπους, ἀλλὰ νὰ κατασκευασθῇ αὐτὸ τὸ σκάφος μὲ ἡμερομίσθια.»[423] Η εξασφάλιση της άμεσης επίβλεψης της ναυπήγησης του σκάφους από τον ίδιο τον αρχιναυπηγό και όχι από κάποιον υποθετικά υποδεέστερο ή αμφιβόλου αξίας τεχνίτη, μπορεί να αποτελούσε εχέγγυο ποιότητας κατασκευής για τον ιδιοκτήτη, που προσπαθούσε να μειώσει ενδεχόμενα μελλοντικά κόστη, τόσο σε ζητήματα τεχνικών διορθώσεων, όσο και σε νομικά ζητήματα κατασκευαστικής ευθύνης.

Η πρακτική της «απόσυρσης», παρότι όχι συχνή, φαίνεται ότι δεν ήταν άγνωστη στη ναυπηγική αγορά της Ερμούπολης. Ο Μυκονιάτης Νικόλαος Κοζαδινός εκτός από τα χρήματα για την ξυλεία και τα ημερομίσθια για τη ναυπήγηση του μπρικιού «Αθηνά», 150 τόνων, παραχωρούσε στο ναυπηγό Ιωάννη Παγίδα ένα παλιό πλοίο 5.500 κοιλών Πόλεως, χωρίς εξαρτισμό και ελάχιστο εξοπλισμό.[424] Ο δε Τρικεριώτης καπετάνιος Δημήτριος Μαντζουράνης κατάφερε παραχωρώντας το παλιό του μπρίκι 150 τόνων (και αυτό χωρίς εξοπλισμό και εξαρτισμό, «γυμνόν», όπως χαρακτηριστικά αναφέρεται) να πετύχει έκπτωση 125 τάλληρων δίστηλων Ισπανίας στη συνολική τιμή ναυπήγησης του νέου του μπρικιού «Αριστείδης».[425] Πιο χαρακτηριστική είναι ωστόσο η περίπτωση του μπρικιού «Όθων», 273 τόνων, που μετά από 17 χρόνια υπηρεσίας στην ιδιοκτησία του Σαντορινιού πλοιάρχου Κωνσταντίνου Κοζάου, παραχωρήθηκε στην τιμή των 2.000 δραχμών στον ναυπηγό Ζαννή Κουφουδάκη για τα έξοδα ναυπήγησης του νέου «Όθωνα».[426]

Στην προσπάθειά τους να εξασφαλίσουν την επίδοση της εργασίας σε επίπεδο παραγωγικότητας, έγκαιρης παράδοσης και ποιότητας κατασκευής, οι ιδιοκτήτες έθεταν κάποιους ειδικούς όρους σχετικά με τη χρήση του εργατικού δυναμικού. Σε επίπεδο παραγωγικότητας η εξασφάλιση του ελάχιστου αριθμού τεχνιτών σε όλη τη διάρκεια της κατασκευής της γάστρας αποτελούσε την εγγύηση του ιδιοκτήτη για έγκαιρη ολοκλήρωση των εργασιών. «Γ= τον Ὑποσχεθείς ὡσαύτως ὁ Ναυπηγός ὁλας τὰς ἐργάσιμας ἡμέρας, νὰ ἐχει ὁκτὼ μαστόρους νὰ δουλεύουν εἰς τὸ σκάφος, ὥσπου τὸ ρήψουν εἰς τὴν θάλασσαν.» Τα παραπάνω υπόσχεται ο ναυπηγός Παναγιώτης Καρακωνσταντής στον Υδραίο πλοίαρχο

[423] Ο.π., αρ.26392, 23/2/1853. Πρόκειται για το μπρίκι «Λήμνος» με αποδεικτικό ιδιοκτησίας ο.π., αρ.26711, 24/7/1853, που ανήκε στον Ερμουπολίτη πλοίαρχο Αντώνιο Ιωαννίδη, στον έμπορο της Τεργέστης Κων/νο Μυστρουβάκη και στον Νικόλαο Εμμανούηλ, εγκατεστημένο στο Κάϊρο.
[424] Ο.π., Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Βιβλίον Μνημονικόν ὑπὸ στοιχεῖον Η', αρ. 247, 22-2-1834. Τα 5500 κοιλά Πόλεως αντιστοιχούν σε 137.5 τόνους. Η ιδιοκτησία του μπρικιού «Αθηνά», αποδεικνύεται ο.π., Βιβλίον Μνημονικόν ὑπὸ στοιχεῖον Θ', αρ. 1540, 13/8/1834.
[425] Ο.π.,, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ.5486, 15/4/1837. Αποδεικτικό ιδιοκτησίας ο.π., αρ. 6245, 13/10/1837.
[426] Ο.π., αρ. 24741, 24/4/1851. Ο προηγούμενος «Όθων» ήταν στην κατοχή του Κοζάου από τις 7/3/1834.

Μιχαήλ Κιοσσέ για τη ναυπήγηση του μπρικιού «Τομπάζης», 80 τόνων.[427] Ο Σαμιώτης Ευστάθιος Αναστασίου, από την άλλη, δεν περιορίστηκε στον καθορισμό του ελάχιστου αριθμού των απασχολούμενων τεχνιτών, «Δ΄. Ὁ Ναυπηγὸς ὑπόσχεται νὰ ἔχῃ τουλάχιστον δέκα ξυλουργοὺς νὰ ἐργάζονται ἀνὰ πάσαν ἡμέραν», αλλά απαίτησε και το δικαίωμα «νὰ ἀποβάλλῃ καὶ ὅσους ἐκ τῶν ξυλουργῶν δὲν ἐργάζωνται καλῶς.»[428]

Η τακτική μάλιστα του ναυπηγού Χατζηδημητρίου Μάγκου να απασχολεί λιγότερους τεχνίτες, από όσους απαιτούσε η έγκαιρη ολοκλήρωση του μπρικιού «Μαριγώ», οδήγησε τους ιδιοκτήτες, τους Ψαριανούς Ιωάννη Γ. Καλημέρη και Ιωάννη Δ. Μαμούνη, να του υπενθυμίσουν εγγράφως, ότι αν δεν προσλάμβανε περισσότερους τεχνίτες και δεν παρέδιδε το σκάφος εντός της συμφωνηθείσας ημερομηνίας, τότε θα έπρεπε να πληρώσει τη χρηματική ρήτρα των 1.000 τάλληρων δίστηλων Ισπανίας, για παραβίαση των όρων του συμβολαίου.[429]

Το γεγονός ότι τα συμβόλαια είναι «αναπόφευκτα ατελή» και ότι δεν μπορούν εξ ολοκλήρου να προστατέψουν τις συμβαλλόμενες πλευρές από πιθανή καιροσκοπική συμπεριφορά, οδηγεί σε κάποιες περιπτώσεις στη χρησιμοποίηση περισσότερων δυνατών εγγυήσεων, προκειμένου να προστατευθούν οι όροι της συμφωνίας, με αποτέλεσμα βέβαια αυτό να αυξάνει το κόστος αστυνόμευσης και επιβολής.[430] Έτσι και στα συμφωνητικά ναυπήγησης η ύπαρξη του εγγυητή, έστω και αν δεν αποτελεί ένα σταθερό στοιχείο των συμφωνιών, όταν εντοπίζεται, ερμηνεύεται με γνώμονα την παραπάνω συμπεριφορική αντίληψη. Περισσότερο συνηθισμένο ήταν η παρουσία ενός μόνο εγγυητή που εγγυόταν στον ιδιοκτήτη για την τήρηση της συμφωνίας από την πλευρά του ναυπηγού. Ωστόσο, στην περίπτωση της ναυπήγησης του μπρικιού «Αριστείδης», οι δύο πλευρές, ο ναυπηγός Ιωάννης Παγίδας και ο πλοίαρχος Δημήτριος Μαντζουράνης χρησιμοποιούν αμφότεροι εγγυητές. «Ζον= Πρὸς ἀμοιβαίαν τῶν συμβαλλομένων ἀσφάλειαν οἱ κύριοι Ἀνδρέας Κοσμᾶς θαλασσινὸς καὶ Γεώργιος Γιανίκογλους ἔμπορος, κάτοικοι ἐδῶ γνωστοί μου, πρὸς ἐμὲ παρουσιασθέντες καὶ εἰς τὸ παρὸν ὑπογραφόμενοι ἐγγυοῦνται ἀξιόχρεως, ὁ μὲν κύριος Ἀνδρεας, διὰ τὸν Ναυπηγὸν Παγίδαν, ὁ δὲ Γιανίκογλους διὰ τὸν κύριον Μαντζουράνην, ὅτι θέλουν διατηρήσει τὴν παροῦσαν συμφωνίαν καθ΄ ὅσον εἰς ἕκαστον ἀφορᾶ.»[431]

---

[427] Ο.π., Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Βιβλίον μνημονικῶν πράξεων ὑπὸ στοιχεῖον Δ', αρ. 1811. Αποδεικτικό ιδιοκτησίας ο.π., αρ. 2022, 31/10/1832.
[428] Ο.π., Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ. 4028, 17/7/1836. Αποδεικτικό ιδιοκτησίας ο.π., αρ. 4663, 23/10/1836. Πρόκειται για γολέτα χωρίς όνομα.
[429] Ο.π., αρ. 26867, 29/9/1853. Τελικά το σκάφος παραδόθηκε στις 16/12/1853, ενάμιση μήνα μετά την ορισθείσα διορία, σύμφωνα με το έγγραφο ιδιοκτησίας. Δεν γνωρίζουμε αν εν τέλει ο ναυπηγός πλήρωσε τη χρηματική ρήτρα.
[430] Rao, *The Economics*, 12, 117-120. North, *Θεσμοί, Θεσμική Αλλαγή*, 68, 122.
[431] ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ.5486, 15/4/1837.

Η ναυπήγηση ενός ιστιοφόρου, όπως αναφέρθηκε, προϋποθέτει τη γνώση της ναυπηγικής αγοράς στην οποία απευθύνεται ο εκάστοτε επενδυτής, αλλά και την εξειδικευμένη τεχνογνωσία γύρω από τη ναυτική τεχνολογία και τη ναυπηγική, που δίχως αυτή καθίσταται δύσκολη η επαρκής παρακουλούθηση και επόπτευση των φάσεων και της ποιότητας κατασκευής. Επίσης, η απόσταση αποτελεί άλλο ένα βασικό παράγοντα, που δυσχέραινε την παρακολούθηση των εργασιών ναυπήγησης από την πλευρά του ιδιοκτήτη. Η περίπτωση καιροσκοπικής συμπεριφοράς του ναυπηγού προς τον ιδιοκτήτη και η αδυναμία του δεύτερου να παρακολουθεί τις εργασίες ναυπήγησης, καθιστούσε επομένως επιβεβλημένη την παρουσία ενός αντιπροσώπου του, που συνήθως κατείχε και την απαιτούμενη τεχνογνωσία. Ο Νικόλαος Πατεράκης, έμπορος του Ναυπλίου, ανέθεσε την επίβλεψη της ναυπήγησης του μπρικιού «Αριέτα», 155 τόνων, στον κατά το ένα τέταρτο συμμέτοχο και μελλοντικό πλοίαρχο του πλοίου, τον Ψαριανό Μηκέ Αρβανίτη, ο οποίος, «ὑπόσχεται νὰ ἐπιστατήσῃ εἰς τὴν κατασκευὴν τοῦ πλοίου ἔχων συμβοηθοὺς τὸν πατέρα του Δημήτριον Ἀρβανίτη καὶ τοὺς δύο του ἀδελφούς, Γεώργιον καὶ Ἀνδρέαν Δημητρίου Ἀρβανίτη καὶ οἱ τέσσερεις θέλουν δουλεύει ἐπιμελῶς μέχρι τῆς τελείας πρὸς πλοῦν ἑτοιμασίας τοῦ πλοίου μὲ μηνιαῖον μισθὸν Δραχμὰς ἑκατὸν δι᾽ὅλους, ἤτοι εἴκοσι πέντε Δραχμὰς ἕκαστος καὶ τοῦτο μέχρι τῆς τελείας κατασκευῆς τοῦ πλοίου. Ἂν ἐξ᾽αὐτῶν λείψουν δύο ἢ καὶ ἕνας οἱ μένοντες θέλουν πληρόνεσθαι ὡς ἄνω πρὸς εἴκοσι πέντε Δραχμὰς τὸ μήνα ἕκαστος.»[432]

Στην περίπτωση του Ηλία Βάβουλα, Χιώτη εμπόρου, επίσης εγκατεστημένου στο Ναύπλιο, η εκπροσώπησή του από τον Χιώτη/Ερμουπολίτη έμπορο Σταμάτη Τζητζήνια για την αποπληρωμή των δόσεων προς το ναυπηγό Σταμάτη Λεριώτη για τη ναυπήγηση του μπρικιού «Αδαμάντιος Κοραής», 188 τόνων, καθιστά την επίβλεψη της κατασκευής αρκετά περίπλοκη υπόθεση. Ο Τζητζήνιας έχει το δικαίωμα να ορίσει επιστάτη για την επίβλεψη της κατασκευής, στην περίπτωση που δεν είναι σε θέση να το κάνει ο ίδιος, ενώ παράλληλα και ο Βάβουλας διορίζει άλλους δύο επιστάτες της επιλογής του να πράξουν το ίδιο.[433] Ενδεχομένως, η πρακτική ελέγχου του ίδιου του εκπροσώπου του από τον ιδιοκτήτη να υποδεικνύεται από την προσπάθεια μείωσης της ασύμμετρης πληροφόρησης του δεύτερου και την προφύλαξη από πιθανή καιροσκοπική συμπεριφορά του πρώτου, που όταν συμβαίνει, εκδηλώνεται με την απόκρυψη πληροφοριών (δυσμενής επιλογή/adverse selection) και την απόκρυψη πράξεων (ηθική βλάβη/moral hazard).[434]

[432] Ο.π., αρ. 7878. Αποδεικτικό ιδιοκτησίας ο.π.,αρ. 8714, 1/5/1839.
[433] Ο.π., αρ. 9434, 2/9/1839. Αποδεικτικό ιδιοκτησίας ο.π.,αρ.10099, 12/3/1840.
[434] Gordon. H. Boyce, *Cooperative structures in global business. Communicating, transferring knowledge and learning across the corporate frontier*, Λονδίνο-Νέα Υόρκη, 2001, 4-5. Boyce & Ville, *Η εξέλιξη*, 41-42.

Σπάνια, μεταξύ των υποχρεώσεων των ιδιοκτητών, ήταν και η μίσθωση κάποιου εργάτη ή εργατών, όπως αναφέρεται, με καθήκοντα «νὰ ὑπηρετῇ τοὺς λεπτουργούς» ή γενικά τους «μαστόρους».[435]

4.2.1.2 ΠΑΡΑΛΛΑΓΕΣ ΣΕ ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΠΟΙΟΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ ΞΥΛΕΙΑΣ

Η ξυλεία αποτελούσε το βασικό δομικό υλικό του ιστιοφόρου την περίοδο που εξετάζουμε. Επομένως το είδος και η προέλευσή της ήταν βασικοί παράγοντες προσδιορισμού της ποιότητας κατασκευής. Εκτός από γενικευμένες διαβεβαιώσεις για το είδος και τη χρήση καλής ποιότητας ξυλείας, που είδαμε παραπάνω, σε αρκετές περιπτώσεις αναφέρονται πιο συγκεκριμένες απαιτήσεις από την πλευρά των ιδιοκτητών. Η πιο βασική ήταν η δυνατότητα του ιδιοκτήτη να αλλάξει όσα ξύλα θεωρεί ότι δεν είναι καλής ποιότητας. Η διατύπωση μπορούσε να είναι πιο γενικευμένη, όπως στην περίπτωση του μπρικιού «Κυριακή της Βαϊοφόρου», 281 τόνων, του Σαντορινιού πλοιάρχου Ρουμπέν Λουΐγγη, «Ὁ κύριος Ῥουμπὲν ἔχει τὸ δικαίωμα νὰ μὴν δέχεται εἰς τὴν ναυπηγείαν τοῦ πλοίου ὅσα ξύλα δὲν εἶναι καλῆς ποιότητος»[436], είτε πιο συγκεκριμένη, όπως στην περίπτωση της βομβάρδας «Βωτώ», 55 τόνων, του Λημνιού πλοιάρχου Ανδρέα Τρύπου. «Δεύτερον. Ὁ Ναυπηγὸς Παγίδας ὑπόσχεται νὰ παστρικοδουλεύσῃ ὅλην τὴν ἐργασίαν, χωρὶς νὰ ἔχῃ ληψάδα, νὰ μὴν ἦναι κανένα ξύλον σάπιο ἢ σπασμένο διότι ὅσα εἶναι τοιαῦτα, ἔχει τὸ δικαίωμα ὁ Κύριος Τρύπος νὰ μή τὰ δέχεται.» [437]

Ο προσδιορισμός της προέλευσης της ξυλείας ήταν η δεύτερη πιο συγκεκριμένη απαίτηση των ιδιοκτητών, που φαίνεται ότι αποτελούσε ένα σαφές είδος εγγύησης ποιότητας και μάλιστα για κάθε είδος ξύλου της γάστρας απαιτούνταν και διαφορετικής προέλευσης ξυλεία. Ο πλοίαρχος Διοδάτος Κουέκητζ για τη ναυπήγηση του μπρικιού «Αλέξανδρος» ζητούσε από τον ναυπηγό Νικόλαο Παγίδα, «Ἐκ ταύτης τῆς ξυλείας, ἡ καρηνα, τὰ Σοτρόπια, τὰ ποδοστάματα, τὰ μαδέρια καὶ τα στραβόξυλα, θέλουν εἶσθαι ἀπὸ τὴν Εὔβοιαν, καὶ ὁ σταυρὸς τῆς πρύμης θέλει εἶσθαι ὡσαύτως ἀπὸ ξύλον τῆς Ευβοίας, ὅλη ἡ λοιπὴ ξυλεία θέλει εἶσθαι τῆς Ἀνατολῆς..»[438]

Ann Carlos & Stephen Nicholas, "Managing the Manager: An Application of the Principal Agent Model to the Hudson's Bay Company", *Oxford Economic Papers*, New Series, τ. 45, αρ. 2, Απρ., 1993, 244-245.

[435] ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Βιβλίον Μνημονικόν ὑπὸ στοιχεῖον Ε΄, αρ. 91, 1/2/1833, ο.π., Βιβλίον Μνημονικόν ὑπὸ στοιχεῖον Ζ΄, αρ.1029, 22/8/1833 και ο.π., Λυτά έγγραφα, αρ. 17200, 18/5/1845. Αποδεικτικό ιδιοκτησίας, ο.π., Συμβ. Μιχ. Ιωαννόπουλος, Ευρετήριο, αρ. 305, 1/9/1845, Γολέτα «Μαρικάκη» του μυκονιάτη πλοιάρχου Δημητρίου Ρούσσου.

[436] Ο.π., Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ. 6387, 17/11/1837. Αποδεικτικό ιδιοκτησίας ο.π.,αρ. 6974, 13/4/1838.

[437] Ο.π., αρ. 29004, 14/12/1855. Αποδεικτικό ιδιοκτησίας ο.π.,αρ.29251, 6/4/1856.

[438] Ο.π., § 4.2

Ακόμη πιο ακριβής και λεπτομερής είναι η περιγραφή της ξυλείας για τη ναυπήγηση του μπρικιού «Λήμνος» του πλοιάρχου Αντώνιου Ιωαννίδη: «ἡ ὁποία ξυλεία θέλει εἶσθαι ὀγδοήκοντα μία βουβὰ τῶν Κιοβάτων πρώτης ποιότητος, ἡ δὲ λοιπὴ τῆς Θάσου», παρακάτω στο έγγραφο ορίζεται ακόμη ότι «τὰ μαδέρια τῆς κουβέρτας θέλουν εἶσθαι ἀπὸ βουβὰ τῆς Θάσου», ενώ, «αἱ πόσταις θέλουν εἶσθαι ἀπὸ ξύλα τοῦ Ξηροῦ .....ἐν περιστάση δὲ καθ᾽ ἥν δὲν εὑρίσκονται ξύλα τοῦ Ξηροῦ καὶ εἶναι τῆς Ἀρκαδίας, θέλουν ἐμβαίνει ἀπὸ αὐτὰ, ὅλαι αἱ καρίναι, ποδοστάματα, σοτρόπια, κουρζέτα, γιαλὶ κουτούκι τῆς κουβέρτας, τζάπαις, φρακαριστές κουπαστές, τιμόνι, ταλιαμᾶς, καὶ τέσσερες ἀράδες ἀπὸ τὸ τουρέλο καὶ ἐπάνω θέλουν εἶσθαι ἀπὸ ξύλα τῶν Κιοβάτων, ὅσαι καδένες καὶ μαδέρια τοῦ πετζομάτου, καὶ ὅση ἄλλην ξυλικὴν χρειάζεται θέλουν εἶσθαι τῆς Θάσου καὶ τοῦ Ξηροῦ...»[439] Στην παραπάνω αναφορά εντοπίζονται τέσσερεις διαφορετικές περιοχές προέλευσης, εκ των οποίων μόνο η Αρκαδία ανήκει στο ελληνικό κράτος. Το Ξηρό της Αίνου, η Θάσος και τα Κιόβατα της Μικράς Ασίας ανήκουν στην οθωμανική επικράτεια. Από το συγκεκριμένο παράδειγμα προκύπτει ότι τα ξύλα του Ξηρού και της Αρκαδίας θεωρούνταν περισσότερο κατάλληλα για το σκελετό της γάστρας, ενώ των Κιοβάτων και της Θάσου για τα μαδέρια των μεγάλων επιφανειών, όπως το κατάστρωμα και τα πλευρά του σκάφους, καθώς και για τα μεγάλα συνδετικά μέρη, όπως η καρίνα και τα ποδοστάματα.[440]

Ένας τρίτος παράγοντας που καθόριζε την ποιότητα της ξυλείας και την αντοχή του σκάφους ήταν το είδος της. Δηλαδή, αν πρόκειται για ημεροξυλεία, που σήμαινε κατ'ουσίαν τη χρήση πεύκου ή αγριοξυλεία που σήμαινε γενικώς τη χρήση δέντρων με σκληρή ξυλεία, όπως ο δρυς ή η φτελιά.[441] Έτσι, όταν υπήρχε δυνατότητα, γινόταν συνδυασμένη χρήση μαλακής και σκληρής ξυλείας· η πρώτη χρησιμοποιούνταν για τα στοιχεία του σκελετού και τα οποία γενικώς υφίσταντο μεγαλύτερες καταπονησείς, ενώ η δεύτερη στις στοιχεία της επικάλυψης της γάστρας και γενικώς στις μεγαλύτερες επιφάνειες. Ανάλογως ζητάει και ο ιδιοκτήτης της γαβάρας «Μυτάρας», «ἡ στραβοξυλὴ, τὰ μπρατζόλια, αἱ φουρνισταῖς, τὰ σοτρόπια, τὰ ποδοστάματα, ὁ σταυρὸς καὶ τὰ ἀκράπια, θέλουν εἶσθαι ἀπὸ ἀγριοξυλείαν, ἡ δὲ ὑπόλοιπος ξυλεία θέλει εἶσθαι ἡμεροξυλεια.»[442]

[439] Ο.π., § 4.2.1.1.
[440] Τις ίδιες περίπου αναφορές για την προέλευση της ξυλείας εντοπίζουμε και σε άλλα συμφωνητικά του έτους 1853, ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα αρ. 26416, 7/3/1853 και αρ. 26649, 27/6/1853.
[441] Δαμιανίδης, *Ελληνική Παραδοσιακή*, 169-172.
[442] Ο.π. § 4.2.1.1

4.2.1.3 ΠΑΡΑΛΛΑΓΕΣ ΣΕ ΤΕΧΝΙΚΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ

Στην τρίτη κατηγορία συμπεριλαμβάνονται ζητήματα τεχνικής φύσης που αποκαλύπτουν την απαιτούμενη εξειδικευμένη γνώση στο χώρο της ναυπηγικής αγοράς, αλλά και τις προσπάθειες εξασφάλισης περισσότερων δυνατών ποσοτικών και ποιοτικών παροχών, από την πλευρά των ιδιοκτητών.

Η ανάγκη εξασφάλισης συγκεκριμένων ποιοτικών χαρακτηριστικών κάποιες φορές στηριζόταν στην κεκτημένη εμπειρία, στην ύπαρξη ενός προηγούμενου. Η διάχυση της πληροφορίας (information spillover), τεχνικού ή άλλου χαρακτήρα, στους κόλπους της ναυτιλιακής και της ναυπηγικής αγοράς συνέβαλε καίρια στην μετάδοση και οικειοποίηση της γνώσης, σε μία αγορά που η φυσική εγγύτητα μεταξύ των δρώντων ήταν η βασική προϋπόθεση της ευκολότερης και λιγότερο δαπανηρής διάδοσής της.[443] Η δε αντιγραφή, εν μέρει ή εξ ολοκλήρου, αποτελούσε τη βασική μέθοδο εφαρμογής της διαδεδομένης πληροφορίας. Έτσι ο Μοσχονησιώτης πλοίαρχος Νικόλαος Κουτζούκος ζήτησε από το ναυπηγό Φραγκούλη Σέχα «νὰ βάλλῃ σοτρόπι ἄγριας ἐλιάς και λούρον ὡς ἦναι εἰς τὸ τοῦ Γουλανδρή», γεγονός που επιβεβαιώνει ότι γνώριζε τη συγκεκριμένη τεχνική λεπτομέρεια από τη συμφωνία που έγινε ένα μήνα πρίν περίπου μεταξύ του Ανδριώτη πλοιάρχου Λεονάρδου Γουλανδρή και του Σέχα για τη ναυπήγηση του μπρικιού «Επαμεινώνδας», 135 τόνων.[444] Η απαίτηση αντιγραφής από τον ιδιοκτήτη δεν περιοριζόταν στο απόθεμα της συσσωρευμένης εμπειρίας και πράξης του ίδιου του ναυπηγού, αλλά και στην προσπάθεια αντιγραφής από άλλο ναυπηγό. Αυτό ακριβώς ζητάει ο Ιωάννης Τζήρος για το μπρίκι «Αγία Αικατερίνη». «Δεύτερον. Ὁ Ναυπηγὸς Κουφουδάκης ὑπόσχεται προσέτι νὰ κάμῃ εἰς τὸ πλοῖον, ὅτι ἄλλο ὁ Ναυπηγὸς Νικόλαος Παγίδας κάμνει εἰς τὸ πλοῖον τοῦ Κωνσταντίνου Σκανδάλη, τὸ ὁποῖον κατασκευάζει ἐνταῦθα.»[445] Από τον παραπάνω όρο προκύπτει, ότι ο ιδιοκτήτης θεωρούσε το αίτημα αντιγραφής, ως μία διαδικασία όχι μόνο θεμιτή, διαδεδομένη, αλλά και ελάχιστα δαπανηρή για το ναυπηγό και επομένως εφικτή.

Η πιο χειροπιαστή απόδειξη της διάχυσης της πληροφορίας και της πρακτικής της αντιγραφής στη ναυπηγική αγορά της Ερμούπολης ήταν η περίπτωση των δίδυμων πλοίων. Οι περιπτώσεις δίδυμων πλοίων είναι μία αρκετά διαδεδομένη πρακτική στο ναυπηγείο της

[443] Mario Forni and Sergio Paba, "Spillovers and the Growth of Local Industries", *The Journal of Industrial Economics*,τ. 50, αρ. 2, Ιουν., 2002, 163, 166.
[444] ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Βιβλίον μνημονικῶν πράξεων ὑπὸ στοιχεῖον Β΄, αρ. 811, 2/12/1831. Για το μπρίκι «Επαμεινώνδας», βλ. ο.π., αρ. 692, 28/10/1831 και αποδεικτικό ιδιοκτησίας ο.π., Βιβλίον μνημονικῶν πράξεων ὑπὸ στοιχεῖον Γ΄, αρ. 1113, 14/3/1832.
[445] Ο.π., Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ.21039, 4/6/1848 με αποδεικτικό ιδιοκτησίας ο.π., Ι/Ναυπηγικά, αρ. 2400, 4/10/1848. Το πλοίο του Κωνσταντίνου Σκανδάλη ήταν το μπρίκι «Νικόλαος», 261 τόνων, ο.π., Ι/Ναυπηγικά, αρ.1911, 9/9/1848.

Ερμούπολης, η οποία αφενός είναι σαφής ένδειξη του βαθμού τυποποίησης των ναυπηγικών κατασκευών, αφετέρου μπορεί να θεωρηθεί και ως ένα ισχυρό εχέγγυιο κατασκευαστικής ποιότητας για τους ιδιοκτήτες. Ο Χιώτης/Ερμουπολίτης, πλοίαρχος Φρατζέσκος Μαυρουδής, που ναυπηγεί δίδυμο μπρίκι με τον συμπατριώτη του Νικόλαο Τζούρο, ζητά μάλιστα από το ναυπηγό Ιωάννη Κουφουδάκη «νὰ ῥίψῃ αὐτὸ τὸ σκάφος εἰς τὴν θάλασσαν, ἐπὶ τῆς ἰδίας σκάλας, ἐπὶ τῆς ὁποίας θέλει ῥίψῃ τὸ πλοῖον τοῦ ῥηθέντος Τζούρου καὶ νὰ τὸ ῥίψῃ συγχρόνως μὲ αὐτὸ καταθέντων ἐξ ἰδίων του τὰ βάζα.»[446]

Χαρακτηριστικό είναι το γεγονός, ότι η ναυπήγηση δίδυμων πλοίων τις περισσότερες φορές αφορούσε ιδιοκτήτες με κοινή καταγωγή, ή άτομα που ανήκουν σε κοινό επαγγελματικό χώρο. Αυτό αποτελεί ένδειξη από τη μία, ότι ένα από τα βασικά κανάλια διοχέτευσης της πληροφορίας ήταν οι παραπάνω ομάδες με συνδετικούς δεσμούς μεταξύ τους, όπου ευκολότερα αναπτύσσονταν σχέσεις επαφής και εμπιστοσύνης. Από την άλλη σημαίνει ότι η κοινή ναυπήγηση ή στηριγμένη σε προηγούμενο ενός συντοπίτη ή συναδέλφου, αποτελούσε εγγύηση ποιότητας κατασκευής και μείωση του συναλλακτικού κόστους σε επίπεδο έρευνας αγοράς, κόστους πληροφόρησης και κόστους διαπραγμάτευσης για τον υποψήφιο επενδυτή.

Οι ομάδες αυτές επομένως σχημάτιζαν ένα δίκτυο, ένα άτυπο σύνδεσμο ατόμων, στηριγμένο σε κάποια κοινά χαρακτηριστικά, συγγένειας, κοινής καταγωγής ή κοινής επαγγελματικής δράσης, στα οποία αναπτύσσονται οι αξίες της αμοιβαιότητας, εμπιστοσύνης και συνεργασίας. Σκοπός του δικτύου μπορεί να είναι η προστασία από την αβεβαιότητα των συναλλαγών στις αγορές, η φθηνότερη και αποτελεσματικότερη κινητοποίηση ανθρώπινων και υλικών πόρων. Κυρίως όμως ήταν η διάδοση γνώσεων και η ροή πληροφοριών, που θα κόστιζαν πολύ περισσότερο σε χρόνο και χρήμα στο πλαίσιο της ελεύθερης αγοράς, από ότι μέσω του ίδιου του δικτύου.[447]

Έτσι ο Σπετσιώτης πλοίαρχος Στυλιανός Στεμνητσιώτης στη συμφωνία του με το ναυπηγό Δημήτριο Κουφουδάκη για το μπρίκι του «Άγιος Νικόλαος», στηρίχθηκε στη συμφωνία ναυπήγησης δύο άλλων δίδυμων σπετσιώτικων μπρικιών, της «Ευαγγελίστριας»

[446] Ο.π., αρ. 9722, 23/11/1839. Πρόκειται για τα μπρίκια «Νήσος Χίος» και «Λεωνίδας» 185 τόνων, των Μαυρουδή και Τζούρου αντίστοιχα με αποδεικτικό ιδιοκτησίας ο.π.,αρ. 10279 και 10280, 17/4/1840.
[447] Gordon Boyce, "Network structures, processes and dynamics: Inter-firm cooperative frameworks in the shipping industry", Lewis R. Fischer & Even Lange, (επιμ.), *International merchant shipping in the 19th and 20th centuries. The comparative dimension., Research in Maritime History n. 37*, Σαιντ Τζων-Νέα Γη, 2008, 165-170. Mark Casson, "Entrepreneurial networks in international business", *Business and economic history*, τ. 26, αρ. 2 Χειμώνας 1997, 813-817. Mary Rose, *Firms, networks and business values. The British and American cotton industry since 1750.*, Καίμπριτζ, 2000, 74.

του Νικόλαου Μυστράκη και του «Αγίου Γεωργίου» του Γκίκα Κωστούρου, που ναυπήγησε ο Ζαννής Κουφουδάκης, αδελφός του Δημητρίου.[448]

Ο δε Γεώργιος Παπώφ, ρωσικής υπηκοότητας έμπορος Α΄τάξεως του Μπερτιάνσκ, που ναυπήγησε το μπρίκι «Κοίμησις της Παναγίας» με ναυπηγό το Νικόλαο Παγίδα, αντέγραψε εξ'ολοκλήρου το μπρίκι «Αθήνα», του επίσης ρωσικής υπηκοότητας εμπόρου Α΄τάξεως του Ταϊγανίου, εγκατεστημένου στην Κωνσταντινούπολη, Κωνσταντίνου Συνόδη. Ο Συνόδης ήταν μάλιστα ο πληρεξούσιος του Παπώφ για τη ναυπήγηση του πλοίου του και είχε αναθέσει με τη σειρά του την επίβλεψη της ναυπήγησης στον πλοίαρχο Δημήτριο Κωνσταντή από την Κούταλη του Μαρμαρά.[449]

Η προσπάθεια των ιδιοκτητών να επιτύχουν την καλύτερη δυνατή ποιότητα κατασκευής και να μειώσουν το οποιοδήποτε σχετικό κόστος τους καθιστούσε εξαιρετικά σχολαστικούς και απαιτητικούς και στις άλλες φάσεις της κατασκευής, όπως η κάρφωση, η εφαρμογή μεταλλικών μερών και το καλαφάτισμα. Έτσι κάποιες φορές, όταν ο ναυπηγός αναλάμβανε την κάρφωση και το καλαφάτισμα ή σπανιότερα μόνο το πρώτο, συναντάμε λεπτομερή περιγραφή του μεγέθους και του είδους των μεταλλικών εξαρτημάτων, όπως το είδος του υλικού και το μέγεθος της κάρφωσης στο μπρίκι «Νέα Καλλιόπη» του Γεώργιου Τριανταφύλλου. «Τρίτον. Ἡ τζαβέταις τῆς καρίνας θέλουν εἶσθαι ἀπὸ σίδηρον τῶν δώδεκα ὀκκάδων καὶ ὀπίσω πλέον χονδρόν, τὰ ποδοστάματα ἀπὸ σίδηρον τῶν δεκαπέντε ὀκκάδων, τοῦ ταλιαμᾶ ἀπὸ σίδηρον τῶν δέκα ὀκτὼ ὀκκάδων, τὰ κουρζέτα τὰ κάτω σίδηρον τῶν πέντε ὀκκάδων, καὶ τὰ ἐπάνω τῶν ἑπτὰ, διὰ δὲ τούς σκαρμούς νὰ ἦναι τζαβέταις σίδηρον τῶν πέντε ὀκκάδων τετράγωνον, διὰ δὲ τζάπωμα καὶ πέτζωμα ἀναλόγως τοῦ πλοίου, ὅλαι αἱ τζαβέταις νὰ εἶναι πουλιαρισμένες, τὸ δὲ πάχος τοῦ πλοίου κατὰ τὴν ἀρέσκειαν τοῦ πλοιάρχου.»[450]

Το καλαφάτισμα αποτελούσε μία πολύ σημαντική διαδικασία, που από τη στιγμή που αφορούσε τη στεγανοποίηση του σκάφους ήταν ένα ζήτημα ευαίσθητο και πηγή ανησυχίας για κάποιους ιδιοκτήτες. Σε βαθμό μάλιστα που να απαιτούν να καλαφατιστεί το σκάφος μόνο από συγκεκριμένο τεχνίτη, όπως ο έμπορος Ιωάννης Σίνου από τον Φραγκούλη Σέχα για το μπρίκι «Άγιος Νικόλαος». «Γον=. Ὁ Ναυπηγὸς ὑπόσχεται νὰ

[448] Ο.π., αρ. 20232, 12/11/1847. Αποδεικτικό ιδιοκτησίας Συμβ. Χριστόδουλος Ιωάννου, Ευρετήριο 3, αρ. 3758, 1/4/1848. Για τα μπρίκια «Ευαγγελίστρια» και «Άγιος Γεώργιος» ο.π., Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ. 20033, 22/9/1847 και αρ. 20018, 19/9/1847 με αποδεικτικά ιδιοκτησίας ο.π.,αρ. 20921, 6/5/1848 και αρ. 20936, 8/5/1848.
[449] Για το μπρίκι «Αθηνά» βλ. ο.π., αρ. 22786, 21/7/1849 και για το μπρίκι «Κοίμησις της Παναγίας» βλ. Ο.π., αρ. 22912, 17/8/1849.
[450] Ο.π., § 4.2

μεταχειρισθῇ τὸν καλαφάτην Τζικούριαν διὰ νὰ καλαφατίσῃ τὸ πλοῖον καὶ ταῖς βάρκαις.»[451] Μερικοί ιδιοκτήτες διευκρίνιζαν επακριβώς τις επιφάνειες της γάστρας που ήθελαν να καλαφατιστούν, όπως έκανε ο Ψαριανός πλοίαρχος Αλέξαδρος Δομεστίνης για το μπρίκι «Νικόλαος», «Τρίτον. ὑποχρεοῦται ἐπίσης ὁ Ναυπηγὸς Παγίδας νὰ καλαφατίσῃ μὲ ἔξοδα του τὸ σκάφος μέσα καὶ ἔξω, την κουβέρτα καὶ τὰ παραπέτα..». Άλλοι πάλι απαιτούσαν συγκεκριμένες τεχνικές προδιαγραφές, όπως οι επίσης Ψαριανοί Ιωάννης Καλημέρης και Ιωάννης Μαμούνης για το μπρίκι «Μαριγώ», 306 τόνων, «..ολον τὸ πλοῖον καλαφατισμένο ἔσωθεν καὶ ἔξωθεν μὲ τὰ ἀνάλογα στουπιὰ, καὶ μὲ ἕν τρησήλιο (τριπλά ενισχυμένο φυτίλι) ἕως εἰς τὰ βρεχάμενα.»[452]

Ο εξαρτισμός του πλοίου συνήθως ήταν μία διαδικασία που αναλάμβανε ο ιδιοκτήτης. Ωστόσο, στην περίπτωση που ο ναυπηγός πουλούσε ημιτελές το πλοίο μπορούσε να αναλάβει να το παραδώσει πλήρως εξαρτισμένο και εξοπλισμένο, όπως στην περίπτωση του μπρικιού «Εσόδεια της Θεοτόκου», 196 τόνων, του μυκονιάτη πλοιάρχου Μάρκου Περή Μάρκαρη «Δεύτερον. Ὁ αὐτὸς κύριος Σέχας θέλει κάμει ἕν πομπρέσο, ἕν παστούνι, ἕνα κόντρα μπαστούνι, δύο τρίκαις ἀπὸ ἀλυσσίδα τοῦ μπομπρέσου, ἕνα ἄλμπουρο τῆς πλώρης μὲ μαΐστρα μὲ τὴν τρότζαν, μίαν γάπιαν, ἕνα μπαμπαφίγκον, καὶ ἕνα κόντρα, ἕνα πρυμνιὸ ἄλμπουρο, μίαν μαΐστραν μὲ τὴν τρότζα, μίαν γάμπιαν, ἕνα μπαμπαφίγκον, καὶ ἕνα κόντρα μπαμπαφίγκον, μίαν ράνταν καὶ ἕνα πίκιν, ἕνα φλόκον, ἕνα κόντρα φλόκον, μιάν τρικεντίναν, ἕνα ντρίκον, ἕνα παρουκέτον, ἕνα μπαμπαφίγκον, καὶ ἕνα κόντρα, μίαν μαΐστραν, μίαν γάπιαν, ἕνα μπαμπαφίγκον, καὶ ἕνα κόντρα, τὰ εἰρημένα πανιά, φλόκοι, τρικεντίνα, ντρίκος, παρουκέτο, μαΐστρα, γάμπια, μπούμα θέλουν εἶσθαι εξήκλονα, τὰ λοιπὰ δὲ θέλουν εἶσθαι πεντάκλονα. Τα σχοινιά, ξάρτια, παταράτζα, καὶ λοιπὰ θέλουν εἶσθαι τοῦ Λιβόρνου, ἐκ τῶν καλυτέρων τὰ ὁποῖα εὑρίσκονται ἐνταῦθα.».[453] Φυσικά, και στην περίπτωση του εξαρτισμού η προέλευση, λειτουργούσε ως εγγύηση της ποιότητας για τον ιδιοκτήτη, όπως προκύπτει από την προτίμηση στα ναυτιλιακά είδη του Λιβόρνο, γεγονός που παράλληλα δείχνει ότι γνωρίζει καλά την αγορά ναυτιλιακών ειδών.

[451] ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ. 5729, 21/6/1837. Αποδεικτικό ιδιοκτησίας ο.π.,αρ.6010, 20/8/1837.
[452] Για το μπρίκι «Νικόλαος» βλ. ο.π., Λυτά έγγραφα, αρ. 26372, 10/2/1853. Αποδεικτικό ιδιοκτησίας ο.π.,αρ. 26504, 8/4/1853. Για το μπρίκι «Μαριγώ» βλ. Ο.π., αρ. 26722, 29/7/1853. Αποδεικτικό ιδιοκτησίας ο.π.,αρ. 27503, 16/12/1853. Για το τρισήλιο βλ. Ευθύμιος Γουργουρής, *Το Γαλαξείδι στον καιρό των Καραβιών*, Β΄, Αθήνα, 1983, 481.
[453]ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ. 27307, 3/3/1854. Αποδεικτικό ιδιοκτησίας ο.π.,αρ. 27416, 7/4/1854.

4.3 ΤΟ ΣΥΜΦΩΝΗΤΙΚΟ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗΣ ΞΥΛΕΙΑΣ

Το επόμενο βήμα μετά τη συμφωνία ναυπήγησης ήταν η συγκέντρωση των απαραίτητων υλικών για την κατασκευή του σκάφους. Αυτό σήμαινε ότι ο ναυπηγός ή ο ιδιοκτήτης, ανάλογα με τα συμφωνηθέντα (π.χ. αν ο ναυπηγός απλά επιστατούσε τη ναυπήγηση του πλοίου, τότε ο ιδιοκτήτης όφειλε να του παράσχει όλα τα απαραίτητα υλικά), όφειλαν να κλείσουν άλλες παράλληλες συμφωνίες για την παροχή ναυπηγικής ξυλείας, μεταλλικών εξαρτημάτων, εφοπλισμού και εξαρτισμού του σκάφους και τον απαιτούμενο εξοπλισμό σε ναυτιλιακά είδη (σχοινιά, άγκυρες κλπ.)

Όσον αφορά την ξυλεία ήταν η πρώτη και βασικότερη ύλη για την έναρξη των εργασιών ναυπήγησης. Για την προμήθειά της υπήρχαν δύο βασικοί τρόποι. Ο πρώτος ήταν η αγορά της από κάποιο ξυλέμπορο ή από οποιοδήποτε άλλο ιδιώτη, έμπορο ή ναυτικό, τύχαινε να πουλά κάποια ποσότητα ναυπηγικής ξυλείας, ο οποίος μάλιστα επιβαρυνόταν με τα έξοδα μεταφοράς. Ο δεύτερος ήταν η άμεση αγορά από τον τόπο κοπής της και η ναύλωση πλοίου για τη μεταφορά της στην Ερμούπολη. Ο παραπάνω διαχωρισμός προκύπτει από δύο τύπους συμφωνητικών ναυπηγικής ξυλείας: 1) τα συμφωνητικά πώλησης, είτε αυτή βρίσκεται ήδη στην Ερμούπολη, είτε αναλαμβάνει ο πωλητής να τη μεταφέρει με δική του ευθύνη και έξοδα και 2) τα συμφωνητικά ναύλωσης για τη μεταφορά της στη Σύρο, μεταξύ του ενδιαφερόμενου αγοραστή από τον τόπο προέλευσης και ενός πλοιάρχου/μεταφορέα. Στην παρούσα ενότητα δεν θα αναλύσουμε ενδελεχώς τους παραπάνω τύπους συμβολαίων ως προς τη δομή και το περιεχόμενο, ούτε θα περιγράψουμε τους μηχανισμούς του εμπορίου και μεταφοράς της ναυπηγικής ξυλείας στην Ερμούπολη. Αυτό θα γίνει στο σχετικό κεφάλαιο για τις συμπληρωματικές δραστηριότητες της ναυπηγικής βιομηχανίας. Εδώ θα περιοριστούμε να περιγράψουμε τη διαδικασία σύναψης συμφωνίας για την προμήθεια της ξυλείας από το ναυπηγό ή τον ιδιοκτήτη.

Στην περίπτωση που ο ναυπηγός αναλάμβανε τα έξοδα ναυπήγησης ή μέρος αυτών, τότε αναλάμβανε να συνάψει και τις ανάλογες συμφωνίες για την προμήθεια των απαραίτητων υλικών. Έτσι ο ναυπηγός Ιωάννης Παγίδας που αναλαμβάνει τα έξοδα της ξυλείας και των ημερομισθίων για την κατασκευή του μπρικιού «Αθηνά», 150 τόνων, του Νικόλαου Κοζαδηνού, ανέλαβε και την αγορά της ξυλείας από τον Μιτζελιώτη Ευάγγελο Ταμπούρλο.[454] Ομοίως και ο Υδραίος, εγκατεστημένος στην Ερμούπολη, ναυπηγός Δημήτριος Λεριώτης αγόρασε από τον Κασιώτη Μανώλη Νικολάου την ποσότητα 100

[454] Ο.π., Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Βιβλίον Μνημονικόν ὑπὸ στοιχεῖον Η', αρ. 343, 9/3/1834. Για το μπρίκι «Αθηνά» ο.π., § 4.2.

βουβών για τη ναυπήγηση του μπρικιού «Μιαούλης», 229 τόνων, του Δημητρίου Ανδρ. Μιαούλη.[455] Τα παραπάνω παραδείγματα εντάσσονται στην πρώτη κατηγορία αγοράς ξυλείας.

Αντίθετα, η απαίτηση του πλοιάρχου Διοδάτου Κουέκητζ για ξυλεία προερχόμενη από την Εύβοια για το μπρίκι «Αλέξανδρος», υποχρέωσε τον Νικόλαο Παγίδα να ναυλώσει τη γολέτα «Θεμιστοκλής», 59 τόνων, του Αγγελή Μιχαήλ από τη Λίμνη Ευβοίας προκειμένου να μεταφέρει ποσότητα ξυλείας «..ἐντεύθεν καὶ ευθείαν εἰς Εὔβοιαν εἰς Κυμάση ὅπου φθάνων ὁ Ναυπηγὸς Παγίδας ὑποχρεοῦται νὰ τοῦ παραδώσει τὸ φορτίον εἰς τὸν Αἰγιαλὸν, συνιστάμενον ἀπὸ βουβᾶ, τὰ ὁποία ὁ ρηθεὶς πλοίαρχος ὑπόσχεται νὰ παραλάβει εἰς τὴν Γολέτταν του καὶ νὰ φέρη αὐτὰ καὶ παραδώσει ἐνταῦθα εἰς τῆν ἀκρογιαλιὰ, πρὸς τὸν Ναυπηγὸν Παγίδα.»[456]

Όταν μάλιστα η ναυπήγηση του σκάφους γινόταν όχι επί παραγγελία, αλλά με σκοπό να πουληθεί αργότερα σε ευκαιριακό πελάτη, τότε το συμφωνητικό αγοράς ξυλείας προηγείται χρονικά της συμφωνίας ολοκλήρωσης και πώλησης του σκάφους (περιπτώσεις ημιτελών σκαφών βλ. § 4.2.1.1). Αυτή ήταν η περίπτωση του ναυπηγού Παναγιώτη Καρακωνσταντή, που για τη ναυπήγηση του μπρικιού «Άγιος Σπυρίδων», που αργότερα πούλησε στην Καλή, σύζυγο του Σπετσιώτη Γεωργίου Γιαννίκου, αγόρασε ποσότητα ναυπηγικής ξυλείας «ἀπὸ τὸν κύριον Δημήτριον Κωνσταντίνου Κυπαρίσσην ἔμπορον, κάτοικον ἐδῶ, μέτοχον ὡς Διευθυντὴν τῆς ἐμπορικῆς οἰκίας ὑπὸ τὴν ἐπωνυμίαν Κυπαρίσσης καὶ Αδελφοὶ Σερράφη, ποσότητα τινα ξυλείας Ναυπηγήσιμου, πρὸς κατασκευὴν τοῦ σκάφους ἑνὸς ἰδιοκτήτου αὐτοῦ πλοίου Βρικίου..» με έντοκο δάνειο ύψους 1% το μήνα.[457]

Όταν αντίθετα, τα έξοδα της ναυπήγησης αναλάμβανε εξ ολοκλήρου ο ιδιοκτήτης, τότε όφειλε εκείνος να συνάψει τις απαραίτητες συμφωνίες για την προμήθεια της ξυλείας. Στην περίπτωση του πρώτου τρόπου αγοράς, ο ιδιοκτήτης επέλεγε να αγοράσει την ξυλεία από ευκαιριακό πωλητή ή από κάποιο ξυλέμπορο δραστηριοποιημένο στην Ερμούπολη, όπως ο Κωνσταντίνος Τζάνες ή Ζάνες, ναυτικός από τη Σαντορίνη, που συμφώνησε με τον Κρανιδιώτη ξυλέμπορο Παντελή Χρυσήνα την αγορά μέρους της απαιτούμενης ξυλείας για το μπρίκι «Παναγιά Μαλτέζα», 225 τόνων. «..ὁ κύριος Χρυσήνας ὡμολόγησεν ὅτι ἔχων

[455] Ο.π., Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Βιβλίον Μνημονικόν ὑπὸ στοιχεῖον Ε', αρ. 2195, 23/12/1832. Αποδεικτικό ιδιοκτησίας ο.π.,αρ. 271, 29/3/1833.

[456] Ο.π., Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ. 14172, 6/11/1842. Για το μπρίκι «Αλέξανδρος» ο.π., § 4.2

[457] Ο.π., αρ.17359, 4/7/1845. Συμφωνητικό ολοκλήρωσης/πώλησης ημιτελούς σκάφους, ο.π., αρ. 17503, 25/8/1845. Αποδεικτικό ιδιοκτησίας ο.π., Συμβ. Μιχ. Ιωαννόπουλος, αρ. 685, 28/12/1845.

εἰς Εὔβοιαν Διακόσια Μαδέρια ἐκ πεύκου....οἰκειοθελῶς πωλεῖ αὐτὰ τὰ μαδέρια πρὸς τὸν ῥηθέντα κύριον Τζάνε πρὸς μίαν Δραχμὴν ἕκαστον πήχυν αὐτῶν..»[458]

Ο Εμμανουήλ Καλάρης που σχεδόν ταυτόχρονα με τον Ζάνε ναυπηγούσε το μπρίκι «Αχιλλεύς», 248 τόνων, αντίθετα προτίμησε να προμηθευτεί άμεσα την ξυλεία από τον τόπο κοπής και ναύλωσε για τη μεταφορά 90 βουβών από τις Γούβαις (χωριό της περιοχής Ιστιαίας Ευβοίας) στη Σύρο, τη γολέτα «Ποσειδών», 104 τόνων, του Νικόλαου Γκίκα, από τη Λίμνη Ευβοίας.[459]

Αρκετά ιδιότυπη όσο και ενδιαφέρουσα περιπτωση είναι αυτή των αδελφών Ποθητού και Λουκά Μαθά από τη Σαντορίνη που για τη ναυπήγηση του μπρικιού «Παναγιά Πλατζανή», 187 τόνων, αγόρασαν την απαραίτητη ξυλεία 200 βουβών από τον ίδιο τον ναυπηγό Νικόλαο Παγίδα που ανέλαβε τη ναυπήγηση του πλοίου. Ο ναυπηγός για τη μεταφορά της ξυλείας στη Σύρο χρησιμοποιεί ένα πλοίο που ανήκει στους ίδιους τους αδελφούς Μαθά, που επίσης ονομάζεται «Παναγιά Πλατζανή», με ρωσική σημαία, χωρητικότητας 90 ρωσικών λαστών.[460] Οι αδελφοί Μαθά δεν ζητούν από το ναυπηγό ναύλο, αλλά ο διορισμός του πλοιάρχου, η επάνδρωση του πλοίου, τα έξοδα του πλοίου και του πληρώματος, τα έξοδα και οι κίνδυνοι της μεταφοράς της ξυλείας, είτε οι κίνδυνοι αυτοί αφορούν την απώλεια του πλοίου και του φορτίου, είτε τις απαγορεύσεις εξαγωγής της ξυλείας από την οθωμανική διοίκηση, βαραίνουν τον ναυπηγό Παγίδα.[461]

4.4 ΤΟ ΣΥΜΦΩΝΗΤΙΚΟ ΜΕΤΑΛΛΙΚΩΝ ΕΞΑΡΤΗΜΑΤΩΝ

Σχεδόν παράλληλα με τη σύναψη συμφωνίας για την προμήθεια ναυπηγικής ξυλείας λάμβανε χώρα και η σύναψη συμφωνίας για την προμήθεια του απαραίτητου μεταλλικού εξοπλισμού και εξαρτημάτων του πλοίου. Ό,τι περιγράψαμε ότι ίσχυε στην περίπτωση της ναυπηγικής ξυλείας, ίσχυε και στην περίπτωση του μεταλλικού εξοπλισμού. Ανάλογα με το είδος της συμφωνίας, ο ναυπηγός ή ο ιδιοκτήτης αναλάμβανε να συμφωνήσει με κάποιο σιδηροτεχνίτη την κατασκευή των μεταλλικών εξαρτημάτων. Στην πρώτη περίπτωση ο ναυπηγός Σταμάτιος Κουφουδάκης για τη ναυπήγηση ενός μπρικιού 23 ναυπηγικών πηχών απευθύνεται στο σιδηρουργό Αντώνιο Ιω. Καριστινό, ο οποίος

[458] Ο.π., αρ. 8532, 22/3/1839. Αποδεικτικό ιδιοκτησίας ο.π., 9195, 2/8/1839. Συνιδιοκτήτες του πλοίου ήταν οι κατα πάσα πιθανότητα αδελφοί του Κωνσταντίνου Ζάνε, Μάρκος και Ιωάννης και ο Διαμαντής Ζάνες.
[459] Ο.π., αρ. 8546, 23/3/1839. Αποδεικτικό ιδιοκτησίας ο.π., 9170, 28/7/1839. Συνιδιοκτήτες του πλοίου ήταν οι Τήνιοι/Ερμουπολίτες έμποροι Ιωάννης και Σταμάτιος Καγκάδης και ο Ψαριανός Γεώργιος Χειλάς, όλοι κάτοχοι ενός τρίτου.
[460] Λαστός ή λάστ. Μονάδα μέτρησης της χωρητικότητας στις Σκανδιναβικές χώρες και τη Ρωσία. Ισούται με 1,85 του τόνου μόρσωνος. Yrjö Kaukiainen, *A History of Finnish Shipping*, Νέα Υόρκη-Λονδίνο, 1993, 46.
[461] ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ. 6237, 11/10/1837. Αποδεικτικό ιδιοκτησίας ο.π., 6817, 9/3/1838.

«ὑπόσχεται νὰ χωρηγήσῃ μὲ ἐξοδά του, ὅλον τὸν ἀναγκαῖον κατηργασμένον σίδηρον, ὅσος ἤθελε χρειασθεῖ διὰ τὴν κατασκευὴν αὐτοῦ τοῦ σκάφους, διὰ τὰ ἄρμενα αὐτοῦ καὶ διά τὰς λέμβους του, κατὰ τὰ δεῖγματα τὰ ὁποῖα ὁ Κύριος Κουφουδάκης θέλει τοῦ δίδει ἀπὸ καιρὸν εἰς καιρὸν.»[462] Τα δείγματα, που ο ναυπηγός ή ο ιδιοκτήτης παρέχουν ως πρωτότυπο στο σιδηροτεχνίτη, αποτελούν μία βασική τεχνική προϋπόθεση και ένα σταθερό όρο στα σχετικά συμβόλαια.

Στη δεύτερη περίπτωση, όταν δηλαδή αναλαμβάνει τα έξοδα ο ιδιοκτήτης, για την οποία τυχαίνει να διαθέτουμε περισσότερη πληροφόρηση, η παράθεση των παραδοτέων εξαρτημάτων μπορούσε να είναι γενικευμένη, όπως στην περίπτωση συμφωνίας του Κωνσταντίνου Τζάνε με τον σιδηρουργό Δημήτριο Μπουγιούκα για το μπρίκι «Παναγιά Μαλτέζα» (βλ. § 4.3), «Α΄ Επειδὴ ὁ Κύριος Ζάνες τὴν ἐρχόμενην ἑβδομάδαν θέλει κάμει ἔναρξην νὰ ναυπηγήσῃ ἐνταῦθα ἕνα πλοῖον Βρικίον,...ὁ σιδηρουργὸς Μπουγιούκας ὑπόσχεται νὰ τοῦ κατασκευάσῃ ὅλην τὴν κάρφωσιν ὅση χρειάζεται διὰ τὴν κατασκευὴν αὐτοῦ τοῦ πλοίου..»[463]. Κάποιες φορές βέβαια ήταν αρκετά λεπτομερής, όπως η συμφωνία του Ψαριανού πλοίαρχου Ιωάννη Γ. Καλημέρη για τη ναυπήγηση του μπρικιού «Ρουσώ» με τον σιδηρουργό Χατζηζαχαρία Ιωάννου, ο οποίος «ἀναδέχεται τὴν ὑποχρέωσιν νὰ χωρηγήσῃ ἐξ ἰδίων του, καὶ μὲ ἔξοδα του, πρὸς τὸν Κύριον Καλημέρην, ὅλον τὸν ἀναγκαῖον κατηργασμένον σίδηρον ὅσος χρειάζεται διὰ τὴν Ναυπηγίαν τοῦ μνησθέντος πλοίου μετά τῶν ἐπίπλων του, ἐκτὸς τῶν Ἀγκυρων καὶ τῶν ἀλυσίδων, δηλαδὴ θέλει χωρηγήσει τὰ σκαρμοκάρφια, τζαποκάρφια, τὰ καρφία τοῦ πετζώματος τῆς κουβέρτας, τοῦ παραπέτου, τὰ μεγάλα καρφιὰ τῆς μεγάλης βάρκας, ταῖς τζαβέταις, τοὺς γάντζους, ταῖς ῥοδάντζαις, τὰ βελόνια, καὶ πᾶν ἄλλο τι σίδηρον κατηργασμένον ἀναγκαῖον, καὶ τυχὸν παραληφθὲν ἐνταῦθα.»[464] Στο παραπάνω έγγραφο είναι έκδηλη η ανάγκη μίας επιμελέστερης καταγραφής των συμφωνημένων μεταλλικών εξαρτημάτων για λόγους προστασίας των συναλλασσομένων πλευρών.

Βασικός όσο και σταθερός όρος στις σχετικές συμφωνίες ήταν η ετοιμότητα ανταπόκρισης του σιδηρουργού στις ανάγκες για την παροχή μεταλλικού εξοπλισμού κατά τη διάρκεια της ναυπήγησης του πλοίου. «Γ Ὁ Κύριος Μπουγιούκας ὑπόσχεται νὰ χωρηγῇ

[462] ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ. 9477, 28/9/1839. Ο ναυπηγικός πήχυς ισούται με 0.914 του μέτρου. Κοτσοβίλλης, *Περί εξαρτισμού*, 8.
[463] Ο.π., αρ. 8508, 18/3/1839. Είναι χαρακτηριστικό ότι το συμφωνητικό για τον μεταλλικό εξοπλισμό προηγείται του συμφωνητικού ναυπήγησης. Δείγμα του ότι είχε επιτευχθεί η προφορική συμφωνία μεταξύ ναυπηγού και ιδιοκτήτη και έμενε μόνο η γραπτή της επικύρωση που έγινε τρείς μέρες αργότερα.
[464] Ο.π., αρ. 10823, 3/8/1840. Αποδεικτικό ιδιοκτησίας ο.π., Ι/Ναυπηγικά, αρ. 2486, 21/12/1840.

πρὸς τὸν κύριον Αράπην τὴν ἀναγκαῖαν κάρφωσιν ὁσάκις τοῦ ζητήσει, διὰ νὰ μὴν διακόπτεται ἡ κατασκευῆ τοῦ πλοίου, ἐκ τῆς ἐλλείψεως αὐτῆς.»[465]

Περαιτέρω εγγύηση ποιότητας παρείχε, όπως και στην περίπτωση της ξυλείας, η προέλευση του σιδήρου, με αποτέλεσμα αρκετά συχνά να γίνεται ρητή διατύπωση της συγκεκριμένης απαίτησης από τον παραγγελιοδότη, ναυπηγό ή ιδιοκτήτη. Έτσι ο ναυπηγός Σταμάτιος Κουφουδάκης ζητάει «Β Οὗτος ὁ ἐξηργασμένος σίδηρος θέλει εἶσθαι κατασκευασμένος ἀπὸ σίδηρον Ἀγγλίας, ἀλλὰ τὰ κρεμμάμενα τῆς ἁρματωσιάς καὶ τὰ βελόνια, θέλει εἶσθαι ἀπὸ ῥωσσικόν σίδηρον.»[466], ενώ παρόμοια άποψη φαίνεται ότι είχε, ειδικά για τα βελόνια, και ο πλοίαρχος Ιωάννης Γ. Καλημέρης «ὁ σίδηρος θέλει εἶσθαι ἀγγλικός καὶ καλῆς ποιότητος καὶ καλοδουλεμένος, τὰ δὲ βελόνια θέλουν εἶσθαι ἀπὸ ῥωσσικὸν σίδηρον.»[467]

Τους βασικούς όρους του συμβολαίου συμπλήρωναν η τιμή κόστους που οριζόταν σε λεπτά της δραχμής/οκά και συνήθως συμπεριλάμβανε όλα τα είδη των εξαρτημάτων και γινόταν σταδιακά με την παράδοση ποσότητας μεταλλικού εξοπλισμού και η χρηματική ρήτρα που εξασφάλιζε τις συμβαλλόμενες πλευρές από ενδεχόμενο ex post καιροσκοπισμό. Αυτά ορίζονται και στη συμφωνία του πλοιάρχου Κωνσταντίνου Ζάνε με τον σιδηρουργό Δημήτριο Μπουγιούκα «Ε΄. Η τιμὴ αὐτῆς τῆς καρφώσεως ἐσυμφωνήθη μεταξὺ των, πρὸς ὀγδοῆντα πέντε λεπτὰ ἡ ὀκκά, δι’ ὅλα ἐν γένει τὰ εἴδη τῆς καρφώσεως. Ἡ πληρωμὴ δὲ θέλει γίνεσθαι ἐκ διαλειμμάτων, ὅπως θέλει γίνεσθαι καὶ ἡ παράδοσις τῆς καρφώσεως.

Στ. Οἱ συμβαλλόμενοι ὑπόσχονται νὰ διατηρήσουν τὴν παρούσαν συμφωνίαν, καὶ ὅστις τὴν παραβεῖ εν μέρει ἢ ἐν γένει ὑπόσχεται νὰ πληρώνῃ πρὸς τὸν ἕτερον πεντακοσίας δραχμάς.»

4.5 ΤΟ ΑΠΟΔΕΙΚΤΙΚΟ ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑΣ

Η ολοκλήρωση της ναυπήγησης του σκάφους από το ναυπηγό (των κατασκευαστικών φάσεων που είχαν συμφωνηθεί) και η απόδοση του στον παραγγελιοδότη επικυρώνονταν με την πράξη ιδιοκτησίας ή «Ἰδιοκτησία», όπως τιτλοφορείται ο συγκεκριμένος τύπος συμβολαιογραφικής πράξης. Το έγγραφο ιδιοκτησίας οριοθετούσε το τελικό στάδιο μίας σύνθετης, συχνά χρονοβόρου, και υψηλού

[465] ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ. 8665, 19/4/1839. Πρόκειται για το μπρίκι «Τιμολέων», 171 τόνων, του Ψαριανού πλοιάρχου Δημήτριου Ν. Αράπη και του Δημήτριου Κ. Σκανναβή, εγκατεστημένου στην Κωνσταντινούπολη. Αποδεικτικό ιδιοκτησίας ο.π., 8941, 12/6/1839.
[466] Ο.π., στην ίδια ενότητα.
[467] Ο.π. τα βελόνια ήταν εξαρτήματα που συνέδεαν το πηδάλιο με το ποδόσταμα. Βλ. Κεφ. 5 Η Διαδικασία Ναυπήγησης ΙΙ-Η Τεχνική Διαδικασία, § 5.2.3.3

κόστους διαδικασίας και παράλληλα αποτελούσε επιβεβαίωση της αίσιας και επιτυχούς έκβασης της συμφωνίας μεταξύ ναυπηγού και ιδιοκτήτη. Το έγγραφο αυτό αποτελούσε το νόμιμο τίτλο ιδιοκτησίας του πλοίου, με τον οποίο αποδεικνύονταν η κυριότητά του από τον πλοιοκτήτη ή τους συμπλοιοκτήτες, και το οποίο ήταν απαραίτητο για την καταχώρησή του στο ελληνικό νηολόγιο, στην περίπτωση που οι ιδιοκτήτες του ήταν Έλληνες υπήκοοι τουλάχιστον κατά 50% της συνολικής ιδιοκτησίας.[468] Η σημασία του εγγράφου αυτού προκύπτει και από τη συχνή αναφορά στα συμφωνητικά ναυπήγησης, ότι η εξόφληση των δόσεων αποπληρωμής από τον ιδιοκτήτη προς τον ναυπηγό πρόκειται να πραγματοποιηθεί με την καθέλκυση του σκάφους και τον «ἐφοδιασμό» του πρώτου με το έγγραφο ιδιοκτησίας.

Σε αντίθεση με το συμφωνητικό ναυπήγησης, το έγγραφο ιδιοκτησίας είναι ένα σύντομο έγγραφο, συνήθως δισέλιδο, αλλά περιεκτικό σε πληροφορίες για τα τελικά τεχνικά χαρακτηριστικά του πλοίου (τύπος, διαστάσεις), το κόστος κατασκευής του, το όνομα του, την τελική μορφή ιδιοκτησίας. Από ένα δείγμα 800 περίπου εγγράφων που καλύπτουν την περίοδο 1828-1866, προκύπτει ένα είδος εγγράφου αρκετά τυποποιημένο, με ελάχιστες αλλαγές στο περιεχόμενο και τη δομή του σε όλο το υπό εξέταση χρονικό διάστημα. Το κόστος ναυπήγησης και η συνολική αξία του πλοίου αποτελούν τα μοναδικά ουσιαστικά δυναμικά στοιχεία, αφού μέχρι το 1836 οι αναφορές στο κόστος ναυπήγησης ήταν σπάνιες, ενώ οι αναλυτικές αναφορές στο κόστος ναυπήγησης και τη συνολική αξία του πλοίου ξεκινούν από το 1838.

Το έγγραφο, παρά το γεγονός ότι δεν έχει αρίθμηση των όρων, όπως το συμφωνητικό, ουσιαστικά μπορούμε να το χωρίσουμε σε δύο μέρη. Στο πρώτο, που ολοκληρώνεται η συμφωνία ναυπηγού και ιδιοκτήτη, περιγράφεται το είδος του παραδοτέου έργου του πρώτου προς τον δεύτερο, η εξόφληση του ναυπηγού και η αναγνώριση της κυριότητας του πλοίου στον ιδιοκτήτη. Στο δεύτερο μέρος, που αφορά πλέον μόνο τον ιδιοκτήτη και το πλοίο, αναφέρονται τα υπόλοιπα έξοδα του ιδιοκτήτη, η συνολική αξία του πλοίου, το όνομα του πλοίου και η οριστική μορφή της ιδιοκτησίας του, δηλαδή αν ανήκει σε ένα πλοιοκτήτη ή περισσότερους και τα μερίδια της συμπλοιοκτησίας.

Ένα τυπικό δείγμα συμβολαίου ιδιοκτησίας πλοίου ξεκινά με τα γενικά προσδιοριστικά στοιχεία, όπως ίσχυε και στα συμφωνητικά ναυπήγησης ή σε οποιοδήποτε

[468] ΓΑΚ/ΚΥ, Αρχείο Περιόδου Όθωνος, Υπουργείο Ναυτικών, φακ. 43, *Διάταγμα περί εμπορικής ναυτιλίας*, 14/26 Νοεμβρίου 1836. Άρθρα 4 & 6.

άλλο συμβόλαιο της κυριότερης πηγής μας, του συμβολαιογράφου Ανδρέα Δαβίδ.[469] Στη συνέχεια γίνεται αναφορά στο αντικείμενο του συμβολαίου και πιο συγκεκριμένα στο παραδοτέο του ναυπηγού προς τον ιδιοκτήτη. «..ὁ κύριος Σέχας ὡμολόγησεν, ὅτι συμφωνήσας μὲ τὸν ῥηθέντα κύριον Γρυμάλδην, διὰ νὰ τοῦ ναυπηγήσῃ τὸ σκάφος ἑνὸς πλοΐου Βρικίου, ἐναυπήγησεν αὐτὸ ἐνταῦθα ἀπὸ ἡμεροξυλείαν, καὶ ἔχει μῆκος πήχεις ναυπηγικοὺς εἴκοσι τέσσαρες, πλάτος κάννες εἴκοσι πέντε, καὶ βάθος ἢ ὕψος κάννες δέκα τέσσερεις ἥμισυ.»[470] Στο περιγραφόμενο παραδοτέο ακολουθούσε το ποσό που κόστισε στον ιδιοκτήτη η συμφωνία με το ναυπηγό, δηλαδή, τα υλικά και η εργασία, η δική του και του συνεργείου του. «Ὁμολογεῖ προσέτι ὁ ναυπηγὸς Σέχας, ὅτι ἔλαβεν ἀπὸ τὸν κύριον Γρυμάλδην Δραχμὰς δώδεκα χιλιάδας διακόσιας ἑβδομῆντα μίαν, διὰ τὴν ξυλείαν τὴν ὁποίαν ἐξ ἰδίων του ἠνάλωσεν εἰς τὴν κατασκευὴν αὐτοῦ τοῦ σκάφους, καὶ διὰ τὰ ἡμερομίσθια ἑαυτοῦ, καὶ τῶν ὑπ᾽αὐτοῦ δουλευσάντων, λεπτουργῶν καὶ ξυλοκόπων.» Ο ναυπηγός με τη χρηματική εξόφληση αναγνώριζε την πλήρη κυριότητα της ιδιοκτησίας του πλοίου στον παραγγελιοδότη. «Διὸ δυνάμει τοῦ παρόντος ἐγγράφου, ὁ ναυπηγὸς Σέχας, ὁμολογεῖ ὅτι θεωρεῖ ἰδιοκτήτην ἀναμφισβήτητον, καὶ μόνον κύριον αὐτοῦ τοῦ σκάφους τὸν κύριον Γρυμάλδην, καὶ ἐξοφλοῦν τὸ μεταξύ των γενόμενον συμφωνητικὸν, τὴν δεκάτην ὀγδόην αὐγούστου τοῦ παρελθόντος ἔτους, περὶ τῆς ναυπηγίας τοῦ πλοίου.»

Στη συνέχεια ο ιδιοκτήτης αναφέρει το ποσό που ξόδεψε για την ολοκλήρωση του πλοίου, που μαζί με το ποσό που κόστισε η ναυπήγηση καθιστούν την συνολική αξία του πλοίου. «Ὁμολογεῖ προσέτι ὁ κύριος Γρυμάλδης, ὅτι ἐξόδευσεν ἐξ ἰδίων του, ἑτέρας τριάκοντα χιλιάδας Δραχμάς, διὰ τὴν κάρφωσιν αὐτοῦ τοῦ πλοίου, διὰ τὰ ἔπιπλα καὶ σκεύη του, διὰ μισθοὺς καλαφάτων, καὶ μπουργουτζήδων, καὶ διὰ τὴν ἀναλωθεῖσαν πήσσα, κατράμι, στουπί, καὶ ἄλυμμα, ὥστε τὸ ὅλον τῆς ἀξίας αὐτοῦ τοῦ πλοίου, εἶναι Δραχμαὶ τεσσαράκοντα δύο χιλιάδας διακόσιαι ἑβδομῆντα μία.» Το συμβόλαιο ολοκληρώνεται με τη διατύπωση του ονόματος του πλοίου, «Ἐπὶ τέλουϛ ὁμολογεῖ ὁ κύριος Γρυμάλδης, ὅτι ὀνομάζει Κάντιτο αὐτὸ τὸ πλοῖον.». Το όνομα του πλοίου ωστόσο, από τη δεκαετία του 1840, αναφέρεται στο σημείο της εξόφλησης του ναυπηγού από τον ιδιοκτήτη και όχι πλέον στο τέλος του εγγράφου.

4.5.1 ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΟ ΠΡΩΤΟ ΜΕΡΟΣ ΤΟΥ ΕΓΓΡΑΦΟΥ (ΤΑ ΤΕΣΣΕΡΑ ΕΙΔΗ ΝΑΥΠΗΓΙΚΟΥ ΠΡΟΪΟΝΤΟΣ)

[469] Για τη θέση της ημερομηνίας, του τόπου, των μαρτύρων και των συμβαλλομένων στα συμβόλαια του Ανδρέα Δαβίδ ο.π. § 4.2.
[470] ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ. 8221, 26/1/1839. Συμφωνητικό ναυπήγησης, ο.π., αρ. 7568, 18/8/1838.

Από την ανάλυση του πρώτου μέρους των συμβολαίων, δηλαδή του παραδοτέου έργου, προκύπτουν κάποια συμπεράσματα σχετικά με τα είδη του ναυπηγικού προϊόντος. Όπως εχει ήδη αναφερθεί παραπάνω, το αντικείμενο της συμφωνίας του ναυπηγού με τον παραγγελιοδότη δεν ήταν ομοιόμορφο. Ο ναυπηγός μπορεί να αναλάμβανε ορισμένες μόνο φάσεις της ναυπήγησης, όπως η κατασκευή της γάστρας, χωρίς την κάρφωση και το καλαφάτισμα, έως, σε κάποιες περιπτώσεις, και τον πλήρη εξοπλισμό και εξαρτισμό του, δηλαδή έτοιμο για ταξίδι. Από την ανάλυση του υλικού ξεχωρίσαμε τέσσερεις διαφορετικές κατηγορίες συμφωνιών μεταξύ των δύο πλευρών, οι οποίες αντιστοιχούν και σε τέσσερα διαφορετικά είδη ναυπηγικού προϊόντος.

Η πρώτη κατηγορία αφορά την παράδοση μόνο της ξύλινης γάστρας, χωρίς την κάρφωση και το καλαφάτισμα, «σκάφος ἄσπρον», όπως αναφέρεται σε κάποια συμβόλαια και σε αυτή την κατηγορία εντάσσεται και το παραπάνω παράδειγμα του μπρικιού «Κάντιντο», του Ανωσυριανού πλοιάρχου Ιωάννη Γρυμάλδη. Στη δεύτερη κατηγορία συμβολαίων, ο ναυπηγός αναλάμβανε την κατασκευή της ξύλινης γάστρας, αλλά και την κάρφωση, όπως ο Νικόλαος Παγίδας που για τη ναυπήγηση του μπρικιού «Απόστολος Πέτρος», 177 τόνων, του Γαλαξιδιώτη καπετάνιου Πέτρου Παπαπέτρου «ἔλαβεν ἀπ᾽αὐτὸν, Δραχμὰς δέκα ἑπτὰ χιλίαδας ἑκατὸν διὰ τῆν ξυλείαν καὶ τὴν κάρφωσιν τὰς ὁποίας κατέθεσεν ἐξ ἰδίων του... καὶ διὰ τὰ ἡμερομίσθια ἑαυτοῦ καὶ τῶν δουλευσάντων ὑπ᾽ αὐτὸν λεπτουργῶν καὶ λοιπῶν ἐργατῶν.»[471] Στην τρίτη κατηγορία ανήκουν οι περιπτώσεις παράδοσης της γάστρας καρφωμένης και καλαφατισμένης, «σκάφος μαῦρον», όπως διατυπώνεται και στη συμφωνία μεταξύ του Νκόλαου Παγίδα και του Πηλάλαγα Κουγιμτζάκη για το μπρίκι «Ασπασία», όπου ο πρώτος «ἔλαβεν ἀπ᾽αὐτὸν (τον Κουγιμτζάκη) δραχμὰς ἔξ χιλίαδας ὀκτακοσίας διὰ τὴν ξυλείαν τὴν ὁποίαν κατέθεσεν ἐξ ἰδίων του εἰς τὴν κατασκευὴν αὐτοῦ τοῦ σκάφους διὰ τὴν κάρφωσιν, διὰ τὸ (sic) ἡμερομίσθεια ἑαυτοῦ καὶ τῶν δουλευσάντων, ξυλοκόπων, λεπτουργῶν καὶ καλαφατῶν καὶ διὰ τὸ καλαφάτισμα αὐτοῦ τοῦ σκάφους.»[472] Οι τρείς παραπάνω κατηγορίες αφορούν την παράδοση συγκεκριμένου ναυπηγικού προϊόντος και μάλιστα έχει ενδιαφέρον να παρατηρήσουμε το γεγονός ότι η πρακτική να συμπεριλαμβάνονται η κάρφωση και το καλαφάτισμα άρχισε να γίνεται περισσότερο διαδεδομένη από το 1838.

Η τέταρτη κατηγορία αφορά την περίπτωση της επιστασίας. Αυτό το είδος συμφωνίας διαχωρίζεται από τα υπόλοιπα τρία στο ότι ο ναυπηγός λαμβάνει μία αμοιβή απλά για να επιβλέψει τις φάσεις της ναυπήγησης, ενώ όλα τα έξοδα επιβαρύνουν τον

[471] ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ. 30199, 9/9/1857.
[472] Ο.π., § 4.2.1.1.

παραγγελιοδότη και επομένως δεν οφείλει κάποιο συγκεκριμένο παραδοτέο, πλην της τήρησης των προαπαιτούμενων της ποιότητας κατασκευής και του χρόνου παράδοσης. «..ὁμολογεῖ ὁ Ναυπηγὸς Κουφουδάκης, ὅτι ἐναυπήγησεν ἐνταῦθα ἀρτίως μὲ ἔξοδα τῶν ῥηθέντων κυρίων Δημητρίου Γεωργίου Παπᾶ καὶ Νικολάου Γεωργίου Παπᾶ, τὸ σκάφος ἑνὸς πλοίου Βρικίου...καὶ ἔλαβεν ἀπ᾽αὐτοὺς Δραχμὰς χίλιας πεντακόσιας, διὰ τὴν ἐπιστασίαν εἰς τὴν κατασκευὴν αὐτοῦ τοῦ σκάφους ὀνομασθέντος ὁ Γεώργιος»[473] Οι συμφωνίες για επιστασία της ναυπήγησης του πλοίου άρχισαν να εμφανίζονται πιο μαζικά από το 1839, σχεδόν παράλληλα με τη διευρυνόμενη τάση υιοθέτησης περισσότερο καθετοποιημένων πρακτικών (κάρφωση, καλαφάτισμα) από την πλευρά των συριανών ναυπηγών, που ταυτόχρονα συμπίπτει με την περίοδο απογείωσης της παραγωγής του ναυπηγείου της Ερμούπολης. Σύμφωνα με τον Ugo Marchese, η ανάληψη της επιστασίας απο την πλευρά του ναυπηγού στα ναυπηγεία της Λιγουρίας τον 19^{ο} αιώνα υποδεικνυόταν από την έλλειψη απαραίτητων κεφαλαίων για την αγορά πρώτων υλών και τις πληρωμές του προσωπικού από τον ίδιο το ναυπηγό.[474]

Στις συμφωνίες επιστασίας ωστόσο, έχουν εντοπιστεί κάποιες σπάνιες περιπτώσεις στις οποίες ο ναυπηγός, εκτός από την επίβλεψη των εργασιών, καλείται να καλύψει και κάποια έξοδα σε υλικά ή σε εργασία. Έτσι ο ναυπηγός Ιωάννης Σταματίου για τη ναυπήγηση της γολέτας «Ιωνική Ελλάς» του Βασίλειου Μουρόπουλου από την Κωνσταντινούπολη «..ἔλαβεν ἀπ᾽αὐτὸν διὰ τὴν ξυλείαν ἣν ἠνάλωσεν εἰς τὴν κατασκευὴν αὐτοῦ τοῦ σκάφους, καὶ διὰ τὴν ἐπιστασίαν του, δραχμὰς χίλιας πεντακόσιας.»[475], ενώ ο Ανδρέας Λιβαδάρος για το μπρίκι «Θεολόγος», 172 τόνων, του Πάτμιου Γεώργιου Φτέρη «ἔλαβεν ἀπ᾽αὐτὸν δραχμὰς πέντε χιλιάδας, διὰ τὴν ἐπιστασίαν του εἰς τὴν κατασκευὴν αὐτοῦ τοῦ σκάφους, καὶ διὰ τὰ ἡμερομίσθια τῶν καλαφατῶν, τὰ ὁποῖα οὗτος ὁ Ναυπηγὸς Λιβαδάρος ἀνεδέχθη εἰς βάρος του μὲ ἀποκοπὴν.»[476]

Μία σπάνια κατηγορία συμφωνίας αποτελεί η παράδοση του σκάφους πλήρως εξοπλισμένου και εφοπλισμένου. Από το υλικό προκύπτουν δύο μόνο περιπτώσεις τέτοιας συμφωνίας. Η πρώτη αφορά το μπρίκι «Εσόδεια της Θεοτόκου», 196 τόνων, του Μάρκου Περή Μάρκαρη το οποίο πουλήθηκε ημιναυπηγημένο από το ναυπηγό Φραγκούλη Σέχα,[477] και η δεύτερη είναι η περίπτωση του μπρικιού «Άγιος Γεώργιος», 300 τόνων, του Ανδρέα Παλαιολόγου, εμπόρου Α΄τάξεως του Μπερντιάνσκ, εγκατεστημένου στη Μαριούπολη,

[473] ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ. 24398, 18/12/1850.
[474] Pierangelo Campodonico, "Genoese shipbuilding in the 19th century.", Kostas Damianidis (επιμ.), *Shipbuilding and Ships in the eastern Mediterranean during the 18th and 19th century*, Χίος, 1999, 169-170.
[475] ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ. 26082, 10/9/1852.
[476] Ο.π., αρ. 32023, 24/10/1862.
[477] Ο.π., § 4.2.1.3.

από τον οποίο έλαβε ο ναυπηγός Φραγκούλης Σέχας 51.000 δραχμές «..διὰ τὴν ξυλείαν τὴν ὁποίαν ἠνάλωσεν εἰς τὴν κατασκευὴν αὐτοῦ τοῦ σκάφους, διὰ τὰ ἡμερομίσθια ἑαυτοῦ, καὶ τῶν δουλευσάντων ὑπ᾽αὐτόν, ξυλοκόπων, λεπτουργῶν, πουργουτζίδων καὶ καλαφατῶν, διὰ τὸ καλαφάτισμα αὐτοῦ, διὰ τὰ σκεύη τὰ ὁποῖα ἐφήρμωσεν εἰς αὐτό, καὶ διὰ τρεῖς βάρκαις καὶ διὰ τὴν ἐντελῆ κατασκευὴν αὐτοῦ τοῦ Σκάφους μετὰ τῶν ἐπ᾽αὐτοῦ σκευῶν καὶ ἐπίπλων.»[478]

4.5.2 ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΟ ΔΕΥΤΕΡΟ ΜΕΡΟΣ ΤΟΥ ΕΓΓΡΑΦΟΥ

Στο δεύτερο μέρος των συμβολαίων ιδιοκτησίας, ο παραγγελιοδότης, εκτός από τη δήλωση των υπόλοιπων εξόδων του για την ολοκλήρωση του πλοίου και την ονοματοδοσία του, όπως έπραξε ο Ιωάννης Γρυμάλδης (§ 4.5), σε περίπτωση που δεν είναι ο μόνος ιδιοκτήτης, καλείται να αναφέρει και τους υπόλοιπους συμπλοιοκτήτες και συνχρηματοδότες καθώς και τα μερίδια τους στο πλοίο, που κάποιες φορές δεν αναφέρονται καθόλου, μέχρι εκείνη τη στιγμή, ούτε στο έγγραφο ιδιοκτησίας, ούτε προηγουμένως στο συμφωνητικό ναυπήγησης. Ομοίως και ο πλοίαρχος Άγγελος Κων. Δενερίκος που για την ιδιοκτησία του μπρικιού «Δημήτριος», 465 τόνων, δήλωσε «..ὅτι εἰς αὐτὸ τὸ πλοῖον αὐτὸς μὲν εἶναι μέτοχος εἰς τὰ πέντε ὄγδοα, ἡ ἐν Κωνσταντινουπόλει ἐμπορικὴ ἑταιρεία ὑπὸ τὴν ἐπωνυμίαν Βοῦρος Δαμιανός καὶ συντροφία διευθυνομένη ὑπὸ τοῦ κυρίου Νικολάου Δαμιανοῦ μετέχει εἰς ἕτερα δύο ὄγδοα ἐπ᾽αὐτοῦ τοῦ πλοίου, καὶ ὁ ἐν Τεργέστῃ κατοικῶν ἔμπορος ὁ κύριος Ἀντώνιος Δημητρίου εἶναι μέτοχος εἰς τὸ ὑπόλοιπον ἕνα ὄγδοον τοῦ εἰρημένου πλοίου,..»[479]

Πολλοί από τους παραγγελιοδότες του ναυπηγείου δεν είχαν τη δυνατότητα να έρθουν άμεσα σε επαφή με κάποιο ναυπηγό, να κλείσουν τη συμφωνία και να επιβλέψουν την πορεία της ναυπήγησης του πλοίου. Βασικές αιτίες ήταν, αφενός το γεγονός ότι ήταν εγκατεστημένοι αλλού και δεν ήταν εφικτή η μετακίνηση και η παραμονή τους εκτός του τόπου εγκατάστασής τους, αφετέρου πολύ πιθανόν δεν είχαν τις απαραίτητες γνώσεις για να μπορέσουν να συνδιαλλαγούν και να επιβλέψουν μία τόσο εξειδικευμένη διαδικασία, όπως η ναυπήγηση ενός πλοίου. Οι έμποροι της ευρύτερης ελληνικής διασποράς και όχι μόνο, ήταν η πιο αντιπροσωπευτική περίπτωση αυτής της κατηγορίας πελατών του

[478] ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ. 25031, 8/8/1851.
[479] Ο.π., αρ. 22862, 3/8/1849. Ο εμπορικός οίκος Βούρου-Δαμιανού & Σία της Κωνσταντινούπολης υπήρξε ο πρώτος εργοδότης του Ανδρέα Συγγρού στην επιχειρηματική του σταδιοδρομία από το 1845 έως το1852, όταν πλέον γίνεται συνέταιρος στην εταιρεία. Βλ. Ανδρέας Συγγρός, *Απομνημονεύματα*, [1908], Αθήνα, 1998, τ. Α΄, 6-8. Για τον μεγαλέμπορο της Τεργέστης Αντώνιο Δημητρίου βλ. Όλγα Κατσιαρδή-Hering, *Η ελληνική παροικία της Τεργέστης, (1751-1830)*, Αθήνα, 1986, τ. Β΄, 685.

ναυπηγείου. Έτσι ο διορισμός ενός πληρεξούσιου, εξουσιοδοτημένου να διαχειριστεί όλη τη διαδικασία αποτελούσε μία κοινή πρακτική. Ο πληρεξούσιος αυτός συχνά ανήκε στο ναυτικό επάγγελμα, γεγονός που σήμαινε ότι κατείχε την απαιτούμενη τεχνογνωσία για να φέρει εις πέρας μία τέτοια διαδιακασία, όπως ο Κεφαλονίτης καπετάνιος Σπυρίδων Χαρ. Ρωσόλυμος, που ορίστηκε πληρεξούσιος του ρωσικής υπηκοότητας εμπόρου Ανδρέα Παλαιολόγου (βλ.§ 4.5.1) για το διακανονισμό και την επίβλεψη της ναυπήγησης του μπρικιού «Άγιος Γεώργιος». Σε κάποιες περιπτώσεις μπορούμε βάσιμα να εικάσουμε μάλιστα ότι ο ναυτικός/πληρεξούσιος αναλάμβανε στη συνέχεια τη θέση του πλοιάρχου στο πλοίο.[480]

Ωστόσο, πολύ συχνά επίσης, ο πληρεξούσιος του παραγγελιοδότη ήταν έμπορος ή ανήκε σε τελείως άλλο κλάδο, όπως ο Ερμουπολίτης τυπογράφος Γεώργιος Μελισταγής που εκπροσωπούσε τα συμφέροντα του Θεσσαλονικιού Παντελή Ιωάννου για τη ναυπήγηση της γολέτας «Ολυμπιάς».[481] Πιο κλασική, όσο και διαδεδομένη περίπτωση εκπροσώπησης μπορεί να θεωρηθεί η εξουσιοδότηση του ερμουπολίτη εμπόρου Απόστολου Κων. Αποστόλου, για λογαριασμό του επίσης εμπόρου από τη Χαλκίδα Νικόλαου Παν. Καλλίτζη για τη ναυπήγηση της Μπρατσέρας «Ελένη».[482]

4.6 ΤΟ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗΣ

Το τελευταίο στάδιο της διαδικασίας ναυπήγησης ήταν η βεβαίωση της ναυπήγησης του πλοίου στις δημοτικές αρχές και η έκδοση ενός πιστοποιητικού. Η δήλωση της ναυπήγησης ήταν υποχρέωση του ναυπηγού και το έγγραφο αυτό ήταν απαραίτητο για τη καταχώρηση του πλοίου στο εκάστοτε νηολόγιο, όπως ρητά αναφέρεται και στο διάταγμα «περὶ τὴς ἐμπορικῆς ναυτιλίας» της 14/26 Νοεμβρίου 1836.[483] Η θέσπιση της πιστοποίησης αυτής ξεκίνησε μάλιστα νωρίτερα, στις αρχές του 1836, όπως προκύπτει από την ημερομηνία του πρωιμότερου γνωστού εγγράφου με ημερομηνία 18 Ιανουαρίου 1836.[484]

Το πιστοποιητικό ναυπήγησης είναι ένα σύντομο έγγραφο στο οποίο ο ναυπηγός κατ'ουσίαν δηλώνει τον τόπο ναυπήγησης, τον τύπο του πλοίου, το όνομα του πλοίου, το

[480] Αυτή η πιθανότητα πρέπει να ισχύει και στην περίπτωση του Ιθακήσιου καπετάνιου Θεόδωρου Πεταλά, που εκπροσωπούσε τον Ιωάννη Μεστάκη από το Ρένσκ της Βεσσαραβίας για τη ναυπηγήση του μπρικιού «Ευτυχία». Βλ. ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ. 12579, 30/10/1841.
[481] ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ. 24667, 28/3/1851.
[482] Ο.π., αρ. 24323, 14/11/1850.
[483] Ο.π., § 4.5
[484] ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Ι/Ναυπηγικά, αρ. 244. Πρόκειται για το τσερνίκι «Ευαγγελίστρια», των Δημήτριου Τσικουριά και Σπύρου Ποταμιάνου.

όνομα του ιδιοκτήτη ή των ιδιοκτητών, ενίοτε δε και την καταγωγή τους. Επιπλέον αναφέρεται το χρονικό διάστημα στο οποίο έλαβε χώρα η ναυπήγηση. Κάποια πρόσθετα στοιχεία, όπως η χωρητικότητα του πλοίου, οι διαστάσεις του ή η συνολική αξία του αναφέρονται σποραδικά, αλλά δεν αποτελούν σταθερά στοιχεία αναφοράς του εγγράφου. Ένα δείγμα του περιεχομένου αυτού του τύπου εγγράφου παίρνουμε από το παρακάτω:

«Ἐν Ἑρμουπόλει σήμερον τὴν 20ην Μαΐου 1863. ἐνωπιον ἡμῶν Δημάρχου Ἑρμουπόλεως ἐμφανισθεὶς ὁ Ναυπηγὸς Σταμάτιος Κουφουδάκης ἐβεβαίωσεν ἀφοῦ τοῦ ὑπεμνήσθη τὸ ἀρθρον 271 τοῦ Ποινικοῦ Νόμου ὅτι ἐναυπήγησε εἰς τὸ ἐνταῦθα Ναυπηγεῖον πλοῖον Βρίκιον ὀνόματι Ἅγιος Νικόλαος τοῦ ἰδιοκτήτου Βασιλείου Αντωνίου ἀξίας ὁλικῆς Δραχμῶν 47,000-μήκους ἀγγλικῶν ποδῶν 77 ½. ἤρξατο δὲ ἡ ναυπήγησις αὐτοῦ εἰς τὰς 10 Ἰανουαρίου καὶ ἀποπερατώθη εἰς τὰς 17 Μαΐου 1863.

Ὁ Δήμαρχος Ὁ Ναυπηγὸς

Δ. Παπαδάκης σταμάτιος κουφουδακης»[485]

Γενικότερα, οι θεσμικές διαδικασίες στη ναυπηγική αγορά της Ερμούπολης, όπως φάνηκε από τα παραπάνω, ήταν σε μεγάλο βαθμό τυποποιημένες, εξαιτίας της επανάληψης των εργασιών. Ωστόσο, παρατηρείται επίσης μία μεγάλη ποικιλομορφία ειδικών περιπτώσεων και παραλλαγών στα βασικά σημεία των συμφωνιών, που καθιστά πολύ ενδιαφέρουσα την μελέτη των αποχρώσεων των συμπεριφορών και των νοοτροπιών των δρώντων υποκειμένων. Η εκτίμηση του επιπέδου του κόστους συναλλαγής περιπλέκεται κάπως, καθώς σύμφωνα με τη βασική μας πηγή, τις συμβολαιογραφικές πράξεις του Ανδρέα Δαβίδ, σε 142 συμφωνητικά ναυπήγησης αντιστοιχούν 814 πράξεις ιδιοκτησίας πλοίων. Να υποθέσουμε, ότι τα συμφωνητικά που «λείπουν» συντάχθηκαν σε άλλο συμβολαιογράφο, τα οποία δεν καταφέραμε να εντοπίσουμε ή συντάχθηκαν υπό μορφή ιδιωτικού συμφωνητικού ή οι συναλλασόμενοι αρκέστηκαν σε προφορική συμφωνία;

Πάντως στα συμφωνητικά που εντοπίσαμε και εξετάσαμε, η αναλυτική, έως εξαντλητική μερικές φορές, παράθεση νομικών όρων και τεχνικών λεπτομερειών, αποκαλύπτει την αβεβαιότητα και την προσπάθεια προφύλαξης των συναλλασομένων από ενδεχόμενη καιροσκοπική συμπεριφορά. Ο υψηλός βαθμός πολυπλοκότητας των συμφωνητικών στη ναυπηγική αγορά της Ερμούπολης, που δείχνει υψηλό κόστος συναλλαγής, πιθανόν να οφείλεται τόσο στον όγκο των συναλλαγών, όσο και στη διευρυμένη γεωγραφική και πολιτισμική προέλευση των συναλλασομένων. Κοινό

[485] ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Ι/Ναυπηγικά, αρ. 2950. Από το 1862 σύμφωνα με το άρθρο 271 του ποινικού νόμου, ο ναυπηγός ήταν υποχρεωμένος να δηλώσει και την έναρξη της ναυπήγησης στις δημοτικές αρχές, ωστέ να μπορεί να λάβει στη συνέχεια και το πιστοποιητικό ναυπήγησης. βλ. ο.π., Ι/Ναυπηγικά, αρ. 3321/1937 και «*Αστήρ των Κυκλάδων*», αρ. 285-286, 6/10/1862.

χαρακτηριστικό πολλών παραγγελιοδοτών είναι η βαθεία και λεπτομερής γνώση του ναυπηγικού αντικειμένου, συνέπεια μιάς εδραιωμένης ναυτικής κουλτούρας των ανθρώπων των ναυτικών κοινωνιών του Αιγαίου και της ανατολικής Μεσογείου.

Ενδιαφέρον παρουσιάζουν επίσης οι μέθοδοι συνεργασίας, και διαμεσολάβησης των επενδυτών με άλλα πρόσωπα, συνεταίρους ή εκπροσώπους τους για την επίβλεψη και ολοκλήρωση της ναυπήγησης, που αναδεικνύουν τη συνθετότητα, λειτουργικότητα και αποτελεσματικότητα των επαγγελματικών και κοινωνικών δικτύων. Ακόμη, από την πλευρά των συντελεστών παραγωγής διαφαίνονται τόσο πτυχές των σχέσεων συνεργασίας μεταξύ των αρχιναυπηγών και άλλων ανεξάρτητων ή υφιστάμενων σε αυτούς τεχνιτών, όσο και μεταξύ των αρχιναυπηγών και των παραγγελιοδοτών, που συχνά τείνουν να γίνονται σταθερές στο χρόνο, είτε απέναντι σε συγκεκριμένα πρόσωπα, είτε απέναντι σε συγκεκριμένες γεωγραφικές ομάδες καταγωγής (Ανδριώτες, Κεφαλλήνες, Τουρκοκρητικούς).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΕΜΠΤΟ
ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΙΙ-Η ΤΕΧΝΙΚΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

5.1. ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ ΚΑΙ ΜΕΘΟΔΟΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗΣ ΣΤΟ ΝΑΥΠΗΓΕΙΟ ΤΗΣ ΕΡΜΟΥΠΟΛΗΣ

Η ναυπήγηση των ιστιοφόρων στην Ερμούπολη του 19ου αιώνα ακολουθούσε τεχνικές που ήταν σε ισχύ ήδη από τους μεσαιωνικούς χρόνους στη Μεσόγειο και οι οποίες, συγκερασμένες με τα επιτεύγματα της βορειοευρωπαϊκής παράδοσης στην ιστιοφορία και στο μηχανισμό πλοήγησης (τετράγωνη ιστιοφορία και κεντρικό πρυμναίο πηδάλιο), παρήγαγαν μέσα από τα διάφορα εξελικτικά στάδια την κυρίαρχη ναυτική και ναυπηγική τεχνολογία στα ιστιοφόρα, που διήρκησε σχεδόν από την περίοδο της Αναγέννησης έως το τέλος της εποχής τους.[486] Τα δύο βασικά γνωρίσματα με τα οποία κατατάσσεται η ναυπηγική των ιστιοφόρων της Ερμούπολης και του εν γένει ελληνικού χώρου τον 19ο αιώνα είναι κοινά με αυτά που αποδίδονται σήμερα και στην ελληνική παραδοσιακή ναυπηγική· πρόκειται για τις τεχνικές skeleton-first και carvel.[487]

Με τον καθιερωμένο όρο στη διεθνή βιβλιογραφία skeleton first ή πρώτα ο σκελετός, αναφερόμαστε στη μέθοδο ναυπήγησης της γάστρας, κατά την οποία κατασκευάζεται πρώτα ο σκελετός, ο οποίος καθορίζει και τις βασικές γραμμές του σκάφους και στη συνέχεια ακολουθεί η επικάλυψή του με τα σανίδια του πετσώματος. Η πρωιμότερη απόδειξη της τεχνικής αυτής χρονολογείται τον 11ο αιώνα μ.Χ., ενώ υπάρχουν σημαντικά στοιχεία για την εφαρμογή της και κατά την πρωτο-βυζαντινή περίοδο, αλλά και πριν από αυτή.[488] Η τεχνική αυτή διαδέχθηκε την διαδεδομένη τόσο στον ελληνορωμαϊκό κόσμο, όσο και στην παράδοση των Βίκινγκς και της βόρειας Ευρώπης του shell-first ή πρώτα το κέλυφος, κατά την οποία κατασκευάζονταν πρώτα το κέλυφος της γάστρας και στη συνέχεια τοποθετούνταν οι νομείς, που στην περίπτωση αυτή

[486] Timothy J. Rynyan, «The Cog as a warship», Robert Gardiner, (επιμ.), *Cogs, Caravels & Galleons. The history of sailing ship, 1000-1650. Conway's History of the Ship.* Λονδίνο, 1994, 49-50, Cipolla Carlo, *Η Ευρώπη πριν από τη βιομηχανική επανάσταση*, 229-233. Richard W. Unger, "Introduction", Robert Gardiner, (επιμ.), *Cogs, Caravels & Galleons. The Sailing Ship 1000-1650. Conway's History of the Ship.* Λονδίνο, 1994, 8-10. Cees de Voogd, "Shipbuilding, Commercial", 569-572.

[487] Δαμιανίδης, *Ελληνική Παραδοσιακή*, 15.

[488] Πρόκειται για το ναυάγιο ενός μουσουλμανικού πλοίου στον όρμο του Serce Limani στη νοτιοανατολική ακτή της Τουρκίας. Βλ. σχετικά, Frederick H. Van Doorninck, "Serçe Limani", James P. Delgado (επιμ.), *Encyclopedia of Underwater and Maritime Archaeology*, Νιού Χέϊβεν-Λονδίνο, 1997, 367-370. Για αναφορές στην εφαρμογή της τεχνικής skeleton-first πριν το ναυάγιο του Serçe Limani βλ. Frederick M. Hocker, *The Philosophy of Shipbuilding. Conceptual approaches to the study of wooden ships.* Frederick M. Hocker & Cheryl A. Ward (επιμ.), College Station, Τέξας, 2004, 6. Απόστολος Δελής, «Διαφορές στην κατασκευαστική τεχνική των πλοίων της ελληνιστικής περιόδου. Με βάση τα στοιχεία που προκύπτουν από τις έρευνες της υποβρύχιας αρχαιολογίας», *Αρχαιολογία και Τέχνες*, τεύχος 90, Μάρτιος 2004, 98-99.

κατείχαν ένα περισσότερο «παθητικό» ρόλο, όπως χαρακτηριστικά τους αποδίδει ο Lucien Basch.[489]

Με τον όρο carvel εννοούμε τη μέθοδο εφαρμογής του πετσώματος, που κυριάρχησε στη Μεσόγειο από την αρχαιότητα, παράλληλα με τη μέθοδο ναυπήγησης shell-first και συνέχισε να εφαρμόζεται και με τη μέθοδο του skeleton-first μέχρι και σήμερα. Στην τεχνική του carvel λοιπόν οι κατά πάχος πλευρές από τα σανίδια του πετσώματος εφάπτονται ακριβώς, η μία πάνω στην άλλη και δημιουργούν μία λεία επιφάνεια, σε αντίθεση με την βορειοευρωπαϊκή παράδοση της τεχνικής clinker, κατά την οποία επικαλύπτονται μερικώς τα σανίδια του πετσώματος (καβαλικευτό πέτσωμα). Η τεχνική clinker υπερκεράστηκε από την τεχνική carvel στα μεγάλα ποντοπόρα ιστιοφόρα, τουλάχιστον από τις αρχές του 17^{ου} αιώνα περίπου.[490]

Για να μπορέσουμε να παρακολουθήσουμε τη διαδικασία ναυπήγησης ενός ιστιοφόρου και να μελετήσουμε τις τεχνικές λεπτομέρειες θα στηριχθούμε στα συμφωνητικά ναυπήγησης και πιο συγκεκριμένα στην τεχνική περιγραφή, που αποτελεί συνήθως τον πιο μακροσκελή όρο του συμβολαίου. Δυστυχώς δεν διαθέτουμε κάποιο ναυπηγικό σχέδιο σκάφους της Ερμούπολης για την υπό εξέταση περίοδο, ώστε να μπορούμε να βοηθηθούμε από την οπτική αναπαράσταση. Για την ανάλυση της τεχνικής διαδικασίας ναυπήγησης μελετήσαμε ένα δείγμα 78 συμφωνητικών διαφορετικών τύπων σκαφών.

Ένα πολύ ενδιαφέρον στοιχείο που προκύπτει από τη μελέτη των συμφωνητικών είναι η μακροβιότητα των τεχνικών όρων και των δομικών στοιχείων των μέσων του 19^{ου} αιώνα, που διατηρούνται στη ναυπηγική γλώσσα και ορολογία της παραδοσιακής ναυπηγικής μέχρι σήμερα, πράγμα που μαρτυρεί μία μεγάλη συνέχεια. Αυτή η συνέχεια μας δίνει τη δυνατότητα να κατανοήσουμε τη γλώσσα των συμβολαίων σε μεγάλο βαθμό, έχοντας παράλληλα ως οδηγό τη σχετική εργογραφία που αφορά τη ναυπηγική δραστηριότητα τόσο παλαιότερων, όσο και περισσότερο σύγχρονων περιόδων. Βέβαια, οφείλουμε να σημειώσουμε, ότι η κατανόηση των ναυπηγικών και ναυτικών όρων της τεχνολογίας του ξύλινου ιστιοφόρου καθίσταται εξαιρετικά δύσκολη για τον σημερινό μελετητή ή αναγνώστη. Ο βασικός λόγος είναι, ότι η παρακολούθηση ενός κειμένου με αναφορές σε μία εξειδικευμένη ορολογία, που αφορά μία τεχνογνωσία σχεδόν ξεχασμένη από τον σύγχρονο πολιτισμό, απαιτεί αρκετή τριβή και εμβάθυνση στο συγκεκριμένο πεδίο, πράγμα που δεν είναι απλή υπόθεση. Τέλος, να σημειώσουμε το γεγονός ότι η

[489] Basch, "Ancient wrecks", 16.
[490] Δαμιανίδης, *Ελληνική Παραδοσιακή*, 15. Hocker, *The Philosophy*, 5. Unger, "Introduction", 10.

τεχνική περιγραφή των δομικών στοιχείων στα συμβόλαια ακολουθεί συνήθως τη εξέλιξη των ναυπηγικών φάσεων, δηλαδή αναφέρονται πρώτα τα ξύλα του σκελετού, μετά του πετσώματος και στη συνέχεια οι υπερκατασκευές και ο λοιπός εξοπλισμός.

Από το σύνολο των συμφωνητικών που μελετήθηκαν προκύπτουν εννέα τύποι σκαφών. Αυτοί είναι οι παρακάτω: γαβάρα, μπρίκι, λότικα, γολέτα, μπομπάρδα, κότερο, μπρατσέρα, σακολέβα και μαλτέζα.

Από αυτούς άλλοι χαρακτηρίζονται από τη γάστρα τους και άλλοι από την ιστιοφορία τους. Σε αυτό το σημείο δεν θα αναλύσουμε τα χαρακτηριστικά του κάθε τύπου (αυτό θα γίνει στο κεφ. 6 «Τυπολογία και τεχνολογία»), αλλά θα περιοριστούμε να τους κατατάξουμε στοιχειωδώς για να γίνει κατανοητή η οποιαδήποτε περαιτέρω αναφορά σε αυτούς.

Η γαβάρα ή μπάρκο, είναι ο μοναδικός τύπος τρικάταρτου σκάφους που εντοπίσαμε στα ναυπηγεία της Ερμούπολης. Το μπρίκι και η λότικα ήταν δικάταρτα πλοία. Για τη λότικα δεν διαθέτουμε πληροφορίες από άλλες πηγές ή εικονογραφικές μαρτυρίες για το σχήμα και τα δομικά χαρακτηριστικά της. Μόνο σε αναφορά του Γρηγόριου Κούππα από το Ταϊγάνιο το 1875 η λότικα αναφέρεται ως πλοιάριο για τη φόρτωση σιτηρών.[491] Ωστόσο, από τα συμφωνητικά ναυπήγησης προκύπτει ότι οι διαστάσεις της είναι ανάλογες με αυτές του μπρικιού, δηλαδή ενός δικάταρτου ιστιοφόρου. Όλοι οι παραπάνω τύποι ιστιοφόρων ναυπηγούνταν σε γάστρες για τις οποίες ήταν απαραίτητη η χρήση ναυπηγικού σχεδίου (σάλα). Αυτός ο τύπος της γάστρας, των μεγαλύτερων ιστιοφόρων, για τον οποίο υπάρχουν πολλές εικονογραφικές μαρτυρίες του 19ου αιώνα, δεν εμφανίζεται στις πηγές μας με κάποιο συγκεκριμένο όνομα. Οι ξυλοναυπηγοί του 20ου αιώνα χαρακτηρίζουν αυτόν τον τύπο γάστρας ως καραβόσκαρο, του οποίου τα βασικά χαρακτηριστικά αντιστοιχούν σε πολύ μεγάλο βαθμό σε αυτά της γάστρας των μεγαλύτερων ιστιοφόρων (δικάταρτων και τρικάταρτων) του 19ου αιώνα.[492] Τη γολέτα, που επίσης ήταν δικάταρτο σκάφος, τη συναντάμε είτε σε μεγαλύτερη γάστρα (τύπου καραβόσκαρου), είτε και σε γάστρες μικρότερων διαστάσεων. Η μπομπάρδα και το κότερο χαρακτηρίζονται από τη γάστρα τους και εφοπλίζονταν ως δικάταρτα σκάφη. Η μπρατσέρα και η σακολέβα χαρακτηρίζονται από την ιστιοφορία τους, με την πρώτη να είναι δικάταρτο σκάφος, αμφότερες δε, ναυπηγούνταν σε μικρότερες γάστρες οξύπρυμνων

[491] Σιφναίου, «Οι αλλαγές στο ρωσικό σιτεμπόριο..», 90.
[492] Δαμιανίδης, *Ελληνική Παραδοσιακή*, 73-76.

σκαφών ή με άβακα στην πρύμνη.[493] Η μαλτέζα τέλος, ήταν επίμηκες σκάφος, μικρής χωρητικότητας.

Τα περισσότερα υπό μελέτη σκάφη είναι μεσαία και μεγάλα ιστιοφόρα, που ξεπερνούν τα 10 μέτρα ολικό μήκος, γεγονός που μας κάνει να υποθέσουμε ότι ήταν μάλλον αναγκαία η χρήση ναυπηγικού σχεδίου ή σάλας. Η σάλα ήταν ένα ξύλινο δάπεδο πάνω στο οποίο ο ναυπηγός χάρασε τις ναυπηγικές γραμμές του σκάφους σε πραγματική κλίμακα.[494] Αναφέρεται ότι η γνώση της σάλας στα ναυπηγεία του Αιγαίου διαδόθηκε στα τέλη του 18ου αιώνα από τον Σταμάτη Κουφουδάκη, Χιώτη ναυπηγό που είχε θητεύσει στο οθωμανικό ναυπηγείο της Κωνσταντινούπολης και του οποίου οι άμεσοι απόγονοι συγκαταλέγονται ανάμεσα στις σημαντικότερες ναυπηγικές οικογένειες της Ερμούπολης, όπως θα δούμε στο κεφάλαιο 8, «Οι συντελεστές παραγωγής».[495] Θα μπορούσε άραγε η διάδοση της σάλας στο Αιγαίο, να συνδεθεί με τη μαζικότερη εμφάνιση μεγάλων ιστιοφόρων, όπως η τρικάταρτα πολάκα, στο στόλο των τριών ναυτικών νησιών του Αιγαίου (Υδρα, Σπέτσες, Ψαρά) στις δύο τελευταίες δεκαετίες του 18ου αιώνα;[496]

Στην Ερμούπολη τον 19ο αιώνα οι πληροφορίες για την ύπαρξη σάλας μέσα από το πραγματολογικό υλικό, περιορίζονται σε μία και μοναδική περίπτωση, αυτή του συμφωνητικού ναυπήγησης της γαβάρας «Μυτάρας» από το ναυπηγό Ανδρέα Λιβάδαρο, ο οποίος υπόσχεται «νὰ σχεδιάσῃ καὶ στρώσῃ τὴν σάλαν,».[497] Ωστόσο πρέπει να θεωρηθεί σχεδόν σίγουρο ότι τουλάχιστον για τον κάθε αρχιναυπηγό, το να διαθέτει τη δική του σάλα στο χώρο εργασίας του για τις ανάγκες σχεδιασμού των σκαφών ήταν εκ των ουκ άνευ.[498] Επιπλέον, η πλειοψηφία των ναυπηγήσεων στην Ερμούπολη αφορούσε γάστρες μεγάλων ιστιοφόρων (τύπου καραβόσκαρου), πράγμα που εξαιτίας της ιδιαιτερότητας κατασκευής της πρύμνης απαιτούσε απαραίτητα το σχεδιασμό σε σάλα, ένα στοιχείο που ενισχύει τη βάσιμη υπόθεση της ύπαρξής της στους χώρους του ναυπηγείου της Ερμούπολης.[499]

5.2. Η ΤΕΧΝΙΚΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ: ΟΙ ΦΑΣΕΙΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗΣ

[493] Για τα οξύπρυμνα και τα σκάφη με άβακα στην πρύμνη βλ. Ο.π., 43-70.
[494] Η τελευταία γνώστη και καταγεγραμμένη σάλα της Ερμούπολης ήταν των αδελφών Μαυρίκου που λειτουργούσε μέχρι πρόσφατα. Βλ. σχετικά Δαμιανίδης, *Ελληνική Παραδοσιακή*, 153-160.
[495] Κωνσταντίνος Νικόδημος, *Υπόμνημα της Νήσου Ψαρών*, Α΄, Αθήνα, 1862, 72. Κωνσταντινίδης, *Καράβια, Καπεταναίοι*, 121.
[496] *Αμφιτρίτη, 1700-1821*, Πρόγραμμα Πυθαγόρας Ι, Ιόνιο Πανεπιστήμιο/ΥΠΕΠΘ, 2006.
[497] ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ.31817, 23/2/1862.
[498] Angeliki Fenerli, «Les premiers constructeurs de navires à Hermoupolis (île de Syra), 1823-1835 », Kostas Damianidis (επιμ.), *The evolution of wooden shipbuilding in the Eastern Mediterranean during the 18th and 19th centuries. First International Workshop.* Αθήνα, 1993, 31.
[499] Δαμιανίδης, *Ελληνική Παραδοσιακή*, 73,75.

Όταν ο αρχιναυπηγός ολοκλήρωνε τη σχεδίαση του σκάφους στη σάλα, για την οποία χρησιμοποιούσε μολύβι ή μπογιά με νήμα (στάφνη) και τα εργαλεία μέτρησης, τότε ξεκινούσε η κατασκευή της γάστρας.[500] Η ναυπήγηση της γάστρας πρόκειται να αναλυθεί σε τρείς ξεχωριστές φάσεις, που αντιστοιχούν σε τρείς κατηγορίες δομικών στοιχείων του σκάφους: 1) στα στοιχεία του σκελετού της γάστρας, 2) στα στοιχεία της επικάλυψης ή του πετσώματος και 3) στις υπερκατασκευές και τον λοιπό εξοπλισμό του σκάφους.

5.2.1. Ο ΣΚΕΛΕΤΟΣ ΤΟΥ ΣΚΑΦΟΥΣ

Όπως εξηγήσαμε παραπάνω η τεχνική ναυπήγησης ακολουθούσε πρώτα το σχηματισμό του σκελετού του σκάφους, επομένως τα πρώτα δομικά στοιχεία που κατασκευάζονταν ήταν αυτά που αποτελούσαν το σκελετό της γάστρας και διαχωρίζονται σε δύο βασικές κατηγορίες: α) τα διαμήκη δομικά στοιχεία και β) τα εγκάρσια δομικά στοιχεία.[501] Παρακάτω επιχειρούμε μία ταξινόμιση των βασικών δομικών στοιχείων στις δύο προαναφερθείσες κατηγορίες:

Διαμήκη στοιχεία:	Εγκάρσια στοιχεία:
1) η καρίνα	1) οι νομείς
2) το πλωριό και πρυμνιό ποδόσταμα	2) τα καμάρια
3) το σωτρόπι	3) οι καδένες ή παγκάτσες
4) οι στραγαλιές	4) τα μπρατσόλια
5) το κουρζέτο	5) η πικεριά
6) ο λούρος	
7) το γιαλί κουτούκι	
8) οι φουρνιστές με τα ντουφέκια τους.	

Ωστόσο, η ανάλυσή μας δεν θα εξετάσει ξεχωριστά τη μία κατηγορία και έπειτα την άλλη, αλλά θα υιοθετήσει την ακολουθία των φάσεων ναυπήγησης, κατά την οποία εναλλάσονταν η τοποθέτηση διάμηκων και εγκάρσιων δομικών στοιχείων του σκελετού.

5.2.1.1. ΚΑΡΙΝΑ, ΠΟΔΟΣΤΑΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΥΜΝΗ

[500] Γουργουρής, *Το Γαλαξείδι*, 469-470. Δαμιανίδης, *Ελληνική Παραδοσιακή*, 153-156. Ο Δαμιανίδης αναφέρει ως εργαλεία μέτρησης των διαστάσεων των παραδοσιακών ναυπηγών του 20ου αιώνα την πήχη, την ορθή γωνία και τη στέλα, δηλαδή μία γωνία που μετράει τα φάλτσα.
[501] Ο διαχωρισμός των δομικών στοιχείων του σκελετού ανήκει στον Κώστα Δαμιανίδη, *Ελληνική Παραδοσιακή*, 214-215.

Το πρώτο ξύλο που τοποθετούσαν και το οποίο ανήκει στα διαμήκη δομικά στοιχεία του σκελετού ήταν η καρίνα. Η τοποθέτησή της γινόταν πάνω σε τάκους, βοηθητικά ξύλα, για να διευκολύνεται η εργασία των ναυπηγών και η καθέλκυση.[502] Η καρίνα ήταν κατά κάποιο τρόπο το «θεμέλιο» του καραβιού και το ξύλο που όριζε και το μήκος του, γι αυτό άλλωστε σε πολλά έγγραφα δεν αναφέρεται το συνολικό μήκος του σκάφους, αλλά μόνο το μήκος καρίνας.[503] Η καρίνα των σκαφών που προκύπτουν από το δείγμα μας ποικίλει από ένα έως τρία μέρη, ανάλογα με το μέγεθος του σκάφους. Η διατομή της καρίνας ενός καραβόσκαρου αποτελούμενης από δύο κομμάτια ξύλου κυμαινόταν η ελάχιστη από 17,1 εκατοστά πάχος Χ 20,9 εκατοστά πλάτος, για σκάφος με μήκος καρίνας 16,9 μέτρα, μέγιστο πλάτος 6,1 και βάθος 3,2 μέτρα.[504] Αντίθετα η μέγιστη ήταν 26,6Χ 30,4 για σκάφος με διαστάσεις ΜΟ 31,08Χ ΜΠ 7,3Χ Β 4,2.[505] Αντίστοιχα για σκάφη με καρίνα αποτελούμενη από τρία κομμάτια η ελάχιστη διατομή ήταν 19Χ28,5 εκ., και αφορά τρία σκάφη με διαστάσεις ΜΚ 19,5Χ ΜΠ 7,3 Χ Β 4,11[506], ενώ η μέγιστη εντοπίστηκε στο μπρίκι «Ζαγορά» του Ιωάννη Κασσαβέτη με διαστάσεις ΜΚ 28Χ ΜΠ 9,14Χ Β 5,48 και ήταν 30,4Χ34,2.[507] Σε μικρότερους τύπους σκαφών, όπως το κότερο, η διατομή της καρίνας για σκάφος με διαστάσεις ΜΚ 13,75Χ ΜΠ 5,18 Χ Β 2,6 ήταν 13,3Χ19 εκατοστά,[508] ενώ δύο δίδυμες υδραίϊκες μπομπάρδες με διαστάσεις ΜΚ 11,88 Χ ΜΠ 4,87 Χ Β 2,2 είχαν διατομή καρίνας 11,4Χ17,1-19 εκατοστά,[509] και σε μία σακολέβα με διαστάσεις ΜΟ 10,96Χ ΜΠ 3,96Χ Β 1,82, το πάχος της καρίνας ήταν μόλις 9,5 εκατοστά.[510]

---

[502] Δαμιανίδης, *Ελληνική Παραδοσιακή*, 183.
[503] Γουργουρής, *Το Γαλαξείδι*, 470.
[504] Απο δώ και στο εξής οι τρείς βασικές διαστάσεις θα δίνονται με τον παρακάτω συντομογραφικό τύπο:ΜΚ (μήκος καρίνας)Χ ΜΠ (μέγιστο πλάτος)Χ Β (βάθος). Όπου ολικό μήκος, θα δίνεται με την συντομογραφία ΜΟ. Οι διαστάσεις αφορούν το μπρίκι «Άγιος Νικόλαος» του εμπόρου Ιωάννη Σίνου. ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ.5729, 21/6/1837, με αποδεικτικό ιδιοκτησίας ο.π., αρ. 6010, 20/8/1837.
[505] Πρόκειται για το μπρίκι «Μαρής Αθ. Βαλλιάνος» του Κεφαλονίτη Αγγελή Διον. Καμπίτζη, ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ. 30178, 14/8/1857 με αποδεικτικό ιδιοκτησίας ο.π., αρ. 30436, 22/4/1858.
[506] Πρόκειται για τα «τρίδυμα» σπετσιώτικα μπρίκια, βλ. Κεφ. Διαδικασία Ναυπήγησης Ι-Το θεσμικό πλαίσιο, § 5.2.1.3.
[507] ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ. 24859, 2/6/1851, με αποδεικτικό ιδιοκτησίας ο.π., αρ. 25284, 17/11/1851.
[508] ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Βιβλίον Μνημονικόν ὑπὸ στοιχεῖον Ζ΄, αρ. 1029, 22/8/1833.
[509] Η πρώτη από τις δύο μπομπάρδες είναι η «Πολυξένη», 30 τόνων, που ανήκει κατά 1/4 στους Υδραίους ναυτικούς Δαμιανό και Παναγιώτη Ντελημάνη και κατά το 1/2 στον Βολιώτη έμπορο Νικόλαο Μπατάκη, ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ.23398, 20/1/1850 και ιδιοκτησία, ο.π., αρ. 23579, 30/3/1850. Η δεύτερη, ο.π., αρ. 23541, 15/3/1850, με αποδεικτικό ιδιοκτησίας ο.π., αρ. 23824, 13/6/1850, ήταν η μπομπάρδα «Παναγιά» του πλοιάρχου Ανδρέα Θ. Κορού.
[510] Ο.π., αρ. 7094, 13/5/1838. Πρόκειται για τη σακολέβα «Άγιος Σπυρίδων», του Ναξιώτη Αναστάσιου Χαλικιόπουλου με αποδεικτικό ιδιοκτησίας ο.π., αρ. 7446, 28/7/1838.

Μετά την τοποθέτηση της καρίνας ακολουθούσαν τα ποδοστάματα,το πλωριό και το πρυμνιό. Αυτά αποτελούσαν την προέκταση της καρίνας και κατ' ουσίαν ανάλογα με το σχήμα τους συνέβαλαν στη διαμόρφωση στις δύο άκρες του σκάφους. Το πλωριό ποδόσταμα συνήθως αποτελείτο από δύο τουλάχιστον μέρη στα μεγαλύτερα των 10 μέτρων σκάφη, ενώ στην κορυφή του τοποθετούνταν η απόληξη του ποδοστάματος που ονομαζόταν κοράκι, ενώ με αυτό το όνομα κάποιες φορές χαρακτηρίζεται ολόκληρο το πλωριό ποδόσταμα.[511] Τα ποδοστάματα ενισχύονταν με μπρατσόλια, που στο πλωριό ποδόσταμα ονομάζεται ακράπι και στο πρυμνιό ποδόσταμα σκορπιός.[512] (βλ. Παράρτημα, εικ. 5.1). Το ποδόσταμα της πρύμνης στη γάστρα του καραβιού ήταν ένα κοντό ξύλο στο οποίο στηριζόταν ολόκληρος ο σκελετός της πρύμνης και το οποίο σχημάτιζε μαζί με τον καθρέπτη της πρύμνης ένα είδος Ψ, όπως χαρακτηριστικά αναφέρει ο Ευθύμιος Γουργουρής.[513] Οι διατομές των ποδοσταμάτων, είναι ίδιες με αυτές της καρίνας σε όλες τις περιπτώσεις που συναντήσαμε.

Η κατασκευή της πρύμνης του καραβιού αποτελούσε μία ξεχωριστή διαδικασία από το υπόλοιπο τμήμα του σκάφους και όταν ολοκλήρωναν τη συναρμολόγησή της, την ενσωμάτωναν στο υπόλοιπο σκάφος, τοποθετώντας την στην καρίνα. Στα καραβόσκαρα του 20ου αιώνα τα στοιχεία που αποτελούσαν την πρύμνη ήταν η κουτάλα, επικλινής, ευθύγραμμη προεξοχή του ποδοστάματος, η αρέτα, ο πρώτος νομέας που έμπαινε πάνω στην κουτάλα, στην αρχή της έλλειψης και η λιβιδέρα, οριζόντιο, καμπύλο ξύλο συνέχεια του τρυπητού, που αγκάλιαζε και διαμόρφωνε την πρύμνη (βλ. Παράρτημα, εικ. 5.2).[514] Το τμήμα της πρύμνης μεταξύ της λιβιδέρας και της κουπαστής ονομαζόταν καθρέπτης, ο οποίος είναι διαφορετικός από τον καθρέπτη σε μικρότερα σκάφη, όπως η μπομπάρδα και για τον οποίο στις πηγές μας αναφέρεται συχνά να είναι είτε «φοδράτος», είτε «τελειωμένος μὲ τὰ ταλιαρήσματα κατὰ τὴν αρέσκειαν τῶν ἰδιοκτητῶν,».[515] Δηλαδή στην πρώτη περίπτωση να έχει εσωτερική επένδυση με σανίδες (φέδρωμα) και στη δεύτερη, κατά πάσα πιθανότητα, αναφέρεται στα κοψίματα (ταλιαρίσματα, από την ιταλική λέξη

[511] Γουργουρής, *Το Γαλαξείδι*, 470. Κώστας Δαμιανίδης-Αντώνιος Ζήβας, *Το τρεχαντήρι σαν ξύλινη κατασκευή*, Αθήνα, 1983, 22.
[512] Δαμιανίδης, *Ελληνική Παραδοσιακή*, 184-185 και εικόνα 237. Όπως χαρακτηριστικά αναφέρεται στα συμφωνητικά των δίδυμων σκαριών, στο μπρίκι «Άμιλτον» και στη γολέτα «Παναγιά Μυρτιδιώτισσα»,ο.π., αρ. 24770, 4/5/1851 και αρ. 24920, 22/6/1851, «τὰ ποδοστάματα τῆς καρύνας μπρατζολάτα εἰς τὴν πρύμνην καὶ πλώρην...». Οι διαστάσεις των δύο σκορπιών στο μπρίκι «Αγία Αικατερίνη» του Ιωάννη Α.Τζήρου, ο.π., αρ. 21039, 4/6/1848 είναι 1,82 μέτρα στο κάτω (οριζόντιο) σκέλος και 1,37 μέτρα στο επάνω (κάθετο) σκέλος.
[513] Ο.π., 470. Δαμιανίδης, *Ελληνική Παραδοσιακή*, 185-186.
[514] Δαμιανίδης, *Ελληνική Παραδοσιακή*, 194.
[515] Για τη θέση του καθρέπτη της πρύμνης βλ. *Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία*, (επιμ.) Στέλιος Παπαδόπουλος, Αθήνα, 1972, 460.

tagliare=κόβω), δηλαδή στα γυρίσματα ή στο σχήμα των πλευρών της πρύμνης. Τα ταλιαρίσματα ή κοψίματα της πρύμνης είναι πιθανό να σχετίζονται με τους δύο βασικούς τύπους πρύμνης που έχουν εντοπιστεί στις γάστρες των καραβιών ή καραβόσκαρων, την τετραγωνισμένη, και την στρογγυλεμένη ή ελλειψοειδή.[516] Ένας ενδιάμεσος τύπος πρύμνης είναι επίσης αυτός με αψιδωτή την πάνω πλευρά του καθρέπτη και με ελλειψοειδές καλκάνι (βλ. Παράρτημα, εικ. 5.3).[517] Η ελλειψοειδής πρύμνη αποτελεί εξέλιξη της τετράγωνης και η καθιέρωση της τοποθετείται κάπου στο δεύτερο μισό ή ακόμα καλύτερα στο τελευταίο τέταρτο του 19ου αιώνα.[518]

Ενα επιπλέον δομικό στοιχείο της πρύμνης είναι ο σταυρός για τον οποίο υπάρχουν συχνές αναφορές στις πηγές μας. Πρόκειται για ένα εγκάρσιο ξύλο που τοποθετείτο από την εσωτερική πλευρά και συνέδεε τις αρέτες κάθε πλευράς. Ο σταυρός υποστηριζόταν από δύο μπρατσόλια, ένα σε κάθε πλευρά, και μάλιστα σε κάποιες περιπτώσεις, όπως στο μπρίκι «Άγιοι Απόστολοι» ήταν διπλός.[519] Κάποιες φορές πάνω από την κουβέρτα τοποθετούσαν ένα επιπλέον σταυρό ή κόντρα σταυρό, όπως στο «Άγιοι Απόστολοι», ενώ στο μπρίκι του Δημήτριου Βαλαβάνου ο κόντρα σταυρός είναι χαρακτός και συνδέεται στα μπακαλάρια επίσης υποστηριζόμενος από μπρατσόλια.[520] Για τις διαστάσεις του ξύλου η μόνη αναφορά που διαθέτουμε προέρχεται από το μπρίκι «Ασπασία», ολικού μήκους 18,74 μέτρων, στο οποίο το πλάτος του σταυρού είναι 4,87 μέτρα.[521]

Στα υπόλοιπα είδη γάστρας, που διαχωρίζονται σε δύο βασικές κατηγορίες, τα οξύπρυμνα και αυτά με άβακα στην πρύμνη, η πρύμνη, σε αντίθεση με το καραβόσκαρο, διαμορφωνόταν μαζί με το υπόλοιπο τμήμα του σκάφους. Ωστόσο, το πρωτογενές μας υλικό αναφέρεται κυρίως σε σκάφη με γάστρα τύπου καραβόσκαρου. Ετσι, τα οξύπρυμνα,

---

[516] William N. Peterson, *"Mystic Built". Ships and shipyards of the Mystic River, Connecticut, 1789-1914*, Μίστικ, Κοννέκτικατ, 1989, 95. Αναφέρει ότι η στρογγυλεμένη πρύμνη ήταν σύμφωνα με τους τοπικούς ναυπηγούς περισσότερη ισχυρή και λιγότερο δαπανηρή στην κατασκευή της από την αντίστοιχη τετράγωνη.
[517] Harold A. Underhill, *Deep-Water Sail*, Γλασκώβη, 1952, 48. Ανάλογο είδος πρύμνης στο χώρο του Αιγαίου εντοπίσαμε σε καραβόσκαρα στο λιμάνι των Χανίων σε φωτογραφία της περιόδου 1863-1875, Δαμιανίδης, *Ελληνική Παραδοσιακή*, 77, εικόνα 86.
[518] Campodonico, "Genoese shipbuilding, 171. Carlo De Negri, *Vele italiane del XIX secolo*, Μιλάνο, 1974, 51.
[519] Οι «Άγιοι Απόστολοι» ήταν ιδιοκτησίας των Κεφαλονιτών Αχιλλέα Νικ. Μεταξά και Διονυσίου Καρούσου, ο πρώτος εγκατεστημένος στην Ερμούπολη, ο δεύτερος στην Τεργέστη. ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ.26416, 7/3/1853, αποδεικτικό ιδιοκτησίας, ο.π., αρ. 26713, 25/7/1853.
[520] Για το μπρίκι του Δημήτριου Βαλαβάνου, ναυτικού από τη Χαλκίδα, για το οποίο δεν έχει εντοπιστεί το έγγραφο ιδιοκτησίας βλ. ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ. 24144, 16/9/1850. Το μπακαλάρι είναι ένα διάμηκες σανίδι που τοποθετείται στην εσωτερική πλευρά της κουπαστής και καρφώνεται στην εσωτερική πλευρά των νομεών. Δαμιανίδης, *Ελληνική Παραδοσιακή*, 204.
[521] Το μπρίκι «Ασπασία» ανήκει στον σαμιώτικης καταγωγής Ερμουπολίτη έμπορο Γεώργιο Ηλιάδη. ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ. 18336, 18/5/1846, ιδιοκτησία, ο.π., 18586, 23/7/1846. Τις πληροφορίες για το σταυρό, τη θέση του και το δομικό του ρόλο, τις οφείλω στον Κώστα Δαμιανίδη τον οποίο ευχαριστώ θερμά.

για τα οποία διαθέτουμε ελλιπέστατη τεκμηρίωση, δεν παρουσιάζονται αναλυτικά στο παρόν κεφάλαιο.

Στα σκάφη με άβακα ή καθρέπτη από την άλλη, στο πρυμνιό ποδόσταμα υπήρχε μία εγκοπή για την εφαρμογή του άβακα ή καθρέπτη, ο οποίος ήταν μία επίπεδη επιφάνεια αποτελούμενη από οριζόντια σανίδια βαλμένα σε ένα πλαίσιο σε σχήμα νομέα.[522] Ανάλογη διαμόρφωση πρέπει να είχαν και τα συριανά σκάφη με άβακα, όπως η σακολέβα «μὲ τάκον» «Άγιος Σπυρίδων», η σακολεβομβάρδα «Άγιος Νικόλαος» και οι δύο δίδυμες υδραΐϊκες μπομπάρδες του 1850.[523] (βλ. Παράρτημα, εικ. 5.4).

5.2.1.2. ΟΙ ΝΟΜΕΙΣ

Το επόμενο στάδιο ήταν η τοποθέτηση των νομέων, που ονομάζονταν στη γλώσσα των ναυπηγών στραβόξυλα ή πόστες, και αποτελούσαν ουσιαστικά μαζί με τα καμάρια, τις καδένες, τις παγκάτσες και τα μπρατσόλια, τα εγκάρσια στοιχεία του σκελετού. Σε μία κατασκευή στην οποία ο σκελετός καθόριζε το σχήμα του σκάφους και την αντοχή του, τα στραβόξυλα κατείχαν έναν απόλυτα «ενεργητικό» ρόλο,[524] γεγονός που επιβεβαιώνεται και από τη σημασία που δίνεται σε αυτά μέσα από το πραγματολογικό υλικό. Οι νομείς μπορεί να αποτελούνται από ένα μονοκόμματο καμπύλο ξύλο για τις βάρκες και τα μικρά σκάφη, αλλά για τα μεγαλύτερα, συνήθως κυμαίνονται από τρία, πέντε έως και εννέα κομμάτια ξύλου, ανάλογα με το μέγεθος της γάστρας. Τα μέρη των νομέων που τοποθετούνται πάνω στην καρίνα ονομάζονται στρώσεις ή έδρες, ενώ οι προεκτάσεις στα πλάγια του σκάφους ονομάζονται σκαρμοί και οι ακόμη ψηλότερες προεκτάσεις τους μαντάλια.[525] (βλ. Παράρτημα, εικ. 5.1). Οι ναυπηγοί ξεκινούσαν την τοποθέτηση των νομέων από τη μέση, με τις πόστες που όριζαν το μέγιστο πλάτος, στη συνέχεια τοποθετούσαν τις φούρμες, εύκαμπτα, λεπτά σανίδια, που τοποθετούνταν προσωρινά κατά μήκος από το ποδόσταμα της πλώρης έως αυτό της πρύμνης και πάνω στους μεσαίους νομείς, για να προσδιορίσουν τις γραμμές του σκάφους και κατα συνέπεια προσδιόριζαν και την καμπυλότητα των υπόλοιπων νομέων. Στις περιπτώσεις του καραβιού ή

[522] Δαμιανίδης, *Ελληνική Παραδοσιακή*, 184-185. Συγκεκριμένα λάβαμε υπόψη ότι αναφέρει για την «παλιά διαμόρφωση του άβακα».
[523] Για τη σακολεβομβάρδα «Άγιος Νικόλαος» του Ναξιώτη Νικόλαου Μπρατζόλη, βλ. ο.π., 15977, 10/2/1844, ιδιοκτησία, ο.π., Ι/Ναυπηγικά,αρ. 715, 13/4/1844. Για τις μπομπάρδες, Δαμιανίδης, *Ελληνική Παραδοσιακή*, 185, αναφέρεται ότι ο καθρέπτης ήταν βαλμένος ψηλότερα από τη μέση του πρυμνιού ποδοστάματος.
[524] Ο όρος και η ερμηνεία του ρόλου των νομέων ανήκει στον Lucien Basch, ο.π., 1, υποσημείωση 4.
[525] Δαμιανίδης, *Ελληνική Παραδοσιακή*, 186-187. Τα μαντάλια είναι ο μόνος όρος που δεν συναντήσαμε να γίνεται χρήση στα έγγραφα μας στη σχετική ορολογία για τους νομείς.

καραβόσκαρου, εξαιτίας της πολυπλοκότητας κατασκευής της πρύμνης, οι ναυπηγοί ολοκλήρωναν πρώτα την τοποθέτηση των νομέων της πλώρης.[526]

Για ένα δικάταρτο σκάφος με διαστάσεις ΜΚ 17,36Χ ΜΠ 6,4Χ Β3,42 χρειάζονταν 46 πόστες, εκτός από το ρηπίδι (βαθυκό) στην πλώρη και τον σταυρό της πρύμνης.[527] Σε άλλα δύο σκάφη με διαστάσεις ΜΟ 19,2Χ ΜΠ 6,7Χ Β 3,35 και ΜΚ 18,28Χ ΜΠ 6,85Χ Β 3,8 αντίστοιχα, αναφέρονται 50 πόστες συνολικά, στην πρώτη περίπτωση διευκρινίζεται μάλιστα «Νὰ ἔχη πενῆντα πόστες ἀπὸ ρεπήδι σὲ ρεπήδι».[528] Τα ρεπίδια ή βαθυκά ήταν τα στραβόξυλα που τοποθετούνταν σε πλώρη και πρύμνη, αποτελούμενα από δύο σκέλη, σχεδόν σε σχήμα V, δεν είχαν έδρες, αλλά στηρίζονταν στα μπρατσόλια των ποδοσταμάτων ή στα ίδια τα ποδοστάματα.[529] Σε πολλές περιπτώσεις οι ιδιοκτήτες ζητούσαν οι πόστες να είναι διπλές και μάλιστα διευκρίνιζαν μέχρι σε ποιό ύψος του σκάφους. Συνήθως ζητούσαν μέχρι την κουβέρτα ή το κουρζέτο της κουβέρτας, αλλά υπήρξαν περιπτώσεις που ζητούσαν οι νομείς να φτάνουν μέχρι την κουπαστή, από τις τσάπες και κάτω ή μόνο στη μέση.[530]

Σημαντικοί παράγοντες που καθόριζαν τη σθεναρότητα και την ανθεκτικότητα του σκελετού ήταν οι διαστάσεις των νομέων και η μεταξύ τους απόσταση. Σε τέσσερα σχεδόν ίδια ανδριώτικα μπρίκια του 1837 με διαστάσεις ΜΟ 18,28Χ ΜΠ 6,8Χ Β 3,5, οι νομείς είχαν πάχος 11,4 εκατοστά, ενώ το ίδιο πάχος νομέων συναντάμε και σε μεγαλύτερα σκάφη της ίδιας περιόδου με διαστάσεις ΜΟ 20,1Χ ΜΠ 7,16Χ Β 3,65-3,96.[531] Σχεδόν μία δεκαετία αργότερα, τέσσερα σκάφη με παρόμοιες μεταξύ τους διαστάσεις, που ποικίλουν από ΜΚ 22,55 -25,6Χ ΜΠ 8,22-8,5Χ Β 4,7-4,87, είχαν πόστες πάχους 30,4 εκατοστών. Η

---

[526] Γουργουρής, *Το Γαλαξείδι*, 471, Δαμιανίδης, *Ελληνική Παραδοσιακή*, 187-188, 194.

[527] ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Βιβλίον Μνημονικόν ὑπὸ στοιχεῖον Η′, αρ. 196, 14/2/1834.

[528] Ο.π., αρ. 907, 25/5/1834. πρόκειται για το μπρίκι «Άγιος Διονύσιος» του Ζακυνθινού Ευάγγελου Καραβία με αποδεικτικό ιδιοκτησίας, ο.π., Βιβλίον Μνημονικόν ὑπὸ στοιχεῖον Θ΄, αρ. 1631, 27/8/1834. Το δεύτερο σκάφος, ο.π., Λυτά έγγραφα, αρ. 7090, 13/5/1838, είναι το μπρίκι «Δημήτριος» 156 τόνων, των Παναγιώτη Γεραλόπουλου, Ιωάννη Αμ. Ράλλη και Ιωάννη Μαυρούκου με αποδεικτικό ιδιοκτησίας ο.π., αρ. 7687, 13/9/1838.

[529] Δαμιανίδης- Ζήβας, *Το τρεχαντήρι*, 27.

[530] Βλ. πίνακα «Συμφωνητικά Ναυπήγησης-Τεχνικά στοιχεία». Η περίπτωση που ζητήθηκαν διπλά στραβόξυλα έως την κουπαστή αφορά το εξαιρετικά γερό και καλοδουλεμένο σκαρί του μπρικιού «Κυριακή της Βαϊοφόρου», 281 τόνων, του Σαντορινιού πλοιάρχου Ρουμπέν Λουΐγγη. Βλ. Κεφ. Διαδικασία Ναυπήγησης Ι-Το θεσμικό πλαίσιο § 4.2.1.2.

[531] Πρόκειται σχεδόν για αντίγραφα του πρώτου από τα τέσσερα, του μπρικιού «Μόσχα» 159 τόνων, του Νικόλαου Σιγάλα. Συμφωνητικό ναυπήγησης ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ.4847, 23/11/1836, και ιδιοκτησία ο.π., αρ. 5545, 5/5/1837. Τα υπόλοιπα είναι τα μπρίκια «Λεωνίδας» του Ματθαίου Ζαρπή, ιδιοκτησία ο.π., αρ. 6823, 10/3/1838, «Άγιος Νικόλαος» 130 τόνων, του Δημήτριου Ράλλια, ιδιοκτησία, ο.π., αρ. 6842, 14/3/1838 και «Δωροθέα», 134 τόνων, του Γεωργίου Λουκά, ιδιοκτησία ο.π., αρ.7081, 10/5/1838. Πάντως για το μήκος του σκάφους διατηρούμε κάποιες επιφυλάξεις, καθώς δεν ορίζεται σαφώς αν πρόκειται για ολικό μήκος ή για μήκος καρίνας.
Τα δύο μεγαλύτερα σκάφη είναι τα μπρίκια «Άγιος Ανδρέας» του Ανδριώτη Γεώργιου Θερμιώτη, ο.π., αρ. 6197, 30/9/1837, ιδιοκτησία, ο.π., αρ. 6852, 15/3/1838 και «Τύχη» του Ανδρέα Γ. Ελευθερίου ή Ελευθεράκη, ο.π., αρ.6408, 23/11/1837, ιδιοκτησία, ο.π., αρ. 6969, 12/4/1838.

μέγιστη τιμή πάχους νομέα εντοπίστηκε στο μπρίκι «Λήμνος» με διαστάσεις ΜΟ 26,51Χ ΜΠ 8,83Χ Β 5,18 και ήταν 45,6 εκατοστά, ενώ η διατομή των νομέων (πάχος επί πλάτος) ποίκιλε από 26,6Χ30,4 εκατ., για σκάφος του 1842, διαστάσεων ΜΚ 20,71Χ ΜΠ 7,46Χ Β 4,26, μέχρι 34,2Χ38 εκατ., για σκάφος του 1857, διαστάσεων ΜΚ 25,6 (ΜΟ 31,08)Χ ΜΠ 7,3Χ Β 4,2.[532] Σε μικρότερα σκάφη, όπως το κότερο του 1833, η διατομή των νομέων ήταν 11,4Χ 11,4 εκατ., ενώ σε γολέτα του 1849 με διαστάσεις ΜΚ 13,79Χ ΜΠ 4,5Χ Β 2,13, ήταν 10,45Χ 15,2-17,1 εκατοστά και στις δίδυμες υδραίϊκες μπομπάρδες του 1850 ήταν 9,5Χ13,3 εκατοστά.[533]

Η απόσταση μεταξύ των νομέων στα ανδριώτικα μπρίκια του 1837 ποίκιλε από 15,2 έως 20,9 εκατοστά, ενώ μεγαλύτερη πυκνότητα των νομέων σε σκάφη εκείνης της περιόδου εντοπίστηκε στο μπρίκι «Κάντιντο» του 1839, 253 τόνων, με 13,3 εκατοστά απόσταση.[534] Μπορούμε να πούμε ότι η απόσταση 15,2 εκατοστών ήταν σχεδόν ο μέσος όρος για τις γάστρες των μεγαλύτερων σκάφών σε όλη την υπο εξέταση περίοδο. Ενδιαφέρουσα εξαίρεση αποτελούν τα «τρίδυμα» σπετσιώτικα σκάφη, τα οποία παρουσίαζουν μία μεγαλύτερη πυκνότητα στη διάταξη των νομέων, που ποικίλει μεταξύ 11,4 και 13,3 εκατοστών και το μπρίκι «Άγιοι Απόστολοι» που με διαστάσεις ΜΟ 23,46Χ ΜΠ 8,07Χ Β 4,57, παρουσιάζει μία εξαιρετικά πυκνή διάταξη, αφού οι νομείς του απείχαν μεταξύ τους μόλις 11,4 εκατοστά.[535] Γενικότερα στα μικρότερα σκάφη φαίνεται ότι η διάταξη των νομέων ήταν αραιότερη. Στο κότερο του 1833 οι νομείς απέχουν 19 εκατοστά, στη σακολέβα «Άγιος Σπυρίδων» επίσης 19 εκατοστά, ενώ στην σακολέβοβομβάρδα «Άγιος Νικόλαος» με διαστάσεις ΜΟ 12,18Χ ΜΠ 4,72Χ Β 1,98, η απόσταση των νομέων ήταν 20,9 εκατοστά, και στη μαλτέζα «Άγιος Νικόλαος» του Σφακιανού Γεώργιου Χατζηγρηγορίου, με διαστάσεις ΜΚ 13,25Χ ΜΠ 4,19Χ Β 1,37, η απόσταση ήταν ακόμη μεγαλύτερη και έφτανε τα 22,8 εκατοστά, ενώ παράλληλα και η διατομή των νομέων της ήταν επίσης η μικρότερη που εντοπίστηκε, 7,6Χ7,6 εκατοστά.[536]

5.2.1.3. ΛΟΙΠΑ ΔΙΑΜΗΚΗ ΕΝΙΣΧΥΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΟΥ ΣΚΕΛΕΤΟΥ[537]

[532] Για το «Λήμνος» βλ. Ο.π., αρ.26392, 23/2/1853. Το σκάφος του 1842 είναι το μπρίκι «Κίμων», 206 τόνων, του Γεώργιου Ι. Καλάρη, ιδιοκτησία, ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ.13819, 12/8/1842, ενώ αυτό του 1857 ειναι το μπρίκι «Μαρής Αθ. Βαλλιάνος».
[533] Για το κότερο του 1833 βλ. § 5.2.1.1. Για τη γολέτα βλ., ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ. 23150, 15/10/1849.
[534] Για το «Κάντιντο» βλ. Κεφ. Διαδικασία Ναυπήγησης Ι-Το θεσμικό πλαίσιο § 4.5
[535] Για το μπρίκι «Άγιοι Απόστολοι» βλ. βλ. § 5.2.1.1.
[536] Για τα «Άγιος Νικόλαος» και «Άγιος Σπυρίδων» βλ. § 5.2.1.1. Για τη μαλτέζα «Άγιος Νικόλαος» ο.π., αρ. 31004, 30/9/1859, με αποδεικτικό ιδιοκτησίας ο.π., Ι/Ναυπηγικά, αρ. 3659, 31/12/1859.
[537] Βλ. επίσης Παραρτήματα, εικόνες 5.1 & 5.5.

Το στοιχείο που ενίσχυε το δέσιμο των νομέων με την καρίνα ήταν το σωτρόπι. Πρόκειται για ένα διάμηκες εσωτερικό ξύλο, που αποτελείτο από 2 ή 3 μέρη στα μεγαλύτερα σκάφη, το οποίο διέτρεχε κατά μήκος όλες τις πόστες και τις έδενε με τζαβέτες (μεταλλικά καρφιά) με τις έδρες και την καρίνα.[538] Μία μέση διατομή σε σκάφη μέχρι 20 μέτρα μήκος ήταν 22,8Χ22,8 εκατοστά, σε μεγαλύτερα των 22 μέτρων έφτανε τα 30,4Χ30,4 εκατοστά, ενώ εξαιρετικές διαστάσεις παρουσιάζουν τα σωτρόπια στα ούτως ή άλλως, όπως έχουμε δει, πολύ ισχυρά σκαριά των μπρικιών «Ζαγορά» και «Λήμνος», που η διατομή τους φτάνει τα 45,6Χ45,6 εκατοστά. Στα μεγάλα σκαριά από τη δεκαετία του 1850, εκατέρωθεν του εσωτροπίου συναντάμε τα «δεύτερα σωτρόπια», όπως αναφέρεται στο συμφωνητικό του «Ζαγορά», ή χαρακτά κουρζέτα, απλώς κουρζέτα ή χωρίς συγκεκριμένο όνομα, μία ή δύο αράδες από κάθε πλευρά, με διατομή 15,2Χ15.2 για σκάφη μήκους 18,28 μ., και 24,7Χ24,7 εκατοστών για τα αντίστοιχα άνω των 26 μέτρων. Σε μικρότερα σκάφη, όπως η μπρατσέρα, το πάχος του εσωτροπίου ήταν 15,2 εκατοστά, ενώ στη μπομπάρδα κυμαινόταν μεταξύ 11,4 και 13,3 εκατοστών και στα ακόμη μικρότερα, όπως η σακολέβοβομβάρδα και η μαλτέζα, ήταν 9,5 και 8,55 εκατοστά αντίστοιχα.[539]

Τα επόμενα διαμήκη ενισχυτικά ξύλα του σκελετού ήταν οι στραγαλιές ή αστραγαλιές, οι οποίες καρφώνονταν πάνω στις ενώσεις των νομέων για επιπλέον ενίσχυση και τοποθετούνταν εκατέρωθεν του εσωτροπίου, σε διάφορες σειρές καθ'ύψος, στο εσωτερικό του σκελετού.[540] Συνήθως σε σκάφη μέχρι 20 μέτρων τοποθετούσαν τρείς έως τέσσερεις αράδες από κάθε πλευρά, των οποίων το πάχος στα σκάφη με τρείς αράδες ήταν 5,7 εκατοστά, ενώ αυτών με τέσσερεις έφτανε μέχρι τα 7,6 ή και τα 8,55 εκατοστά.[541] Τα μεγαλύτερα των 20 μέτρων είχαν πέντε έως έξι αράδες στραγαλιές, των οποίων το πάχος ποίκιλε από 6,65 έως 13,3 εκατοστά, όπως στο γνωστό πλέον για τη γερή κατασκευή του μπρίκι «Λήμνος». Στη μπρατσέρα «Αρχάγγελος Μιχαήλ της Ιονίας», υπήρχαν τέσσερεις αράδες στραγαλιές, πάχους 5,7 εκατοστών, ίδιο πάχος με τις τρείς αράδες στραγαλιές της μπομπάρδας «Παναγιά Μυρτιδιώτισσα», ενώ στη σακολεβομβάρδα «Άγιος Νικόλαος» το πάχος τους ήταν 3,8 εκατοστά και στη μαλτέζα «Άγιος Νικόλαος» οι τρείς αράδες ήταν πάχους 2,85 εκατοστών.[542]

---

[538] Γουργουρής, *Το Γαλαξείδι*, 471, Δαμιανίδης, *Ελληνική Παραδοσιακή*, 194-195.
[539] Πρόκειται για την μπρατσέρα «Αρχάγγελος Μιχαήλ της Ιονίας» των Χαλκιδέων Αναστάσιου Σπυρόπουλου και Δημήτριου Αντωνίου. ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ. 25317, 8/12/1851 και ιδιοκτησία ο.π., Συμβ. Χριστόδουλος Ιωάννου, Ευρετήριο 6, αρ. 7695, 20/2/1852.
[540] Δαμιανίδης, *Ελληνική Παραδοσιακή*, 197. Δαμιανίδης- Ζήβας, *Το τρεχαντήρι*, 32-33.
[541] Εξαίρεση σε αυτή την κατηγορία αποτελεί το μπρίκι «Άγιος Διονύσιος», του οποίου οι στραγαλιές είχαν πάχος 10.45 εκατοστά.
[542] Η μπομπάρδα «Παναγιά Μυρτιδιώτισσα» ήταν του Κυθηραίου Αθανάσιου Νικ. Κορωναίου. ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ. 23738, 19/5/1850, ιδιοκτησία ο.π., αρ. 24024, 8/8/1850.

Μετά την εφαρμογή του εσωτροπίου και των στραγαλιών τοποθετούσαν τις τσάπες ή τζάπες. Αυτά ήταν σανίδια της εξωτερικής πλευράς, του πετσώματος, που κατ'εξαίρεση με τα υπόλοιπα μαδέρια του κελύφους, είχαν ενεργό ρόλο στη σταθερότητα του σκελετού και καθόριζαν τη διαμόρφωση της κουπαστής, του καταστρώματος, αλλά και των υπόλοιπων μαδεριών του πετσώματος. Οι τσάπες, που ονομάζονταν επίσης αστάρια ή ζωνάρια[543], τοποθετούνταν κάτω από την τρυπητή και ήταν παχύτερες από τα υπόλοιπα μαδέρια του πετσώματος.[544] Σε σκάφη μέχρι 20 μέτρων περίπου, σπάνια χρησιμοποιούσαν πάνω από έξι αράδες τσάπες από κάθε πλευρά, ενώ ο μέσος όρος πάχους του ξύλου ήταν 7,6 εκατοστά.[545] Στα μεγαλύτερα των 20 μέτρων σκάφη, ο αριθμός των τσαπών αυξανόταν ανάλογα με το μέγεθος του πλοίου, φτάνοντας τις ένδεκα αράδες σε κάποιες περιπτώσεις, με πάχος που ξεπερνούσε τα 10 εκατοστά, ενώ στην περίπτωση του «Ζαγορά» έφτασε τη μέγιστη τίμη των 15,2 εκατοστών. Στα μικρότερα σκάφη, όπως το κότερο του 1833, τη μπομπάρδα «Παναγιά Μυρτιδιώτισσα» ή τη μπρατσέρα «Αρχάγγελος Μιχαήλ της Ιονίας» υπήρχαν τρείς αράδες τσάπες σε κάθε πλευρά, πάχους 5,7 εκατοστών, ενώ στις σακολέβες το πάχος ήταν κατά ένα εκατοστό μικρότερο. (βλ. Παράρτημα εικ. 5.6).

Στη συνέχεια τοποθετούσαν τα υπόλοιπα διαμήκη ενισχυτικά ξύλα όπως τα κουρζέτα και οι λούροι. Οι δύο βασικές κατηγορίες κουρζέτων που συναντάμε είναι το κουρζέτο του κουραδούρου (ζυγοδόκη) και αυτό της κουβέρτας (υδρορροή).[546] Στα παραδοσιακά σκάφη του 20ου αιώνα το κουρζέτο της κουβέρτας (υδρορροή) ονομάζεται και τρυπητό, το οποίο κατ'εξαίρεση με τα υπόλοιπα στοιχεία, έμπαινε σχεδόν με την ολοκλήρωση του σκελετού. Αυτό ήταν ένα διάμηκες οριζόντιο ξύλο με ορθογώνια ανοίγματα, που περνούσαν πάνω από τους νομείς και ακουμπούσαν στα καμάρια. Το κουρζέτο μπορούσε επίσης, αντί για τρυπητό, κάποιες φορές να είναι χαρακτό ξύλο σε σκάφη μεγαλύτερα των 20 μέτρων, του οποίου οι εγκοπές εφάρμοζαν στα κενά μεταξύ των νομέων.[547] Από τα στοιχεία των δικών μας πηγών δεν προκύπτει ότι το ξύλο που

[543] Με τον όρο ζωνάρια τα συναντάμε στα συμφωνητικά των «τρίδυμων» σπετσιώτικων σκαφών.
[544] Δαμιανίδης, *Ελληνική Παραδοσιακή*, 195-196. Δαμιανίδης- Ζήβας, *Το τρεχαντήρι*, 33. Οι τσάπες ως κομβική φάση της ναυπήγησης, αποτελούσαν παράλληλα ένα σταθερό σημείο στην αποπληρωμή των δόσεων του πλοίου προς τον αρχιναυπηγό. Βλ. Κεφ. 4-Η Διαδικασία Ναυπήγησης Ι-Το θεσμικό πλαίσιο § 4.2
[545] Εξαίρεση αποτελεί και σε αυτή την περίπτωση το μπρίκι «Άγιος Διονύσιος», το οποίο έχει επτά αράδες τσάπες από κάθε πλευρά, από τις οποίες οι πέντε αράδες έχουν πάχος 10,45 εκατοστά. Ίδιο αριθμό τσαπών φέρει και το μπρίκι «Δύναμις», του Σαντορινιού Γεώργιου Καρά, με ΜΟ 17,06 μέτρα, μικρότερου όμως πάχους, 7,6 εκατοστών. ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ. 25918, 14/7/1852, ιδιοκτησία ο.π., Συμβ. Χριστόδουλος Ιωάννου, Ευρετήριο 7, αρ. 8257, 16/10/1852.
[546] *Ὀνοματολόγιον Ναυτικόν,* Ἐν Ἀθήναις, 1884, 5. Ο κουραδούρος ή κουραδόρος (υπόφραγμα) ήταν ένα ενδιάμεσο πάτωμα στο αμπάρι, κινητό σύμφωνα με τον Γουργουρή, ο.π., 502-503, το οποίο χρησίμευε ως αποθηκευτικός χώρος διαχωρίζοντας έτσι το αμπάρι σε δύο επίπεδα.
[547] Δαμιανίδης, *Ελληνική Παραδοσιακή*, 201.

αναφέρεται ως κουρζέτο είχε τέτοιο δομικό ρόλο, αφού δεν το συναντήσαμε σε καμία περίπτωση ως ένα τρυπητό ξύλο, μόνο κάποιες φορές χαρακτό και καρφωμένο στους σκαρμούς με τζαβέτες, ενώ η διατομή του, που συχνά τείνει να είναι σχεδόν τετράγωνη, δεν βοηθά ιδιαίτερα για τρυπητό, καθώς απαιτείται το ξύλο να είναι πολύ λεπτότερο σε πάχος για την κατάλληλη εφαρμογή του στους νομείς μέσα από τις οπές. Επιπλέον, η θέση του που ορίζεται κάτω από τα καμάρια και τις καδένες και μάλιστα σε κάποια σκάφη σε διπλό αριθμό, μας κάνει να πιστεύουμε ότι το ξύλο με αυτή την ονομασία στα συριανά ναυπηγεία του 19ου αιώνα ήταν ξεχωριστό από το τρυπητό.[548]

Το κουρζέτο του κουραδούρου φαίνεται ότι υποστήριζε κατά μήκος τον κουραδούρο, και καρφώνονταν με τζαβέτες στο σκαρμό.[549] Σε μερικές περιπτώσεις ζητούσαν τα κουρζέτα στον κουραδούρο να είναι διπλά, όπως στα μπρίκια «Ζαγορά», «Μαρής Αθ. Βαλλιάνος» και «Θεσσαλονίκη»,[550] ενώ στα «τρίδυμα» σπετσιώτικα μπρίκια ζητήθηκε να είναι χαρακτά (με εγκοπές) και να τοποθετηθούν το ένα από πάνω και το άλλο κάτω από τις καδένες του κουραδούρου. Η διατομή ποίκιλε από 11,4Χ15,2 εκατοστά, όπως στα ανδριώτικα μπρίκια του 1837, μέχρι 19Χ22,8 στα μεγαλύτερα, όπως το «Μαρής Αθ. Βαλλιάνος» και τα «τρίδυμα» σπετσιώτικα. Το κουρζέτο της κουβέρτας καρφώνονταν στους σκαρμούς, όπως του κουραδούρου, και πάνω σε αυτά ακουμπούσαν τα καμάρια.[551] Η θέση των κουρζέτων κάτω από την κουβέρτα αναφέρεται και στα «τρίδυμα» σπετσιώτικα σκάφη. Τα κουρζέτα της κουβέρτας επίσης μπορούσαν να είναι διπλά ή και τριπλά από κάθε πλευρά, όπως στο μπρίκι «Μαρής Αθ. Βαλλιάνος», ενώ οι διατομές τους δείχνουν μεγάλες διακυμάνσεις, από 11,4Χ19 εκατοστά, όπως στα δύο από τα τέσσερα ανδριώτικα μπρίκια του 1837 (τα «Λεωνίδας» και «Άγιος Νικόλαος»), μέχρι 24,7Χ30,4 στο μπρίκι «Μαρίδα», 360 τόνων, του Σαντορινιού Αναγνώστη Ν. Ελευθερίου.[552] Η πιο περιπλεγμένη περιγραφή για τη θέση των κουρζέτων αφορά το μπρίκι «Κυριακή της Βαϊοφόρου», στο οποίο ορίζεται να μπουν πέντε κουρζέτα χαρακτά από κάθε πλευρά, από

[548] Από μία τομή ενός σύνθετου καραβόσκαρου (από ξύλινα και σιδερένια στοιχεία) του 1861, που σχεδιάστηκε από τη σκωτσέζικη ναυπηγική εταιρεία Alexander Stephen & Sons, φαίνεται ότι η υδροροή ή κουρζέτο και η τρυπητή είναι ξεχωριστά ξύλα που συνδέονται μεταξύ τους με καρφιά. David Mc Gregor, "The Wooden Sailing..", 36.

[549] Έτσι ορίζεται στο συμφωνητικό για το μπρίκι «Άγιος Νικόλαος», ο.π.

[550] Για το «Θεσσαλονίκη» του Γρηγόριου Πάϊκου, βλ. ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ. 30489, 19/5/1858, ιδιοκτησία, ο.π., αρ. 30562, 23/7/1858.

[551] Όπως ακριβώς αναφέρεται στο συμφωνητικό της γολετοβομβάρδας «Βωτώ», 55 τόνων, του Λημνιού Ανδρέα Ν. Τρύπου. Βλ. ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ.29004, 14/12/1855, ιδιοκτησία, ο.π., αρ. 29251, 6/4/1856.

[552] Ο.π., αρ. 19657, 27/6/1847, ιδιοκτησία, ο.π., Συμβ. Χριστόδουλος Ιωάννου, Ευρετήριο 3, αρ. 3339, 23/12/1847.

πάνω έως κάτω, εφαπτόμενα το ένα με το άλλο, ενώ το κουρζέτο του κουραδούρου να έχει και «κορδόνι».[553]

Εκτός από τα κουρζέτα του κουραδούρου και της κουβέρτας, οι ναυπηγοί χρησιμοποιούσαν και άλλες παραλλαγές των κουρζέτων, τα χαρακτά και τα μισοκούρζετα, που αλληλοσυμπληρώνονταν και ενδεχομένως οι διαφορές τους να ήταν μόνο ονομαστικές. Τα πρώτα, τα οποία διέτρεχαν από την πλώρη έως την πρύμνη, εκτός από την εκατέρωθεν του εσωτροπίου χρήση τους, τοποθετούνταν μεταξύ στραγαλιών και κουραδούρου, αλλά και πιο ψηλά μεταξύ κουραδούρου και κουβέρτας ή στο γιαλί κουτούκι της κουβέρτας ενωμένα με τα καμάρια.[554] Αντίστοιχες θέσεις είχαν και τα μισοκούρζετα, που μπορεί να ήταν επίσης χαρακτά και στην περίπτωση των μπρικιών «Άγιοι Απόστολοι» και «Μαρής Αθ. Βαλλιάνος» βρίσκονταν μεταξύ στραγαλιών και κουραδούρου, ενώ παράλληλα άλλα χαρακτά ξύλα αναφέρονται μεταξύ κουραδούρου και κουβέρτας και στο γιαλί κουτούκι.

Οι λούροι είχαν επίσης αντίστοιχο δομικό ρόλο με τα κουρζέτα και τα μισοκούρζετα, γι αυτό χρησιμοποιούνταν εναλλακτικά και συμπληρωματικά με τα παραπάνω και η βασική διαφορά τους ήταν ότι οι λούροι είχαν αρκετά μικρότερο πάχος από τα κουρζέτα. Οι λούροι διαχωρίζονται σε χαρακτούς, δηλαδή είχαν εγκοπές «για να «δένουν» καλύτερα με τους νομείς»,[555] και κολλητούς, που μάλλον εφάπτονταν πάνω στους νομείς. Η θέση τους ποίκιλε· μπορεί να τοποθετούνταν κάτω από την κουβέρτα, μεταξύ κουραδούρου και κουβέρτας, πάνω και κάτω από τον κουραδούρο ή μεταξύ κουραδούρου και στραγαλιών και στις δύο πλευρές του εσωτερικού του σκελετού. Η μέγιστη διατομή των λούρων σε μεγάλα σκάφη όπως το μπρίκι «Κυριακή της Βαϊοφόρου» έφτανε τα 11,4Χ26,6 εκατοστά, ενώ 11,4 εκατοστά ήταν και η μέγιστη τιμή πάχους, που εντοπίστηκε στα μεσαίου μεγέθους «τρίδυμα» σπετσιώτικα σκάφη, ενώ μία μέση τιμή πάχους ήταν μεταξύ 5,7 και 8,55 εκατοστά.

Ένα επίσης διάμηκες ενισχυτικό στοιχείο του σκελετού, για το οποίο δεν έχουμε αναφορές σε μεταγενέστερες πηγές της παραδοσιακής ναυπηγικής ήταν το γιαλί κουτούκι. Από τις περιγραφές στα συμβόλαια συμπεραίνουμε ότι πρόκειται για ένα συνήθως

[553] Ως κορδόνι χαρακτηρίζεται στα παραδοσιακά σκάφη η προεξοχή του τρυπητού στην εξωτερική πλευρά του σκάφους, που συνήθως την έβαφαν σε διαφορετικό χρώμα από την υπόλοιπη γάστρα βλ. Tassos Leontidis, "Longitudinal fastenings in traditional Greek wooden boats", Kostas Damianidis (επιμ.), *Shipbuilding and Ships in the eastern Mediterranean during the 18th and 19th century*, Χίος, 1999, 285. Ο Δαμιανίδης, ωστόσο, θεωρεί ότι στην περίπτωση αυτή ως κορδόνι πρέπει να εννοείται μία κατά μήκος αυλάκωση στην πλατειά πλευρά του ξύλου.

[554] Η ένωση του χαρακτού στα καμάρια αναφέρεται στο συμφωνητικό του «Μαρής Αθ. Βαλλιάνος». Για το γιαλί κουτούκι βλ. παρακάτω.

[555] Δαμιανίδης, *Ελληνική Παραδοσιακή*, 198.

χαρακτό ξύλο, που το τοποθετούσαν είτε στην κουβέρτα, είτε πάνω από τον κουραδούρο, από τον μπουλμέ της πρύμνης μέχρι το κοράκι της πλώρης. Συγκεκριμένα δε στο μπρίκι «Μαρής Αθ. Βαλλιάνος» τοποθετείται «κολλητό και χαρακτό», στα μπρατσόλια των καδενών του κουραδούρου, στο μπρίκι «Ασπασία» ορίζεται τα γιαλί κουτούκια «νὰ ἦναι χαρακτὰ μὲ ταῖς μένγενες, νὰ ἐνόνονται μὲ τὸ ἄλλο κουρζέτο καὶ νὰ ἦναι με πατούρα μὲ τὸ μαδέρι τῆς κουβέρτας».[556] Ανάλογη αναφορά γίνεται στο συμφωνητικό του μπρικιού του Δημήτριου Βαλαβάνου από τη Χαλκίδα, όπου και εκει το γιαλί κουτούκι της κουβέρτας ενώνεται με το κουρζέτο (μάλλον της κουβέρτας) και η πάνω του πλευρά λειτουργεί ως μαδέρι στα μπούνια του καταστρώματος, ενώ στο μπρίκι «Αργολίς», 147 τόνων, του Σπετσιώτη Παντελή Γκίκα Τζούπα, λειτουργεί ως τρυπητή κουπαστή.[557] Η διατομή του ξύλου κυμαινόταν μεταξύ 15,2Χ22,8 και 19Χ22,8 εκατοστών, ωστόσο στο «Λήμνος» ήταν 24,7Χ24,7 και στο «Ζαγορά» το πάχος ή ύψος στο γιαλί κουτούκι του κουραδούρου ήταν 26,6 και της κουβέρτας 34,2 εκατοστά. Στη δε μπρατσέρα «Αρχάγγελος Μιχαήλ της Ιονίας» το πάχος του ήταν 15,2 εκατοστά και στη σακολέβα «Άγιος Σπυρίδων» 9,5 εκατοστά.

Στην πλώρη και στην πρύμνη τοποθετούσαν επιπλέον ενισχυτικά ξύλα τα οποία συνέδεαν τα δύο ακραία τμήματα του σκάφους με τα μεσαία·αυτά ήταν οι φουρνιστές και τα ντουφέκια. Οι φουρνιστές παλαιότερης μορφής, οι οποίες είναι αυτές της δικής μας περίπτωσης, ήταν σαν ένα μπρατσόλι σχήματος Λ περίπου και εκτείνονταν οριζόντια εφαρμόζοντας πάνω στο ποδόσταμα και στους σκαρμούς.[558] Στο συμφωνητικό του μπρικιού «Αριστείδης» ορίζεται οι φουρνιστές να εκτείνονται σε τρείς πόστες, στο επίσης μπρίκι «Κάντιντο» οι πλωριές φουρνιστές «θέλουν ἔχει μουστάκια μακριὰ ἕως εἰς τὸν πουλμὲ τῆς πλώρης», ενώ στο «Άγιος Νικόλαος» φουρνιστές και ντουφέκια ορίζεται να καρφωθούν με τζαβέτες στους σκαρμούς.[559] Οι φουρνιστές τοποθετούνταν σε όλο το ύψος του σκάφους, σε πλώρη και πρύμνη, ή όπως αναφέρεται στο συμφωνητικό της γολέτας του Ευστάθιου Αναστασίου, οι πέντε φουρνιστές της πλώρης έπρεπε να μπούν από το σωτρόπι μέχρι το παραπέτο.[560] Στα μεγάλα σκάφη τοποθετούσαν κατά μέσο όρο έξι ή επτά φουρνιστές στην πλώρη και αντίστοιχα τρείς με πέντε στην πρύμνη. Εξαίρεση στα σκαριά

[556] ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα αρ. 25126, 17/9/1851.
[557] Για το μπρίκι του Βαλαβάνου βλ. σελ. 55. Για το «Αργολίς» βλ. ο.π., 28166, 15/3/1855, ιδιοκτησία, ο.π., αρ. 28546, 22/7/1855. Τα μπούνια ήταν ανοίγματα στο κάτω μέρος των παραπέτων από όπου έφευγαν τα νερά που έμπαιναν στην κουβέρτα. Βλ. Γουργουρής, *Το Γαλαξείδι*, 474.
[558] Οι μεταγενέστερες φουρνιστές που συναντάμε σε αναφορές στην παραδοσιακή ναυπηγική του 20ου αιώνα είχαν τραπεζοειδές σχήμα και καρφώνονταν με τα ντουφέκια στα ποδοστάματα βλ. Δαμιανίδης, *Ελληνική Παραδοσιακή*, 198-199 και Δαμιανίδης- Ζήβας, *Το τρεχαντήρι*, Πίνακες 2 και 5.
[559] Για το «Αριστείδης» βλ. ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ. 5486, 15/4/1837.
[560] Ο.π., αρ. 4028, 17/7/1836.

τύπου καραβόσκαρου κάτω των 20 μέτρων αποτελεί το πολύ γερό σκαρί του μπρικιού «Άγιος Διονύσιος», μήκους 19,9 μέτρων, στο οποίο υπήρχαν εννέα φουρνιστές στην πλώρη από το πομπρέσο μέχρι το αμπάρι και επτά στην πρύμνη. Στα άνω των 20 μέτρων, τα επίσης πολύ γερά σκαριά των μπρικιών «Άγιοι Απόστολοι», «Ζαγορά», και «Μαρής Αθ. Βαλλιάνος», είχαν αντίστοιχα δέκα, έντεκα και δώδεκα φουρνιστές στην πλώρη και τέσσερεις, έξι και πέντε στην πρύμνη. Στα δε μικρότερα σκάφη, όπως η μπομπάρδα, στην περίπτωση των δίδυμων υδραίϊκων, υπήρχαν τέσσερεις στην πλώρη και τέσσερεις στην πρύμνη, στη μπρατσέρα «Αρχάγγελος Μιχαήλ της Ιονίας», τέσσερεις στην πλώρη και δύο στην πρύμνη, όπως και στη σακολεβομβάρδα «Άγιος Νικόλαος», αλλά εντύπωση προκαλούν οι επτά φουρνιστές της πλώρης στη σακολέβα με τάκο (ενδέχεται και αυτή να είναι γάστρα βομβάρδας) «Άγιος Σπυρίδων» μόλις 10,96 μέτρων.

Τα ντουφέκια ήταν ουσιαστικά προέκταση των φουρνιστών, αλλά μικρότερου πάχους, όπως προκύπτει και από το συμφωνητικό της γολέτας «Αθηνά», όπου οι φουρνιστές είχαν 19 εκατοστά πάχος, το ίδιο με αυτές του μπρικιού «Κάντιντο», ενώ τα ντουφέκια 15,2.[561] Τα ντουφέκια τοποθετούνταν με εγκοπές, χαρακτά όπως αναφέρεται, στους νομείς. Στο μπρίκι «Αριστείδης» εκτείνονται σε επτά πόστες, ενώ το μήκος τους στη γολέτα «Αθηνά» ήταν 3,65 μέτρα. Στα σκάφη κάτω των 20 μέτρων τοποθετούσαν συνήθως δύο ζευγάρια ντουφέκια και αυτά στο σταυρό της πρύμνης. Στα μεγαλύτερα, τοποθετούσαν κάποιες φορές τρία ζευγάρια ντουφέκια, συνήθως όμως τέσσερα, δύο στην πλώρη και δύο στην πρύμνη.

5.2.1.4. ΛΟΙΠΑ ΕΓΚΑΡΣΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΟΥ ΣΚΕΛΕΤΟΥ[562]

Τα ακόλουθα δομικά στοιχεία είναι εγκάρσια στο σκελετό του σκάφους και πρόκειται για τις καδένες, τις παγκάτσες και τα καμάρια, που χωρίζονται σε αυτά του κουραδούρου και της κουβέρτας. Οι καδένες, οι οποίες δεν πρέπει να ήταν πλέον σε χρήση στα νεώτερα παραδοσιακά σκάφη ή τουλάχιστον δεν ονομάζονται πλέον έτσι, αποτελούσαν κατ'ουσίαν χοντρά δοκάρια στα οποία πατούσαν τα σανίδια του κουραδούρου και της κουβέρτας. Στα μεγάλα σκαριά, όπως προκύπτει από τα συμφωνητικά, ο κουραδούρος, λόγω του μεγέθους της γάστρας, αποτελούσε μία απαραίτητη και αναγκαία διαμόρφωση, γι' αυτό και δίνονταν ιδιαίτερη μέριμνα στην κατασκευή των καδενών.

[561] Για τη γολέτα «Αθηνά», 53 τόνων, του Χιώτη/Ερμουπολίτη πλοιάρχου Φρατζέσκου Γ. Μαυρουδή βλ. ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Βιβλίον Μνημονικόν ὑπὸ στοιχεῖον Η', αρ. 114, 27/1/1834 και ιδιοκτησία ο.π., αρ. 810, 14/5/1834.
[562] Βλ. Παραρτήματα, εικόνες 5.1 & 5.5

Οι καδένες, οι παγκάτσες και τα καμάρια επιτελούν κατ'ουσίαν την ίδια λειτουργία με τη διαφορά, ότι οι δύο πρώτες είχαν σαφώς μεγαλύτερες διαστάσεις και τις τοποθετούσαν σε σημεία του σκελετού που απαιτείτο μεγαλύτερη ενίσχυση, όπως στα κουβούσια (ανοίγματα) του αμπαριού και στα σημεία των καταρτιών.[563] Έτσι στο μπρίκι «Δύο αδελφοί» μήκους 20,1 μέτρων, εκτός από τις εννέα καδένες του κουραδούρου, υπάρχουν άλλες έξι, δύο για το αμπάρι και από δύο για το πλωριό και πρυμνιό άλμπουρο αντίστοιχα, ενώ στα «τρίδυμα» σπετσιώτικα σκάφη οι καδένες στα κουβούσια και στα κατάρτια ήταν ένα παρμάκι (3,8 εκατ.) παχύτερες από αυτές της κουβέρτας.[564] Στο μπρίκι «Αγία Αικατερίνη» του Ιωάννη Ανδρ. Τζήρου με μήκος καρίνας 22,25 μέτρα συμφωνήθηκε να μπούν 37 καδένες της κουβέρτας και 22 του κουραδούρου, συν μία επιπλέον στην πλώρη μεταξύ κουραδούρου και κουβέρτας.[565]

Οι καδένες υποστηρίζονταν από μπρατσόλια, συνήθως τέσσερα τον αριθμό, για τη διάταξή τους δε, υποθέτουμε ότι μάλλον ήταν τοποθετημένα εκατέρωθεν της κάθε πλευράς της καδένας ή όπως στο μπρίκι «Αριστείδης», όπου αναφέρεται «τὸ κάθε μπρατσόλι θέλει ἐννόνεται μὲ τὴν μία καδένα καὶ μὲ τὴν ἄλλην». Στο μπρίκι «Ζαγορά», για τις 15 καδένες του κουραδούρου συμφωνείται να μπούν τέσσερα ξύλινα μπρατσόλια και ελλείψει αυτών σιδερένια. Ακόμη συμφωνείται οι καδένες της κουβέρτας να τοποθετηθούν εναλλάξ με καμάρια, οι οποίες να υποστηρίζονται με τέσσερα μπρατσόλια ξύλινα και δύο επιπλέον σιδερένια τοποθετημένα κάτω ακριβώς από την καδένα. Επιπλέον, ο σκαρμός στον οποίο εφάπτεται η καδένα να τυλίγεται με λάμα σιδήρου και να είναι καρφωμένος στην καδένα με τζαβέτα.[566]

Οι αποστάσεις στις καδένες της κουβέρτας ποίκιλαν από μία ναυπηγική κάννα (30,48 εκατοστά, όπως στα «τρίδυμα» σπετσιώτικα), 61 εκατοστά, (όπως στο «Λήμνος» και στο «Αργολίς»), μέχρι 76.20 εκατοστά (όπως στο «Μαρής Αθ. Βαλλιάνος» και «Άγιοι Απόστολοι»). Στα σκάφη άνω των 20 μέτρων συνήθως τοποθετούνταν από δέκα έως δεκαπέντε καδένες του κουραδούρου, εκτός από την αξιοπερίεργη περίπτωση της «Αγίας Αικατερίνης», στην οποία καταγράφησαν είκοσι δύο. Δεκαπέντε καδένες έχουν εντοπιστεί

[563] Προφορική πληροφορία από τον Κώστα Δαμιανίδη που αφορούσε τις καδένες και τα καμάρια. Για τις παγκάτσες το συμπεράναμε από τις διαστάσεις του ξύλου σε σχέση με των υπολοίπων δύο.
[564] Για το μπρίκι «Δύο αδελφοί», 186 τόνων, του Κωνσταντίνου Σακκά και Ευστράτιου Π. Πετροκόκκινου, βλ. ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ. 10670, 4/7/1840, ιδιοκτησία, ο.π.,αρ. 11207, 4/11/1840.
[565] Για το μπρίκι «Αγία Αικατερίνη» βλ., ο.π., αρ. 21039, 4/6/1848, ιδιοκτησία ο.π., Ι/Ναυπηγικά, αρ. 2400, 4/10/1848.
[566] Πρόκειται σίγουρα για ένα εντυπωσιακό τρόπο ενίσχυσης του σκελετού και για άλλη μία απόδειξη, ότι το «Ζαγορά» του Ιωάννη Κασσαβέτη, ήταν ένα από τα πιο γερά και καλοδουλεμένα καραβόσκαρα που παρήγαγε το ναυπηγείο της Ερμούπολης.

(χωρίς να προκαλεί πλέον έκπληξη) μόνο στα «Ζαγορά» και «Μαρής Αθ. Βαλλιάνος», ενώ στο πρώτο από τα δύο εντοπίστηκε και η μεγαλύτερη διατομή της καδένας του κοραδούρου 26,6Χ30,48 εκατοστών, ενώ μία μέση διατομή μπορεί να υπολογιστεί σε 22,8Χ22,8 εκατοστά περίπου.

Οι παγκάτσες κατ'ουσίαν ήταν σχεδόν ό,τι και οι καδένες·χαρακτηριστικό είναι δε, ότι σε όποιο συμφωνητικό αναφέρεται ο αριθμός και οι διαστάσεις τους, δεν γίνεται καμία αναφορά σε καδένες.[567] Ομοίως, πλαισιώνονται συνήθως από τέσσερα μπρατσόλια και οι διαστάσεις τους είναι αντίστοιχες με αυτές των καδενών, όπως και η θέση τους, για παράδειγμα στον κουραδούρο ή στην κουβέρτα, κάποιες φορές μοιρασμένες σε ίσο αριθμό με τα καμάρια.[568] Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι το ανδριώτικο μπρίκι «Άγιος Ανδρέας» του 1837, στο οποίο εντοπίζουμε αναφορά σε παγκάτσες, ενώ στα άλλα τέσσερα όμοια ανδριώτικα μπρίκια του ίδιου έτους γίνεται αναφορά μόνο σε καδένες, σε αμφότερες περιπτώσεις ωστόσο, τα ξύλα έχουν τις ίδιες διαστάσεις και είναι πλαισιωμένα από τέσσερα μπρατσόλια.

Τα καμάρια όπως αναφέραμε είχαν αντίστοιχη λειτουργία με τις καδένες και τις παγκάτσες και μάλιστα χρησιμοποιούνταν και εναλλάξ, όπως είδαμε στην περίπτωση του «Ζαγορά». Τα καμάρια, όπως και οι καδένες, τοποθετούνταν κατ'αντιστοιχία με τους νομείς και συνδέονταν με αυτούς, όπως και με τα διαμήκη ενισχυτικά τους στοιχεία, τους λούρους και τα κουρζέτα, με τα οποία έδεναν με εγκοπές, «ὅλα χαρακτὰ εἰς τὸ κουρζέτον ὡσὰν κασέλα.»[569] Τα καμάρια είχαν μία καμπυλότητα προς τα επάνω, η οποία βοηθούσε στη διαμόρφωση του καταστρώματος, έτσι ώστε να φεύγουν τα νερά από το κατάστρωμα.[570] Στα κουβούσια τοποθετούσαν τα μισοκάμαρα που συνδέονταν με τα μεγαλύτερης διατομής ξύλα του ανοίγματος (μεριά), ενώ τα καμάρια που έμπαιναν σε σημεία που απαιτούνταν μεγαλύτερη ενίσχυση, όπως τα κατάρτια, τα κουβούσια και τα

[567] Η παγκάτσα σύμφωνα με τον Δαμιανίδη *Ελληνική Παραδοσιακή*, 202, 204, ήταν ένα εγκάρσιο ξύλο που συνέδεε τις κουπαστές στην πλώρη, ενισχυμένο με οριζόντια μπρατσόλια. Περίπτωση τέτοιας χρήσης της παγκάτσας συναντήσαμε στο μπρίκι του Γεώργιου Αντ. Αλαφούζου, ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ. 19115, 24/1/1847, (δεν μας προκύπτει το έγγραφο ιδιοκτησίας), και στο μπρίκι «Παναγιά της Ακαθίστου», 220 τόνων, του Σαντορινιού Μαρίνου Αλαφούζου, ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ.19206, 21/2/1847, ιδιοκτησία, ο.π., 19717, 11/7/1847.

[568] Αυτό αναφέρεται στο συμφωνητικό για το μπρίκι του Γεώργιου Αντ. Αλαφούζου.

[569] Πρόκειται για το μπρίκι «Κυριακή της Βαϊοφόρου», στο οποίο αναφέρονται δώδεκα καμάρια του κουραδούρου και δεκατρία της κουβέρτας. Δαμιανίδης, *Ελληνική Παραδοσιακή*, 199.

[570] Δαμιανίδης, *Ελληνική Παραδοσιακή*, 199-200.

ταμπούκια (βλ. § 5.2.3.2.), ονομάζονταν μαγγιόρα και είχαν μεγαλύτερη διατομή από τα υπόλοιπα.[571]

Κάποιοι από τους παράγοντες που καθορίζουν την στατική αντοχή της κατασκευής στη δομή των νομέων, όπως η διατομή τους και η μεταξύ τους απόσταση, καθορίζουν επίσης με ανάλογο τρόπο και τη δομή των καμαριών. Η διατομή τους κυμαινόταν από 7,6Χ 19 έως 7,6Χ22.8 εκατοστά για τα μικρότερα των 20 μέτρων σκάφη και μπορούσε να φτάσει μέχρι 12,69Χ22,85, όπως στο 25 μέτρων μήκους καρίνας μπρίκι «Αλέξανδρος», ή τα 11,4Χ28,5 εκατοστά στο μπρίκι του Γεώργιου Αντ. Αλαφούζου, ολικού μήκους 25,6 μέτρων.[572] Η μέση απόσταση των καμαριών κυμαίνονταν μεταξύ 26,6 και 30,4 εκατοστών, με εξαίρεση, παραδόξως, τη γολέτα «Μαρικάκη» μήκους 14,16 μέτρων, στην οποία συναντάμε την πυκνότερη διάταξη καμαριών 20,9 εκατοστών.[573] Επομένως, εξετάζοντας την απόσταση των καμαριών με αυτή των νομέων σε κάποια σκαριά προκύπτει ότι τα καμάρια τοποθετούνταν κάθε δεύτερη ή τρίτη σειρά νομέων.[574]

Τα μπρατσόλια ήταν ξύλινοι αγκώνες σχήματος Γ, που προσέδιδαν μεγαλύτερη ακαμψία στην κατασκευή και τα οποία κάρφωναν στους νομείς και τους λούρους ή στα κουρζέτα.[575] Συνήθως στα ερμουπολίτικα σκαριά, κάτω από την κουβέρτα έβαζαν πέντε έως επτά μπρατσόλια από κάθε πλευρά, ενώ κατά περίεργο τρόπο οκτώ μπρατσόλια εντοπίσαμε μόνο στο μόλις 16,45 μέτρων μήκους μπρίκι «Ευτύχης».[576] Στη δε γαβάρα «Μυτάρας» από την άλλη, εντοπίσαμε τη μοναδική περίπτωση τοποθέτησης δεκαοκτώ σιδερένιων μπρατσολιών κάτω από την κουβέρτα. Όπως προαναφέρθηκε, μπρατσόλια τοποθετούνταν κάτω από τις καδένες, τις παγκάτσες και τα καμάρια για περαιτέρω ενίσχυση τους. Ωστόσο, αυτά πρέπει να ήταν διαφορετικά μπρατσόλια, από αυτά που μόλις περιγράψαμε, με επίσης διαφορετικό δομικό ρόλο.

Η πικεριά ήταν ένα επίσης διάμηκες ενισχυτικό ξύλο, που περνούσε κάτω από τα καμάρια, διακόπτονταν από τα κουβούσια και στηριζόταν πάνω στα σανταρόλια ή

---

[571]Ο.π., 200. Έτσι αναφέρεται στο συμφωνητικό της γολέτοβομβάρδας «Βωτώ», της οποίας τα μαγγιόρα καμάρια είχαν διατομή 9,5Χ19 σε σχέση με τα 7,6Χ19 εκατοστά της διατομής των υπόλοιπων καμαριών του σκάφους.

[572] Για το «Αλέξανδρος» βλ. ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα αρ. 14157, 2/11/1842.

[573] Για τη γολέτα «Μαρικάκη» του Μυκονιάτη Δημήτριου Ρούσσου βλ. ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ.17200, 18/5/1845 και ιδιοκτησία ο.π., Συμβ. Μιχάλης Ιωαννόπουλος, Ευρετήριο 2, αρ. 305, 1/9/1845.

[574] Ανα δύο σειρές νομέων ήταν τοποθετημένα τα καμάρια στο μπρίκι «Παναγιά της Ακαθίστου» και ανα τρείς στο μπρίκι «Παναγιά της Κοιμήσεως» των Σαντορινιών Δημήτριου Συρίγου και Δημήτριου Νομικού, ο.π., αρ.18791, 16/9/1846, ιδιοκτησία ο.π., 19207, 21/2/1847.

[575] Δαμιανίδης- Ζήβας, *Το τρεχαντήρι*, 35-36. Δαμιανίδης, *Ελληνική Παραδοσιακή*, 200.

[576] Το μπρίκι ανήκε στους Ψαριανούς/Ερμουπολίτες Δημήτριο Χ. Φιλίνη, και Ανδρέα Γιαλούρη, βλ. ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Βιβλίον Μνημονικόν ὑπὸ στοιχεῖον Ε΄, αρ. 488, 17/5/1833, ιδιοκτησία ο.π., Βιβλίον Μνημονικόν ὑπὸ στοιχεῖον Ζ΄, αρ. 1212, 20/9/1833.

μπουντέλια (κάθετα υποστηλώματα που πάταγαν στο σωτρόπι και στήριζαν τα ανοίγματα του καταστρώματος).[577] Η πικεριά έμπαινε όχι μόνο στην κουβέρτα αλλά και στον κουραδούρο ή και στα δύο, όπως στο μπρίκι «Παναγιά της Κοιμήσεως» και στο «Ζαγορά», ενώ στο δεύτερο προβλεπόταν επιπλεόν ένα σιδερένιο μπρατσόλι μήκους 1,5 μέτρου που έπιανε στην πικεριά. Η διατομή της ήταν από 7,6Χ19, όπως στο μπρίκι του Σπύρου Μουσούρη, μέχρι 19Χ19 που είναι η μέγιστη που εντοπίσαμε στην «Παναγιά της Κοιμήσεως».[578]

5.2.2. Η ΕΠΙΚΑΛΥΨΗ ΤΟΥ ΣΚΑΦΟΥΣ

Με την ολοκλήρωση του σκελετού ακολουθούσε η διαδικασία επικάλυψης των επιφανειών του σκάφους που διαχωριζόταν σε τρείς φάσεις με την παρακάτω ακολουθία: 1) το φέδρωμα, δηλαδή την εσωτερική επένδυση της γάστρας με σανίδια, 2) το κουβέρτωμα, δηλαδή την κατασκευή του καταστρώματος και τέλος 3) το εξωτερικό πέτσωμα της γάστρας. Σε αυτές τις τρείς φάσεις πρέπει να προστεθεί η διαμόρφωση της κουπαστής, η οποία είτε ακολουθούσε το κουβέρτωμα, είτε γινόταν πρίν από αυτό για μεγαλύτερη σταθεροποίηση των νομέων και των καμαριών.[579]

5.2.2.1. ΤΟ ΦΕΔΡΩΜΑ (ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ ΕΠΙΚΑΛΥΨΗ)

Για να φεδρώσουν το εσωτερικό του σκάφους χρησιμοποιούσαν διάφορα σανίδια, συχνά ξύλα χαμηλής ποιότητας, «ἀπὸ φτενὰ σανίδια», όπως στο μπρίκι «Τύχη». Τα σανίδια αυτά ονομάζονταν φάρσια, τα οποία έμπαιναν στα κενά μεταξύ των στραγαλιών ή άλλων διαμήκων στοιχείων του σκελετού. Τα πανιόλα από την άλλη ήταν τα σανίδια του δαπέδου που τα τοποθετούσαν πάνω στο σωτρόπι ή τις έδρες. Για την καλύτερη τοποθέτησή τους μάλιστα χρησιμοποιούσαν τα εκατέρωθεν του εσωτροπίου χαρακτά ξύλα, πάνω στα οποία πατούσαν τα πανιόλα.[580] Τα φάρσια και τα πανιόλα, ωστόσο, χρησιμοποιούνταν ως όροι εναλλακτικά από τους συριανούς ναυπηγούς για να δηλώσουν το ίδιο αντικείμενο, τα σανίδια του φεδρώματος, όπως στο μπρίκι του Βαλαβάνου, όπου «εἰς τὸ σωτρόπι θέλουν ἐμβεῖ δύο χαρακτὰ...., δηλαδὴ ἀπὸ μίαν ἀράδα ἀπὸ κάθε μπάντα

[577] Στο μπρίκι «Αριέτα», 155, τόνων, των Νικόλαου Πατεράκη και Μηκέ Αρβανίτη, ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ. 7879, 25/10/1838, ιδιοκτησία, ο.π., αρ. 8714, 1/5/1839, υπήρχαν οκτώ σανταρόλια. Το δε μπρίκι «Αδαμάντιος Κοραής», 188 τόνων, ο.π., αρ. 9434, 2/9/1839, είχε εννέα. Τα σανταρόλια ή πουντέλια ενισχύονταν επίσης με μπρατσόλια, ενώ αυτά που στήριζαν την μπουκαπόρτα του αμπαριού ήταν διπλά τζαβετωμένα.

[578] Για το μπρίκι του Σπύρου Μουσούρη βλ. ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ.14630, 4/2/1843. Δεν έχει εντοπιστεί ιδιοκτησία.

[579] Δαμιανίδης, *Ελληνική Παραδοσιακή*, 202.

[580] Ο.π.

διὰ νὰ ἀκομβοῦν τὰ φάρσια», ενώ στο μπρίκι «Μιλτιάδης», 102 τόνων, του Υδραίου Μανουήλ Αντ. Κριεζή ορίζεται τα πανιόλα να φτάνουν ως τον κουραδούρο.[581] Το φέδρωμα της γάστρας τις περισσότερες φορές έφτανε ως τον κουραδούρο ή ως τις καδένες και τις παγκάτσες του, ξεκινώντας από χαμηλά, από τις στραγαλιές, το σωτρόπι ή τα πανιόλα. Φεδρωμένο μέχρι την κουβέρτα συναντήσαμε μόνο το μπρίκι «Επαμεινώνδας» και με την αναφορά «ἕως ἐπάνω φεδρωμένο» το μπρίκι «Θεσσαλονίκη».[582] Σύμφωνα με τον Δαμιανίδη στα παραδοσιακά σκάφη του 20ου αιώνα άφηναν κενό ψηλά, μεταξύ των καμαριών, για τον εξαερισμό της εσωτερικής πλευράς της γάστρας.[583] Τα σανίδια του φεδρώματος είχαν ελάχιστο πάχος 3,8 εκατοστά, κυρίως σε σκάφη κάτω των 20 μέτρων, τα μεγαλύτερα είχαν πάχος 5,7 εκατοστά, ενώ 7,6 εκατοστά εντοπίστηκαν μόνο στο «Λήμνος» και σε ένα μπρίκι με διαστάσεις ΜΚ 25ΧΜΠ 8,53ΧΒ 4,87, ιδιοκτησίας του Νικόλαου Π. Μαλαντράκη, πλοιάρχου από την Κωνσταντινούπολη.[584]

5.2.2.2. ΤΟ ΚΟΥΒΕΡΤΩΜΑ ΚΑΙ Η ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΗΣ ΚΟΥΠΑΣΤΗΣ

Μετά το φέδρωμα ακολουθούσε το κουβέρτωμα ή το στρώσιμο των σανιδιών του καταστρώματος. Το κουβέρτωμα ξεκινούσε από τη μέση προς τα πλευρά ακολουθώντας τις καμπύλες των καμαριών, ενώ τα σόκορα (οι ενώσεις μεταξύ των σανίδων), των σανίδων πατούσαν πάνω στα καμάρια για περαιτέρω ενίσχυση.[585] Το μέσο πάχος των σανίδων της κουβέρτας ήταν μεταξύ 4,7 και 5,7 εκατοστών στα μεγαλύτερα σκάφη. Σε ορισμένα μεγάλα σκαριά, όπως τα μπρίκια «Κυριακή της Βαϊοφόρου» και «Μαρίδα», αλλά και στα δίδυμα των Ιωάννη Αν. Ζαχαρίου και Γεώργιου Αβασιώτη, τη λότικα «Κλεοπάτρα» και τη λότικα/μπρίκι «Πρέβεζα», μήκους 20.,11, το πάχος έφτανε τα 6,65 εκατοστά.[586] Τα μπρίκια «Μαριγώ» και «Άγιοι Απόστολοι» άνω των 23 μέτρων είχαν μαδέρια πάχους 7,6 εκατοστών, στα «Μαρής Αθ. Βαλλιάνος» και «Λήμνος» το πάχος των σανίδων έφτασε τα 8,55 και 9,5 εκατοστά αντίστοιχα, ενώ στο «Ζαγορά» άγγιξε τη

[581] ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Βιβλίον Μνημονικόν ὑπὸ στοιχεῖον Η΄, αρ. 585, 14/4/1834, ιδιοκτησία, ο.π., Μνημονικόν ὑπὸ στοιχεῖον Θ΄, αρ. 1564, 17/8/1834.
[582] Για το «Επαμεινώνδας» βλ. ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Βιβλίον Μνημονικόν ὑπὸ στοιχεῖον Β΄αρ. 692, 28/10/1831.
[583] Δαμιανίδης, *Ελληνική Παραδοσιακή*, 202.
[584] ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ. 26649, 27/6/1853. Δεν εντοπίστηκε αποδεικτικό ιδιοκτησίας του πλοίου.
[585] Δαμιανίδης, *Ελληνική Παραδοσιακή*, 202.
[586] Για την «Κλεοπάτρα» βλ. ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ. 26236, 22/11/1852, ιδιοκτησία ο.π., αρ. 26385, 20/2/1853. Για την «Πρέβεζα» βλ. ο.π., αρ. 26305, 31/12/1852, ιδιοκτησία, ο.π., αρ. 26478, 2/4/1853.

μέγιστη τιμή με 11,4 εκατοστά.[587] Στα μικρότερα σκάφη, όπως στις μπομπάρδες και στη γολέτα «Αθηνά» το πάχος των σανίδων ήταν 3,8 εκατοστά.

Το επόμενο στάδιο πρίν το εξωτερικό πέτσωμα ήταν η διαμόρφωση της κουπαστής, η οποία μπορούσε να γίνει και πριν από το κουβέρτωμα. (βλ. Παράρτημα εικ. 5.7).

Από τα συμφωνητικά ναυπήγησης προκύπτει η αναφορά στην τρυπητή ή φρακαριστή (χαρακτή) κουπαστή. Αυτή συχνά διαχωρίζεται από την άνω κουπαστή ή την κουπαστή του παραπέτου[588] και μπορεί να ταυτιστεί με την κατινή ή κάτω κουπαστή, όπως προκύπτει στις περιπτώσεις του μπρικιού του Γεώργιου Αντ. Αλαφούζου και της «Παναγιάς της Ακαθίστου», όπου στη μεν πρώτη αναφέρεται «ἡ κάτω κουπαστή εἰς δύο κομμάτια τρυπητή..», στη δε δεύτερη «ἡ κουπαστὴ κατηνὴ χόνδρος παρμάκια τρία χαρακτὴ».[589]

Το μήκος της τρυπητής ή φρακαριστής κουπαστής κάλυπτε όλη την πλευρά, «ἀπὸ τὸ πλωριόν ξάρτι ἕως εἰς τὴν πρύμνην εἰς τὸν ἀηνᾶ» ή «ἀπὸ τὸ πρωριό πορτέλο ἕως εἰς τὸν καθρέπτην τῆς πρύμης».[590] Η τρυπητή ή φρακαριστή (χαρακτή) κουπαστή στα σκάφη άνω των 20 μέτρων περίπου είχε πάχος 11,4 εκατοστά·σε αντίστοιχα των 18,28 μέτρων, 8,88 έως 9,5 εκατοστά, ενώ στα άνω των 25 μέτρων, όπως οι «Άγιοι Απόστολοι» και το «Λήμνος» κυμαινόταν από 13,3 έως 15,2 εκαστοστά. Σε μικρότερα όπως η μαλτέζα «Άγιος Νικόλαος» και η μπρατσέρα «Αρχάγγελος Μιχαήλ της Ιονίας», το πάχος της ήταν 6,65 εκατ., ενώ στη γολέτα «Πηνελόπη», μήκους 13,71 μέτρων η τρυπητή είχε πάχος μόλις 4,7 εκατοστά.[591]

Τα υπόλοιπα στοιχεία που σχηματίζουν το παραπέτο είναι η πάνω κουπαστή και τα ζωνάρια. Στην παραδοσιακή ναυπηγική αναφέρεται και το μπακαλάρι, δηλαδή η εσωτερική σειρά των σανιδιών, που μάλιστα τοποθετείτο πρώτο, ωστόσο οι αναφορές μας για αυτό το ξύλο μέσα από τα συμφωνητικά ναυπήγησης είναι ελάχιστες.[592] Στα συμφωνητικά ναυπήγησης το παραπέτο αναφέρεται ως ενιαίο σύνολο, ενίοτε δε και τα

[587] Για το «Μαριγώ», ο.π., αρ. 26722, 29/7/1853.
[588] Ενδεικτικός είναι ο διαχωρισμός σε άνω και κάτω κουπαστή στο μπρίκι «Δύο αδελφοί» και σε φρακαριστή κουπαστή και κουπαστή παραπέτου στο μπρίκι «Άγιοι Απόστολοι».
[589] Σύμφωνα με τον Δαμιανίδη, *Ελληνική Παραδοσιακή*, 195, 201, η κατινή κουπαστή ήταν ένα χαρακτό ξύλο, το οποίο το τοποθετούσαν κάτω από την πάνω κουπαστή, μετά τις τσάπες και το οποίο συνέβαλε, όπως οι τσάπες, στην διαμόρφωση της φόρμας της γάστρας. Την αφαιρούσαν μάλιστα για να περάσουν το τρυπητό στους νομείς και την ξανατοποθετούσαν.
[590] Η πρώτη αναφορά βρίσκεται στο συμφωνητικό για το μπρίκι «Ασπασία». Ο αϊνάς ή αηνάς είναι το ελλειψοειδές στοιχείο της πρύμνης στα καραβόσκαρα, Δαμιανίδης, *Ελληνική Παραδοσιακή*, 210. Η δεύτερη αναφορά βρίσκεται στο συμφωνητικό για το μπρίκι «Μαρής Αθ. Βαλλιάνος».
[591] ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ. 23150, 15/10/1849, ιδιοκτησία, ο.π., αρ. 23481, 17/2/1850.
[592] Δαμιανίδης, *Ελληνική Παραδοσιακή*, 202.

επιμέρους στοιχεία του. Οι αναφορές στο παραπέτο διευκρινίζουν αν πρόκειται να γίνει διπλό ή μονό, κάποιες φορές μάλιστα επιλέγεται να γίνει διπλό ή να παραμείνει μονό σε ορισμένα σημεία, όπως στη μέση του σκάφους. Χαρακτηριστικό είναι το γεγονός ότι για το διπλό παραπέτο δεν απαιτείτο καλαφάτισμα.[593] Συχνά ορίζεται να φεδρωθεί μέσα έξω, στο δε εσωτερικό με «πατούραις και γορδόνια».[594] Από τις ελάχιστες πληροφορίες που έχουμε για το ύψος του παραπέτου προκύπτει ότι στα σκάφη τύπου καραβόσκαρου κυμαινόταν μεταξύ 0.76 και 1.06 του μέτρου.

Μετά το εσωτερικό φέδρωμα του παραπέτου, τοποθετούσαν την πάνω κουπαστή. Συνήθως το πάχος της ήταν μικρότερο κατά ένα τρίτο περίπου από το πάχος της κάτω κουπαστής ή τρυπήτης ή φρακαριστής και κυμαινόταν από 5,7 έως 11,4 εκατοστά. Τέλος, διαμόρφωναν την εξωτερική πλευρά του παραπέτου, που αποτελείτο από μερικές σειρές σανίδων, από την πάνω κουπαστή μέχρι την τρυπητή, στην κορυφή των οποίων βρισκόταν το πάνω ζωνάρι ή απλά ζωνάρι, ξεχωριστό από το ζωνάρι ή τσάπα που βρισκόταν κάτω από την τρυπητή. Συνήθως το πάνω ζωνάρι ήταν παχύτερο κατά ένα ή δύο εκατοστά από τα υπόλοιπα σανίδια του παραπέτου, με εξαίρεση το μπρίκι του Γεώργιου Αντ. Αλαφούζου, όπου η διαφορά ήταν διπλάσια. Το πάχος των σανίδων του παραπέτου ήταν μεταξύ 2,5 και 3,8 εκατοστά, ενώ σε κάποια καραβόσκαρα άνω των 25 μέτρων έφτανε τα 4.75 εκατοστά ή και τα 5.08, όπως στο μπρίκι «Αλέξανδρος», ενώ στο μπρίκι «Τηλέμαχος» μήκους καρίνας 18,28 μέτρων το διπλό παραπέτο έφτανε σε πάχος τα 9.5 εκατοστά.[595] Στο χαμηλότερο σημείο του παραπέτου, στα σανίδια που βρίσκονταν στο ύψος της κουβέρτας, άνοιγαν τρύπες, τα μπούνια, για να φεύγουν τα νερά που έμπαιναν στο κατάστρωμα. Στα σκάφη τύπου καραβόσκαρου συνήθως έβαζαν έξι μπούνια κατά μέσο όρο, ενώ σε μικρότερα, όπως η γολέτα «Ευαγγελίστρια» μήκους 14 μέτρων, τέσσερα, όλα μολύβδινα.[596]

5.2.2.3. ΤΟ ΠΕΤΣΩΜΑ (ΕΞΩΤΕΡΙΚΗ ΕΠΙΚΑΛΥΨΗ)

[593] «Τὸ παραπέτο θέλει γίνει ἀπὸ τὴν πρώρην ἕως εἰς τὸ τέλος τῶν ξαρτιῶν διπλοῦν διὰ νὰ μὴν καλαφατίζεται, δηλαδὴ θὰ ἦναι ἀπὸ μέσα ἐνδυμένον, τὸ δὲ ὑπόλοιπον νὰ καλαφατίζεται». Αυτά ορίζονται στο συμφωνητικό της ναυπήγησης του μπρικιού «Αριστείδης» ο.π.

[594] Στο συμφωνητικό του μπρικιού «Παναγιά της Ακαθίστου» ο.π. Οι πατούρες δεν μπορούμε να διευκρινήσουμε τι ακριβώς ήταν, όσο για τα «γορδόνια» ή «κορδόνι» βλ. § 5.2.1.3.

[595] Ο «Τηλέμαχος» 167 τόνων ανήκε στον Αγγελή Γ. Γιαγιάννη, από τη Λίμνη Ευβοίας. Βλ. ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ. 20422, 12/1/1848, ιδιοκτησία, ο.π., Ι/Ναυπηγικά, αρ. 983, 3/6/1848.

[596] ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ. 25153, 26/9/1851, ιδιοκτησία ο.π., αρ. 25374, 28/12/1851. Η γολέτα ανήκε στον Τρικεριώτη Χατζημανώλη Χατζηαναγνώστου.

Η τελευταία φάση για την ολοκλήρωση της γάστρας ήταν το πέτσωμα ή η εξωτερική κάλυψη του σκελετού με σανίδες. Το πέτσωμα ξεκινούσε από τις τσάπες και κάτω έως την καρίνα, ενώ στα καραβόσκαρα η τοποθέτηση των σανίδων κατά μήκος γινόταν από το πλωριό ποδόσταμα προς τον αϊνά της πρύμνης. Το πέτσωμα γινόταν με διαφορετικό τρόπο στα οξύπρυμνα σκάφη (πέραμα, τραχαντήρι) και στα σκάφη με άβακα στην πρύμνη (μπομπάρδα) σε σχέση με τα καραβόσκαρα. Σε αυτά ξεκινούσαν ομοίως από τις τσάπες, αλλά στο μέσον του σκάφους σταματούσαν και άρχιζαν να τοποθετούν τα σανίδια από την καρίνα και πάνω, έως ότου, οι πάνω και οι κάτω αράδες συναντούσε η μία την άλλη στην καταφραή, το κομβικό σημείο του πετσώματος στην καμπή του κοίλου της γάστρας. Η δε τοποθέτηση των σανίδων κατα μήκος, στα σκάφη με περισσότερες από δύο σανίδες ανα σειρά, ξεκινούσε πρώτα από τα πλευρά και στη συνέχεια τοποθετούσαν τη μεσαία ή τις μεσαίες σανίδες.[597]

Το μέσο πάχος των σανίδων των μεγάλων σκαφών που ναυπηγούνταν στην Ερμούπολη ήταν μεταξύ 4,7 και 5,7 εκατοστά. Σε σκάφη άνω των 25 μέτρων, όπως το μπρίκι «Άγιοι Απόστολοι», «Μαριγώ» ή το μπρίκι του Νικόλαου Π. Μαλαντράκη το πάχος έφτανε τα 7,6 εκατοστά, όπως και κατ'εξαίρεση στα μικρότερα των 20 μέτρων «Άγιος Διονύσιος» και «Θεσσαλονίκη». Οι μέγιστες τιμές ωστόσο εντοπίστηκαν ακόμη μία φορά στα «Μαρής Αθ. Βαλλιάνος», «Λήμνος» και «Ζαγορά» με 8,55, 9,5 και 11,4 εκατοστά αντίστοιχα. Στα μικρότερα σκαριά, όπως στις μπομπάρδες, τις σακολέβες, τη μαλτέζα «Άγιος Νικόλαος» και τη μπρατσέρα «Αρχάγγελος Μιχαήλ της Ιονίας», το πάχος των μαδεριών ήταν 3,8 εκατοστά, ενώ στη μικρή μπομπάρδα «Παναγιά Μυρτιδιώτισσα» μήκους 10 μέτρων ήταν μόλις 2 εκατοστά.[598]

Τέλος, στην προσπάθειά μας να κάνουμε μία συνολικότερη εκτίμηση της απαιτούμενης ξυλείας για την κατασκευή της γάστρας ενός καραβόσκαρου (του πιο διαδεδομένου τύπου κατασκευής στο ναυπηγείο της Ερμούπολης), χρησιμοποιήσαμε στοιχεία από την κατασκευή του μπρικιού «Κωλέτης», 342 τόνων, που ναυπηγήθηκε το 1847.

Πίνακας 5.1 Κατανομή απαιτούμενης ξυλείας για την κατασκευή του μπρικιού «Κωλέτης», 342 τόνων, στην Ερμούπολη το 1847.

Είδος ξυλείας	**Αριθμός τεμαχίων**
Βουβά (ξύλα για την καρίνα)	15

[597] Δαμιανίδης, *Ελληνική Παραδοσιακή*, 203-210.

[598] Για τη «Παναγιά Μυρτιδιώτισσα» βλ. ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ. 15252, 11/7/1843, ιδιοκτησία ο.π., αρ. 15559, 24/8/1843. Το σκάφος σύμφωνα με το έγγραφο ιδιοκτησίας ανήκει στον Πέτρο Παναγάκο από τον Αρχάγγελο Μονεμβασίας, ενώ σύμφωνα με τα Ι/Ναυπηγικά, αρ. 1659, 24/8/1843, στον Πέτρο Σκαρλάτο από την Κεφαλονιά.

Ίσια ξύλα	227
Στραβόξυλα (Νομείς)	957
Τζάπες (ή τσάπες)	47
Μπρατσόλια	103
Φουρνιστές	4*
Σκορπιός	1
Μαδέρια	824
Ποντέλια	81
Κουβούσια	12

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από Παράρτημα 3.8
*Ο αριθμός των φουρνιστών δεν είναι ο συνολικός. Υπάρχει αναφορά στο κατάστιχο και για άλλες φουρνιστές μεγαλύτερης χρηματικής αξίας, των οποίων δεν προσδιορίζεται ο αριθμός των τεμαχίων.

Όπως φαίνεται και από τον Πίνακα 5.1 τα ίσια ξύλα ή βουβά προορίζονταν για τα ευθύγραμμα δομικά στοιχεία του σκάφους, όπως η καρίνα, σωτρόπι, τα ποδοστάματα. Τα στραβόξυλα, τα μπρατσόλια οι φουρνιστές και ο σκορπιός προορίζονταν για το σκελετό και για τη διαμήκη και εγκάρσια ενίσχυσή του, ενώ τα μαδέρια και οι τζάπες για την εσωτερική και εξωτερική επικάλυψη του σκάφους. Τα ποντέλια ή πουντέλια, μάλλον ως υποστηλώματα κατά τη διάρκεια κατασκευής του σκάφους και τέλος τα κουβούσια για το πλαίσιο στο άνοιγμα των αμπαριών. Χαρακτηριστικό είναι δε ότι κάποιοι τύποι δομικών στοιχείων, όπως π.χ. τα στραβόξυλα, προέρχονται από διαφορετικές γεωγραφικές περιοχές και είχαν διαφορετική τιμή αγοράς.

5.2.3. ΥΠΕΡΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ ΚΑΙ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΣΚΑΦΟΥΣ[599]

Στην ενότητα αυτή θα αναφερθούμε στις υπόλοιπες κατασκευές ή διαμορφώσεις στην ολοκληρωμένη πλέον γάστρα του σκάφους, που αφορούν τη χρήση των χώρων του, όσο και τον εξοπλισμό του για τις απαραίτητες λειτουργίες του πλοίου. Αυτές πρόκειται να τις διαχωρίσουμε α) στην υποδιαίρεση των χώρων της γάστρας, β) στις υπερκατασκευές στην κουβέρτα και στα πλευρά του σκάφους και γ) στον αναγκαίο εξοπλισμό του σε εξαρτήματα και μηχανισμούς.

5.2.3.1. ΥΠΟΔΙΑΙΡΕΣΗ ΤΩΝ ΧΩΡΩΝ ΤΗΣ ΓΑΣΤΡΑΣ

Το εσωτερικό της γάστρας διαχωριζόταν σε διάφορους χώρους ανάλογα με τη χρήση τους. Ο κουραδούρος αποτελούσε το επίπεδο που διαμόρφωνε το αμπάρι σε δύο ξεχωριστούς αποθηκευτικούς χώρους στο μέσον του σκάφους. Στα άκρα της γάστρας, στην πλώρη και την πρύμνη διαμόρφωναν τους μπουλμέδες. Αυτά ήταν χωρίσματα που δημιουργούσαν χώρους για άλλες χρήσεις πέραν της αποθήκευσης εμπορευμάτων. Οι

[599] Βλ. Παραρτήματα, εικ. 5.8-5.11.

βασικοί μπουλμέδες ήταν της πλώρης και της πρύμνης, αλλά έχουμε αναφορές και για μπουλμέ της σεντίνας και του μπαλαούρου, δηλαδή της «φυλακής» ή απομόνωσης του πλοίου που εντοπίσαμε στα «τρίδυμα» σπετσιώτικα καραβόσκαρα.[600]

Στα χωρίσματα ή μπουλμέδες της πλώρης και της πρύμνης διαμόρφωναν την κάμαρη, τους κοιτώνες δηλαδή των ναυτών στην πλώρη και του πλοιάρχου στην πρύμνη. Στην κάμαρη της πρύμνης και της πλώρης έφτιαχναν τα κρεβάτια ή τις κουκέτες, ενώ παράλληλα έστρωναν το πάτωμα της κάμαρης σε πλώρη και πρύμνη και συνήθως φέδρωναν την κάμαρη του πλοιάρχου. Κάτω από την κάμαρη έφτιαχναν και τη δεσπέντσα, δηλαδή το χώρο φύλαξης τροφίμων.[601]

Ένας επιπλέον χώρος στην πλευρά της πλώρης ήταν ο «καδενοπνίχτης» ή στρήτζι, όπου κατ'ουσίαν αποθήκευαν την αλυσίδα της άγκυρας του πλοίου. Στο δε μπρίκι «Αριστείδης», αναφέρεται ότι το στρήτζι έκλεινε με πορτέλο, δηλαδή με θυρίδα. [602]

5.2.3.2. ΥΠΕΡΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ

Στην κουβέρτα του πλοίου και στα πλευρά του υπήρχαν διάφορες κατασκευές που εξυπηρετούσαν την πρόσβαση ανθρώπων και εμπορευμάτων και άλλες βασικές λειτουργίες.

Τα ταμπούκια της κάμαρης ή πρύμνης και της πλώρης ήταν υπερκατασκευές, ένα είδος κουβούκλιου, από το οποίο υπήρχε πρόσβαση στην κάμαρη της πλώρης και της πρύμνης αντίστοιχα. Στην κορυφή των ταμπουκιών άνοιγαν ένα είδος φεγγίτη, το σπιράγιο ή σπιράλιο, ενώ δίπλα ή πάνω στο ταμπούκι της πρύμνης έφτιαχναν τη γρυζώλα ή γριζώλα, το έπιπλο στο οποίο έμπαινε ο μπούσουλας ή πυξίδα. Σε κάποια μεγάλα καραβόσκαρα, όπως το «Λήμνος» και το μπρίκι του Νικόλαου Μαλαντράκη, η γριζώλα είναι από ξύλο καρυδιάς ενώ στο «Άγιοι Απόστολοι» είναι επίσης καρυδένια και λουστραρισμένη, στο δε μπρίκι «Ασπασία», στη γριζώλα, υπήρχε θέση για δύο πυξίδες. Στην περιοχή της πρύμνης, μετά το πρυμνιό κατάρτι, έφτιαχναν το κάσαρο, δηλαδή ένα υπερυψωμένο κατάστρωμα, που εμπόδιζε τη θάλασσα να φτάσει την πρύμνη και πρόσφερε καλύτερη εποπτεία του καραβιού.[603]

Οι σκάλες συμπλήρωναν τα απαραίτητα στοιχεία για την πρόσβαση στους διάφορους χώρους της κουβέρτας και κάτω από αυτήν. Έτσι στο «Ζαγορά» αναφέρονται

[600] Η σεντίνα ήταν ένας χώρος κοντά στο πρυμνίο κατάρτι όπου μαζεύονταν τα νερά του καραβιού και από την οποία τα αντλούσαν με τη τρόμπα που βρίσκονταν στην κουβέρτα και τα πετούσαν στη θάλασσα. Βλ. Γουργουρής, *Το Γαλαξείδι*, 471-472.
[601] Γουργουρής, *Το Γαλαξείδι*, 503.
[602] Ο.π., 505.
[603] Ο.π., 500.

δύο σκάλες στην κουβέρτα, που ενδέχεται να είναι οι πλευρικές που οδηγούν στο κάσαρο, μία της κάμαρης και μία της πλώρης, που μάλλον πρόκειται για αυτές στα ταμπούκια πρύμνης και πλώρης που οδηγούσαν στους κοιτώνες του πλοιάρχου και του πληρώματος αντίστοιχα. Επιπλέον, αναφέρεται μία σκάλα όμοια με αυτές της κουβέρτας, «ἀπέξω», εννοώντας μάλλον την εξωτερική κινητή σκάλα του πλοίου που βρισκόταν προς το κάσαρο και την οποία μάζευαν όταν το πλοίο ήταν εν πλώ. Στο «Λήμνος» επίσης, οι δύο σκάλες που αναφέρονται στα παραπέτα πρέπει να είναι τέτοιου είδους.

Μεταξύ του πλωριού άλμπουρου και του ταμπουκιού της πλώρης έφτιαχναν την κουζίνα, που στα έγγραφα μας τη συναντάμε ως μαγειριό ή φουγού ή φουγάρος.[604] Δίπλα έφτιαχναν και το καμπαναριό ή κωδωνοστάσιο, ενώ σε κάποιες περιπτώσεις έχουμε αναφορές και για δύο κωδωνοστάσια. Στο μπρίκι «Αριστείδης» μάλιστα ορίζεται το ένα να βρίσκεται πίσω από το πλωριό κατάρτι και το άλλο κοντά στο μαγειρίο, ενώ στη βομβάρδα «Βωτώ» το μοναδικό καμπαναριό αναφέρεται κοντά στο μπομπρέσο.

Κατά μήκος της κουβέρτας δημιουργούσαν κάποια ανοίγματα, τα κουβούσια, για την φόρτωση και ξεφόρτωση των εμπορευμάτων από το αμπάρι. Κουβούσια άνοιγαν επίσης και για τις τρόμπες, δηλαδή τις αντλίες με τις οποίες τραβούσαν τα νερά που μαζεύονταν στη σεντίνα, όπως στο μπρίκι «Μιλτιάδης», στο οποίο προβλέπονταν δύο κουβούσια για τις τρόμπες.[605] Με τον όρο κουβούσια εννοούσαν όχι μόνο τα ανοίγματα του αμπαριού στην κουβέρτα, αλλά και το στηθαίο, το πλαίσιο, πάνω στο οποίο εφάρμοζαν οι μπουκαπόρτες ή τα καπάκια με τα οποία σκέπαζαν τα κουβούσια. Το πλαίσιο αυτό ονομαζόταν και μαγουλόπορτα, όπως στο μπρίκι «Αριστείδης» και στα δύο από τα τέσσερα ανδριώτικα μπρίκια του 1837, τα μπρίκια «Λεωνίδας» και «Άγιος Νικόλαος», είχε διατομή 9,5Χ19 εκατοστά, ενώ στο μπρίκι «Δύο αδελφοί» μήκους 19,19 μέτρων η διατομή ήταν σχεδόν διπλάσια, δηλαδή 19Χ30,48 εκατοστά.[606]

Σε μερικά σκάφη έφτιαχναν τετράγωνες θυρίδες στα πλευρά του σκάφους, στην πρύμνη και στην πλώρη του σκάφους, τα πορτέλα, τα οποία θυμίζουν τις παλιές κανονιοθυρίδες των ιστιοφόρων σε προηγούμενες περιόδους. Στο μπρίκι «Αριστείδης» 19,19 μέτρων υπάρχουν πέντε πορτέλα από κάθε πλευρά στο παραπέτο, ένα στην πλώρη για το στρήτζι ή την αποθήκη της αλυσίδας της άγκυρας και δύο στην πρύμνη.[607] Τα

[604] Ο.π., 506.
[605] Ο.π.
[606] Ο.π., 502-503.
[607] Η χρηστικότητα των πορτέλων στην φόρτωση-εκφόρτωση εμπορευμάτων, ειδικά κοντά αυτών που βρίσκονται κοντά στην πρύμνη, προκύπτει από εικονογραφικές μαρτυρίες, όπως μία φωτογραφία από το λιμάνι του Πειραιά το 1861 στο Δαμιανίδης, *Ελληνική Παραδοσιακή*, 32, εικ. 10.

πορτέλα είχαν χαλκάδες ως χειρολαβές, λογικά από την εσωτερική τους πλευρά, όπως ζητάει να φτιαχτούν ο Χατζημανώλης Χατζηαναγνώστου από το Τρίκερι για τη γολέτα του «Ευαγγελίστρια». Στα μεγαλύτερα σκάφη όπως οι «Άγιοι Απόστολοι», το μπρίκι του Νικόλαου Μαλαντράκη και το «Λήμνος», τα πορτέλα ήταν εννέα, οκτώ και επτά αντίστοιχα από κάθε πλευρά. Στο μπρίκι «Δύναμις» αξιοπερίεργο είναι το ότι ο ιδιοκτήτης ζητάει να φτιαχτούν δύο πορτέλα στην πρύμνη ανοικτά «καὶ τἀλλα ψεύτικα».

5.2.3.3. ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΙ ΤΟΥ ΣΚΑΦΟΥΣ

Η πρώτη ομάδα εξοπλισμού στην επιφάνεια του πλοίου αφορά εξαρτήματα και βάσεις στον εξαρτισμό και την ιστιοφορία του πλοίου. Αυτές ήταν οι σκάντζες ή αλλοιώς οι βάσεις στις οποίες έμπαιναν τα κατάρτια.[608] Για το λόγο αυτό οι σκάντζες ήταν ιδιαίτερα ενισχυμένες με μπρατσόλια ή με «τὸ σεντούκι αὐτῶν», που πρέπει να αποτελούσε το ενισχυτικό του πλαίσιο.[609] Εκτός από τις σκάντζες των καταρτιών υπήρχε και η σκάτζα του πομπρέσου ή μπομπρέσου στην πλώρη.[610] Στο μπρίκι «Ευτύχης» η σκάντζα του πομπρέσου έφτανε έως κάτω, όπως αναφέρεται, και είχε πάχος 14,25 εκατοστά. Ακόμη ένα στοιχείο σχετικά με το πομπρέσο είναι η καδένα του, που πρέπει να είναι ένα είδος παγκάτσας, εγκάρσια τοποθετημένη κάτω από το πομπρέσο και μάλιστα ενισχυμένη με μπρατσόλια. Στο μπρίκι «Ευτύχης» η καδένα του πομπρέσου έχει τέσσερα μπρατσόλια και είναι διατομής 8,55Χ23,75 εκατοστών, ενώ στη γολέτα «Αθηνά» έχει έξι μπρατσόλια και είναι επιπλέον ενισχυμένη με μπαμπάδες.

Στα πλευρά του σκάφους, στην κουπαστή ή στην εξωτερική του πλευρά, πάνω σε ξύλα έβαζαν τις «παραξάρταις» ή παραξάρτια. Αυτά ήταν σιδερένιες βέργες στην εξωτερική πλευρά της κουπαστής στις οποίες έδεναν την κάτω άκρη των ξαρτιών, ενώ η πάνω τους άκρη ήταν δεμένη ψηλά στην κόφα και τα κρουζέτα του καταρτιού (στοιχεία που συνέδεεαν τα μέρη του άλμπουρου).[611] Τα ξάρτια, τα οποία τα τέντωναν με τα σχοινιά στα παραξάρτια, είχαν σημαντικό ρόλο, αφού ενίσχυαν από τα πλάγια την αντοχή των καταρτιών στις καταπονήσεις του ανέμου και του βάρους των πανιών.[612] Στη γολέτα «Ευαγγελίστρια» οι παραξάρτες είναι «αλυσιδέναις», όπως και στις δίδυμες λότικες «Κλεοπάτρα» και «Πρέβεζα», ενώ στο μπρίκι «Δύο αδελφοί», 18,28 μέτρων, των Υδραίων

[608] Γουργουρής, *Το Γαλαξείδι*, 495.
[609] Αυτό αναφέρεται στο συμφωνητικό του μπρικιού «Αγία Αικατερίνη».
[610] Το πομπρέσο ή μπομπρέσο ήταν το μικρό κατάρτι που προεξείχε πάνω από το κοράκι της πλώρης και στο οποίο τοποθεούνταν οι φλόκοι, μικρά τριγωνικά πανιά.
[611] Γουργουρής, *Το Γαλαξείδι*, 497-498. Βλ. σχετική εικονογραφική αναπαράσταση στο *Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία*, 456.
[612] Γουργουρής, *Το Γαλαξείδι*, 498.

Ιωάννη και Μανώλη Π. Ελευθερίου αναφέρονται «τέσσερεις ἁρμαδούραις καὶ τέσσερεις παραξάρταις».[613]

Ένα τελευταίο στοιχείο που εξυπηρετούσε το χειρισμό της ιστιοφορίας ήταν κάποια ξύλα (για τα οποία δεν αναφέρεται συγκεκριμένο όνομα), που τοποθετούνταν οριζόντια, από την εσωτερική πλευρά του παραπέτου και στα οποία δένονταν τα διάφορα σχοινιά. (βλ. Παράρτημα, εικ. 5.11-5.12). Στο «Μαρής Αθ. Βαλλιάνος» υπήρχαν δύο τέτοια από άγρια ξυλεία, «διὰ τὸ λεβάρισμα καὶ σερβίτζια», ενώ το «Λήμνος» είχε τέσσερα, «ἀπὸ τὸ καπόνι τῆς ἄγκυρας ἕως τὸν μπαμπᾶ τῆς πρύμνης, θέλει βάλει ὁ ναυπηγὸς Κουφουδάκης ἕνα ξύλον διὰ τὸ λεβάρισμα καὶ ἀπὸ τὰ δύο μέρη, καὶ ἕτερα ἄλλα δὺο παρεμπρὸς διὰ ν' ἀπερνοῦν τὰ σερβίτζια,». Αντίστοιχο ρόλο πρέπει να έπαιζε και η τραβέρσα για τα παταράτσα στην πρύμνη που ζήτησε ο πλοίαρχος Μαντζουράνης για το μπρίκι «Αριστείδης».

Ανάλογες δέστρες στην κουβέρτα, αλλά για τα σχοινιά εκτός της ιστιοφορίας ήταν οι μπαμπάδες και οι μπήντες, τετράγωνα χονδρά και χαμηλά σε ύψος ξύλα. Οι μπαμπάδες σύμφωνα με τον Γουργουρή τοποθετούνταν πάνω στην κουπαστή για να δένουν σε αυτούς τον κάβο και τις πριμάτσες (τα σχοινιά της πρύμνης).[614] Την άποψη αυτή ενισχύει και η αναφορά στα συμφωνητικά για τα ανδριώτικα μπρίκια του 1837, όπου αναφέρονται δύο μπαμπάδες στο παραπέτο από κάθε πλευρά. Από την άλλη το γεγονός, ότι σε αρκετές περιπτώσεις αναφέρονται μόνο μπαμπάδες και καθόλου μπήντες (δέστρες πάνω στην κουβέρτα), μας οδηγεί στο συμπέρασμα, ότι με τη χρήση αυτού του όρου ενίοτε συμπεριλάμβαναν και τα δύο είδη δέστρας. Το παραπάνω ενισχύει το γεγονός, ότι στο μπρίκι «Παναγιά της Κοιμήσεως» και στο μπρίκι του Αλαφούζου οι μπαμπάδες είχαν διατομή 30,4Χ30,4, διαστάσεις που δύσκολα χωρούσαν πάνω στην κουπαστή, ενώ στο μπρίκι «Αγία Τριάς» αναφέρονται οκτώ μπαμπάδες· δύο για την άγκυρα, δύο για την πρύμνη και δύο για κάθε πλευρά της κουπαστής.[615] Οι μπαμπάδες ή μπήντες ποίκιλαν σε αριθμό, από δύο μέχρι οκτώ, όπως και η χρήση τους, καθώς χρησιμοποιούνταν για τις άγκυρες, τις πριμάτσες, τους κάβους, το πομπρέσο, όπου γενικώς υπήρχε ανάγκη να δεθούν σχοινιά. Σε κάποιες περιπτώσεις οι μπήντες και μπαμπάδες ενισχύονταν με μπρατσόλια, όπως στο μπρίκια «Παναγιά της Κοιμήσεως» και «Κάντιντο», στο δε δεύτερο πλοίο, το πόδι από το μπρατσόλι της μπήντας έφτανε μέχρι το κουρζέτο της πλώρης.

[613] ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ. 19930, 28/8/1847, ιδιοκτησία ο.π., Ι/Ναυπηγικά, αρ. 190, 11/2/1848.
[614] Γουργουρής, *Το Γαλαξείδι*, 502.
[615] Για το «Αγία Τριάς», ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ. 5997, 18/8/1837.

Τα καπόνια ήταν ξύλινοι ή αργότερα σιδερένιοι στύλοι, βαλμένοι στις δύο πλευρές της πλώρης και προεξείχαν της κουπαστής. Με τα παλάγκα τους (μεγάλους μακαράδες, τροχαλίες) βοηθούσαν στην ανέλκυση της άγκυρας και στην τοποθέτηση της στην κουβέρτα ή στο καμπούνι.[616] Στα συριανά σκάφη έχουν εντοπιστεί εκτός από τα καπόνια της πλώρης για το μάζεμα της άγκυρας, τα καπόνια της βάρκας, στη γολέτα του Αναστασίου και στο μπρίκι «Αλέξανδρος», αλλά και τα καπόνια της πρύμνης σε αρκετές περιπτώσεις, όπως στο μπρίκι του Βαλαβάνου, όπου ορίζεται συγκεκριμένα η θέση τους στον καθρέπτη. Στη λότικα «Πρέβεζα» μάλιστα, εκτός από τα δύο καπόνια της άγκυρας, αναφέρονται και δύο καπόνια «τῆς μπάντας» σιδερένια.

Τα όκκια, (από την ιταλική λέξη occhio= μάτι) ήταν στρογγυλά ανοίγματα ψηλά στα πλευρά του πλοίου, στην πλώρη, από όπου περνούσαν οι αλυσίδες της άγκυρας και τα οποία ονομάστηκαν έτσι μάλλον γιατί προσομοίαζαν σε μάτια. Τα όκκια ήταν φτιαγμένα από σίδηρο για μεγαλύτερη αντοχή στην τριβή της αλυσίδας και συνήθως έμπαιναν ένα σε κάθε πλευρά.[617] Παρόλα αυτά σε κάποια σκάφη, όπως στη γολέτα «Ευαγγελίστρια» και τη λότικα «Κλεοπάτρα» υπήρχαν τέσσερα όκκια, ενώ στο μπρίκι «Ζαγορά» έξι· δύο στην πλώρη, δύο στην κουβέρτα και δύο στην πρύμνη.

Ο ταλιαμάς ή ταλιαμάρα, που η ονομασία του προέρχεται από τον ιταλικό όρο tagliamare, και σημαίνει κόβω, σχίζω τη θάλασσα, ήταν ένα ξύλο που προεξείχε μπροστά από το πλωριό ποδόσταμα και κάτω από το πομπρέσο.[618] Το σχήμα του ήταν κοίλο στα παλαιότερα καραβόσκαρα, αλλά από τα μέσα του 19ου αιώνα εξελίχθηκε σε όλο και πιο κυρτό, κατ'απομίμιηση των clippers.[619] Ο ταλιαμάς πλασιωνόταν εκατέρωθεν από τις σαΐτες, ξύλα που έμοιαζαν με απολήξεις στο ύψος της τρυπητής «φεδρομέναις μὲ πατοῦρες καὶ γορδόνια», όπως στο μπρίκι «Παναγιά της Ακαθίστου». Τον ταλιαμά ενίσχυαν μπρατσόλια. Στην «Παναγιά της Ακαθίστου» και στο μπρίκι του Γεώργιου Αντ. Αλαφούζου τον ταλιαμά στήριζαν τέσσερα μπρατσόλια, ενώ στο μπρίκι «Αγία Αικατερίνη» ζητήθηκε να μπούν δύο μπρατσόλια και ένα δίχτυ. Το δίχτυ έμπαινε κάτω από το πομπρέσο για να διευκολυνθεί το μάζεμα των φλόκων. Στη γολετοβομβάρδα «Βωτώ» οι σαΐτες του ταλιαμά ζητήθηκε να γίνουν καφασωτές, δηλαδή μάλλον από τρυπητό ξύλο.

[616] Γουργουρής, *Το Γαλαξείδι*, 502. Το καμπούνι ήταν υπερυψωμένο κατάστρωμα στην πλώρη για τη διευκόλυνση των εργασιών της πλώρης, όπως το μάζεμα των πανιών κλπ.
[617] Ο.π., 505.
[618] De Negri, *Vele italiane*, 51.
[619] Campodonico, "Genoese shipbuilding..", 171.

Στην κορυφή του ταλιαμά και ακριβώς κάτω από το πομπρέσο έβαζαν τη φιγούρα ή ακρόπρωρο. Στα περισσότερα συμφωνητικά δεν προκύπτει η τοποθέτηση της φιγούρας, εκτός από πέντε περιπτώσεις, εκ των οποίων μόνο για τις δύο γνωρίζουμε τι είδους ακρόπρωρο επέλεξαν οι ιδιοκτήτες. Πρόκειται για τα δίδυμα σκάφη, το μπρίκι «Άμιλτον» και τη γολέτα «Παναγιά Μυρτιδιώτισσα», από τα οποία το πρώτο έφερε ως φιγούρα ένα βιολί και το δεύτερο μία γυναίκα.

Το πηδάλιο του πλοίου βρισκόταν στην πρύμνη, τοποθετημένο στο ποδόσταμα και περασμένο έως απάνω στην κουβέρτα. Για αυτό ακριβώς τον λόγο ήταν πλατύτερο στο κάτω μέρος του και στενότερο στο πάνω. Το πηδάλιο συνδεόταν στο ποδόσταμα με σιδερένια βελόνια ή «βελονοσίδερα», τα οποία εφάρμοζαν σε κατάλληλες υποδοχές στο ποδόσταμα.[620] Στα συριανά καραβόσκαρα έβαζαν τρία με τέσσερα βελόνια συνήθως επιχαλκωμένα. Το τιμόνι του πηδαλίου στα περισσότερα συριανά σκάφη ήταν με διάκι και όχι με ρόδα, δηλαδή ένα μακρύ ξύλο που εφάρμοζε σε μία εγκοπή στην κορυφή του πηδαλίου και ο τιμονιέρης το έστριβε ανάλογα με τη ρότα που ήθελε να δώσει στο πλοίο.[621]

Ο εργάτης αποτελούσε τον έναν από τους δύο βασικούς μηχανισμούς στο κατάστρωμα. Η θέση του εργάτη ήταν στην πλώρη πίσω από τη σκάντζα (βάση) του πομπρέσου και μεταξύ των καπονιών. Ήταν ένα χονδρό και στρογυλλά κατασκευασμένο ξύλο με οπές από τις οποίες περνούσαν οι μανιβέλες, ξύλα σε οριζόντια θέση που δημιουργούσαν δύο λαβές από κάθε πλευρά, τις οποίες έσπρωχναν περιστροφικά οι ναύτες και τυλιγόταν ο κάβος του καραβιού γύρω από τον εργάτη.[622] Κατά μέσο όρο ο εργάτης στα συριανά καραβόσκαρα είχε ανοίγματα για οκτώ μανιβέλες, αλλά στα μεγαλύτερα σκάφη, όπως το «Άγιοι Απόστολοι» και το «Ζαγορά», ο εργάτης είχε εννέα και δέκα ανοίγματα αντίστοιχα. Στο μπρίκι «Μαριγώ» το καπάκι του εργάτη στην κορυφή ήταν από ξύλο καρυδιάς και «σιδηροδεμένο κατὰ τὴν συνήθειαν», στο «Λήμνος» ήταν από «ξῦλον μηλιὸς λοστράτος», ενώ στο «Παναγιά της Ακαθίστου» από το ιδιαίτερα σκληρό ξύλο φτελιάς (καραγάτσι), «τὸ κεφάλι καραγάτσι».[623]

Ο δεύτερος μηχανισμός του καταστρώματος ήταν η μπόμπα ή πόμπα. Ήταν ένας μεγάλος ξύλινος κύλινδρος, σε οριζόντια θέση, με γρανάζια και άλλα μηχανικά εξαρτήματα τοποθετημένος σε ένα ισχυρό ξύλινο πλαίσιο, του οποίου οι απολήξεις

[620] Δαμιανίδης, *Ελληνική Παραδοσιακή*, 210. Γουργουρής, *Το Γαλαξείδι*, 503.
[621] Εξαίρεση σε σχέση με τα υπόλοιπα σκάφη αποτελούσε το διάκι του «Ζαγορά», που ήταν φτιαγμένο από σίδηρο και όχι ξύλινο.
[622] Γουργουρής, *Το Γαλαξείδι*, 502.
[623] Δαμιανίδης, *Ελληνική Παραδοσιακή*, 169.

λειτουργούσαν και ως μπήντες ή μπαμπάδες. Η θέση της ήταν μπροστά από το ταμπούκιο της πλώρης, και η λειτουργία της γινόταν με δύο μανιβέλες, μία από κάθε πλευρά, οι οποίες καθώς γύριζαν τον κύλινδρο τυλιγόταν ή ξετυλιγόταν γύρω από αυτόν η αλυσίδα της άγκυρας, ανάλογα για το ανέβασμα ή το κατέβασμα της.[624] Η πόμπα του «Ζαγορά» είναι η μοναδική περίπτωση για την οποία γνωρίζουμε τις διαστάσεις της, είχε διάμετρο 55.85 εκατοστά και ήταν φτιαγμένη από άγριο και ήμερο ξύλο.

Τα τελευταία στοιχεία που συμπληρώνουν τον εξοπλισμό του πλοίου είναι οι βάρκες του. Στα συριανά καραβόσκαρα στην πλειοψηφία των περιπτώσεων υπήρχαν δύο βάρκες, μία μεγάλη και μία μικρότερη. Ενίοτε κάποιες από αυτές χαρακτηρίζονται με συγκεκριμένα ονόματα, όπως σκαμπαβία-συνήθως η μικρότερη από τις δύο- φελούκα ή πάσαρα, που στη μοναδική περίπτωση που συναντήσαμε την τελευταία στο «Λήμνος», είναι μικρότερη από την έτερη βάρκα που είναι σκαμπαβία. Μόνο στο μπρίκι «Αλέξανδρος» αναφέρονται τρείς βάρκες. Στα δε μικρότερα σκάφη συνήθως περιορίζονταν συνήθως σε μία. Για κάποια περιπτώσεις γνωρίζουμε και τις διαστάσεις τους. Στο μπρίκι του Κωνσταντίνου Ελευθερίου με ΜΚ 13,70 μέτρα η μοναδική βάρκα του πλοίου είναι 6,39 μέτρα.[625] Ίδιες διαστάσεις είχε και η βάρκα στο μπρίκι «Ασπασία», που ωστόσο είχε και μία δεύτερη φελούκα μήκους 4,57 μ. Στο μπρίκι «Παναγιά της Ακαθίστου» υπήρχε επίσης (κατ'εξαίρεση) μόνο μία βάρκα 7,3 μ., ενώ στη γολετοβομβάρδα «Βωτώ» η μεγαλύτερη από τις δύο βάρκες ήταν 5,18 μ.

5.2.4. Η ΣΤΕΓΑΝΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΓΑΣΤΡΑΣ

Μετά την ολοκλήρωση της κατασκευής της γάστρας με τις υπερκατασκευές και τον εξοπλισμό της ακολουθούσε η διαδικασία στεγανοποίησης του σκάφους που περιλάμβανε το καλαφάτισμα, το παλάμισμα και το κάψιμο.

Το καλαφάτισμα ήταν κατ'ουσίαν η διάνοιξη των αρμών των μαδεριών της γάστρας αρχικά, με ειδικά εργαλεία όπως το κοφτερό. Στη συνέχεια περνούσαν στα ανοίγματα των αρμών ένα κορδόνι φτιαγμένο από κάνναβη, βουτηγμένο στο κατράμι, το στουπί, το οποίο ο καλαφάτης χτυπούσε με ένα μαλακό ξύλινο σφυρί, τη ματσόλα, προκειμένου να σφηνώσει στην ένωση των μαδεριών. Το καλαφάτισμα γινόταν σύμφωνα με τον Γουργουρή σε δύο φάσεις. Η πρώτη φάση περιλάμβανε το καλαφάτισμα της γάστρας από την ίσαλο και κάτω, πριν την καθέλκυση του πλοίου και η δεύτερη το

[624] Γουργουρής, *Το Γαλαξείδι* 505.
[625] ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Βιβλίον Μνημονικόν ὑπὸ στοιχεῖον Δ', αρ. 1929, 4/10/1832. Δεν έχει εντοπιστεί η ιδιοκτησία του πλοίου.

ανώτερο τμήμα της γάστρας, όταν το πλοίο ήταν ήδη στο νερό. Ήταν πιο εύκολο για τους καλαφάτες, πάνω σε ειδικές σχεδίες που ονομάζονταν σάλια, να γείρουν το πλοίο από τη μία μεριά και έπειτα από την άλλη, κα έτσι όρθιοι ή ανεβασμένοι σε «καβαλέτα» ή σκαλωσιές να φτάσουν στα ψηλότερα σημεία της γάστρας. Το καλαφάτισμα γινόταν από τα αριστερά προς τα δεξιά και περιλάμβανε τόσο τα μαδέρια του πετσώματος, όσο και της κουβέρτας.[626]

Δυστυχώς οι πληροφορίες που έχουμε από τα συμφωνητικά ναυπήγησης για τη διαδικασία στεγανοποίησης του σκάφους είναι εξαιρετικά πενιχρές και αρκετά γενικόλογες. Η περιγραφή στο συμφωνητικό για το μπρίκι «Νικόλαος» επιβεβαιώνει την παραπάνω πρακτική του καλαφατίσματος και στα συριανά σκάφη, αφού ορίζεται το σκάφος να καλαφατιστεί εσωτερικά, εξωτερικά (τα πλευρά της γάστρας), στην κουβέρτα και στα παραπέτα.[627] Στο δε μπρίκι «Μαριγώ» αναφέρεται το ίδιο και επιπρόσθετα να καλαφατιστεί στο ύψος της ίσαλου (βρεχάμενα) με τριπλά ενισχυμένο φυτίλι, το τρισήλιο.

Μετά το καλαφάτισμα ακολουθούσε το καψάλισμα της γάστρας με σκοπό την απολύμανσή της στα ύφαλα από τους μύκητες της θάλασσας.[628] Τελευταία φάση αποτελούσε το παλάμισμα. Αυτό ήταν η επικάλυψη των ύφαλων της γάστρας από ένα μείγμα αποτελούμενο από ρετσίνι, πίσσα και ζωϊκό λίπος.[629] Από το μοναδικό έγγραφο ολοκλήρωσης καλαφατίσματος που εντοπίσαμε ενός μη νεότευκτου πλοίου στην Ερμούπολη, προκύπτει ότι τα υλικά καλαφατίσματος, που μάλλον περιλάμβαναν και το παλάμισμα, ήταν πίσσα, ρετσίνι, θειάφι και στουπί.[630] Στο δε «Μαριγώ» για το καψάλισμα και το παλάμισμα υπάρχει μόνο η παρακάτω συνοπτική αναφορά: «Τρίτον. ὑπόσχεται ὁ Ναυπηγὸς Μάγκος νὰ παλαμίση ἐξ ἰδιων του, τὸ σκάφος νὰ δώση εἰς αὐτὸ φωτιὰν εἰς τὴν ξηράν,..».

5.2.5. Η ΚΑΘΕΛΚΥΣΗ

Η καθέλκυση αποτελούσε την πιο κρίσιμη και ευαίσθητη φάση της ναυπήγησης. Η όλη επίπονη, πολύπλοκη και ακριβή σε κόστος εργασίας, χρόνου και χρήματος διαδικασία ναυπήγησης κρινόταν από το πως θα κατάφερνε να γλιστρήσει το σκάφος στη θάλασσα χωρίς παρεκτροπές, ζημιές ή ατυχήματα.

---

[626] Δημήτρης Κ. Δερβένης, «Τα παραδοσιακά εργαλεία του ξυλοναυπηγού», Kostas Damianidis (επιμ.), *Shipbuilding and ships in the eastern Mediterranean in the 18th & 19th centuries*, Χίος, 1999, 292-293. Δαμιανίδης, *Ελληνική Παραδοσιακή*, 211-212. Γουργουρής, *Το Γαλαξείδι*, 479-481.
[627] Βλ. Κεφ. Διαδικασία Ναυπήγησης Ι-Το θεσμικό πλαίσιο, § 4.2.1.3.
[628] Δαμιανίδης, *Ελληνική Παραδοσιακή*, 212. Γουργουρής, *Το Γαλαξείδι*, 479.
[629] Ο.π., 212.
[630] ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ. 3919, 2/7/1836.

Ο πάγιος εξοπλισμός του ναυπηγείου για την καθέλκυση του σκάφους, όπως αναφέρεται και στα συμφωντικά ναυπήγησης, συμπεριλάμβανε τη σχάρα, τα βάζια και τα φαλάγγια.[631] Η σχάρα αποτελείτο από δύο μακριά παράλληλα ξύλα, σαν ράγες, που κατά μήκος της ήταν καρφωμένα εγκάρσια ξύλα και έτσι έμοιαζε συνολικά με σκάλα. Ένα μέρος της ήταν μέσα στη θάλασσα, ώστε να διευκολύνει την πλεύση του σκάφους μόλις αυτό έμπαινε στο νερό. Τα βάζια ήταν χονδρά ξύλα τετραγωνισμένου σχήματος που έμπαιναν σε κάθε πλευρά κάτω από το κοίλο μέρος της γάστρας και πατούσαν στα κάθετα ξύλα της σχάρας. Μάλιστα συνδέονταν μεταξύ τους με σιδερένιες βέργες ώστε να κινούνται σαν ενιαίο σώμα τη στιγμή της καθέλκυσης.[632] Αναφέρεται ότι τα βάζια, ως ένα στοιχείο μείωσης των κινδύνων της καθέλκυσης του πλοίου, εισάχθηκαν στα ναυπηγεία του Αιγαίου από τον Μαστρο-Σταμάτη Κουφουδάκη, πρόγονο της γνωστής ναυπηγικής οικογένειας της Σύρου, στα τέλη του 18ου αιώνα.[633] Τα φαλάγγια ήταν χονδροί κορμοί που έμπαιναν εκατέρωθεν της κάθε πλευράς και παράλληλα με την καρίνα και στα οποία στηριζόταν το κοίλο μέρος της γάστρας.[634] Πρακτικά τα φαλάγγια φαίνεται ότι είχαν ανάλογο ρόλο με τα βάζια· μάλιστα δε, οι Γουργουρής και Δαμιανίδης δεν αναφέρουν τα πρώτα στην περιγραφή της καθέλκυσης, ενώ ο Τζαμτζής από την άλλη δεν αναφέρει καθόλου τα βάζια.[635] Στα συμφωνητικά ωστόσο εμφανίζονται και τα δύο αυτά στοιχεία, χωρίς όμως να έχουμε ακριβή εικόνα για την ταυτόχρονη χρήση τους.

Στα τρέχοντα έξοδα για την καθέλκυση συμπεριλαμβάνονταν τα αναλώσιμα υλικά που ήταν «τὰ σχοινιὰ διὰ τὸ βάζωμα, τὸ ἄλυμα» και το εργατικό δυναμικό «οἱ ἀναγκαῖοι ἄνθρωποι διὰ νὰ ῥίψῃ ὁ ναυπηγὸς εἰς τὴν θάλασσαν,». Τα σχοινιά ήταν απαραίτητα γιατί με αυτά έδεναν τα βάζια με σταθερά σημεία στην στεριά, την καστάνια, αλυσίδα ή συρματόσχοινο, που με τη σειρά της ήταν δεμένη σε μία άγκυρα ή σιδερένιο πάσσαλο.[636] Το δε άλειμμα ήταν από ζωϊκό λίπος, το οποίο άλειφαν τα ξύλα, σχάρα, βάζια ή φαλάγγια, στα οποία θα γλιστρούσε η γάστρα.

Για την καθέλκυση του πλοίου έπρεπε πρώτα να κοπούν τα σχοινιά που συγκρατούσαν τα βάζια και στη συνέχεια η γάστρα μαζί με τα βάζια γλιστρούσε πάνω

---

[631] Ο.π., αρ. 6197, 30/9/1837.
[632] Δαμιανίδης, *Ελληνική Παραδοσιακή*, 123, Γουργουρής, *Το Γαλαξείδι*, 482-483.
[633] Δαμιανίδης, *Ελληνική Παραδοσιακή*, 123. Νικόδημος, *Υπόμνημα της Νήσου*, 72. Για την οικογένεια Κουφουδάκη βλ. κεφάλαιο «Οι Συντελεστές Παραγωγής».
[634] Αναστάσιος Τζαμτζής, «Ναυτικοί, καράβια και λιμάνια», στο *Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία, (1453-1830)*, Στέλιος Παπαδόπουλος (επιμ.), Αθήνα, 1972, 105, 461.
[635] Σε προφορική επικοινωνία ο Δαμιανίδης ισχυρίζεται, ότι τα φαλάγγια είναι και τα ξύλα πάνω στα οποία κυλιούνται τα βάζα, με το σκάφος από πάνω, έξω από την περιοχή που βρίσκεται η σχάρα.
[636] Γουργουρής, *Το Γαλαξείδι*, 483. Ωστόσο, εκκρεμεί το ερωτήμα αν το συρματόσχοινο που αναφέρει ο Γουργουρής ήταν σε χρήση τον 19ο αιώνα και από πότε ξεκίνησε η χρήση του.

στην ολισθηρή από το άλειμμα σχάρα προς το νερό.[637] Σύμφωνα με μία άλλη μέθοδο, άλειφαν με λίπος τα φαλάγγια και την πάνω πλευρά της σχάρας, ενώ κάτω από το κοίλο μέρος της γάστρας έβαζαν σακιά με άμμο, τα οποία τρυπούσαν, χυνόταν η άμμος και η γάστρα καθόταν πάνω στα φαλάγγια, τα οποία μαζί με το σκάφος γλιστρούσαν στη θάλασσα. Η μέθοδος αυτή αναφέρεται ως παλαιότερη σε σύγκριση με την πρώτη, ενώ επιπλέον δεν έχουμε καμία αναφορά στις πηγές για σακιά με άμμο στα υλικά της καθέλκυσης.[638]

5.2.6. Ο ΕΦΟΠΛΙΣΜΟΣ

Το τελευταίο στάδιο της ολοκλήρωσης του σκάφους, προκειμένου να είναι έτοιμο για ταξίδι, ήταν ο εξαρτισμός ή το αρμάτωμα, δηλαδή η εφαρμογή των βασικών μέσων πρόωσής του, των καταρτιών και των πανιών. Ξέρουμε ότι για την εργασία αυτή υπήρχαν ειδικευμένοι τεχνίτες, οι αρμαδώροι.[639] Η τοποθέτηση των ιστών, καταρτιών ή άλμπουρων στη βάση τους ή αλλοιώς σκάντζα ήταν ένα δύσκολο εγχείρημα και για αυτό ονομαζόταν και «μαγγιώρα μανούβρα». Στο Γαλαξείδι αναφέρεται η χρήση ενός ικριώματος σχήματος Λ, της γαβρίας, που με ένα παλάγκο δεμένο στην κορυφή της, τοποθετούσαν το κατάρτι στη βάση του.[640] Δυστυχώς από το υλικό μας δεν προκύπτουν στοιχεία σχετικά με τη διαδικασία του εφοπλισμού των πλοίων. Ωστόσο, σχετικά με τους τύπους της ιστιοφορίας των σκαφών που ναυπηγούνταν στην Ερμούπολη, θα γίνει αναλυτική εξέταση στο έκτο κεφάλαιο «Τυπολογία και τεχνολογία πλοίων».

[637] Ο.π., 485. Δαμιανίδης, *Ελληνική Παραδοσιακή*, 36.
[638] Τζαμτζής, «Ναυτικοί, καράβια..», 105, Δαμιανίδης, *Ελληνική Παραδοσιακή*, 38.
[639] Δαμιανίδης, *Ελληνική Παραδοσιακή*, 78. Γουργουρής, *Το Γαλαξείδι*, 494-495.
[640] Γουργουρής, *Το Γαλαξείδι*, 495. Τζαμτζής, «Ναυτικοί, καράβια..», 105.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΚΤΟ
ΤΥΠΟΛΟΓΙΑ ΠΛΟΙΩΝ

6.1. ΤΑΞΙΝΟΜΗΣΗ ΤΩΝ ΤΥΠΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΤΟΥ ΝΑΥΠΗΓΕΙΟΥ ΤΗΣ ΕΡΜΟΥΠΟΛΗΣ, 1828-1866.

Σε αυτό το κεφάλαιο θα παρουσιαστεί και θα αναλυθεί η τυπολογία των ναυπηγούμενων πλοίων στην Ερμούπολη την περίοδο 1828-1866 για την οποία διαθέτουμε περισσότερα στοιχεία. Η τυπολογία των πλοίων αντανακλά το χαρακτήρα της ζήτησης και κατ'επέκταση το είδος του εμπορίου που εξυπηρετούν οι μεταφορικές υπηρεσίες, που διαμορφώνονται από τις οικονομικές, πολιτικές-θεσμικές και πολιτισμικές συνθήκες. Η επιλογή κατασκευής και χρήσης συγκεκριμένου τύπου πλοίου και οι ενδεχόμενες προσαρμογές στη γάστρα ή την ιστιοφορία είναι αποτέλεσμα συνδυασμένων παραγόντων. Μπορούμε να τους συνοψίζουμε στις: α) τρέχουσες ανάγκες της αγοράς για μεταφορικές υπηρεσίες, β) στις ιδιαιτερότητες του κάθε είδους εμπορίου, γ) στο κόστος κατασκευής και λειτουργίας του πλοίου, γ) στις τρέχουσες δυνατότητες της τεχνολογίας και τεχνογνωσίας και τέλος δ) στο επίπεδο οργάνωσης της παραγωγής από τις δυνάμεις της προσφοράς. Διαχρονική επιδίωξη των επενδυτών και των κατασκευαστών (οι δεύτεροι τείνουν πάντοτε να προσαρμόζονται στις απαιτήσεις των πρώτων), είναι η επίτευξη αξιοπιστίας και αποτελεσματικότητας του πλοίου ως προς την πλευστότητά του, δηλαδή το πλοίο να είναι ασφαλές και ταχύ στο μέτρο του δυνατού. Ακόμη, σε οικονομικό επίπεδο, να είναι εξ ίσου αποδοτικό, δηλαδή να μπορεί με τα λιγότερα δυνατά απαιτούμενα έξοδα λειτουργίας να μεταφέρει το μεγαλύτερο δυνατό φορτίο, επομένως να είναι περισσότερο κερδοφόρο. Στην προσπάθεια επίτευξης των παραπάνω απαιτήσεων ναυπηγοί και επενδυτές, αναζήτησαν συνεχώς τις τεχνικές βελτιώσεις που μπορούσαν να καταστήσουν πραγματοποιήσιμες τις παραπάνω συνθήκες: της ασφάλειας, της ταχύτητας, της αυξημένης χωρητικότητας και της μείωσης του λειτουργικού κόστους.

Επομένως η ιστορία του φορτηγού ιστιοφόρου πλοίου ανέκαθεν, αλλά ειδικά από τον Ύστερο Μεσαίωνα, όταν άρχισαν να διαμορφώνονται οι συνθήκες για τις εξελίξεις που οδήγησαν στις τελευταίες και πιο τελειοποιημένες μορφές των ιστοφόρων τον 19ο αιώνα, είναι η ιστορία της διαρκούς εξέλιξης και προσαρμογής στις εκάστοτε συγκυρίες και απαιτήσεις της οικονομίας και του εμπορίου. Η διαρκής αυτή εξέλιξη εκφράζεται μέσα από τη γενικότερη τάση προς μία εκμηχάνιση του πλοίου ως χώρου εργασίας και παραγωγής προστιθέμενης αξίας· μία τάση δηλαδή μετασχηματισμού του, από ένα χώρο

εντάσεως εργασίας, σε ένα χώρο εντάσεως κεφαλαίου. Ο μετασχηματισμός αυτός σε όλη τη διάρκεια από τον Ύστερο Μεσαίωνα έως τον 19ο αιώνα, είναι μία αργή διαδικασία, της οποίας το αποτέλεσμα κάθε φορά αντανακλάται μέσα από τους διάφορους τύπους πλοίων, τα ιδιαίτερα τεχνολογικά χαρακτηριστικά τους και τις εξελίξεις που υφίστανται στο πέρασμα του χρόνου.

6.1.1. ΤΑΞΙΝΟΜΗΣΗ ΑΝΑ ΑΡΙΘΜΟ ΙΣΤΩΝ: ΖΗΤΗΣΗ ΚΑΙ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΙΣΤΙΟΦΟΡΙΑΣ ΤΟΥ ΦΟΡΤΗΓΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Το πρώτο είδος ταξινόμησης της τυπολογίας των ναυπηγούμενων πλοίων της Ερμούπολης που θα επιχειρήσουμε θα γίνει σύμφωνα με τον αριθμό της ιστών τους· δηλαδή σε μονοκάταρτα, δικάταρτα και τρικάταρτα. Η κατάταξη σε αυτό τον συμβατικό διαχωρισμό υποδεικνύεται από την ιστορική εξέλιξη του ιστιοφόρου, το οποίο μέχρι το τελευταίο τέταρτο του 19ου αιώνα, διαχωριζόταν στις τρείς παραπάνω κατηγορίες, ενώ ο αριθμός των ιστών σχετίζεται με το μέγεθος του σκάφους και τη χρήση του, ως ποντοπόρο ή ακτοπλοϊκό. Το τέταρτο ιστίο, κυρίως δε στα εμπορικά πλοία, άρχισε να διαδίδεται στην τελευταία περίοδο του ιστιοφόρου, όταν σε πλήρη πλέον ανταγωνισμό με τον ατμό, δοκιμάστηκαν και τα τεχνικά όριά του, τόσο στην κατασκευή της γάστρας, όσο και στην ιστιοφορία, κυρίως με τις πολυκάταρτες αμερικανικές γολετές.[641]

Η εξελικτική πορεία που οδήγησε στο σχηματισμό του δικάταρτου και στη συνέχεια του τρικάταρτου πλήρως εξαρτισμένου πλοίου (full rigged ship), ξεκινά από τις σύζευξη των σημαντικότερων στοιχείων των ναυπηγικών παραδόσεων της βόρειας Ευρώπης και της Μεσογείου.[642] Η διείσδυση του κόγκ στη Μεσόγειο λίγο μετά το 1300 από ναυτικούς του Βισκαϊκού Κόλπου, έφερε τη νέα τεχνολογία του κεντρικού πρυμναίου πηδαλίου και του τετράγωνου πανιού, που παρά το γεγονός ότι το τελευταίο δεν ήταν άγνωστο στους ναυτικούς της Μεσογείου, καθώς κυριάρχησε στη ναυσιπλοΐα μέχρι την Ύστερη Αρχαιότητα, εγκαταλείφθηκε στη συνέχεια για να επιβληθεί το τριγωνικό πανί του λατινιού, που χαρακτήρισε τα μεσογειακά σκάφη στη διάρκεια του Μεσαίωνα και περαιτέρω.[643] Το τετράγωνο πανί λοιπόν, σταδιακά μέσω του κόγκ, αντικατέστησε το

[641] W J Lewis Parker, "The Schooner in America", Robert Gardiner (επιμ.), *Sail's Last Century. The Merchant Sailing Ship, 1830-1930*. Λονδίνο, 1995, 118-131.
[642] Γεωγραφικά στη βόρειο ευρωπαϊκή ναυπηγική παράδοση εντάσσονται οι περιοχές από τις ατλαντικές ακτές της Ισπανίας και πάνω. Βλ. Ian Friel, "The Carrack: The Advent of the Full Rigged Ship.", Robert Gardiner, (επιμ.), *Cogs, Caravels & Galleons. The history of sailing ship, 1000-1650*, Λονδίνο, 1994, 77.
[643] Το κόγκ ήταν μονοκάταρτο σκάφος, αλλά σχετικά μεγάλων διαστάσεων για τα δεδομένα της μεσαιωνικής οικονομίας της βορείου Ευρώπης, κατά μέσο όρο γύρω στους 100 τόνους, το πρώτο ουσιαστικά μεγάλο φορτηγό ιστιοφόρο της βορειοευρωπαϊκής ναυπηγικής παράδοσης. Βλ. Richard W. Unger, *The Ship in the Medieval Economy, 600-1600*, Μόντρεαλ & Λονδίνο, 1980, 163-167, 183-184. Friel, "The Carrack:.", 78.

τριγωνικό λατίνι, ως πιο εύχρηστο και πιο οικονομικό, αφού απαιτούσε λιγότερες μανούβρες και επομένως λιγότερα χέρια και λιγότερη ναυτοσύνη, και κατέστη από τους πρώτους μηχανισμούς αυτοματοποίησης και εξοικονόμησης κόστους στη χρήση της ιστιοφορίας. Απόδειξη της υπεροχής του κόγκ, σε σχέση με τα τότε φορτηγά ιστιοφόρα της μεσογειακής παράδοσης, ήταν η άμεση σχεδόν υιοθέτησή του από τις μεγάλες ναυτικές δυνάμεις της εποχής, τους Ενετούς και κυρίως από τους Γενουάτες, που βρήκαν στο κόγκ το ιδανικό μέσο μεταφοράς χύδην φορτίων σε μακρινούς προορισμούς, όπως οι Φλάνδρες και η Αγγλία, χωρίς ενδιάμεσες στάσεις.[644]

Η εξέλιξη του κόγκ στη Μεσόγειο το 15ο αιώνα ήταν αρχικά οι δικάταρτες και στη συνέχεια οι τρικάταρτες καράκκες, οι οποίες αποτέλεσαν τον πρώτο γνωστό τύπο που συγκεντρώνει τα χαρακτηριστικά του πλήρως εξαρτισμένου πλοίου. Στις δικάταρτες όσο και στις τρικάταρτες καράκκες συνυπάρχουν στοιχεία της βορειοευρωπαϊκής και της μεσογειακής ιστιοφορίας. Είτε στις πρώτες, είτε στις δεύτερες, ένα μικρό λατίνι πάντοτε παίρνει τη θέση του στο πρυμνιό κατάρτι, καθώς υπήρχε η ανάγκη, εκτός από την ουριοδρομία, να μπορεί το σκάφος να ταξιδέψει και πλησιέστερα στον άνεμο.[645] Το 1462, σε ένα τυχαίο γεγονός στο Δάντσιχ της Βαλτικής, αποδίδεται η μετάδοση των τεχνικών skeleton-first (πρώτα ο σκελετός) και carvel (εφαπτόμενες σανίδες) στην κατασκευή της γάστρας στους βορειο-ευρωπαίους ναυπηγούς.[646] Με αυτή τη συμβολή της μεσογειακής παράδοσης ολοκληρώθηκε το τελευταίο στάδιο της σύζευξης των δύο βασικών ναυπηγικών παραδόσεων, που επίσης μεταδόθηκε μέσω των ανθρώπων του Βισκαϊκού Κόλπου, αφού το πλοίο, που ξέμεινε στο Δάντσιχ και χρησιμοποιήθηκε ως πρότυπο από τους εκεί ναυπηγούς, ήταν το γαλλικό «Πέτρος από τη Ρωσέλ» («Peter of la Rochelle») 700 τόνων.[647]

Έτσι η τρικάταρτη καράκκα, που μετονομάστηκε από τους Καταλανούς σε não και τους Γενουάτες σε nave, εισήγαγε την έννοια του πλήρως εξαρτισμένου πλοίου, που με τετράγωνη ιστιοφορία στο πλωριό και το μεσιανό κατάρτι και διαμήκη ιστιοφορία (λατίνι)

Carlo Cipolla, *Η Ευρώπη πριν από τη βιομηχανική επανάσταση.* 229-233. Για τη χρήση του τετράγωνου πανιού στην Αρχαιότητα και τη μετάβαση στο τριγωνικό λατίνι τον πρώιμο Μεσαίωνα βλ. John Pryor, "The Mediterranean round ship", Robert Gardiner, (επιμ.), *Cogs, Caravels & Galleons. The history of sailing ship, 1000-1650.*, Λονδίνο, 1994, 67-74. Lionel Casson, *Ships & Seamanship in the Ancient World*, Βαλτιμόρη & Λονδίνο, 1971, 229-258.

[644] Unger, *The Ship..*, 183-184. Friel, "The Carrack:.",78. Jacques Heers, *Gênes au XVe Siècle. Activité Économique et problèmes sociaux*, Παρίσι, 1961, 271-272. Οι Γενουάτες το ονόμαζαν cocha.

[645] Friel, "The Carrack:.", 80.

[646] Για τα χαρακτηριστικά της τεχνικής skeleton-first και carvel βλ. Κεφ 5. Η Διαδικασία Ναυπήγησης ΙΙ-Η Τεχνική Διαδικασία, § 5.1.

[647] Unger, *The Ship..*,222. Friel, "The Carrack:.", 80. Η Ρωσέλ είναι πόλη της ατλαντικής ακτής της Γαλλίας στο Βισκαϊκό Κόλπο.

στο πρυμνιό, αποτέλεσε την πιο ολοκληρωμένη μορφή ιστιοφορίας και το όνομα του τύπου αυτού (ship) ταυτίστηκε και χρησιμοποιείται έκτοτε για να αποδώσει τη σημασία στο πλοίο ως θαλάσσιο όχημα.[648] Ουσιαστικά το τρικάταρτο πλήρως εξαρτισμένο πλοίο, καράκκα, νάβε ή όπως αλλοιώς, αποτέλεσε το πρώτο εξελιγμένο φορτηγό ιστιοφόρο, ικανό για μεγάλα ποντοπόρα ταξίδια, αρχέτυπο για την εξέλιξη της τεχνολογίας των πλοίων, τόσο των πολεμικών, όσο και των εμπορικών, που μέσα από διάφορα στάδια θα καταλήξει στο 18ο και 19ο αιώνα σε ένα συγκεκριμένο τύπο γάστρας, στον οποίο θα επιχειρηθούν όλες οι δυνατές παραλλαγές της ιστιοφορίας και ο οποίος τον 20ο αιώνα πλησιάζει περισσότερο τον τύπο του καραβόσκαρου, όπως ονομαζόταν στη γλώσσα των Ελλήνων καραβομαραγκών.[649] Δεν είναι τυχαίο άλλωστε, ότι το πρώτο περισσότερο εμπορευματοποιημένο αγαθό της Ύστερης Μεσαιωνικής περιόδου, η στυπτηρία, αποτέλεσε το βασικό χύδην φορτίο των τρικάταρτων πλοίων της Γένοβας και βασικό κίνητρο για την υιοθέτηση, εξέλιξη και χρήση των μεγάλων αυτών πλοίων το 15ο αιώνα. Η στυπτηρία, ορυκτό σε μεγάλες ποσότητες στη Φώκαια της Μικράς Ασίας, αποτέλεσε βασικό συστατικό για τη στερεοποίηση των χρωμάτων για τις υφαντουργίες της Φλάνδρας και της Αγγλίας, πάνω στη οποία στηρίχθηκαν σε μεγάλο βαθμό οι τύχες του πιο επικερδούς εμπορίου της εποχής. Το εμπόριο αυτής της βασικής πρώτης ύλης βρισκόταν εξ'όλοκλήρου στα χέρια των Γενουατών, οι οποίοι τη μετέφεραν από τη Χίο (την πιο σημαντική τους κτήση), συχνά απευθείας στις Φλάνδρες (όπως ένα αιώνα πριν με το κόγκ), χάρη στη δυνατότητα αυτονομίας ανεφοδιασμού που τους έδινε η μεγάλη χωρητικότητα των πλοίων τους.[650] Η σύνδεση του εμπορίου της στυπτηρίας με την ανάπτυξη ενός στόλου μεγάλων φορτηγών ιστιοφόρων είναι η ιστορία της ζήτησης του εμπορίου για μεταφορικές υπηρεσίες από τη ναυτιλία, η οποία συνοψίζεται στη φράση του Jacques Heers: «Ο γενοβέζικος στόλος είναι ένας στόλος της στυπτηρίας.»[651]

Το δικάταρτο και τρικάταρτο φορτηγό ιστιοφόρο, που προήλθε από τα φαινόμενα που χαρακτηρίστηκαν ως «ναυτική» και «εμπορική επανάσταση» στα 1300[652] και την εξέλιξη και μεγέθυνση των καπιταλιστικών πρακτικών κατά τη νεότερη περίοδο, καθιερώθηκε ως το κύριο όχημα θαλάσσιων μεταφορών σε ακτοπλοϊκά ή ποντοπόρα

[648] Friel, "The Carrack:.", 79. Heers, *Gênes,* 272. Ο όρος «διαμήκη ιστιοφορία» που αντιστοιχεί σε αυτό του fore & aft, ανήκει στον Κώστα Δαμιανίδη.
[649] Unger, *The Ship..*,216. Για μιά εικονογραφική αναπαράσταση της εξέλιξης της τυπολογίας των σκαφών προς το σχηματισμό του πλήρως εξαρτισμένου πλοίου βλ. Unger, "Introduction", 8-10.
[650] Καράκκες ή νάβες 500 τόνων ή και παραπάνω φαίνεται ότι αποτελούσαν τον κανόνα στο γενουάτικο στόλο του 15ου αιώνα. Friel, "The Carrack:.", 85. Unger, *The Ship..*,220-221. Heers, *Gênes.*, 271-278.
[651] Heers, *Gênes*, 278, '*La flotte génoise est une flotte de l' alun.*'
[652] Lane, *Βενετία*, κεφ. 10 & 11.

ταξίδια, τόσο στη βόρεια Ευρώπη, όσο και στη Μεσόγειο. Οι συνεχείς πλέον επαφές ανάμεσα στις δύο γεωγραφικές ζώνες καθιστούν ευκολότερη τη μεταφορά τεχνογνωσίας, την παρακολούθηση και την υιοθέτηση των τεχνικών βελτιώσεων της ναυτικής τεχνολογίας. Επομένως, οι τύποι φορτηγών ιστιοφόρων και τα διαμορφωμένα χαρακτηριστικά τους που εντοπίζουμε στην Ερμούπολη τον 19ο αιώνα είναι αποτέλεσμα της εξέλιξης, επίδρασης και διάχυσης της ναυτικής τεχνολογίας στη Μεσόγειο, μέσω των επαφών με τη βόρεια Ευρώπη κατά τους προηγούμενους αιώνες, περιόδου ραγδαίας επέκτασης της καπιταλιστικής οικονομίας.

Πίνακας 6.1 Ταξινόμηση των ναυπηγούμενων ιστιοφόρων της Ερμούπολης ανα αριθμό ιστών, 1828-1866.

ΜΟΝΟΚΑΤΑΡΤΑ	**ΔΙΚΑΤΑΡΤΑ**	**ΤΡΙΚΑΤΑΡΤΑ**
ΤΣΕΡΝΙΚΙ	ΤΣΕΡΝΙΚΙ	ΠΟΛΑΚΑ
ΤΡΕΧΑΝΤΗΡΙ	ΤΡΕΧΑΝΤΗΡΙ	ΓΑΒΑΡΑ (ΜΠΑΡΚΟ)
ΠΕΡΑΜΑ	ΠΕΡΑΜΑ	ΝΑΒΑ
ΣΑΚΟΛΕΒΑ	ΣΑΚΟΛΕΒΑ	ΜΙΣΤΙΚΟ
ΜΠΕΛΟΥ	ΜΠΕΛΟΥ	ΦΕΛΟΥΚΑ
ΤΡΑΤΑ	ΜΙΣΤΙΚΟ	
ΜΑΛΤΕΖΑ	ΦΕΛΟΥΚΑ	
ΣΚΑΜΠΑΒΙΑ	ΤΡΑΜΠΑΚΟΛΟ	
ΛΕΜΒΟΣ ή ΒΑΡΚΑ	ΜΠΡΙΚΙ	
ΦΕΛΟΥΚΑ	ΓΟΛΕΤΑ	
	ΓΟΛΕΤΟΜΠΡΙΚΟ (ΜΠΡΙΚΟΓΟΛΕΤΑ)	
	ΜΠΡΑΤΣΕΡΑ	
	ΜΑΡΤΙΓΑΝΑ	
	ΚΟΤΕΡΟ	
	ΜΠΟΜΠΑΡΔΑ (ΒΟΜΒΑΡΔΑ)	

Πηγή: Παράρτημα 6.2

Από τον Πίνακα 6.1 προκύπτει ότι οι περισσότεροι τύποι σκαφών που ναυπηγούνται στην Ερμούπολη ανήκουν στην κατηγορία των δικάταρτων, ενώ εξαιρετικά λίγα είναι τα τρικάταρτα. Όπως αναφέρθηκε παραπάνω, ο αριθμός των ιστών είναι συνάρτηση και της χωρητικότητας ενός σκάφους. Δυστυχώς, δεν διαθέτουμε στοιχεία για τον αριθμό των ιστών των περισσότερων πλοίων που ναυπηγούνταν στην Ερμούπολη για να μπορέσουμε να τα συσχετίσουμε με την χωρητικότητά τους. Επομένως στηριζόμαστε σε γενικότερες πληροφορίες για να κατατάξουμε ένα τύπο πλοίου ως μονοκάταρτο, δικάταρτο ή και τα δύο κλπ, ενώ υποθέτουμε ότι ανάλογα με την αύξηση των ιστών είναι και η χωρητικότητα του σκάφους. Από το σύνολο των τρικάταρτων, ουσιαστικά μόνο η νάβα και το μπάρκο ή γαβάρα θεωρούνται σύγχρονα με τις ναυπηγικές τάσεις της εποχής, ενώ η πολάκα και το μίστικο εμφανίζονται μόνο μία φορά ως δείγματα επιβίωσης ξεπερασμένων τύπων πλοίων. Επίσης ενδιαφέρον είναι το γεγονός ότι κάποια σκάφη, όπως

το πέραμα, το τρεχαντήρι, ή το τσερνίκι, ανάλογα με το μέγεθος τους, μπορούν να εφοπλιστούν είτε ως μονοκάταρτα, είτε ως δικάταρτα.

6.1.2. ΤΑΞΙΝΟΜΗΣΗ ΤΥΠΩΝ ΑΝΑ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΠΑΡΑΔΟΣΗ: Η ΚΛΗΡΟΝΟΜΙΑ ΤΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ ΚΑΙ ΤΗΣ ΒΟΡΕΙΑΣ ΕΥΡΩΠΗΣ

Ένα δεύτερο είδος ταξινόμησης των ναυπηγούμενων σκαφών σχετίζεται με την προέλευσή τους, τις ναυπηγικές παραδόσεις στις οποίες ανήκουν και τη μεταφορά τεχνολογίας από τις δύο βασικές γεωγραφικές δεξαμενές ανθρώπων, ιδεών και τεχνικών του υλικού πολιτισμού, οι οποίες αφορούν την Ερμούπολη: τη Μεσόγειο και τη βόρεια Ευρώπη. Η τυπολογία των σκαφών, το επίπεδο τεχνολογίας τους και η επιρροή ή η υιοθέτηση στοιχείων, ή αλλοιώς η μεταφορά τεχνολογίας από τη μία παράδοση στην άλλη, αποτελούν ένα ενδιαφέροντα, όσο και σημαντικό δείκτη του οικονομικού, κοινωνικού και πολιτισμικού επιπέδου των αντίστοιχων γεωγραφικών περιοχών.

Οι οικονομίες και οι κοινωνίες των χωρών της βόρειας Ευρώπης, όπως οι Φλάνδρες, η Ολλανδία, η Αγγλία, από το 17^{ο} αιώνα εξελίσσονται σε περισσότερο προηγμένες περιοχές, εις βάρος της Μεσογείου, η οποία αρχίζει να υφίσταται στασιμότητα σε κάθε τομέα της οικονομικής, κοινωνικής και πολιτισμικής ζωής, εξαιτίας δομικών προβλημάτων στις σχέσεις παραγωγής και της αδυναμίας της να εκμεταλευτεί αποτελεσματικά τις δυνατότητες ανάπτυξης που προσφέρουν οι περιοχές του Νέου Κόσμου (κυρίως η Ισπανία που ελέγχει το μεγαλύτερο μέρος των κτήσεων), είτε ως νέες αγορές, είτε ως πλουτοπαραγωγικές πηγές.[653] Ο Carlo Cipolla εντοπίζει ως ένα πολύ βασικό παράγοντα της απώλειας του ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος των εμπορικών πόλεων της ιταλικής χερσονήσου (η πιο ανεπτυγμένη περιοχή της Μεσογείου), έναντι των βορειοευρωπαϊκών οικονομιών, την αδυναμία μείωσης του παραγωγικού κόστους και κυρίως του κόστους εργασίας, εξαιτίας της ισχυρής θέσης των συντεχνιών, σε αντίθεση με τη βόρεια Ευρώπη, όπου οι έμποροι έλεγχαν πλήρως τα μέσα παραγωγής.[654]

Έτσι οι βορειοευρωπαϊκές οικονομίες, όπως η Ολλανδία και η Αγγλία, σταδιακά ελέγχουν σε μεγάλο βαθμό τις ανταλλαγές και τις μεταφορές όχι μόνο στις περιοχές της δικής τους εμβέλειας, όπως η Βόρεια Θάλασσα και η Βαλτική ή σε διεκδικούμενες περιοχές, όπως οι υπερατλαντικές αποικίες, αλλά και στη Μεσόγειο, όπου καταφέρνουν να επιβάλλουν το δικό τους περισσότερο εξελιγμένο οικονομικό και τεχνολογικό πολιτισμό. Ένα βασικό εργαλείο διείσδυσης των βορειοευρωπαϊκών οικονομιών είναι η ναυτική

[653] Cipolla, *Η Ευρώπη*, 322-382.
[654] Ο.π., 338, 381.

τεχνολογία, η οποία καθρεφτίζεται μέσα από την τυπολογία των πλοίων και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του εξοπλισμού και της λειτουργίας του πλοίου. Τα ιστιοφόρα της βόρειας Ευρώπης, με τεχνολογία εντάσεως κεφαλαίου σε πολύ μεγαλύτερο βαθμό από ότι τα αντίστοιχα μεσογειακά, ήταν σε θέση να εκτελούν μεγαλύτερα ταξίδια, ταχύτερα και οικονομικότερα.[655] Επομένως η τεχνολογία τους άρχισε σταδιακά να υιοθετείται από τις χώρες της Μεσογείου, με αποτέλεσμα από το β΄μισό του 18ου αιώνα και σε όλο το 19ο να επιτευχθεί ένα είδος παγκοσμιοποίησης της ναυτικής τεχνολογίας, η οποία εκφράζεται από τη χρήση κοινών τύπων ιστιοφόρων (ειδικότερα μεγαλύτερης χωρητικότητας) σε κάθε θαλάσσια περιοχή της Μεσογείου, μαζί με την υπόλοιπη Ευρώπη και την απέναντι πλευρά του Ατλαντικού.[656]

Από αυτή την υπεροχή της βορειοευρωπαϊκής ναυτικής τεχνολογίας δεν έμεινε ανεπηρέαστη φυσικά και η ελληνόκτητη ναυτιλία, η οποία από το τέλος του 18ου αιώνα, όταν άρχισε να γνωρίζει την πρώτη περίοδο μεγέθυνσης, προσαρμόστηκε στις επιταγές του διεθνούς εμπορίου, αύξησε τη μέση χωρητικότητα του στόλου της και υιοθέτησε στοιχεία από τη ναυτική τεχνολογία της βόρειας Ευρώπης. Η απόκτηση πλοίων μεγάλης χωρητικότητας και βορειοευρωπαϊκού εξαρτισμού, όπως η νάβα, το μπριγαντίνι ή η εξελιγμένη εκδοχή της πολάκας και η μεταφορά τεχνολογίας στα ναυπηγεία του Αιγαίου και του Ιονίου έγινε μέσα από την επαφή με σημαντικά ναυτιλιακά κέντρα της Αδριατικής και της δυτικής Μεσογείου, όπως το Φιούμε, η Βενετία, η Τεργέστη, η Γένοβα, που λειτουργούσαν ήδη ως ενδιάμεσοι φορείς μετάδοσης τεχνογνωσίας, μία τεχνογνωσία την οποία αυτές οι πόλεις-λιμάνια είχαν πλέον ενστερνιστεί και ενσωματώσει πλήρως στις δικές τους πρακτικές.[657]

Πριν προχωρήσουμε σε περαιτέρω ανάλυση των μεσογειακών και βορειοευρωπαϊκών τύπων που ναυπηγούνταν στην Ερμούπολη, είναι χρήσιμο να κάνουμε κάποιες διευκρινήσεις σχετικά με τα προβλήματα ταύτισης, περιγραφής και ταξινόμησης των διάφορων τύπων σκαφών. Οι διαθέσιμες πηγές πληροφόρησης και απεικόνισης των πλοίων δεν είναι πάντοτε επαρκείς, είτε για να αποδώσουν τα βασικά χαρακτηριστικά κάθε τύπου πλοίου, είτε και για να διαφοροποιήσουν τον ένα τύπο από τον άλλο. Επίσης η εξέλιξη των μορφολογικών χαρακτηριστικών ενός τύπου πλοίου στο χρόνο ή η προσαρμογή κάποιων χαρακτηριστικών του σε ένα πολιτισμικό περιβάλλον διαφορετικό

[655] Ο.π., 339. Αναφέρεται η δυνατότητα των αγγλικών πλοίων το 17ο αιώνα να εκτελούν δύο ταξίδια στον ίδιο χρόνο που τα ιταλικά εκτελούν μόλις ένα.
[656] Fanfani "Lo scenario generale", 4-6.
[657] Γεώργιος Λεών (Λεονταρίτης), «Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία», *Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία,1453-1830,* Στέλιος Παπαδόπουλος (επιμ.), Αθήνα, 1972, 31. Στο ίδιο, Αναστάσιος Τζαμτζής, «Ναυτικοί, Καράβια και Λιμάνια», 104, 118.

από αυτό από το οποίο αρχικά δημιουργήθηκε, καθιστούν την ταύτιση και ταξινόμηση του ένα δύσκολο και κάποιες φορές αμφίβολο εγχείρημα.

Ο χαρακτηρισμός ενός τύπου πλοίου γίνεται είτε σε σχέση με συγκεκριμένα χαρακτηριστικά γνωρίσματα στη γάστρα, είτε με αντίστοιχα γνωρίσματα στην ιστιοφορία. Επομένως επιβάλλεται αρχικά να γίνει ένας διαχωρισμός τέτοιου τύπου, ώστε να γίνει κατανοητή η οποιαδήποτε περαιτέρω ανάλυση και κατηγοριοποίηση.

Πίνακας 6.2. Ταξινόμηση τυπολογίας πλοίων ναυπηγούμενων στην Ερμούπολη με βάση τη γάστρα ή την ιστιοφορία, 1828-1866.

ΤΥΠΟΙ ΠΛΟΙΩΝ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΗ ΓΑΣΤΡΑ	ΤΥΠΟΙ ΠΛΟΙΩΝ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΗΝ ΙΣΤΙΟΦΟΡΙΑ
ΜΠΟΜΠΑΡΔΑ (ΒΟΜΒΑΡΔΑ)	ΓΑΒΑΡΑ (ΜΠΑΡΚΟ)
ΜΑΡΤΙΓΑΝΑ	ΜΠΡΙΚΙ
ΚΟΤΕΡΟ	ΓΟΛΕΤΑ
ΤΡΑΜΠΑΚΟΛΟ	ΓΟΛΕΤΟΜΠΡΙΚΟ (ΜΠΡΙΚΟΓΟΛΕΤΑ)
ΤΣΕΡΝΙΚΙ	ΝΑΒΑ
ΤΡΕΧΑΝΤΗΡΙ	ΠΟΛΑΚΑ
ΠΕΡΑΜΑ	ΜΠΡΑΤΣΕΡΑ
ΜΙΣΤΙΚΟ	ΣΑΚΟΛΕΒΑ
ΜΠΕΛΟΥ	
ΜΑΛΤΕΖΑ	
ΤΡΑΤΑ	
ΦΕΛΟΥΚΑ	
ΣΚΑΜΠΑΒΙΑ	
ΛΕΜΒΟΣ ή ΒΑΡΚΑ	

Πηγή: Παράρτημα 6.2

Ο διαχωρισμός αυτού του είδους δεν αποτελεί πάντοτε εύκολη υπόθεση, καθώς για κάποιους τύπους, όπως η μπομπάρδα ή βομβάρδα, υπάρχει σύγχυση στις πηγές και τις δημοσιευμένες αναφορές, αν πρόκειται τελικά για τύπο γάστρας ή ιστιοφορίας.[658] Συμβαίνει επίσης ένα σκάφος να κατονομάζεται από τον τύπο της γάστρας του και έτσι να μην αναφέρεται η ιστιοφορία του και αντίστροφα. Έτσι ένα τρεχαντήρι ή ένα πέραμα μπορεί να φέρει ιστιοφορία γολέτας ή μπρατσέρας ή ένα σκάφος με ιστιοφορία σακολέβας να έχει γάστρα τσερνικιού ή τρεχαντηριού. Τυχαίνει επίσης κάποιες φορές να αναφέρονται και οι δύο ονομασίες του, όπως η σακολεβομβάρδα ή η γολέτα-βομβάρδα. Δυσκολότερη είναι η ταύτιση ενός σκάφους στο οποίο αποδίδονται δύο τύποι γάστρας, όπως τσερνίκι – μαρτίγος.[659] Πιο ξεκάθαρα είναι τα πράγματα σε σκάφη μεγαλύτερης χωρητικότητας, όπως η νάβα, η γαβάρα (μπάρκο) και το μπρίκι, αφού οι ιστιοφορίες τέτοιου είδους προϋπέθεταν

[658] Δαμιανίδης, *Ελληνική Παραδοσιακή*, 65-66, 80-82.
[659] ΓΑΚ/ΑΝΚ, Σύρος, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Βιβλίον μνημονικῶν πράξεων ὑπὸ στοιχεῖον Γ΄, αρ. 1501, 16/6/1832. πρόκειται για το Τσερνίκι-Μαρτίγο «Αθηνά», 49 τόνων, ιδιοκτησίας Γεώργιου Χρυσούλλη, Παναγιώτη Βολίκα, Ιωάννη Παλιού και του ναυπηγού Λεώνη Βασιλικού, όλοι Χιώτες-Ερμουπολίτες.

αποκλειστικά μια γάστρα συγκεκριμένου τύπου που πλησιάζει τον τύπο του καραβόσκαρου.[660]

Η διάκριση σε τύπους σκαφών της μεσογειακής και της βορειοευρωπαϊκής ναυπηγικής παράδοσης αντίστοιχα, έχει ως σκοπό να δείξει τις κυρίαρχες τεχνολογικές τάσεις στο ναυπηγείο της Ερμούπολης, το βαθμό επίδρασης της βορειοευρωπαϊκής παράδοσης και επομένως κατά πόσο η Ερμούπολη ευθυγραμμίζεται με τις κυρίαρχες επιταγές του καιρού της στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών. Η κατάταξη ενός τύπου πλοίου στη μία ή την άλλη κατηγορία στηρίζεται στα ιστορικά στοιχεία που αφορούν τη γεωγραφική περιοχή γένεσης και εξέλιξης του κάθε τύπου και τα οποία θα αναλυθούν εκτενώς στην παρακάτω ενότητα για κάθε τύπο πλοίου. Σε αυτό το σημείο θα τονίσουμε μόνο το γεγονός ότι η μεσογειακή ναυπηγική παράδοση δεν είναι ενιαία και ομοιόμορφη και ότι οι διάφορες θαλάσσιες περιοχές της ανέπτυξαν τύπους σκαφών με ιδιαίτερα γνωρίσματα, που χαρακτηρίζουν τη ναυτική κουλτούρα και τις ιδιαίτερες ανάγκες της κάθε περιοχής. Ωστόσο, οι ιδιαιτερότητες αυτές δεν απέκλεισαν την επικοινωνία και τη μετάδοση ιδεών και τεχνικών μεταξύ των επιμέρους θαλάσσιων περιοχών της Μεσογείου. Έτσι στην κατηγορία των μεσογειακών τύπων πλοίων του Πίνακα 6.3. εντοπίζουμε σκάφη που ανήκουν στην παράδοση του Αιγαίου, όπως το τρεχαντήρι, το πέραμα, της Προποντίδας, όπως το τσερνίκι, καθώς και σκάφη που ανήκουν στην παράδοση της Αδριατικής, όπως το τραμπάκολο και η μπρατσέρα, αλλά και της Τυρρηνικής Θάλασσας, όπως η μαρτιγάνα και η φελούκα. Ακόμη υπάρχουν σκάφη με σαφείς επιρροές από τη δυτική Μεσόγειο, τα οποία ανέπτυξαν ιδιαίτερα χαρακτηριστικά ή ιδιαίτερη ονομασία στο Λεβάντε, όπως το κωπήλατο μίστικο, που επηρεάστηκε από το βορειοαφρικανικό σεμπέκ και ενδεχομένως κάτι ανάλογο μπορούμε να πούμε και για ένα άλλο κωπήλατο, τη μαλτέζα.

Πίνακας 6.3. Ταξινόμηση των ναυπηγούμενων ιστιοφόρων της Ερμούπολης ανά περιοχή προέλευσης, 1828-1866.

ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΟΙ ΤΥΠΟΙ	**ΒΟΡΕΙΟ-ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΙ ΤΥΠΟΙ**	**ΑΝΑΜΙΚΤΟΙ ΤΥΠΟΙ**	**ΑΡΧΕΤΥΠΙΚΟΣ ΤΥΠΟΣ**	**ΥΒΡΙΔΙΚΟΣ ΤΥΠΟΣ**
ΜΠΟΜΠΑΡΔΑ	ΓΑΒΑΡΑ (ΜΠΑΡΚΟ)	ΣΑΚΟΛΕΒΑ/ΜΑΡΤΙΓΟΣ	ΝΑΒΑ	ΠΟΛΑΚΑ
ΜΠΡΑΤΣΕΡΑ	ΜΠΡΙΚΙ	ΣΑΚΟΛΕΒΑ/ΒΟΜΒΑΡΔΑ		
ΜΑΡΤΙΓΑΝΑ	ΓΟΛΕΤΑ	ΤΣΕΡΝΙΚΙ/ΜΑΡΤΙΓΟΣ		
ΣΑΚΟΛΕΒΑ	ΓΟΛΕΤΟΜΠΡΙΚΟ			
ΤΣΕΡΝΙΚΙ	ΚΟΤΕΡΟ			
ΤΡΕΧΑΝΤΗΡΙ				

[660] Βλ. Κεφ. 5, Η Διαδικασία παραγωγής ΙΙ-Η τεχνική διαδικασία, § 5.1

ΠΕΡΑΜΑ				
ΤΡΑΜΠΑΚΟΛΟ				
ΜΙΣΤΙΚΟ				
ΦΕΛΟΥΚΑ				
ΜΑΛΤΕΖΑ				
ΜΠΕΛΟΥ				
ΤΡΑΤΑ				
ΣΚΑΜΠΑΒΙΑ				
ΛΕΜΒΟΣ ή ΒΑΡΚΑ				

Πηγή: Παράρτημα 6.2

Ο Πίνακας 6.3. δείχνει ότι οι τύποι σκαφών που ανήκουν στη μεσογειακή ναυπηγική παράδοση είναι σαφώς περισσότεροι σε αριθμό από αυτούς της βόρειας Ευρώπης. Ωστόσο, οι μεσογειακοί τύποι είναι κατά μέσο όρο πολύ μικρότερης χωρητικότητας σε σχέση με τους βορειοευρωπαϊκούς τύπους. Όπως θα δούμε παρακάτω διεξοδικότερα στην ανάλυση του κάθε τύπου πλοίου, τα σκάφη μεσογειακού τύπου που ναυπηγούνταν στην Ερμούπολη δεν ξεπερνούσαν κατά μέσο όρο τους 50 τόνους. Αντίθετα, τα μεγάλης χωρητικότητας σκάφη είναι αυτά της βορειοευρωπαϊκής παράδοσης με κυρίαρχο τύπο το μπρίκι. Επομένως από τα στοιχεία αυτά προκύπτει ένας περαιτέρω διαχωρισμός, ο οποίος σχετίζεται με τη χρήση των τύπων σκαφών. Τα μεσογειακά σκάφη στο σύνολό τους, αλλά και οι γολέτες και τα κότερα από την κατηγορία των βορειευρωπαϊκών τύπων, ανήκουν στην κατηγορία των ακτοπλοϊκών σκαφών, δηλαδή καλύπτουν μεταφορικές ανάγκες σε ένα βεληνεκές πιο περιορισμένο, που περιλαμβάνει κυρίως το Αιγαίο, το Ιόνιο και οριακά ίσως την Αδριατική ή τη Μαύρη Θάλασσα. Τα μπρίκια, οι γαβάρες και τα γολετόμπρικα, από την άλλη, αντιστοιχούν στον ποντοπόρο στόλο και εξειδικεύονται στα ταξίδια μεγαλύτερων αποστάσεων, κυρίως από τη Μαύρη Θάλασσα προς τη δυτική Ευρώπη και ενδεχομένως πέραν της Μεσογείου.

6.2. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΩΝ ΤΥΠΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΤΟΥ ΝΑΥΠΗΓΕΙΟΥ ΤΗΣ ΕΡΜΟΥΠΟΛΗΣ, 1828-1866.

Στην ενότητα αυτή θα εξετάσουμε τον κάθε τύπο πλοίου ξεχωριστά και θα αναλύσουμε την προέλευσή του, τα βασικά χαρακτηριστικά του, τα ιδιαίτερα γνωρίσματα τα οποία εντοπίζουμε στην Ερμούπολη στη χωρητικότητα και την ιστιοφορία και τέλος τη χρήση του και το εύρος της παρουσίας του στο ναυπηγείο της Ερμούπολης. Η παρουσίαση κάθε τύπου θα ακολουθήσει τη σειρά του Πίνακα 6.4, στον οποίο η κατάταξη έγινε με βάση δύο κριτήρια: την κατηγορία γεωγραφικής προέλευσης του κάθε τύπου και την εκτιμώμενη μέση χωρητικότητά του σε φθίνουσα σειρά. Έτσι θα ξεκινήσουμε με την

παρουσίαση των μεσογειακών τύπων από το μεγαλύτερο σε μέση χωρητικότητα σκάφος προς το μικρότερο. Εξαίρεση θα αποτελέσει μόνο το μπρίκι, το οποίο θα εξεταστεί τελευταίο, εξαιτίας της βαρύνουσας σημασίας του στην παραγωγή και την παραγωγικότητα του ναυπηγείου.

Πίνακας 6.4. Εκτιμήσεις χωρητικότητας ανά τύπο πλοίου του ναυπηγείου της Ερμούπολης, 1828-1866.

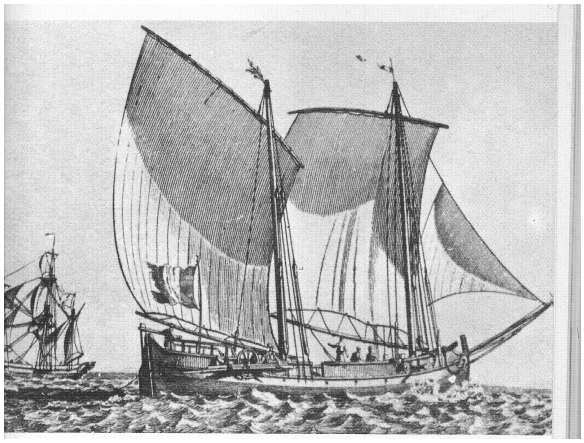
ΤΥΠΟΛΟΓΙΑ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ	ΕΛΑΧΙΣΤΗ-ΜΕΓΙΣΤΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ	ΜΕΣΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ	ΧΡΟΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ
ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΟΙ ΤΥΠΟΙ				
ΤΡΑΜΠΑΚΟΛΟ		87,61	1	1837
ΜΠΟΜΠΑΡΔΑ	18-96,76	50,53	156	1834-66
ΜΑΡΤΙΓΑΝΑ	33,26-47,12	38,31	6	1830-36
ΣΑΚΟΛΕΒΑ	4-56,75	29,97	40	1831-66
ΜΠΡΑΤΣΕΡΑ	7,75-62	25,48	75	1835-66
ΜΑΛΤΕΖΑ	5,76-43,28	19,07	11	1835-58
ΤΣΕΡΝΙΚΙ	3-71,74	16,99	149	1831-64
ΠΕΡΑΜΑ	7-38,09	16,11	36	1841-65
ΜΠΕΛΟΥ	9,91-20,94	15,43	9	1843-63
ΜΙΣΤΙΚΟ	9,4-15,65	12,99	3	1835-41
ΤΡΕΧΑΝΤΗΡΙ	2-35,7	12,23	49	1840-66
ΤΡΑΤΑ	6-22,74	11,88	13	1838-61
ΦΕΛΟΥΚΑ	3,36-14,11	8,73	2	1835-52
ΣΚΑΜΠΑΒΙΑ		4,81	1	1830
ΛΕΜΒΟΣ ή ΒΑΡΚΑ	0,22-4,30	2,62	50	1840-65
ΒΟΡΕΙΟ-ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΙ ΤΥΠΟΙ				
ΓΑΒΑΡΑ (ΜΠΑΡΚΟ)	200,87-519	367,49	23	1833-66
ΜΠΡΙΚΙ	64-533	208	1154	1828-66
ΓΟΛΕΤΟΜΠΡΙΚΟ	87,61-205,88	118,83	9	1828-1853
ΓΟΛΕΤΑ	20,95-203	73,65	293	1829-66
ΚΟΤΕΡΟ	20,57-119,35	54,93	33	1830-44
ΑΡΧΕΤΥΠΙΚΟΣ ΤΥΠΟΣ				
ΝΑΒΑ		556	1	1844
ΥΒΡΙΔΙΚΟΣ ΤΥΠΟΣ				
ΠΟΛΑΚΑ		120	1	1835
ΕΝΔΙΑΜΕΣΟΙ ΤΥΠΟΙ				
ΓΟΛΕΤΑ/ΒΟΜΒΑΡΔΑ		55	2	1848-56
ΤΣΕΡΝΙΚΙ/ΜΑΡΤΙΓΟΣ		49	1	1832
ΣΑΚΟΛΕΒΑ/ΒΟΜΒΑΡΔΑ		34,18	1	1837
ΣΑΚΟΛΕΒΑ/ΜΑΡΤΙΓΟΣ		27,79	1	1831

Πηγή: Παράρτημα 6.2.

6.2.1. ΟΙ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΟΙ ΤΥΠΟΙ

6.2.1.1 Το Τραμπάκολο

Το τραμπάκολο αποτελεί ένα γνήσιο δημιούργημα της Αδριατικής θάλασσας. Προσαρμοσμένο στις ανάγκες της ναυσιπλοΐας στα νερά της Αδριατικής και στα ρηχά κανάλια των λιμανιών της, το τραμπάκολο ήταν φαρδύ σκάφος με επίπεδο πυθμένα, οξύπρυμνο, με γεμάτη πλώρη και κυρτό πλωριό ποδόσταμα.[661]



Εικ. 6.1 Τραμπάκολο του 1870 περίπου. *(*De Negri, *Vele italiane,* 191*).*

Το τραμπάκολο είναι δικάταρτο σκάφος, που με βάση τα στοιχεία της πρωιμότερης εμφάνισής του στα τέλη του 17ου αιώνα, έφερε δύο πανιά τύπου ψάθα, τα οποία μάλιστα ήταν ελαφρώς διαφοροποιημένα από την κλασική εκδοχή της ψάθας στα ιταλικά νερά (vela al terzo), και ονομάζονταν ακριβώς πανιά του τραμπάκολου (vela a trabaccolo) (Βλ. εικ. 6.1). Στο τραμπάκολο μεταξύ άλλων αποδίδεται η διάδοση του πανιού ψάθα στο Αιγαίο και στον ευρύτερο χώρο του Λεβάντε που αντικατέστησε σε μεγάλο βαθμό το τριγωνικό λατίνι.[662] Το τραμπάκολο σύμφωνα με τον Δαμιανίδη ναυπηγούνταν και στα νησιά του Ιονίου, ενώ ο Κωνσταντινίδης το χαρακτηρίζει ως πρόδρομο του τρεχαντηριού.[663] Στην εξέλιξή του τον 19ο αιώνα το τραμπάκολο αντικατέστησε στο πρυμνιό κατάρτι την ψάθα με την μπούμα, το οποίο αποτελούσε μία ευρύτερη τάση τον 19ο αιώνα, αφού η δεύτερη ήταν σαφώς πιο εύχρηστη από την πρώτη.[664]

Το τραμπάκολο χρησιμοποιήθηκε κυρίως ως παράκτιο εμπορικό σκάφος και λιγότερο ως αλιευτικό. Το μοναδικό δείγμα τραμπάκολου που εντοπίστηκε στο ναυπηγείο της Ερμούπολης είναι ο

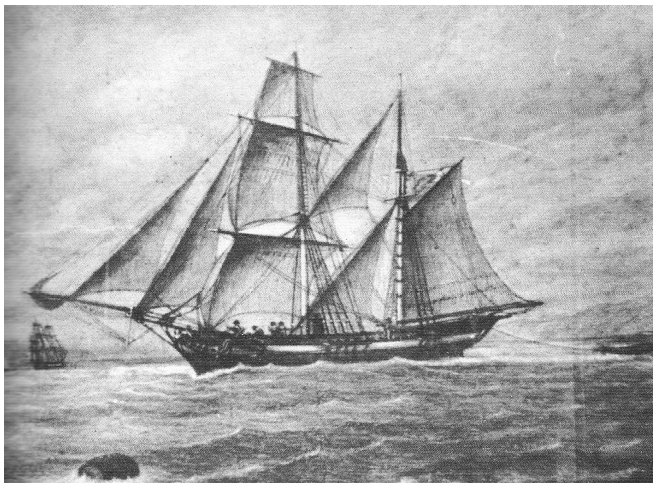


Εικ. 6.2 Τραμπάκολο ανοιχτά του Ντουμπρόβνικ, Σεπτέμβριος 2009.(Φώτο του συγγραφέα)

[661] De Negri, *Vele italiane*, 190.
[662] Ο.π., 190-191. Marco Bonino, "The distribution of crafts of eastern traditions in Italy and the development of the «Vela al terzo», Kostas Damianidis (επιμ.), *The evolution of wooden shipbuilding in the eastern Mediterranean during the 18th and 19th centuries, 1st International Workshop*, Αθήνα, 61-62.
[663] Δαμιανίδης, *Ελληνική Παραδοσιακή*, 97. Κωνσταντινίδης, *Καράβια, Καπεταναίοι*, 137.
[664] De Negri, *Vele italiane*, 191-192.

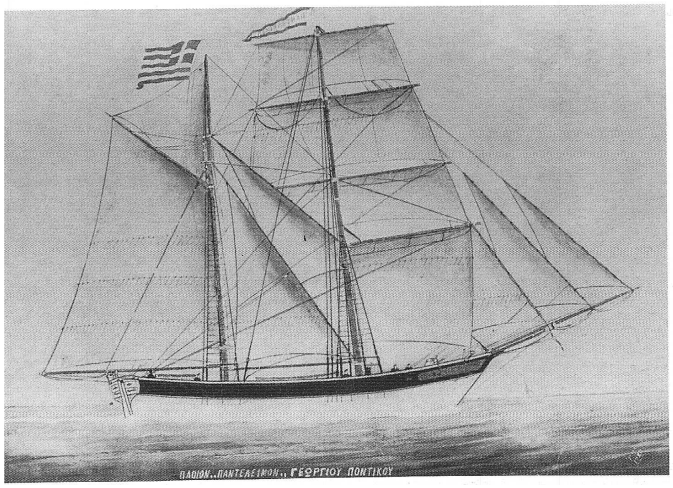
«Άγιος Νικόλαος», 87 τόνων, του Χιώτη ξυλέμπορου Ιωάννη Βολίκα, που ναυπηγήθηκε το 1837. Από στοιχεία τραμπάκολων της ιταλικής χερσονήσου του 19ου αιώνα προκύπτει ότι ήταν αρκετά μεγαλύτερης χωρητικότητας, μάλιστα το πιο κοντινό χρονικά στον «Άγιο Νικόλαο», η «Giustina», που ναυπηγήθηκε το 1847, εκτιμάται γύρω στους 150 τόνους.[665] Ενδιαφέρον είναι το γεγονός ότι επιβιώσεις του τραμπάκολου στα νέρα της Αδριατικής εντοπίζονται μέχρι και σήμερα όπως αποδεικνύεται στην εικόνα 6.2.

6.2.1.2. Η Μπομπάρδα (Βομβάρδα)



*Εικ. 6.3 Σαρδηνιακή μπομπάρδα του 1840 περίπου με ιστιοφορία γολετόμπρικου. (*De Negri, *Vele italiane*, 39)

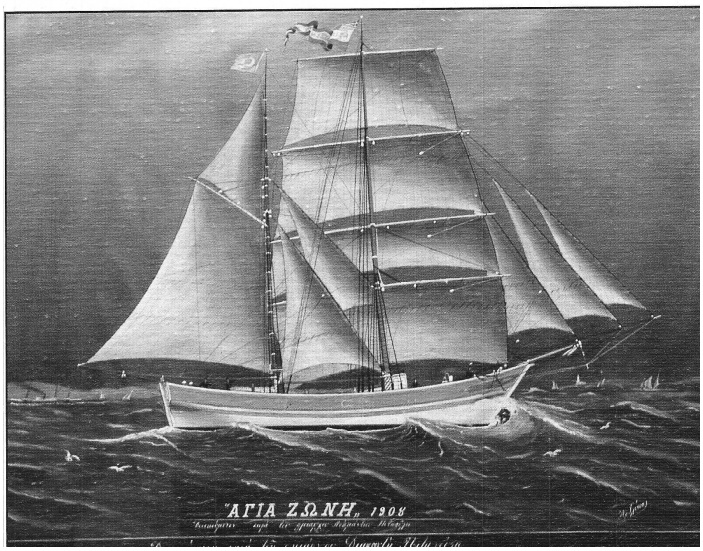
Αρχικά πολεμικός τύπος πλοίου που σύμφωνα με τον De Negri επινοήθηκε από τους Γάλλους το 17ο αιώνα στον πόλεμο εναντίον των κουρσάρων του Αλγερίου. Από το 18ο αιώνα ωστόσο, εμφανίζεται πλέον ως δικάταρτο εμπορικό πλοίο. Βασικά χαρακτηριστικά της γάστρας της μπομπάρδας είναι το ευθύγραμμο, αλλά έντονα κεκλιμένο πλωριό ποδόσταμα και ο τάκος ή καθρέπτης της πρύμνης.[666]Από τις εικονογραφικές απεικονίσεις, που καλύπτουν το χρονικό φάσμα από το 1840 έως το 1920, προκύπτει ότι η ιστιοφορία που εφαρμόζεται στη γάστρα της μπομπάρδας είναι κατά βάση ιστιοφορία γολετόμπρικου (τετράγωνα πανιά στο πλωριό, διάμηκες πανί στο πρυμνιό), με εξαίρεση την απουσία του απάνω παπαφίγκου στο πλωριό κατάρτι στην παλαιότερη μπομπάρδα του 1840. (πρβλ. εικ. 6.3-6.5) Η ιστιοφορία αυτή ονομάστηκε επίσης «πολάκα-μπριγαντίνι» γιατί η διάταξη των ιστίων παραπέμπει σε αυτό τον τύπο ιστιοφορίας που οι



Εικ. 6.4 Οινουσιώτικη μπομπάρδα «Παντελεήμων» του 1920 με ιστιοφορία γολετόμπρικου.
*(*Δαμιανίδης, *Ελληνική Παραδοσιακή*, εικ. 63*)*

[665] ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ. 5740, 25/6/1837. Οι εκτιμήσεις για τη χωρητικότητα στα τραμπάκολα της Αδριατικής προέρχονται από επεξεργασμένα στοιχεία από το De Negri, ο.π., 192.
[666] Ο.π., 36-40. Δαμιανίδης, *Ελληνική Παραδοσιακή*, 65.

Άγγλοι ονομάζουν brigantine και πολάκα γιατί επίσης οι ίδιοι συνηθίζουν να αποκαλούν έτσι τα σκάφη με μονοφυείς ιστούς, που ήταν πολύ διαδεδομένη πρακτική στη Μεσόγειο. Αυτή η ιστιοφορία ταυτίστηκε σε τέτοιο βαθμό με την ιστιοφορία που εφαρμοζόταν στη γάστρα της μπομπάρδας, ώστε να ονομάζονται μερικοί τύποι ως πέραμα-μπομπάρδα ή τρεχαντήρι-μπομπάρδα, εννοώντας δηλαδή την μπομπάρδα ως τύπο ιστιοφορίας.[667]



Εικ. 6.5 Χιώτικη μπομπάρδα «Αγία Ζώνη» του 1908 με ιστιοφορία γολετόμπρικου.
(Εκδόσεις Αιγέας & ΠΕΚΕΒ, Καρ-0003)

Ωστόσο, έχουμε αναφορές για μπομπάρδες που ναυπηγήθηκαν στην Ερμούπολη με ιστιοφορία γολέτας αλλά και σακολέβας.[668] Μία άλλη παραλλαγή της ιστιοφορίας της μπομπάρδας είναι η μπομπάρδα-σαμπατιέρα η οποία φέρει τετράγωνα πανιά στο πλωριό κατάρτι, αλλά ψάθα αντί της μπούμας στο πρυμνιό.[669]

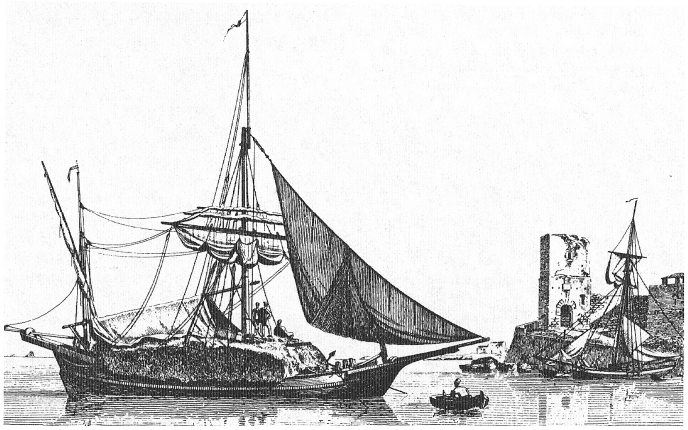
Η μπομπάρδα στα πλαίσια της ελληνόκτητης ναυτιλίας εμφανίζεται αρκετά διαδεδομένη στο χώρο του Ιονίου από τις αρχές του 19ου αιώνα.[670] Η μπομπάρδα έχει μία διαρκή και σχετικά σταθερή παρουσία στο ναυπηγικό χάρτη της Ερμούπολης, αφού εμφανίζεται από το 1834 έως το 1866, δηλαδή σχεδόν σε όλο το υπό εξέταση διάστημα. Συνολικά ναυπηγήθηκαν 156 μπομπάρδες, ενώ η περίοδος εντονότερης ζήτησης ήταν το διάστημα 1843-1859. Οι ερμουπολίτικες μπομπάρδες κυμαίνονταν μεταξύ 18 και 97 τόνων, ενώ η μέση χωρητικότητα ήταν 50 τόνοι περίπου. Μπομπάρδες νηολογημένες στην Τεργέστη το 1834 είχαν μέση χωρητικότητα 74 τόνους και ήταν επανδρωμένες κατά μέσο όρο με 7 άνδρες.[671] Ακόμη, δύο μπομπάρδες από την ιταλική χερσόνησο, χωρίς περαιτέρω

[667] Δαμιανίδης, *Ελληνική Παραδοσιακή*, 80-81. H. M. Denham "Aegean Caiques, 1915-1980", *Mariners Mirror*, 72 (3), 1986, 285. Underhill, *Deep-Water*, 70-72.
[668] Οι δύο γολετοβομβάρδες είναι η «Παναγιά», ιδιοκτησίας των Παντελή Μάσκα και Μιχαήλ Καλλιγά, ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Χριστόδουλος Ιωάννου, Ευρετήριο 4, αρ. 4537, 5/10/1848 και η «Βωτώ», 55 τόνων, ιδιοκτησίας Ανδρέα Νικ. Τρύπου, ο.π. Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ. 29251, 29/4/1856. Η σακκολεβομβάρδα «Θεολόγος» είναι ιδιοκτησίας Λάμπρου Κατζούλη ο.π., Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ. 5257, 8/3/1837.
[669] Δαμιανίδης, *Ελληνική Παραδοσιακή*, 82 και εικ. 91. Κοτσοβίλλης, *Περί εξαρτισμού των πλοίων*, 65.
[670] Βάση δεδομένων *Αμφιτρίτη, 1700-1821*, Πρόγραμμα Πυθαγόρας Ι, Ιόνιο Πανεπιστήμιο/ΥΠΕΠΘ, 2006.
[671] Anselmi, "Tipologia navale..", 241.

γεωγραφική διευκρίνηση, η «N.S. della Salute» ναυπηγημένη το 1826 και η «N.S. di Loreto» ναυπηγημένη το 1851 ήταν 120 και 98 τόνων αντίστοιχα.[672]

6.2.1.3 Η Μαρτιγάνα (Μαρτίγος)

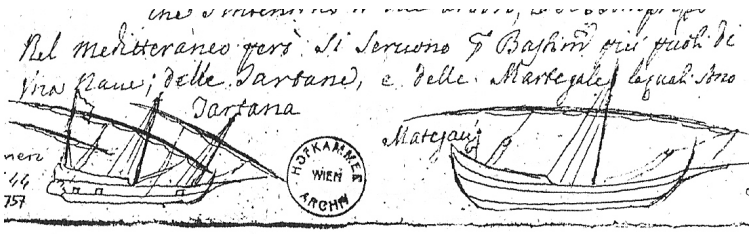
Η μαρτιγάνα ή μαρτίγος ανήκει σε έναν από τους παλαιότερους και πιο διαδεδομένους τύπους σκαφών της ελληνόκτητης ναυτιλίας. Ωστόσο, αποτελεί δημιούργημα της δυτικής Μεσογείου και πιο συγκεκριμένα του Κόλπου της Νεαπόλεως.[673] Ο Lyman ταυτίζει τη μαρτιγάνα με την ταρτάνα, αναφέροντας ότι η πρώτη είναι ένας τύπος προβηγκιανής ταρτάνας απο τη Martigues, στον Κόλπο της Λυών, ωστόσο στην περιοχή γένεσής της και τη βόρειο Ιταλία η μαρτιγάνα ονομαζόταν ταρτάνα.[674] Οι ομοιότητες και τα συγγενικά στοιχεία των δύο αυτών σκαφών καθιστούν σχεδόν φυσιολογική τη σύγχυση και την ταύτιση μεταξύ τους. Ο Del Negri επιβεβαιώνει τη ναπολετάνικη καταγωγή της μαρτιγάνας, αλλά επίσης αναφέρει ότι η μαρτιγάνα αποτελεί ουσιαστικά μία παραλλαγή της ταρτάνας με τετράγωνη ιστιοφορία.[675] Περιγράφει το σκάφος της μαρτιγάνας ως οξύπρυμνο και με πλώρη με έντονα προεξέχοντα ταλιαμά, όπως της ταρτάνας. Ωστόσο, χειρόγραφο του Hofkammerarchiv της Βιέννης, του 1757, αναφέρει τη μαρτιγάνα ως διαφορετικό σκάφος και στενότερο στη γάστρα σε σχέση με την ταρτάνα.[676] Σε σκίτσο που συνοδεύει το κείμενο του παραπάνω χειρογράφου η μαρτιγάνα απεικονίζεται ως μονοΐστιο σκάφος με πανί λατίνι (βλ. εικ. 6.7). Ωστόσο στις περισσότερες απεικονίσεις η ιστιοφορία της μαρτιγάνας μοιάζει με αυτή του ketch, αγγλικό δικάταρτο σκάφος χωρίς πλωριό



*Εικ. 6.6 Αγκυροβολημένη μαρτιγάνα με πινά (τετράγωνα πανιά) στο μεγάλο κατάρτι και λατίνι στη μικρή μετζάνα χωρίς τουρκέτο, δηλαδή ιστιοφορία τύπου ketch σε χαρακτικό του Baugean. (*Prins, "Mediterranean Ships", 95).

[672] Επεξεργασμένα στοιχεία από De Negri, *Vele italiane,* 40.
[673] Prins AHS, "Mediterranean Ships and Shipping, 1650-1850." Robert Gardiner, (επιμ.), *The Heyday of Sail. The Merchant Sailing Ship, 1650-1830,* Λονδίνο, 1995, 77.
[674] John Lyman, "The Martingana", *Mariner's Mirror,* 58, 1972 (2), 203-204.
[675] De Negri, *Vele italiane,* 117.
[676] Mario Marzari "Maritime presence in the Adriatic from documents, publications and archival sources, 17th-19th centuries." Kostas Damianidis (επιμ.) *Shipbuilding and Ships in the Eastern Mediterranean during the 18th and 19th centuries,* Χίος, 1999, 152-153.

άλμπουρο, αλλά μεσιανό κατάρτι με τρία τετράγωνα πανιά, επίδρομο (πρυμνιό) ιστό με πανί μπούμα και πίκι και ένα μεγάλο φλόκο στην πλώρη[677](βλ. επίσης εικ. 6.6). Η διάταξη αυτή ταιριάζει απόλυτα με την περιγραφή του Σεγδίτσα για τον «μαρτήγο».[678] Παρόμοια περιγραφή της μαρτιγάνας, καθώς και ο χαρακτηρισμός της ως ketch εξαιτίας της ιστιοφορίας, αναφέρεται από τον Lyman σε πηγές του 1790 και 1803.[679] Την τετράγωνη ιστιοφορία της μαρτιγάνας το 18ο αιώνα επιβεβαιώνει και ο Di Taranto, ο οποίος αναφέρει ότι χάρη σε αυτό και στο ότι η χωρητικότητα τους έφτανε μέχρι και τους 240 τόνους, οι μαρτιγάνες του Κόλπου της Νεαπόλεως ταξίδευαν στον Ατλαντικό στα νερά των δυτικών Ινδιών.[680]



Εικ. 6.7 Ταρτάνα και μαρτιγάνα σε αντιπαραβολή σε χειρόγραφο του 1757 από το Hofkammerarchiv της Βιέννης. Η μαρτιγάνα είναι μονοϊστια με λατίνι και οξύπρυμνη σε σχέση με την ταρτάνα που έχει καθρέπτη στην πρύμνη. (Marzari "Maritime presence", 152)

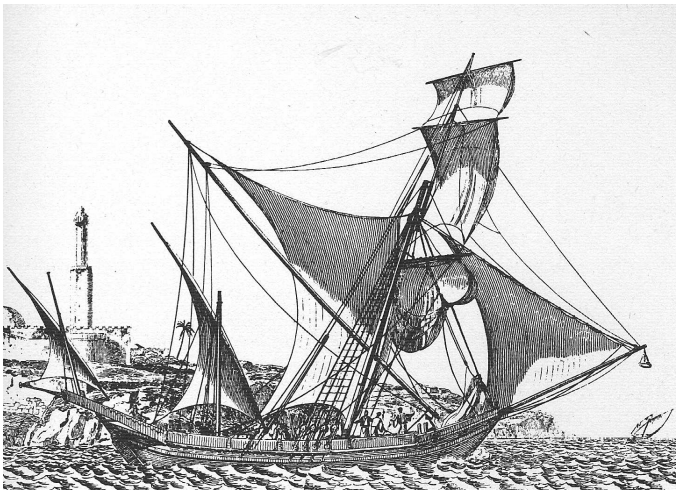
Η μαρτιγάνα, όπως προαναφέρθηκε, έχει μία έντονη παρουσία στους κόλπους της προεπαναστατικής ναυτιλίας. Στο χειρόγραφο του 1757 αναφέρεται ότι η χρήση της μαρτιγάνας ήταν πολύ διαδεδομένη από τους Κεφαλονίτες και τους Ζακυνθινούς, οι οποίοι την ονόμαζαν λόντρα ή φρεγάτα γιατί η γάστρα της προσομοίαζε σε γαλιότα (μακρόστενο σκάφος). Η πρωιμότερη αναφορά σε ελληνόκτητη μαρτιγάνα (αναφέρεται μαρτιγάο) είναι του 1673, ονομαζόταν «Άγιος Σπυρίδων» και ανήκε στον Δήμο Ζενεμπίση από τους Παξούς.[681] Από τη δεκαετία του 1740 μέχρι και το πρώτο τέταρτο του 19ου αιώνα η μαρτιγάνα ή μαρτίγος, όπως κυρίως αποκαλείτο, ήταν ανάμεσα στους πιο διαδεδομένους τύπους σκαφών της ελληνόκτητης ναυτιλίας. Η χωρητικότητα του σύμφωνα με πηγή του 1764 ποίκιλε μεταξύ 65 και 140 τόνους.[682] Στο ναυπηγείο της Ερμούπολης η μαρτιγάνα ή μαρτίγος είχε μία πολύ περιορισμένη παρουσία. Ναυπηγήθηκαν μόνο 6 σκάφη αυτού του τύπου την περίοδο 1830-36. Το γεγονός αυτό δείχνει ότι η μαρτιγάνα αποτελούσε απλά επιβίωση ξεπερασμένης τυπολογίας πλοίων του 18ου αιώνα και ήταν πλεόν θέμα χρόνου η εγκατάλειψή της και η προσαρμογή σε πιο σύγχρονους τύπους ιστιοφόρων. Η

[677] Ο.π., 160. εικ. 13.
[678] Σεγδίτσας Π. Ε. *Κωπήρη και Ιστιοφόρα Πλοία*, Αθήνα, 1940, 251-252. Ο δε Τζαμτζής, ο.π., 117 αναφέρει ότι «οι Τούρκοι ονόμαζαν τον τύπο αυτό *Καραμουσάλ*».
[679] Lyman, "The Martingana", 204.
[680] Giuseppe di Taranto, "La Marina Mercantile del Mezzogiorno nel Mediterraneo." Tommaso Fanfani (επιμ.), *La penisola italiana e il mare. Costruzioni navali trasporti e commerci tra XV e XX secolo.* Νάπολη, 1993, 302, 304-305, 308-309.
[681] Βάση δεδομένων *Αμφιτρίτη, 1700-1821*, Πρόγραμμα Πυθαγόρας Ι, Ιόνιο Πανεπιστήμιο/ΥΠΕΠΘ, 2006.
[682] Ο «μαρτήγος» είναι πρώτος στη λίστα των πλοίων του Μεσολλογίου και Αιτωλικού. Βλ. Λεονταρίτης, «Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία», 31.

χωρητικότητα του κυμαίνεται μεταξύ 33 και 47 τόνων, ενώ η μέση χωρητικότητα του εκτιμάται στους 38 τόνους. Αντίστοιχα οι περισσότερες μαρτιγάνες του Κόλπου της Νεαπόλεως και της Σικελίας το 19ου αιώνα ήταν κάτω των 60 τόνων, ενώ η μέγιστη χωρητικότητα τους δύσκολα ξεπερνούσε τους 100 τόνους.[683]

6.2.1.4 Η Σακολέβα

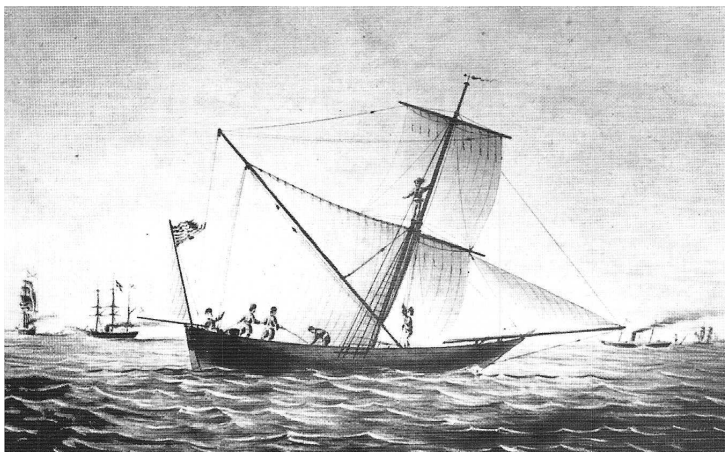
Η σακολέβα αποτελούσε τον πιο χαρακτηριστικό και ένα από τους πιο διαδεδομένους τύπους ιστιοφορίας στο χώρο του Αιγαίου και της Μαύρης Θάλασσας. Παρά το γεγονός ότι η ονομασία της κατά μία εκδοχή παραπέμπει σε ιταλικές ρίζες (sacco-levare= σάκος, δηλαδή πανί που ανυψώνεται, και που ξεκάθαρα περιγράφει τη λειτουργία του ο Σεγδίτσας[684]), ωστόσο έχει υποστηριχθεί ότι η σακολέβα αποτελεί ένα γνήσιο τύπο σκάφους του Αιγαίου.[685] Μία συνηθισμένη μορφή της ανάρτησης της σακολέβας είναι το τραπεζοειδές πανί τοποθετημένο σε ένα άλμπουρο με έντονη πρωραία κλίση και μία αντένα σε διαγώνια, αντίθετη προς τη φορά του άλμπουρου θέση, ωστέ να κρατά το πανί τεντωμένο (βλ. εικ. 6.9). Ο Prins αναφέρει τη σακολέβα ως ένα μεσαίας κατηγορίας σκάφος για το οποίο υπάρχουν αναφορές ακόμη πριν το 1600, ωστόσο δεν μνημονεύει τις πηγές του.[686] Η πρωιμότερη γνωστή σε έμας μαρτυρία της σακολέβας είναι μία χαλκογραφία του κόλπου της Σινώπης του 1700, στην οποία εμφανίζονται εννέα σακολέβες, από τις οποίες οι οκτώ δικάταρτες, να ταξιδέουν σαν καραβάνι.[687] Η Σινώπη αναφέρεται επίσης από τον Piton de Tournefort ως λιμάνι στο οποίο υπάρχουν σακολέβες ήδη το 1741.[688] Η ιστιοφορία της σακολέβας μπορούσε να εφαρμοστεί σε μονοκάταρτα, δικάταρτα, αλλά και τρικάταρτα σκάφη. Ακόμη, μπορούσε



*Εικ. 6.8 Ελληνική σακολέβα ανοιχτά της Μάλτας σε χαρακτικό του Baugean του 1800. Το σκάφος φέρει τρείς ιστούς και μπομπρέσο, πινά στον ιστό της σακολέβας και λατίνια στους δύο μικρότερους ιστούς***. (**Prins, "Mediterranean Ships", 85 και De Negri, *Vele italiane*, 165).

683 Del Negri, *Vele italiane*, 120.
684 Σεγδίτσας, *Κωπήρη*, 248-249.
685 Δαμιανίδης, *Ελληνική Παραδοσιακή*, 85. De Negri, *Vele italiane*, 164-165.
686 Prins, "Mediterranean Ships", 85.
687 Στέλιος Παπαδόπουλος (επιμ.), *Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία*, εικ. 75.
688 R. M. Nance, "Spritsails", *Mariner's Mirror*, 3, 1913, αρ. 2, 155-157.

να συνδυαστεί με μία ποικιλία άλλων πανιών, όπως φαίνεται και στην εικ. 6.8.[689] Η ιστιοφορία της σακολέβας εφαρμοζόταν κυρίως σε μικρά ακτοπλοϊκά σκάφη, είτε οξύπρυμνα, είτε με άβακα στην πρύμνη ή τάκο.[690] Η γάστρα με την οποία είχε σε μεγάλο βαθμό ταυτιστεί η σακολέβα ήταν το τσερνίκι.[691] Ωστόσο, υπάρχουν μαρτυρίες για τη χρήση του πανιού αυτού στο τρεχαντήρι, στη συμιακή σκάφη όσο και σε κάπως παραλλαγμένη μορφή στην Μπελού.[692]



Εικ. 6.9 Ελληνική σακολέβα στην Αδριατική από αναφορά του 1872. Το συγκεκριμένο σκάφος φέρει και δύο πινά στον ιστό της σακολέβας, πρακτική συνηθισμένη στα ελληνικά σκάφη. (Marzari "Maritime presence", 157)

Η σακολέβα φαίνεται ότι είχε ευρεία διάδοση στους κόλπους της ελληνόκτητης ναυτιλίας. Η τεκμηριωμένη παρουσία της ξεκινά από το 1745, ενώ σε συχνότερη βάση τη συναντάμε από τα μέσα της δεκαετίας του 1780. Η γεωγραφική της διάδοση καλύπτει σχεδόν το σύνολο του αιγαιακού χώρου, με μεγαλύτερο μερίδιο να καταλαμβάνουν οι Ψαριανοί και οι Σαμιώτες ναυτικοί.[693] Η σακολέβα γενικότερα υπήρξε ένας τύπος ιστιοφορίας που επέδειξε μεγάλη διάρκεια στο χρόνο, καθώς υπάρχουν απεικονίσεις της μέχρι και σε φωτογραφίες της εποχής του Μεσοπολέμου.[694] Στο ναυπηγείο της Ερμούπολης έχει μία μέτρια ποσοτικά, αλλά διαρκή χρονικά παρουσία, αφου συνολικά ναυπηγήθηκαν 40 σκάφη αυτού του τύπου, που καλύπτουν το σύνολο της εξεταζόμενης περιόδου, από το 1831 έως το 1866. Η χωρητικότητα των σκαφών ποικίλει από 4 έως 57 τόνους με μέση χωρητικότητα τους 30 τόνους περίπου.

[689] De Negri, *Vele italiane*, 164-165. Prins, "Mediterranean Ships", 85. Η αναδημοσιευμένη και στα δύο κείμενα χαλκογραφία αναφέρει ότι πρόκειται για Grande Saccoleva Greca και Greek Sakoleva αντίστοιχα.
[690] Στην Ερμούπολη έχει επιβεβαιωθεί μία περίπτωση σακολέβας με τάκο (δεν διευκρινίζετα το είδος της γάστρας), ο «Άγιος Σπυρίδων», 30 τόνων, του Αναστάσιου Χαλικιόπουλου από τη Νάξο, ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ. 7446, 28/7/1838. Ακόμη για σακολέβα με τάκο (πιθανόν να είναι γάστρα τρερνικιού) βλ. Δαμιανίδης, *Ελληνική Παραδοσιακή*, 88, εικ. 102.
[691] Κοτσοβίλλης, *Περί εξαρτισμού*, 70-73. Δαμιανίδης, *Ελληνική Παραδοσιακή*, 86.
[692] Ο.π.
[693] Στοιχεία από Βάση δεδομένων *Αμφιτρίτη, 1700-1821*, Πρόγραμμα Πυθαγόρας Ι, Ιόνιο Πανεπιστήμιο/ΥΠΕΠΘ, 2006. Επίσης ο Prins, "Mediterranean Ships", 85, αναφέρει ότι οι Ψαριανοί ναυπηγούσαν τις καλύτερες σακολέβες, χωρίς περαιτέρω αναφορά στις πηγές του.
[694] Δαμιανίδης, *Ελληνική Παραδοσιακή*, 85-86, εικ. 97-99.

6.2.1.5 Η Μπρατσέρα (Βρατσέρα)

Η μπρατσέρα είναι τύπος ιστιοφορίας σε δικάταρτο σκάφος με διάταξη ενός πανιού τύπου ψάθας σε κάθε άλμπουρο. Η ιστιοφορία της μπρατσέρας μοιάζει πολύ με αυτή του τραμπάκολου της Αδριατικής από το οποίο κάποιοι ερευνητές ισχυρίζονται ότι έλκει την καταγωγή της.[695] Κύριο χαρακτηριστικό της ιστιοφορίας αυτής είναι το σχήμα πεταλούδας που σχηματίζουν τα πανιά όταν το σκάφος βρίσκεται σε ουριοδρομία.[696]

Στις δαλματικές ακτές και τη χερσόνησο της Ίστριας με το όνομα μπρατσέρα χαρακτηρίζεται τύπος γάστρας οξύπρυμνου μονοκάταρτου σκάφους, με κοίλο πλωριό ποδόσταμα, διαστάσεων 12-15 μέτρα και χωρητικότητας 50-70 τόνων, που έφερε εναλλακτικά ιστιοφορία λατινιού, ψάθας και μπούμας.[697] Ωστόσο, λέγεται από κάποιους ότι η δαλματική μπρατσέρα δεν σχετίζεται με τον τύπο της ιστιοφορίας στο χώρο του Ιονίου και του Αιγαίου.[698]



Εικ. 6.10 Τρεχαντήρι με ιστιοφορία μπρατσέρας του β΄μισού του 19ου αιώνα. (Στέλιος Παπαδόπουλος (επιμ.), *Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία*, εικ. 64).

Η ιστιοφορία της μπρατσέρας μπορούσε να εφαρμοστεί σε διάφορους τύπους γάστρας ακτοπλοϊκών σκαφών, όπως το πέραμα, το τρεχαντήρι, και το γατζάο.[699] Η μπρατσέρα ανήκει στους αρκετά διαδεδομένους τύπους ιστιοφορίας που χρησιμοποιήθηκαν σε σκάφη κατασκευασμένα στο ναυπηγείο της Ερμούπολης, χωρίς ωστόσο να γνωρίζουμε το είδος και τα χαρακτηριστικά της γάστρας στο οποίο αποδίδονταν το όνομά της. Επίσης, η μπρατσέρα έχει μία χρονικά σταθερή παρουσία από το 1835 έως το 1866, με εντονότερη παρουσία την περίοδο 1843-59. Συνολικά ναυπηγήθηκαν 75 μπρατσέρες, των οποίων η

[695] Denham "Aegean Caiques", 280. Κωνσταντινίδης, *Καράβια, Καπεταναίοι*, 137. Δαμιανίδης, *Ελληνική Παραδοσιακή*, 90.
[696] Σεγδίτσας, *Κωπήρη*, 246.
[697] N. Bobanac-V.Salamon-Z.Herold, "Dalmatian and Istrian Bracera under Lateen, Lug and Gaff Rig", Kostas Damianidis (επιμ.) *Shipbuilding and Ships in the Eastern Mediterranean during the 18th and 19th centuries*, Χίος, 1999, 221-230.
[698] Δαμιανίδης, *Ελληνική Παραδοσιακή*, 91. Prins, "Mediterranean Ships", 90.
[699] Δαμιανίδης, *Ελληνική Παραδοσιακή*, 90-91, εικ. 106 & 107, 40, εικ. 20.

χωρητικότητα κυμαίνεται μεταξύ 7,75 και 62 τόνων,[700] ενώ η μέση χωρητικότητα της ήταν 25,48 τόνων.

6.2.1.6 Η Μαλτέζα

Η μαλτέζα ήταν κωπήλατο σκάφος, παρόμοιο με την αλαμάνα, αμφότερες δε χρησιμοποιούνταν για πειρατικές επιδρομές, χάρη στην ταχύτητα τους. Ο Κωνσταντινίδης αναφέρει ότι η μαλτέζα, που το όνομά της προδίδει την προέλευσή της, εισήχθη και διαδόθηκε κυρίως στην περιοχή των Σφακίων της Κρήτης.[701] Χαρακτηριστικό της συνέχειας αυτής της παράδοσης είναι ότι όλες οι μαλτέζες που ναυπηγήθηκαν στην Ερμούπολη ανήκουν σε Κρήτες, χριστιανούς, ή μουσουλμάνους των Χανίων, είτε εγκατεστημένους στη Μήλο. Συνολικά ναυπηγήθηκαν μόλις 11 μαλτέζες στο διάστημα 1835-58, που κυμαίνονταν από 5,76 έως 43,28 τόνους και είχαν μέση χωρητικότητα 19 τόνους περίπου.

6.2.1.7 Το Τσερνίκι

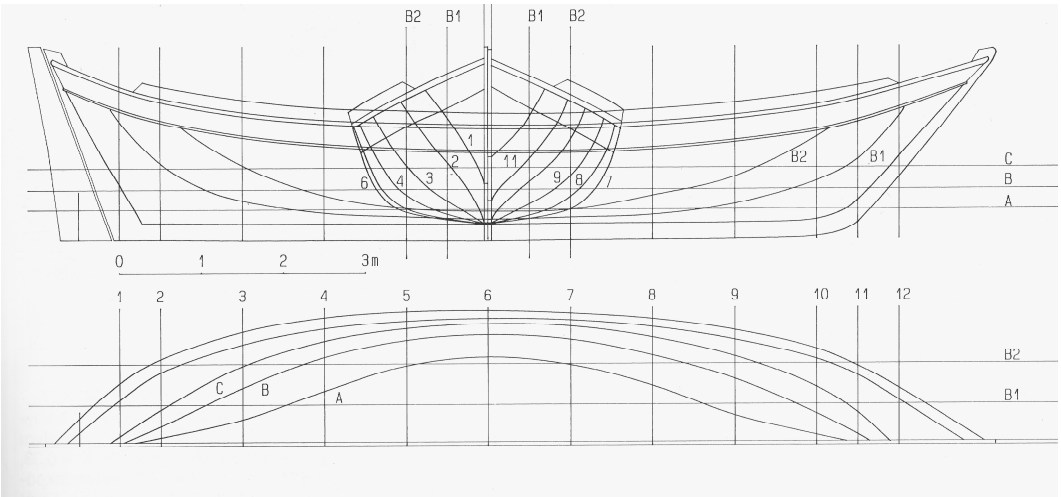
Το τσερνίκι είναι τύπος γάστρας μονοκάταρτου οξύπρυμνου σκάφους τουρκικής καταγωγής. Το τσερνίκι ήταν διαδεδομένο ως μικρό ακτοπλοϊκό ή αλιευτικό στο χώρο του Αιγαίου, της Προποντίδας και του Εύξεινου Πόντου.[702] Ο Prins αναφέρει δύο διαφορετικούς τύπους γάστρας τσερνικιού ή chektirmè, όπως ονομάζεται στην τουρκική και τρείς παραλλαγές στην ιστιοφορία του. Ο πρώτος τύπος γάστρας του τσερνικιού μάλιστα φαίνεται να έχει κοινά κατασκευαστικά στοιχεία με σκάφη της τουρκικής ακτής της Μαύρης Θάλασσας.[703]

[700] Εξαίρεση φαίνεται ότι αποτελούσε η μπρατσέρα «Φανερωμένη» του Ι. Κάππαρη που αναφέρεται ότι ήταν 143 τόνων. Βλ. ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Ι/Ναυπηγικά, αρ. 3497, 10/11/1858 και Χαρλαύτη & Βλασσόπουλος, *Ποντοπόρεια.*

[701] Κωνσταντινίδης, *Καράβια, Καπεταναίοι*, 137.

[702] Σεγδίτσας, *Κωπήρη*, 247.

[703] Prins, "Mediterranean Ships", 80-81. Ακόμη βλ. Στέλιος Παπαδόπουλος (επιμ.), *Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία*, Βασικοί τύποι πλοίων, σχέδιο 10, Τσερνίκι (παραλλαγή) τη γάστρα ενός τσερνικιού με γεμάτο σώμα, κοίλο πλωριό ποδόσταμα με πανί τύπου πένας, τρίγκο και γάμπια, όπως το περιγράφει και ο Prins. Ο Δαμιανίδης σε προφορική συζήτηση υποστήριξε ότι τσερνίκι και chektirmè είναι δύο διαφορετικοί τύποι σκαφών. Για την ιδιαίτερη τουρκική μαυροθαλασσίτικη τεχνική του πετσώματος βλ. Hüsein Çoban – Kostas Damianidis, "Comparative study of the planking technique in the Aegean and the Southern Black Sea", Kostas Damianidis (επιμ.) *Shipbuilding and Ships in the Eastern Mediterranean during the 18th and 19th centuries*, Χίος, 1999, 318-321, εικ. 5.



Εικ. 6.11 Ναυπηγικές γραμμές τσερνικιού που ναυπηγήθηκε στον Μαραθόκαμπο της Σάμου το 1910. (Δαμιανίδης, *Ελληνική Παραδοσιακή*, 51).

Ο δεύτερος τύπος φαίνεται ότι είναι πολύ κοντά στα χαρακτηριστικά με τα οποία αναγνωρίζεται το τσερνίκι στο Αιγαίο. Τα χαρακτηριστικά αυτά συνοψίζονται στο ευθύγραμμο και έντονα κεκλιμένο προς τα εμπρός πλωριό ποδόσταμα και το αντίστοιχα ευθύγραμμο αλλά λιγότερο έντονα κεκλιμένο προς τα πίσω πρυμνιό ποδόσταμα (εικ. 6.11). Ο Σεγδίτσας αναφέρει και τσερνίκια με άβακα στην πρύμνη, όχι οριζόντια, αλλά με κλίση προς τα κάτω, η οποία ονομάζεται ως «μαυροθαλασσίτικη».[704] Στην Ερμούπολη έχει εντοπιστεί μία αναφορά σε τσερνίκι με τάκο, ο «Αετός» 29 τόνων, του Διαμαντή Σαλλιάρη, ναυπηγημένο το 1835.[705]

Η ιστιοφορία με την οποία σχεδόν ταυτίστηκε το τσερνίκι είναι η σακολέβα, άλλοτε μόνη της, άλλοτε με την προσθήκη τρίγκου, γάμπιας και παπαφίγκου.[706] Με την τουρκική ονομασία çekdirme συναντάμε πολλά ελληνόκτητα σκάφη κατά την προεπαναστατική περίοδο (με πρωιμότερη αναφορά το έτος 1781), στις διαδρομές μεταξύ Αιγαίου και ρωσικών λιμανιών της Μαύρης Θάλασσας. Οι καπετάνιοι αυτών των σκαφών προέρχονται κυρίως από το βορειοανατολικό Αιγαίο και περιοχές της Μικράς Ασίας. Το τσερνίκι ήταν από τους πιο διαδεδομένους τύπους ακτοπλοϊκών σκαφών που ναυπηγήθηκαν στην Ερμούπολη. Μεταξύ 1831 και 1864 ναυπηγήθηκαν 149 τσερνίκια, εκ των οποίων, τα 8 αναφέρονται ως αλιευτικά. Η χωρητικότητα του έχει μεγάλο εύρος διακύμανσης από 3 έως 72 τόνους, ενώ η μέση χωρητικότητα του είναι 17 τόνοι περίπου.

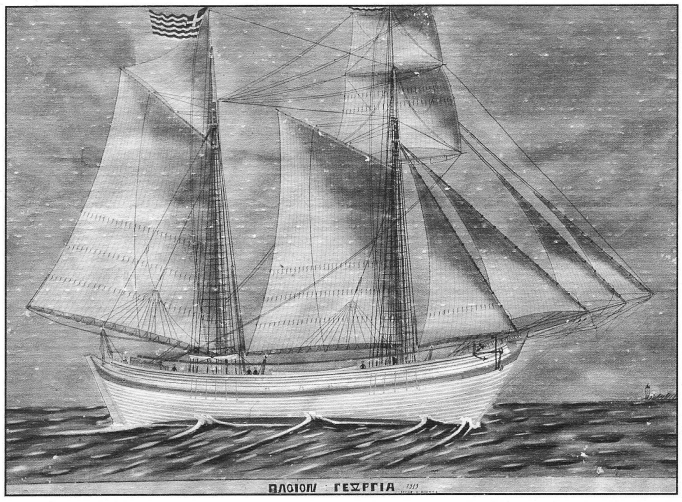
[704] Ο.π., 248.
[705] ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ. 1668, 20/8/1835.
[706] Κοτσοβίλλης, *Περί εξαρτισμού*, 70-71. Σεγδίτσας, *Κωπήρη*, 247. Denham "Aegean Caiques", 284.

6.2.1.8 Το Πέραμα

Το πέραμα είναι τύπος γάστρας του ανατολικού Αιγαίου και ένα από τα πιο χαρακτηριστικά σκαριά της αιγιακής παράδοσης. Κάποιοι θεωρούν ότι αποτελεί συνέχεια των ακτοπλοϊκών σκαφών της υστερο-ρωμαϊκής ή βυζαντινής περιόδου.[707] Ο Prins υποστηρίζει ότι το πέραμα ήταν σκάφος της Χίου.[708] Το πέραμα είναι οξύπρυμνο σκάφος με πολύ χαρακτηριστικές γραμμές, όπως τα «ανασηκωμένα» ποδοστάματα, παρόμοια στην όψη, με ελαφρώς καμπύλο σχήμα (βλ. εικ. 6.12). Ωστόσο στα περάματα του 20ου αιώνα το πρυμνίο ποδόσταμα εξελίσσεται σε ευθύγραμμο με κλίση προς τα πίσω (βλ. εικ. 6.13). Το πιο χαρακτηριστικό στοιχείο του περάματος ωστόσο, είναι «*ένας μικρός καθρέφτης (τάκος), τοποθετημένος εγκάρσια στο επάνω μέρος του πλωριού ποδοστάματος, στον οποίο στερεώνονταν τα δύο μπροστινά άκρα της κουπαστής του σκάφους*»[709].



Εικ. 6.12 Χιώτικο πέραμα «Ταξηάρχης», υπό οθωμανική σημαία, με ιστιοφορία γολετόμπρικου, του πλοιάρχου Κων. Καλίσση. Β΄μισό του 19ου αιώνα. (Στέλιος Παπαδόπουλος (επιμ.), *Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία*, εικ. 63).



Εικ. 6.13 Χίωτικο πέραμα «Γεωργία» του 1910 με ιστιοφορία μούλου (topsail schooner). (Εκδόσεις Αιγέας & ΠΕΚΕΒ, Καρ-0008).

Το πέραμα ήταν δικάταρτο σκάφος το οποίο έφερε διάφορους τύπους ιστιοφορίας. Σε εικογραφική μαρτυρία του 1878, που αναφέρεται ως σκάφος της Κωνσταντινούπολης, φέρει ιστιοφορία μπρατσέρας.[710] Δύο Χιώτικα περάματα του β΄μισού του 19ου αιώνα

[707]Δαμιανίδης, *Ελληνική Παραδοσιακή*, 60.
[708] Prins, "Mediterranean Ships", 79.
[709] Δαμιανίδης, *Ελληνική Παραδοσιακή*, 53.
[710] Δαμιανίδης, *Ελληνική Παραδοσιακή*, 57. Prins, "Mediterranean Ships", 80.

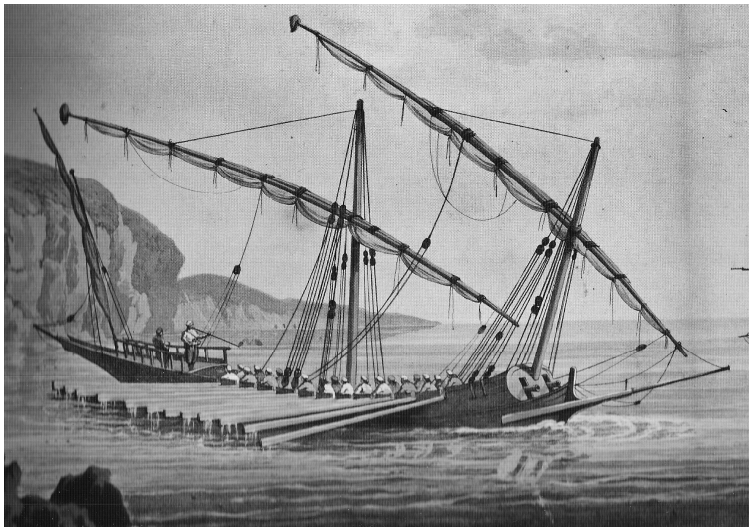
αναπαρίστανται με ιστιοφορία γολετόμπρικου, ενώ ένα επίσης χιώτικο πέραμα του 1910 αναπαρίσταται με ιστιοφορία ερμαφρόδιτου ή μούλου (topsail-schooner) (Βλ. εικ. 6.12). Ακόμη, φωτογραφίες του 20ου αιώνα δείχνουν ότι το πέραμα έφερε ιστιοφορία γολέτας ή λόβερ.[711]

Ο Prins αναφέρει ότι η μέση χωρητικότητα του περάματος ήταν μεταξύ 50 και 100 τόνων. Ωστόσο, στην Ερμούπολη η μέση χωρητικότητα του ήταν 16 τόνων περίπου. Η διακύμανσή της κινείται επίσης σε χαμηλά επίπεδα από 7 έως 38 τόνους. Το πέραμα είχε μέτρια διάδοση στο ναυπηγείο της Ερμούπολης, αφού ναυπηγήθηκαν μόνο 36 σκάφη αυτού του τύπου μεταξύ 1841 και 1865.

6.2.1.9 Η Μπελού (Βελού)

Η μπελού αναφέρεται ως κωπήλατο σκάφος που χρησιμοποιούνταν από τις κυβερνήσεις του ελληνικού κράτους τον 19ο αιώνα ως καταδρομικό εναντίον των πειρατών ή ως ταχυδρομικό σκάφος.[712] Η μπελού ως εμπορικό σκάφος περιγράφεται ως οξύπρυμνο, μονοΐστιο, με ιστιοφορία σακολέβας.[713] Μάλιστα, το είδος της σακολέβας που έφερε η μπελού ήταν μεγαλύτερων διαστάσεων και έτσι δεν υπήρχε χώρος για άλλα πανιά στην πλώρη όπως ο φλόκος. Η μπελού, για την οποία δεν διαθέτουμε δυστυχώς κάποια εικονογραφική αναπαράσταση, ήταν ευρύτατα διαδεδομένη στις Κυκλάδες.[714] Χαρακτηριστικό είναι δε ότι όλες οι μπελούδες του ναυπηγείου της Ερμούπολης ανήκουν σε κυκλαδίτες ιδιοκτήτες, ιδιαίτερα δε σε Μυκονιάτες, όπου φαίνεται ότι είχε μεγαλύτερη απήχηση. Από ένα χειρόγραφο αφίξεων πλοίων στο λιμάνι της Ερμούπολης το 1829, προκύπτει ότι οι 131 από τις 170 συνολικά αναφορές σε μπελούδες ανήκουν σε μυκονιάτες ναυτικούς.[715] Στην Ερμούπολη ναυπηγήθηκαν μόνο 9 μπελούδες την περίοδο 1843-1863, που κυμαίνονταν μεταξύ 10 και 21 τόνων περίπου και με μέση χωρητικότητα 15.5 τόνους.

[711] Ο.π., 56 και 81 αντίστοιχα.
[712] Κωνσταντινίδης, *Καράβια, Καπεταναίοι*, 136. Σεγδίτσας, *Κωπήρη*, 248.
[713] Σεγδίτσας, *Κωπήρη*, 248.
[714] Κωνσταντινίδης, *Καράβια, Καπεταναίοι*, 136. Δαμιανίδης, *Ελληνική Παραδοσιακή*, 86.
[715] Βάση δεδομένων *Αμφιτρίτη, 1700-1821*, Πρόγραμμα Πυθαγόρας Ι, Ιόνιο Πανεπιστήμιο/ΥΠΕΠΘ, 2006.



Εικ. 6.14 Τρικάταρτο μίστικο με λατίνια της εποχής του Αγώνα (1827). (Λεπτομέρεια) (Στέλιος Παπαδόπουλος (επιμ.), *Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία*, εικ. 266).

6.2.1.10 Το Μίστικο (Μύστικο)

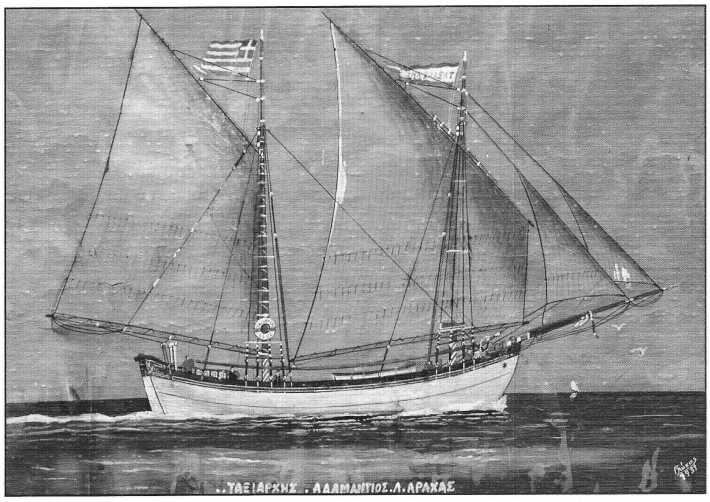
Το μίστικο αποτελεί συγγενικό τύπο κωπήλατου σκάφους με τη γαλιότα και το σεμπέκ. Το σεμπέκ ή σεμπέκι διαδόθηκε στη Μεσόγειο από τους Βερβερίνους πειρατές και έγινε γνωστό ως *Chebec, Sciabecco, Xabec,* ή *Xambekk* στις διάφορες γλώσσες. Πρόκειται για σκάφος που ταξίδευε παράλληλα με κουπιά και με ιστία, εξοπλισμένο με τρία λατίνια, μακρύ, ευέλικτο και ταχύ, με αναλογία μήκους/πλάτους 4:1 και πυροβόλα στα πλευρά του, υπήρξε ιδανικό για καταδρομή και το κατεξοχήν καταδρομικό σκάφος της Μεσογείου. Το σεμπέκ και το μίστικο σύμφωνα με τον Prins[716] ήταν το ίδιο σκάφος, αλλά με τετράγωνη ιστιοφορία (εκτός από το λατίνι στον επίδρομο), ενώ και ο Σεγδίτσας[717] διαχωρίζει αυτούς τους δύο τύπους αποδίδωντας χρήση τετράγωνης ιστιοφορίας στο μίστικο. Αντίθετα ο Κωνσταντινίδης τους ταυτίζει απόλυτα.[718] Μία άλλη εκδοχή της ιστιοφορίας του σεμπέκ υπήρξε αυτή του σεμπέκ-πολάκα, με τετράγωνα ιστία στο μεσαίο κατάρτι, λατίνι με δολωνίδα (τετράγωνο) στον επίδρομο και μεγάλο τρίγωνο πανί (*polaccone*) στο πλωριό.[719] Η χωρητικότητα του σεμπέκ δύσκολα ξεπερνούσε τους 70-80 τόνους.

Το μίστικο ή σεμπέκ έχει μακρά και σταθερή παρουσία στους κόλπους της ελληνόκτητης ναυτιλίας. Η πρωιμότερη γνωστή αναφορά σε αυτό είναι του 1707. Ήταν εξίσου διαδεδομένο σε Αιγαίο και Ιόνιο και κυρίως στην Κεφαλονιά, το Μεσολόγγι και την Πάτμο. Το μίστικο παρέμεινε με το όνομα λυβιρνίς στην υπηρεσία του ελληνικού κράτους μέχρι το 1870 ως καταδρομικό εναντίον των πειρατών και για την επιβολή των τελωνειακών και υγειονομικών κανονισμών.[720] Το μίστικο είχε πολύ περιορισμένη

[716] Ο.π., 97, βλ. γκραβούρα γενοβέζικου *Σεμπέκ* με τετράγωνη ιστιοφορία, σύμφωνα με τη διατυπωθείσα άποψη του συγγραφέα πρόκειται για *Μίστικο*.
[717] Ο.π., 250-251.
[718] Ο.π., 135. Στη σημείωση "Mediterranean Privateers", *Mariner's Mirror*, 4, 1914 (1), 61, υπάρχει σχέδιο δύο *Μίστικων, Mistics*, του Baugean στα 1817 με τριγωνική ιστιοφορία, γεγονός που επιβεβαιώνει ίσως τον Κωνσταντινίδη, αλλά επιπλέον επιτείνει τη σύγχυση σχετικά με την ταύτιση ή διαφοροποίηση των δύο σκαφών.
[719] Prins, 97.
[720] Κωνσταντινίδης, *Καράβια, Καπεταναίοι*, 136.

απήχηση στο ναυπηγείο της Ερμούπολης. Ναυπηγήθηκαν μόλις 3 σκάφη αυτού του τύπου, δύο το 1835 και ένα το 1841, 9 έως 16 τόνων περίπου και με μέση χωρητικότητα 13 τόνους.

6.2.1.11 Το Τρεχαντήρι



Εικ. 6.15 Χιώτικο τρεχαντήρι «Ταξιάρχης», με ιστιοφορία ραντοψάθι, 1931. (Εκδόσεις Αιγέας & ΠΕΚΕΒ, Καρ-0013).

Το τρεχαντήρι είναι το μακροβιότερο σκάφος της αιγαιακής παράδοσης και ίσως το μοναδικό που συναντά κανείς μέχρι σήμερα σε οποιοδήποτε παραδοσιακό ναυπηγείο, λιμάνι ή μαρίνα του ελληνικού χώρου. Η γένεση του τρεχαντηριού στο χώρο του Αιγαίου αποδίδεται στους Υδραίους Δέντε, Κριεζή και Γκίκα Γκιώνη, οι οποίοι το 1658, αφού επέστρεψαν από την αιχμαλωσία των βερβερίνων πειρατών, όπου έμαθαν τη ναυπηγική τέχνη, ναυπήγησαν το πρώτο τρεχαντήρι.[721] Σύμφωνα με κάποιους το τρεχαντήρι προέρχεται από το τραμπάκολο της Αδριατικής, με το οποίο φαίνεται ότι έχει συγγενικά στοιχεία στη γάστρα, χωρίς όμως αυτό να αρκεί για να επιβεβαιωθεί η παραπάνω άποψη.[722]

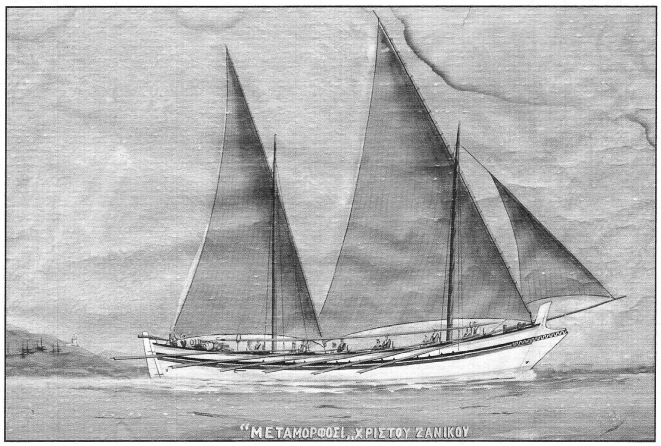
Το τρεχαντήρι είναι οξύπρυμνο σκάφος με κύρια χαρακτηριστικά το έντονα κυρτό πλωριό ποδόσταμα, με το χαρακτηριστικό κοράκι (απόληξη) και το ευθύγραμμό πρυμνιό ποδόσταμα, το οποίο σε προηγούμενες περιόδους είχε μία ελαφρά κύρτωση.[723] (βλ. εικ. 6.15). Το τρεχαντήρι ανάλογα με το μέγεθός του ήταν μονοΐστιο ή δικάταρτο σκάφος και έφερε σχεδόν όλα τα είδη ιστιοφορίας.[724] Στην εικόνα 6.14 το τρεχαντήρι φέρει ιστιοφορία ραντοψάθι, ενώ σύνηθες πρέπει να ήταν στα μονοκάταρτα το λατίνι και η σακολέβα και στα δικάταρτα η ιστιοφορία μπρατσέρας και γολέτας (λόβερ).[725]

[721] Δαμιανίδης- Ζήβας, *Το τρεχαντήρι*, 1. Κωνσταντινίδης, *Καράβια, Καπεταναίοι*,114.
[722] Δαμιανίδης- Ζήβας, *Το τρεχαντήρι*, 1-2. Denham "Aegean Caiques", 280. Κωνσταντινίδης, *Καράβια, Καπεταναίοι*,137.
[723] Δαμιανίδης, *Ελληνική Παραδοσιακή*, 45.
[724] Δαμιανίδης- Ζήβας, *Το τρεχαντήρι*, 4.
[725] Βλ. Δαμιανίδης, *Ελληνική Παραδοσιακή*, εικ. 20, 106 και 109. Σε λόβερ μετονομάζεται η ιστιοφορία γολέτας με δύο ημιολικά πανιά στον 20^{ο} αιώνα.

Στο ναυπηγείο της Ερμούπολης το τρεχαντήρι είχε μία σχετικά σταθερή παρουσία μεταξύ 1840-1866, όπου ναυπηγήθηκαν 49 σκάφη. Η χωρητικότητα τους κυμαίνεται μεταξύ 2 και 35 τόνων και η μέση χωρητικότητα μόλις ξεπερνά τους 12 τόνους.

6.2.1.12 Η Τράτα

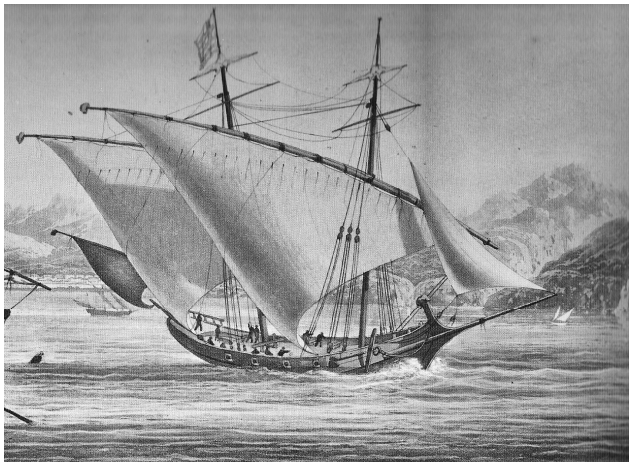
Η τράτα είναι οξύπρυμνος τύπος γάστρας αλιευτικού σκάφους. Με το ίδιο όνομα αναφέρονται ευέλικτα κωπήλατα πειρατικά ή καταδρομικά σκάφη κατά την περίοδο της Επανάστασης.[726] Κύριο χαρακτηριστικό της γάστρας της τράτας είναι η διαμόρφωση μία προεξοχής στο πλωριό ποδόσταμα (εικ. 6.16). Η τράτα ήταν κυρίως κωπήλατη, αλλά και ιστιοφόρος, με μεγάλη αναλογία μήκους/μέσου πλάτους· η τράτα «Μεταμόρφοσι» στην εικόνα 6.16, είναι δικάταρτα με δύο λατίνια και ένα φλόκο και με έξι σειρές κουπιά, η οποία είναι επανδρωμένη με δεκατέσσερεις άνδρες, δώδεκα στα κουπιά και δύο στο πηδάλιο. Στην Ερμούπολη ναυπηγήθηκαν συνολικά 13 τράτες το διάστημα 1838-1861, των οποίων η χωρητικότητα κυμαίνεται μεταξύ 6 και 22,5 τόνων και η μέση χωρητικότητα γύρω στους 12 τόνους.



Εικ. 6.16 Χιώτικη αλιευτική τράτα, του 1909, ιδιοκτησίας Χρίστου Ζαννίκου. (Εκδόσεις Αιγέας & ΠΕΚΕΒ, Καρ-0013).

6.2.1.13 Η Φελούκα

Με το όνομα αυτό χαρακτηρίζονται τύποι σκαφών που εξελίχθηκαν παράλληλα στον αραβικό κόσμο της ανατολικής Μεσογείου και στην ιταλική παράδοση της Τυρρηνικής Θάλασσας.[727] Η φελούκα σύμφωνα με τον Κωνσταντινίδη ήταν «ταχεῖα μικρὰ λέμβος, ἐφωδιασμένη διὰ λατινίων ἱστίων», η οποία χρησιμοποιείτο από



Εικ. 6.17 Τρικάταρτη ελληνική φελούκα της εποχής του Αγώνα, 1827. (Στέλιος Παπαδόπουλος (επιμ.), *Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία*, εικ. 265).

[726] Κωνσταντινίδης, *Καράβια, Καπεταναίοι*, 156.
[727] Prins, "Mediterranean Ships", 87, 95.

τους βερβερίνους πειρατές.[728] Η φελούκα της Τυρρηνικής Θάλασσας, σύμφωνα με τον De Negri, ήταν η απάντηση των χριστιανών ναυτικών στο σεμπέκ των βερβερίνων πειρατών.[729] Οι μακρόστενες και ευέλικτες γραμμές του σκάφους που κατέληγαν σε μία χαρακτηριστικά υπερυψωμένη και προεξέχουσα πρύμνη, το ιδιαίτερο χαρακτηριστικό του σκάφους, πρόδιδαν την καταγωγή του από το σεμπέκ και την παράδοση της μεσογειακής γαλέρας (βλ. εικ. 6.17).[730] Η φελούκα έφερε από έναν έως τρείς ιστούς με λατίνια, ωστόσο σε ιταλικό χειρόγραφο από το Hofkammerarchiv της Βιέννης του 1757, εντοπίζεται και με ιστιοφορία σακολέβας, γεγονός που διασταυρώνεται και από άλλους ερευνητές.[731] Στην Ερμούπολη η φελούκα είχε ελάχιστη παρουσία, αφού εκπροσωπούσε πλέον στον όψιμο 19ο αιώνα έναν παρωχημένο τύπο σκάφους με χαρακτηριστικά ανάλογα με τις ανάγκες της ναυτιλίας του 17ου και του 18ου αιώνα. Ναυπηγήθηκαν μόνο δύο φελούκες, η μία με τάκο (άβακα) στην πρύμνη 14 τόνων το 1835 και μία μόλις 3 τόνων το 1852.[732]

6.2.1.14 Σκαμπαβία & Βάρκα (Λέμβος)

Η σκαμπαβία ανήκει στην κατηγορία των μικρών πλοιαρίων με πολλαπλές χρήσεις.[733] Η σκαμπαβία ήταν η μεγαλύτερη βάρκα των μεγάλων ιστιοφόρων, η οποία σύμφωνα με τον Κωνσταντινίδη ήταν μάλιστα δικάταρτα με λατίνια ή ψάθες και εξοπλισμένη μέχρι και 24 κουπιά.[734] Η μοναδική σκαμπαβία για την οποία έχουμε στοιχεία είναι η «Ευαγγελίστρια», 5 τόνων, περίπου, με μήκος 6.58 μέτρα, μέγιστο πλάτος 2.13 μ, και βάθος 0.914 μ.[735] Ανάλογο ρόλο με τη σκαμπαβία είχαν οι βάρκες ή λέμβοι, οι οποίες κυμαίνονταν από 0.22 έως 4.30 τόνους με μέση χωρητικότητα τους 2.62 τόνους.

6.2.2 ΟΙ ΒΟΡΕΙΟΕΥΡΩΠΑΪΚΟΙ ΤΥΠΟΙ

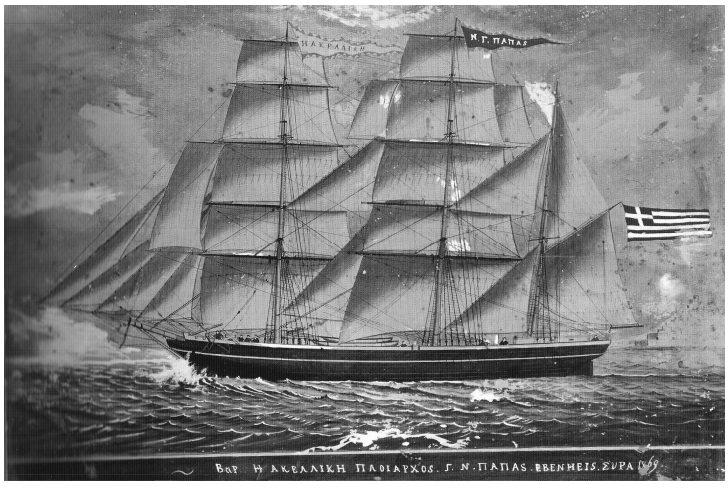
Σε αυτή την ενότητα θα παρουσιαστούν οι βορειο-ευρωπαϊκοί τύποι σκαφών με σειρά φθίνουσας μέσης χωρητικότητας ανά τύπο, όπως έγινε και με τους μεσογειακούς τύπους. Μόνη εξαίρεση πρόκειται να αποτελέσει το μπρίκι, το οποίο θα παρουσιαστεί

[728] Ο.π., 157.
[729] Ο.π., 85, 91.
[730] Prins, "Mediterranean Ships", 86.
[731] Marzari, "Maritime presence", 154. Prins, "Mediterranean Ships", 95. De Negri, *Vele italiane,* 83.
[732] ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ. 792, 29/5/1835 και ο.π., Συμβ. Χριστ. Ιωάννου, Ευρετήριο 6, αρ. 7633, 17/1/1852.
[733] Τζαμτζής, «Ναυτικοί», 118.
[734] Ο.π. , 155-156.
[735] ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Χριστ. Ιωάννου, Ευρετήριο αρ. 6, 7748, 15/3/1852. Ανήκει στον Μαργαρίτη Δημ. Λιάτα από τη Χαλκίδα.

τελευταίο, εξαιτίας της μεγάλης εξειδίκευσης στην κατασκευή αυτού του τύπου και την ειδική συμβολή που είχε στην παραγωγικότητα του ναυπηγείου.

6.2.2.1 Η Γαβάρα (Μπάρκο)

Η γαβάρα ή μπάρκο είναι τύπος ιστιοφορίας τρικάταρτου σκάφους σε γάστρα τύπου καραβόσκαρου. Η τυπική διάταξη αυτής της ιστιοφορίας περιλαμβάνει τετράγωνα πανιά στο πλωριό και μεσιανό κατάρτι και διαμήκη ιστιοφορία (μπούμα και φλίσι) στο πρυμνιό (βλ. εικ. 6.18). Ωστόσο, υπάρχουν αναφορές για την ύπαρξη τετράγωνων πανιών (γάμπιας) πάνω από το διάμηκες πανί του πρυμνιού καταρτιού, το οποίο πρέπει να αποτελεί επιβίωση του 18ου αιώνα.[736] Ο Κωνσταντινίδης αναφέρει επίσης ότι οι γαβάρες έφεραν διπλές γάμπιες, ίσου μεγέθους με μία μεγάλη, για ευκολότερο χειρισμό των πανιών από το ολιγάριθμο πλήρωμα της.[737] Το στοιχείο αυτό επιβεβαιώνεται και από τη θεωρητική διάταξη των ιστίων του μπάρκου τον 19ο αιώνα σύμφωνα με τα πρότυπα των ατλαντικών ή βορειο-ευρωπαϊκών σκαφών.[738] Γενικότερα υποστηρίζεται ότι η γαβάρα ήταν η απάντηση στην ολοένα απαιτούμενη αύξηση της χωρητικότητας της γάστρας τον 19ο αιώνα και κατά συνέπεια στην προσαρμογή της ιστιοφορίας, χωρίς την ανάλογη αύξηση του εργατικού κόστους. Η ανάγκη για την αύξηση της μέσης χωρητικότητας, ως μέσο βελτίωσης της παραγωγικότητας του πλοίου, οδήγησε και σε μία αναπόφευκτη αύξηση του επιφάνειας των ιστίων και συνεπώς στην προσθήκη του τρίτου ιστού.[739] Επιπλέον, στην περίπτωση του μπάρκου στην Αγγλία, η αξιοσημείωτη αύξηση του μήκους του σκάφους σε σχέση με το βάθος, συνέπεια της αλλαγής του νόμου περί



Εικ. 6.18 Ερμουπολίτικο μπάρκο «Ακελλική», 287 τόνων, που ναυπηγήθηκε το 1867, ιδιοκτησίας Γ. Ν. Παππά. Στο Χαρλαύτη & Βλασσόπουλος, *Ποντοπόρεια, αναφέρεται ως μπρίκι. Η αναπαράσταση του πλοίου είναι του 1869.* **(**Στέλιος Παπαδόπουλος (επιμ.), *Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία,* εικ. 66).

[736] Κωνσταντινίδης, *Καράβια, Καπεταναίοι,* 152-153. Mc Gregor, *Merchant Sailing Ship, 1815-1850*, 29.
[737] Ο.π., 152-153.
[738] Greenhill, "Introduction", 10.
[739] Sager & Panting, *Maritime Capital.* 54-60. Sager, *Seafaring Labour,* 35-36. De Negri, *Vele italiane,* 61-62.

χωρητικότητας του 1836, καθιστούσε επιτακτικότερη αυτή την προσθήκη.[740] Η επιλογή διαμήκους ιστιοφορίας, (της οποίας η χρήση μπορεί να γίνει από το κατάστρωμα) στο πρυμνίο άλμπουρο εξασφάλιζε τη χρησιμοποίηση του ίδιου αριθμού ναυτών, όπως πριν με το δικάταρτο μπρίκι, για το οποίο υποστηρίζεται ότι απλά έγινε μία ανακατανομή της ιστιοφορίας του σε τρία άλμπουρα.[741]

Οι αναφορές που διαθέτουμε για τη γαβάρα πριν τον 19ο αιώνα είναι εξαιρετικά ισχνές, αν και γνωρίζουμε ότι ο τύπος αυτός υπήρχε ήδη το 18ο στους κόλπους της ελληνόκτητης ναυτιλίας.[742] Η γαβάρα διαδόθηκε ευρύτερα στους Έλληνες πλοιοκτήτες στο β΄μισό του 19ου αιώνα, δηλαδή περίπου την ίδια περίοδο με την ναυτιλία του ατλαντικού Καναδά και περίπου δύο δεκαετίες αργότερα σε σχέση με τους Άγγλους πλοιοκτήτες, καταδεικνύοντας έτσι τις κατευθυντήριες τάσεις του οικονομικού εξορθολογισμού της παγκόσμιας ναυτιλιακής βιομηχανίας.[743]

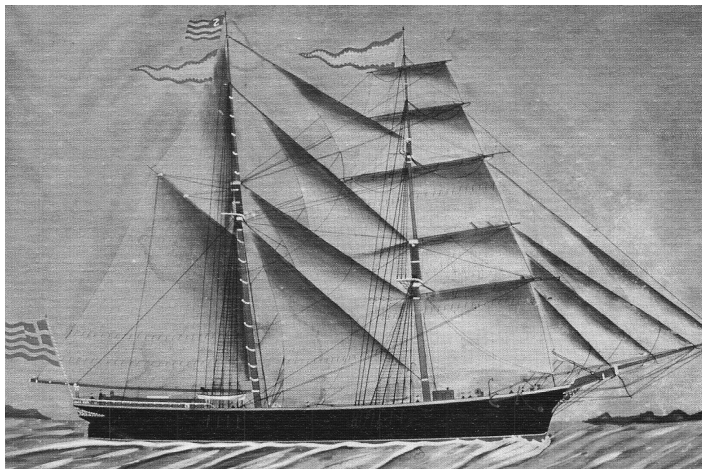
Χαρακτηριστικό είναι επίσης ότι στο ναυπηγείο της Ερμούπολης δεν υπάρχει ούτε μία αναφορά για τον τύπο αυτό με το όνομα μπάρκο, ενώ και στο Γαλαξίδι εντοπίζεται μόνο μία, πριν το 1861, ο «Άγιος Διονύσιος», 188 τόνων, του Λ. Καραλίβανου, ναυπηγημένο το 1835·[744] ενδεικτικό ίσως της μεγαλύτερης επιρροής της ιταλικής χερσονήσου στη μετάδοση της ναυτικής τεχνογνωσίας στο πρώτο μισό του 19ου αιώνα (gabarra), παρά αυτής του Ατλαντικού.[745] Η γαβάρα στο ναυπηγείο της Ερμούπολης είχε μία περιορισμένη, αλλά διαχρονική παρουσία. Ναυπηγήθηκαν μόνο 23 σκάφη μεταξύ 1833 και 1866, από 201 έως 519 τόνους, ενώ η μέση χωρητικότητα ήταν 367 τόνοι. Στο Γαλαξίδι, όπου η γαβάρα ή μπάρκο ήταν αρκετά διαδεδομένος τύπος, ειδικά στο β΄μισό του 19ου αιώνα, έφτασε έως και τους 1050 τόνους, όπως η «Γραβιά» του Γ.Δ. Μητρόπουλου, ναυπηγημένο το 1880, ωστόσο η μέση χωρητικότητα (305 τόνοι) δεν ξεπέρασε αυτή της Ερμούπολης.[746]

---

[740] Mc Gregor, *Merchant Sailing Ship,1815-1850*, 29-30.
[741] Ο.π., 30 και Sager, *Seafaring Labour*, 36.
[742] Λεονταρίτης, «Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία», 31.
[743] *Ships and Shipbuilding in the North Atlantic Region*, Keith Matthews & Gerald Panting (επιμ.), Νέα Γη, 1978, 22, table 2, 47 table 2, 56-57, 83 table 3. Mc Gregor, *Merchant Sailing Ship, 1815-1850*, 29-30.
[744] Επεξεργασμένα στοιχεία από Χαρλαύτη & Βλασσόπουλος, *Ποντοπόρεια.*
[745] Κωνσταντινίδης, *Καράβια, Καπεταναίοι*, 152. Χαρακτηριστικό επίσης είναι ότι και οι Ιταλοί, κυρίως στο β΄μισό του 19ο αιώνα, δεν χρησιμοποιούν πλεόν τον όρο gabarra για τον συγκεκριμένο τύπο, αλλά brigantino a palo, που ενδεχομένως να ενέχει και ουσιαστικές διαφορές στην ιστιοφορία τις οποίες δεν είμαστε σε θέση να εντοπίσουμε βλ. De Negri, *Vele italiane*, 61-62.
[746] Επεξεργασμένα στοιχεία από Χαρλαύτη & Βλασσόπουλος, *Ποντοπόρεια.*

6.2.2.2 Το Γολετόμπρικο (Μπρικογολέτα)

Με το όνομα αυτό (μυοπάρων στην επίσημη ναυτική ορολογία) αναφέρεται τύπος μικτής ιστιοφορίας σε δικάταρτα σκάφη, που συνδυάζει τις δύο βασικές κατηγορίες ιστιοφορίας: την τετράγωνη και τη διαμήκη και αντλεί το όνομά του από τους δύο βασικούς τύπους δικάταρτων που τις εκπροσωπούν: το μπρίκι και τη γολέτα. Έτσι στο πλωριό άλμπουρο φέρει τετράγωνα πανιά και στο μεγάλο άλμπουρο συνήθως μπούμα με φλίσι (βλ. εικ. 6.19). Ο τύπος αυτός αντιστοιχεί σε αυτό που στη γαλλική ονομάζεται brig-goëlette και την ιταλική brigantino-goletta.[747] Οι Άγγλοι το ονομάζουν brigantine, brig-schooner ή hermaphrodite brig.[748] Αρχικά αυτό που μερικοί ερευνητές ορίζουν ως true brigantine ήταν αρματωμένο με τετράγωνα πανιά στο πλωριό άλμπουρο, διάμηκες πανί στο μεγάλο και γάμπια, παπαφίγκο, χωρίς μαΐστρα ή αλλοιώς «*ένα μπρίκι χωρίς τη μαΐστρα του*» (εικ. 6.20).[749] Το σκάφος που οικειοποιήθηκε αυτή την ονομασία και βαθμιαία έγινε αποδεκτό από τους Άγγλους ναυτικούς ως brigantine ήταν αυτό που αρχικά ονομάστηκε brig-schooner ή hermaphrodite brig και κατ'ουσίαν η ιστιοφορία του είχε τη διάταξη του γολετόμπρικου που περιγράψαμε (εικ. 5.18).[750] Το γολετόμπρικο ήταν επίσης γνωστό και με το όνομα "scuna" στους Ιταλούς ναυτικούς, όπως και στους Έλληνες (σκούνα).[751] Μία παραλλαγή της ιστιοφορίας



Εικ. 6.19 Ανώνυμο και αχρονολόγητο γολετόμπρικο με ελληνική σημαία. Εχεί όλα τα πανιά του σε πλήρη διάταξη. Επιπλέον στο τουρκέτο φέρει διπλές γάμπιες, αντί ενός μεγάλου παρουκέτου ή γάμπιας, το οποίο αποτελεί εξέλιξη στην ιστιοφορία στο β΄μισό του 19ου αιώνα. (Εκδόσεις Αιγέας & ΠΕΚΕΒ, Καρ-0001).

[747] Κωνσταντινίδης, *Καράβια, Καπεταναίοι,* 146-147. Mc Gregor, *Merchant Sailing Ship, 1815-1850, The Supremacy of Sail,* Λονδίνο, 1984, 129. Αρχικά ο όρος brigantine ή μπριγαντίνι στη Μεσόγειο σήμαινε ελαφρύ κωπήλατο σκάφος, για καταδρομή, πειρατεία ή αναγνώριση, περισσότερο σε χρήση από τους Τούρκους παρά από τους Χριστιανούς ναυτικούς. Βλ. ακόμη Αικατερίνη Εξαδάκτυλου-Μπεκιάρογλου, *Οθωμανικά ναυπηγεία στον παραδοσιακό ελληνικό χώρο,* Αθήνα, 1994, 155, όπου το αναφέρει και ως *Βριγαντίνι*, *Μπεργαντίνο* ή *Περγαντί.* O Dingley , E. A., "Watercraft term Brigantine, 13th -20th centrury", *Mariner's Mirror,* 6, 1920 (4), 299, αναφέρει ότι ενδεχομένως ο όρος να μεταφέρθηκε στο Βορρά μέσω των Γάλλων από τη χρήση του ημιολικού πανιού (spanker-gaff) που οι τελευταίοι ονόμαζαν le brigantine.

[748] Ο.π. και J. Lyman. "Pole-masted Rigs", *Mariner's Mirror,* 56, 1970 (2), 165. Alan Moore, "Rig in Northern Europe", *Mariner's Mirror,* 42, 1956 (1), 28.

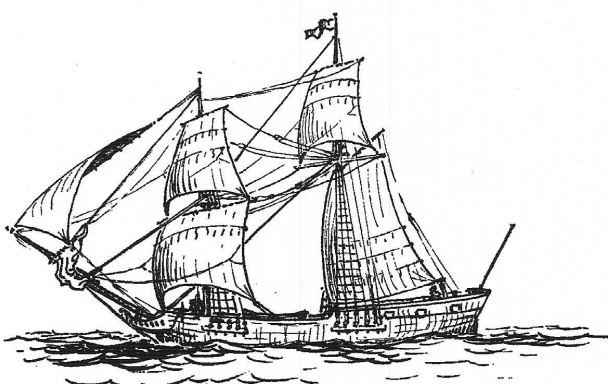
[749] «*a brig without her square mainsail*», στο Mc Gregor, *Merchant Sailing Ship, 1815-1850,* 129. Underhill, *Deep-Water,* 53.

[750] Ο.π.

[751] De Negri, *Vele italiane,* 65. Σεγδίτσας, *Κωπήρη,* 242.

του γολετόμπρικου ή brigantine είναι η εφαρμογή της διαμήκους ιστιοφορίας (μπούμα) όχι μόνο στο μεγάλο, αλλά και στο πλωριό άλμπουρο, μαζί με όλα τα τετράγωνα πανιά (βλ. εικ. 6.20). Αυτού του είδους η ιστιοφορία αναφέρεται από τον Σεγδίτσα ως ημιολία, ενώ από τον De Negri απλά ως tipi misti (ανάμικτοι τύποι), αφού δεν υπάρχει συγκεκριμένος όρος στην ιταλική ναυτική γλώσσα, ενώ οι Άγγλοι την αποκαλούν schooner-brig ή schooner-brigantine.[752]

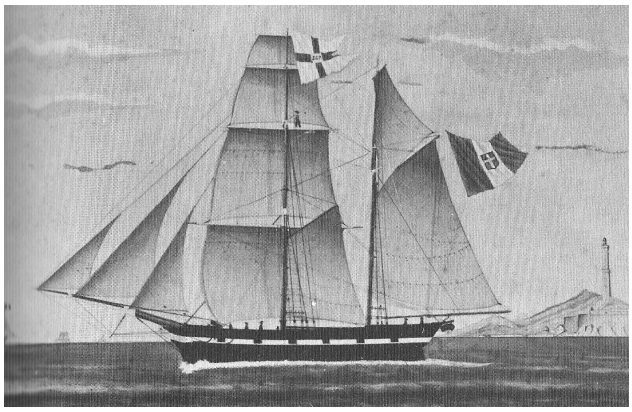
Ένα πολύ ενδιαφέρον στοιχείο που προκύπτει είναι ότι όσες περιπτώσεις σκαφών τύπου γολέτας εντοπίστηκαν με λεπτομερή κατάλογο της ιστιοφορίας τους στην Ερμούπολη, αποδεικνύεται στην πράξη ότι ήταν εφοπλισμένες ως γολετόμπρικα. Έτσι οι γολέτες «Ελένη» 66 τόνων και «Ερατώ» 84 τόνων, είχαν η πρώτη «ἕνα φλόκον καινούριον... ἕνα τριγκο μισότριβον...Ἕνα παροκέτο καινουριον-Ἕνα παπαφίγκο, καὶ ἕνα κόντρα παπαφίγκο, καινούριοι» και η δεύτερη «εννέα κομμάτια πάνια, τρίγκος, δύο γάμπιες, δύο φλόκκοι, Μπαμπαφίγκος, κόντρα Μπαμπαφίγκος, Μπούμα, καὶ φλήση». [753] Παρόμοια εξοπλισμένη ήταν και η γολέτα «Ρόδος» 86 τόνων, που στον κατάλογο της απογραφής των «επίπλων και σκευών» περιλαμβάνει «Ἐννέα πανιὰ τῆς πρώρης, δηλαδὴ, ἕνα τρῆγκο, ἕνα παρουκέτο, δύο παπαφῆγκοι, δύο φλόκοι, καὶ τρεῖς κουλτελάτζαις...Μία μπούμα τοῦ πρυμιοῦ καταρτιοῦ παλαιά..».[754] Η περίπτωση της γολέτας «Αμάλθεια», 70 τόνων, από την άλλη, φαίνεται ότι αποτελεί τυπικό δείγμα ιστιοφορίας του ανάμικτου τύπου, που περιγράφηκε παραπάνω, στην οποία η μπούμα εντοπίζεται και στα δύο κατάρτια· «Μία Πόμα (Μπούμα) μὲ τὸ Γαρνημέντο.-Ἕν φλήσι. Μία Πόμα Πλοριά. Ἕν Τρήγκο μὲ τὸ πανί του. Μία Γάπια μὲ τὸ πανί της. Ἕνας παπαφήκος μὲ τὸ πανί του. Ἕνας κόντρα παπαφήκος



Εικ. 6.20 Ο τύπος ιστιοφορίας χωρίς μαϊστρα, αποτελεί αυτό που οι Άγγλοι αποκαλούν the true brigantine. (Alan Moore "Rig in northern Europe", Mariner's Mirror, vol. 42, 1956, n. 1, 28, σχεδ. 21)

[752] Σεγδίτσας, *Κωπήρη*, 242-243. De Negri, *Vele italiane*, 79-82. Mc Gregor, *Merchant Sailing Ship, 1815-1850*, 126-127.
[753] ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ. 839, 3/6/1835 και ο.π., αρ. 1906, 14/9/1835.
[754] Ο.π., αρ. 7953, 18/11/1838. Αντίστοιχο εξαρτισμό γολετόμπρικου φέρει και η γολέτα «Βρυσηΐς», 66 τόνων, βλ., πλειστηριασμό του σκάφους σε Εφημ. *Αἴολος*, αρ. 63, 27/10/1845.

μὲ τὸ πανί του---Δύο Κουρτελάτσαις ὅλα αφτά καλά ἁρματομένα μὲ τὰ σχηνιά τους. Μία Τουρκετίνα. Ἕν Φλόκο. Ἕν κοντραφλόκο ἁρματομένον.»[755]



Εικ. 6.21 Γενοβέζικη μπομπάρδα S. Giuseppe του 1857, με παραλλαγμένη ιστιοφορία γολετόμπρικου, αφού φέρει μπούμα και στο τουρκέτο. (De Negri, *Vele italiane*, 79).

Επομένως από τις παραπάνω πρακτικές προκύπτει ότι στην Ερμούπολη ο όρος γολέτα χρησιμοποιείται συλλήβδην για οποιονδήποτε τύπο δικάταρτου σκάφους που φέρει διαμήκη ιστιοφορία (η μπούμα φαίνεται ότι έχει επικρατήσει τη συγκεκριμένη χρονική περίοδο) στον ένα τουλάχιστον ιστό και ανεξάρτητα από τις οποιεσδήποτε παραλλαγές. Έτσι η προσπάθεια διαχωρισμού μεταξύ γολετόμπρικου και γολέτας- υπό την έννοια του δικάταρτου με πλήρη διαμήκη ιστιοφορία και χωρίς σταυρώσεις- καθίσταται ένα εξαιρετικά δύσκολο, αν όχι αδύνατο, εγχείρημα, που μας υποχρεώνει να λάβουμε υπόψη αυτή την ιδιαιτερότητα και να υποθέτουμε ότι η διαφοροποίηση είναι συχνά μόνο ονομαστική. Αυτός ίσως να είναι και ο λόγος για τον οποίο εντοπίζουμε τόσες λίγες αναφορές σε ναυπηγούμενα σκάφη με την ονομασία γολετόμπρικο ή μπρικογολέτα στην Ερμούπολη (μόλις 9).[756] Η χωρητικότητά τους κυμαίνεται από 87,61 έως 205,88 τόνους, ενώ η μέση χωρητικότητα είναι 119 τόνοι περίπου. Η μέση χωρητικότητα του γολετόμπρικου δεν απέχει πολύ από το διεθνή μέσο όρο, αφού στην Τεργέστη το 1834 τα γολετόμπρικα είναι μέσης χωρητικότητας 108 τόνων, ενώ στον Ατλαντικό Καναδά τη δεκαετία του 1840 φτάνουν τους 111 τόνους, για να αυξηθούν εντυπωσιακά στους 180 τόνους τη δεκατία του 1860.[757]

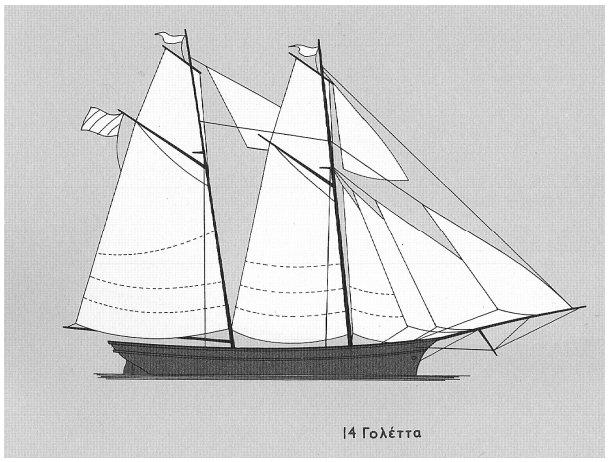
Το γολετόμπρικο ως τύπος ιστιοφορίας είχε εφαρμογή σε διάφορους τύπους γάστρας με πιο συνηθισμένη περίπτωση το καραβόσκαρο (βλ. εικ. 6.19). Άλλοι τύποι στους οποίους εντοπίστηκε η χρήση αυτής της ιστιοφορίας είναι το πέραμα, (εικ. 6.12) και η μπομπάρδα (εικ.6.3-6.5), αλλά και σε παλαιότερους τύπους στην ιταλική χερσόνησο, όπως ο πίνκος και το σεμπέκ, που αναφέρεται ότι ευκαιριακά έφεραν ιστιοφορία γολετόμπρικου.[758]

---

[755] Ο.π., Βιβλίον μνημονικῶν πράξεων ὑπὸ στοιχεῖον Ε΄, αρ. 55, 19/1/1833.
[756] Αντίστοιχο πρόβλημα διαχωρισμού του γολετόμπρικου από τη γολέτα, αλλά και μικρότερης καταγραφής γολετόμπρικων σε σχέση με τον πραγματικό τους αριθμό παρατηρείται και στους κόλπους της ναυτιλίας του Ατλαντικού Καναδά, βλ. Sager, *Seafaring Labour*, 32-33.
[757] Anselmi, "Tipologia navale", 241. Sager & Panting, *Maritime Capital.* 54-60.
[758] De Negri, *Vele italiane*, 67.

Γενικότερα, το γολετόμπρικο σύμφωνα με τους De Negri και Mc Gregor ήταν μία προσαρμογή προς οικονομικότερες μορφές ιστιοφορίας, που μπορούσαν να συνδυάσουν την καλή επίδοση τους σκάφους στο ταξίδι, μαζί με μείωση των εργατικών χεριών.[759] Η παρατήρηση αυτή επιβεβαιώνεται εν μέρει και από τις διαθέσιμες εικονογραφικές αναπαραστάσεις ελληνόκτητων γολετόμπρικων, από τις οποίες γίνεται εκτίμηση του πληρώματος του σκάφους από τον αριθμό των ανδρών που αναπαρίστανται στο κατάστρωμα ή στα πανιά. Έτσι στο πέραμα «Ταξιάρχης» του β΄μισού του 19ου αιώνα (εικ. 6.12), εντοπίζεται πλήρωμα 5 άνδρών, ενώ στο πέραμα «Άγιος Νικόλαος», πλήρωμα μόλις 3 ανδρών.[760] Στη μπομπάρδα «Αγία Ζώνη» (εικ. 6.5), εντοπίζονται 4 άνδρες και στην αντίστοιχη «Παντελειμον» από τις Οινούσες 5 άνδρες (εικ. 6.4). Στα δε μεγαλύτερα καραβόσκαρα ο αριθμός των ανδρών αυξάνεται, αλλά όχι σημαντικά, όπως στο κασιώτικο «Εμποριανή» του 1885 και στο καστελλοριζιώτικο «Ζωοδόχυ Πιγί» του β΄μισού του 19ου αιώνα, που εντοπίζεται πλήρωμα 6 ανδρών[761] και στο ανώνυμο γολετόμπρικο της Χίου αντίστοιχα πλήρωμα 7 ανδρών (εικ. 6.19).

6.2.2.3 Η Γολέτα



Εικ. 6.22 Κλασική εκδοχή ιστιοφορίας γολέτας ή σκούνας (schooner) με μπούμες (ημιολίες), χωρίς σταυρώσεις (πινά). (Στέλιος Παπαδόπουλος (επιμ.), *Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία*, Σχέδια, Βασικοί τύποι πλοίων, 14.)

Ο τύπος ιστιοφορίας με αυτό το όνομα στη συμβατική του εκδοχή αποδίδεται σε δικάταρτο σκάφος με μπούμες (ημιολίες κατά την επίσημη ναυτική ορολογία) στο κάθε κατάρτι, ενίοτε φλίσι πάνω από κάθε μπούμα και φλόκους, χωρίς σταυρώσεις.[762] Με αυτή τη διάταξη την αναφέρει και ο Κωνσταντινίδης ως έναν αμερικανικό τύπο ιστιοφορίας που εισήχθη στους Έλληνες ναυτικούς στις αρχές του 19ου αιώνα. [763] Ο τύπος αντιστοιχεί στο schooner (από την παραφθορά της

[759] Ο.π. 65 και 123 αντίστοιχα.
[760] Συλλογή Καρτών, Εκδόσεις Αιγέας & ΠΕΚΕΒ, *Ιστιοφόρα & Ατμόπλοια, 19ος-20ος*, Χίος, χ.χ., καρ. 020.
[761] Στέλιος Παπαδόπουλος (επιμ.), *Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία*, εικ. 60 & 61.
[762] De Negri, *Vele italiane*, 95.
[763] Ο.π., 140, 143. Η λέξη προέρχεται από την ιταλική Goletta και αυτή με τη σειρά της από τη γαλλική Goëlette που σημαίνει γλάρος ή μικρό θαλάσσιο πτηνό. Σχετικά με την ονομασία βλ. ακόμη Σεγδίτσας, *Κωπήρη*, 242.

αγγλικής λέξης προήλθε η λέξη σκούνα που σημαίνει ακριβώς τη γολέτα) των Βρετανών και Αμερικανών[764]. Ο Σεγδίτσας αναφέρει ότι η ημιολία, σκούνα (schooner) ή γολέτα έφερε κατ'ουσίαν ιστιοφορία γολετόμπρικου, κατ'επιρροή του αγγλικού τρόπου εφοπλισμού της γολέτας.[765] Αυτό ως ένα βαθμό διασταυρώνεται και από τα στοιχεία μας για τον εφοπλιμό της ερμουπολίτικης γολέτας (§ 6.2.2.3). Το σίγουρο είναι ότι και οι δύο εκδοχές της γολέτας πρέπει να ήταν γνωστές και ευρύτατα διαδεδομένες στους Έλληνες ναυτικούς, όπως προκύπτει από αρχειακές όσο και εικονογραφικές πηγές. Στην εκδοχή της γολέτας με μπούμες και χωρίς σταυρώσεις στις αρχές του 20ου αιώνα επικρατεί η ονομασία λόβερ, που εφαρμόζεται είτε σε γάστρες περάματος και τρεχαντηριού είτε σε μεγαλύτερες, όπως το καραβόσκαρο.[766]

Μία παραλλαγή της κλασικής εκδοχής της γολέτας (χωρίς σταυρώσεις), ήταν ο μούλος ή topsail-schooner (εικ. 6.13). Αυτό σήμαινε την προσθήκη ενός ή δύο τετράγωνων πανιών (παρουκέτο ή γάμπια) στο πλωρίο κατάρτι, ενίοτε και από ένα σε κάθε κατάρτι.[767] Η εκδοχή του topsail-schooner εξυπηρετούσε την ουριοδρομία και τα ταξίδια σε πιο ανοιχτές θάλασσες, γι αυτό υιοθετήθηκε ευρύτατα από τους Βρετανούς, αλλά και από τους ναυτικούς του Ατλαντικού Καναδά στις διαδρομές του βόρειου Ατλαντικού και των Δυτικών Ινδιών.[768] Γενικότερα φαίνεται ότι αναπτύχθηκε μία διαφορετική εξέλιξη της γολέτας στις δύο πλευρές του Ατλαντικού. Στις ΗΠΑ κυρίως και στον Καναδά ως ένα βαθμό, κυριάρχησε η κλασικότερη εκδοχή της γολέτας χωρίς σταυρώσεις, η οποία κατέστη τόσο δημοφιλής, ώστε στο τελευταίο τέταρτο του 19ου αιώνα οι γολέτες εξελίχθηκαν σε μεγάλης χωρητικότητας πολυκάταρτα σκάφη που εξυπηρετούσαν τις ανάγκες του αμερικανικού παράκτιου και περιφερειακού εμπορίου. Μάλιστα στο Μέϊν, την πολιτεία με τη μεγαλύτερη ναυπηγική παραγωγή στη χώρα, έπαψαν να ναυπηγούνται σκάφη με τετράγωνα ιστία από τη δεκαετία του 1880.[769] Αντίθετα, στη Βρετανία η γολέτα, όπως και στην υπόλοιπη Ευρώπη, παρέμεινε ένα μικρομεσαίο ιστιοφόρο, συνήθως δικάταρτο, το οποίο ουσιαστικά ήταν πάντοτε εξαρτισμένο ως topsail-schooner.[770]

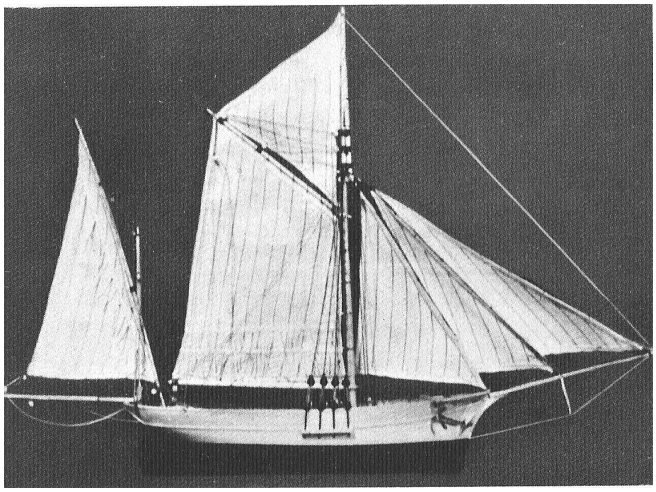
---

[764] L.G. C.- L. "The origins of the Schooner Rig", *Mariner's Mirror*, 1, 1911 (1), 28. Η «βάφτιση» του *Schooner* αποδίδεται στον Αμερικανό ναυπηγό Andrew Robinson από το Gloucester, της Μασσαχουσέτης στα 1713.
[765] Ο.π.
[766] Δαμιανίδης, *Ελληνική Παραδοσιακή*, 92.
[767] De Negri, *Vele italiane*, 98. Sager, *Seafaring Labour*, 28.
[768] Sager, *Seafaring Labour*, 28.
[769] Lewis Parker, "The Schooner in America" *Sail's Last Century. The Merchant Sailing Ship, 1830-1930.* Robert Gardiner (επιμ.), Λονδίνο, 1995, 119-121.
[770] David Starkey, "Schooner Development in Britain", *Sail's Last Century. The Merchant Sailing Ship, 1830-1930.* Robert Gardiner (επιμ.), Λονδίνο, 1995, 141-142.

Η ιστιοφορία τύπου γολέτας είχε εφαρμογή σε πολλούς τύπους γάστρας από μικρά ακτοπλοϊκά έως μεσαίας τάξης ποντοπόρα σκάφη.[771] Γι αυτό υπάρχει και μεγάλη απόκλιση μεταξύ της ελάχιστης και της μέγιστης χωρητικότητας των σκαφών που ναυπηγήθηκαν στην Ερμούπολη, κυμαινόμενη από 21 έως 203 τόνους. Κυρίως εφαρμοζόταν σε γάστρα καραβόσκαρου, στο οποίο κάποιες φορές η ιστιοφορία μετατρεπόταν σε μπρίκι ή από μπρίκι σε γολέτα, γεγονός που μας οδηγεί να σκεφτούμε ότι πρόκειται για γολέτα με σταυρώσεις, δηλαδή γολετόμπρικο.[772] Άλλος τύπος γάστρας στον οποίο εντοπίστηκε η εφαρμογή της γολέτας είναι η μπομπάρδα, ενώ αναφέρονται και γολέτες/μπρατσέρες, το οποίο μπορεί να σημαίνει ότι αυτά τα σκάφη χρησιμοποιούσαν εναλλακτικά ιστιοφορία μπούμας (γολέτα), όσο και ψάθας (μπρατσέρα). Η γολέτα ήταν ένα πολύ δημοφιλές σκάφος στην Ερμούπολη, αφού αδιάκοπα σχεδόν στο υπό εξέταση διάστημα ναυπηγήθηκαν 293 σκάφη με αυτό το όνομα και 6 σκάφη με το όνομα σκούνα. Η μέση χωρητικότητα ήταν 73,65 τόνοι και είναι απόλυτα εναρμονισμένη με τις διεθνείς τάσεις της εποχής, αν συγκριθεί με τους 94 τόνους μέσης χωρητικότητας στο λιμάνι της Τεργέστης το 1834, με τους 74,15 τόνους των αμερικανικών schooners, που παρήγαγε το ναυπηγείο Woodwell στο Newburyport της Μασσαχουσέτης την περίοδο 1838-1852 και τους 47-56 τόνους των Καναδικών schooners την περίοδο 1820-1879.[773]

6.2.2.4 Το Κότερο

Το κότερο ήταν σκάφος με ευέλικτο σχήμα, ταχύ, μονοκάταρτο με διαμήκη ιστιοφορία (μπούμα) και φλόκους, αρχικά ναυπηγημένο με τη μέθοδο των επικαλυπτόμενων σανίδων (clinker), στην περιοχή της Μάγχης (εικ 6.23).[774] Ο Κοτσοβίλλης το παρουσιάζει με παραλλαγμένη ιστιοφορία σε σχέση με την κλασική του εκδοχή, δηλαδή με μπούμα,



Εικ. 6.23 Μοντέλο ιταλικού κότερου, τέλη του 19ου αιώνα, με μικρό λατίνι στην πρύμνη, μπούμα με φλίσι και τρείς φλόκους. **(**De Negri, *Vele italiane,* 75).

[771] Ο Κωνσταντινίδης, *Καράβια, Καπεταναίοι,* 143, αναφέρει ότι οι πρώτες γολέτες χωρίς σταυρώσεις που ναυπηγήθηκαν από τους Έλληνες στις αρχές του 19ου αιώνα ήταν μεταξύ 8 με 12 τόνων, ενώ υπήρχαν και μικρότερα μονοΐστια σκάφη με μπούμα που ονομάζονταν γολετίτσες ή σκουνίτσες.
[772] Εντοπίστηκαν συνολικά από το υλικό 10 τέτοιες περιπτώσεις.
[773] Anselmi, "Tipologia navale..", 241. Woodwell, "The Woodwell Shipyard, 58-74. Sager & Panting, *Maritime Capital.* 55.
[774] *Sail's Last Century. The Merchant Sailing Ship, 1830-1930.* Robert Gardiner (επιμ.), Λονδίνο, 1995, 171.

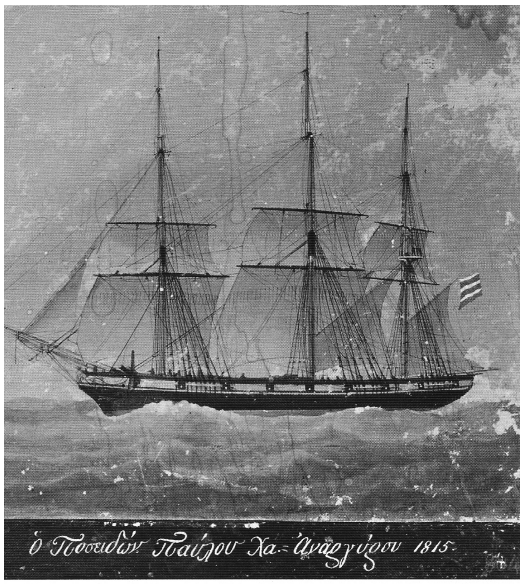
κόντρα μπούμα (μικρότερη της πρώτης), τρίγκο, τουρκετίνα, φλόκο και φάλτσο κουρτελάτσα (τριγωνική εκδοχή της κουρτελάτσας).[775] Οι Άγγλοι το χρησιμοποίησαν στις ακτές της δυτικής Μεσογείου κατά τη διάρκεια των Ναπολεόντειων Πολέμων, για να αντιμετωπίσουν τα μεσογειακά σκάφη που προσπαθούσαν να σπάσουν τον αποκλεισμό.[776] Το σκάφος αυτό υιοθετήθηκε ευρέως στην περιοχή της Λιγυρίας για το παράκτιο εμπόριο της Τυρρηνικής Θάλασσας.[777] Το κότερο εξαιτίας της ευελιξίας και της ταχύτητάς του χρησιμοποιήθηκε στη Μάγχη ως πιλότος (pilot boat), αλλά κυρίως ταυτίστηκε με το σκάφος που κατ'εξοχήν χρησιμοποιήθηκε στην ιστιοπλοΐα, ως αγωνιστικό σπορ, (στην Ιταλία μάλιστα εισήγαγε το άθλημα τον 19^{ο} αιώνα), και η μακροημέρευσή του οφείλεται στις προσαρμογές στις σύγχρονες χρήσεις των ιστιοφόρων, όπως ο τουρισμός, όπου η ονομασία του αποτελεί συνώνυμο του σύγχρονου ιστιοφόρου κρουαζιερόπλοιου.

Στην κόλπους της ελληνόκτητης ναυτιλίας η χρήση του φαίνεται σχετικά περιορισμένη, κυρίως στη δεκαετία του 1830.[778] Στην Ερμούπολη ναυπηγήθηκαν συνολικά 33 κότερα, από τα οποία τα 25 τη διετία 1835-36. Η χωρητικότητά τους κυμαίνεται μεταξύ 21 και 120 τόνων και η μέση χωρητικότητάς τους εκτιμάται στους 55 τόνους περίπου. Ανάλογης χωρητικότητας ήταν και τα κότερα της Λιγυρίας, cotre όπως τα έλεγαν, που σπάνια ξεπερνούσαν τους 50 τόνους.[779]

6.2.3 ΑΡΧΕΤΥΠΙΚΟΣ ΤΥΠΟΣ

6.2.3.1 Η Νάβα (Νάβε)

Ο όρος αυτός αποδίδεται στο τρικάταρτο ιστιοφόρο με τετράγωνη ιστιοφορία, με μπούμα στη μετζάνα (πρυμνιό κατάρτι) και τέσσερεις φλόκους (εικ. 6.24).[780] Στην επίσημη ναυτική ορολογία ονομάζεται δρόμων και στην αγγλική είναι ο τύπος που



Εικ. 6.24 Η νάβα «Ποσειδών», του Σπετσιώτη Παύλου Χατζηανάργυρου, το 1815 (λεπτομέρεια). (Στέλιος Παπαδόπουλος (επιμ.), *Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία*, εικ. 59.)

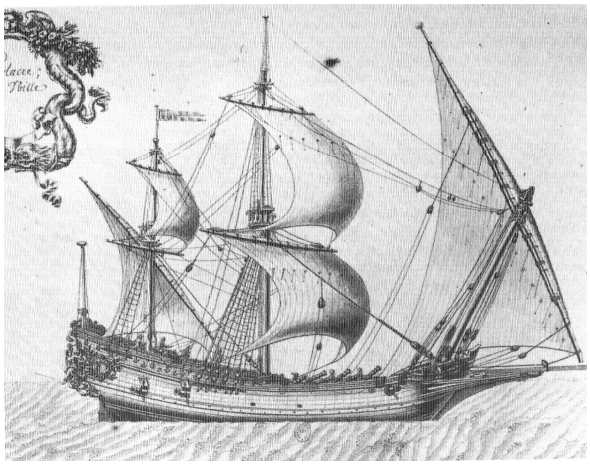
[775] Κοτσοβίλλης, *Περί εξαρτισμού*, 66.
[776] De Negri, *Vele italiane*, 73.
[777] Ο.π., 75-76.
[778] Χαρλαύτη & Βλασσόπουλος, *Ποντοπόρεια.* Το κότερο φαίνεται ότι χάρη στην ταχύτητα του και την έλλειψη μεγάλου αποθηκευτικού χώρου χρησιμοποιείτο ενίοτε ως επιβατικό, βλ. ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ.5518, 28/4/1837.
[779] De Negri, *Vele italiane*, 75-76.
[780] Κωνσταντινίδης, *Καράβια, Καπεταναίοι*, 151. De Negri, *Vele italiane*, 127.

χαρακτηρίζεται ως πλήρως εξαρτισμένο πλοίο (full-rigged ship).[781] Η νάβα έκανε την εμφάνισή της ήδη από τα μέσα του 15ου αιώνα και η εξέλιξή της αποτέλεσε το αρχέτυπο του πλήρως εξαρτισμένου πλοίου και αφετηρία για την κατάταξη των ιστιοφορών, εμπορικών και πολεμικών. Η νάβα ήταν ένας σχετικά διαδεδομένος τύπος πλοίου τόσο μεταξύ των ναυτικών του Ιονίου (Κεφαλονιά, Ζάκυνθος, Κέρκυρα, Παξοί), όσο και του Αιγαίου (Ύδρα, Σπέτσες) το 18ο και στις αρχές του 19ου αιώνα.[782] Ωστόσο, τον όψιμο 19ο αιώνα φαίνεται ότι περιορίστηκε αισθητά η χρήση της από τους Έλληνες ναυτικούς, ενώ χαρακτηριστικό είναι ότι είμαστε σε θέση να επιβεβαιώσουμε τη ναυπήγηση ενός μόνο σκάφους στην Ερμούπολη με αυτό το όνομα, τη νάβε «Κορνηλία», 556 τόνων.[783]

6.2.4 ΥΒΡΙΔΙΚΟΣ ΤΥΠΟΣ

6.2.4.1 Η Πολάκα

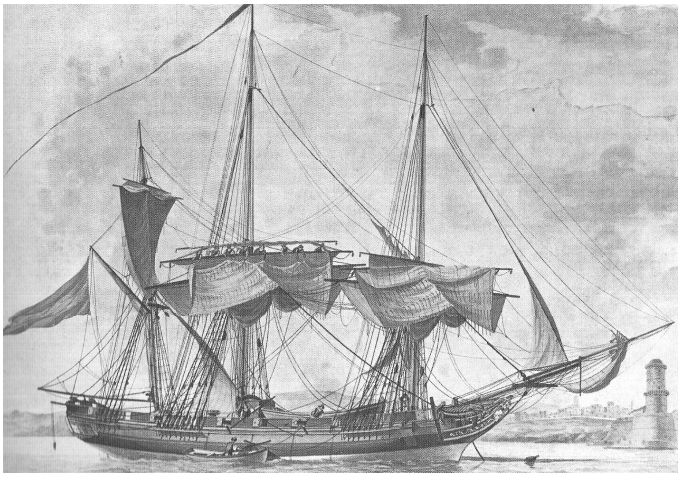
Η πολάκα αποτελεί ένα από τα μεγάλα φορτηγά ιστιοφόρα της μεσογειακής παράδοσης, του οποίου οι εξελίξεις στην ιστιοφορία, όσο και στη γάστρα, αποτελούν ενδεικτικό παράδειγμα της επιρροής της βορειοευρωπαϊκής ναυτικής τεχνολογίας στη Μεσόγειο. Η πρωιμότερη αναφορά στον τύπο αυτό εντοπίζεται το 1620[784] και το όνομα προέρχεται από το polaccone, μεγάλο τριγωνικό ιστίο, που εμφανίστηκε στη Μεσόγειο στο β΄μισό του 16ου αιώνα,[785] από το οποίο φαίνεται ότι εξελίχθηκαν τον 17ο αιώνα η πολάκα, όπως και άλλοι τύποι σκαφών. Μία απεικόνιση του 1679 μας δίνει την πρώϊμη εκδοχή της πολάκας, με το ιστίο polaccone να αποτελεί και το κύριο χαρακτηριστικό του πλοίου (εικ. 6.25).[786] Το πανί αυτό είναι στηριγμένο στο πλωριό κατάρτι, το οποίο είχε έντονη μπροστινή κλίση και τοποθετημένο σχεδόν στην πλώρη, ενώ το μεσαίο



Εικ. 6.25 Πολάκα του 1679, που προέρχεται από τον Jean Jouve στο Album de Levant. Χαρακτηριστικά στοιχεία της μεσογειακής παράδοσης στην πλώρη το πανί polaccone και ο έντονα προεξέχων ταλιαμάς (sperone), που θυμίζει γαλέρα. **(**Prins, "Mediterranean Ships", 84).

[781] Κοτσοβίλλης, *Περί εξαρτισμού*, 11.
[782] Βάση δεδομένων *Αμφιτρίτη, 1700-1821*, Πρόγραμμα Πυθαγόρας Ι, Ιόνιο Πανεπιστήμιο/ΥΠΕΠΘ, 2006.
[783] ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Ι/Ναυπηγικά, αρ. 852, 30/4/1841.
[784] Prins, "Mediterranean Ships", 84.
[785] Bonino Marco, "Tipi e tradizioni navali italiane dei sec. XIX e XX", ", *La penisola italiana e il mare. Costruzioni navali trasporti e commerci tra XV e XX secolo.* (Tommaso Fanfani επιμ.), Νάπολι, 1993, 415.
[786] Prins, "Mediterranean Ships", 84. Στην ίδια εικόνα στηρίχθηκαν για να περιγράψουν την πρώϊμη αυτή εκδοχή της πολάκας οι Κωνσταντινιδης, ο.π., 152 και Δαμιανίδης, ο.π., 95-96.

κατάρτι έχει δύο τετράγωνα ιστία και στη μετζάνα (επίδρομος ιστός) φέρει ένα λατίνι και πάνω από αυτό τετράγωνο πανί. Την περιγραφή αυτή της πρώϊμης εκδοχής της *Πολάκας* επιβεβαιώνει ένα σχέδιο του 1757 σε ιταλικό χειρόγραφο από το Hofkammerarchiv της Βιέννης, στο οποίο αναπαρίσταται ακριβώς η ίδια διάταξη των ιστίων με την εικόνα του 1679.[787]



Εικ. 6.26 Ελληνική πολάκα στη Μασσαλία το 1801. Αποτελεί κλασικό δείγμα εξελιγμένης πολάκας, που από το β΄μισό του 18ου αιώνα προσομοιάζει περισσότερο με νάβα, και φέρει μονοφυείς ιστούς. **(**Δαμιανίδης, *Ελληνική Παραδοσιακή*, 29).

Στο ίδιο χειρόγραφο επιβεβαιώνεται η επίδραση της βορειοευρωπαϊκής τεχνολογίας και η εξέλιξη της πολάκας σε ένα είδος νάβας στη διάρκεια του 18ου αιώνα.[788] Το έντονα κεκλιμένο πλωριό κατάρτι με το polaccone αντικαταστάθηκε από έναν ευθύγραμμο ιστό με τετράγωνα πανιά, όπως και στο μεσιανό κατάρτι, ενώ η μετζάνα, φέρει μπούμα και πάνω επίσης τετράγωνα πανιά (εικ. 6.26). Το ιδιαίτερο χαρακτηριστικό πλεόν της πολάκας είναι ότι οι ιστοί είναι μονοφυείς (pole masts), δηλαδή αποτελούνται από ένα μονοκόμματο ξύλο, έτσι τα «τετράγωνα πανιά (πινά), μπορούν να κατέβουν γρήγορα κα όλα μαζί».[789] Με αυτό το χαρακτηριστικό θα αναγνωρίζεται πλεόν η πολάκα και θα χαρακτηρίζεται επίσης ως πολάκα (ιδιαίτερα από τους Άγγλους), οποιοδήποτε σκάφος φέρει μονοφυείς ιστούς (π.χ. πολάκα-μπριγαντίνι).[790]

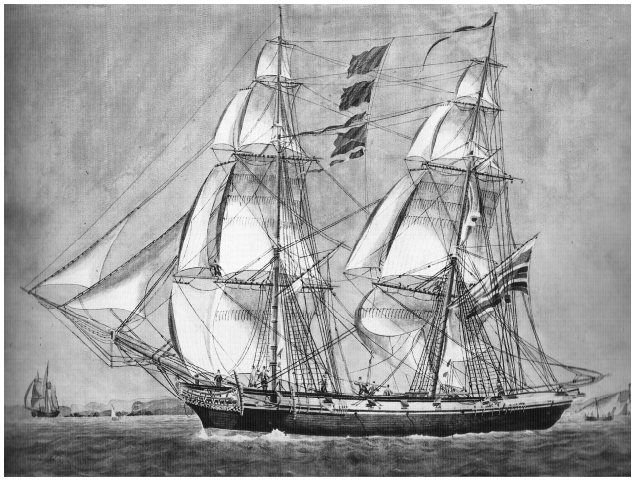
Η πολάκα ήταν ο πιο διαδεδομένος τύπος ιστιοφόρου των Ελλήνων κατά την προεπαναστατική περίοδο και υπήρξε η ραχοκοκκαλιά του ελληνόκτητου στόλου. Από τα μέσα του 18ου αιώνα κυριάρχησε στον εμπορικό στόλο του Ιονίου (Ζάκυνθος, Κεφαλονιά, Λευκάδα, Μεσολλόγι), αλλά και στον τρινήσιο στόλο (Υδρα, Σπέτσες, Ψαρά) σταδιακά μετά τη δεκαετία του 1790.[791] Η διάδοσή της ατόνησε από τα μέσα της δεύτερης δεκαετίας του 19ου αιώνα, όταν αντικαταστάθηκε από το περισσότερο ευέλικτο και μάλλον οικονομικότερο σε κόστος συντήρησης μπρίκι. Πράγματι στην μετεπαναστατική

[787] Marzari "Maritime presence", 153.
[788] Ο.π., 154, όπου αναφέρεται χαρακτηριστικά ότι οι πολάκες είναι μεγάλες ταρτάνες που εγκαταλείπουν την ιστιοφορία των δεύτερων και τοποθετούν τετράγωνια πανιά όπως οι νάβες.
[789] Δαμιανίδης, *Ελληνική Παραδοσιακή*, 29.
[790] Ο.π., 80. De Negri, *Vele italiane*, 158-159. Underhill, *Deep-Water*, 70-71.
[791] Βάση δεδομένων *Αμφιτρίτη, 1700-1821*, Πρόγραμμα Πυθαγόρας Ι, Ιόνιο Πανεπιστήμιο/ΥΠΕΠΘ, 2006.

ελληνόκτητη ναυτιλία η χρήση της πολάκας ήταν πολύ περιορισμένη,[792] ενώ στο ναυπηγείο της Ερμούπολης εντοπίστηκε μόνο μία περίπτωση πολάκας, η «Θεοτόκος», 120 τόνων.[793]

6.2.5 ΜΠΡΙΚΙ: ΤΟ «ΒΑΡΟΜΕΤΡΟ» ΤΗΣ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΣΤΗΝ ΕΡΜΟΥΠΟΛΗ

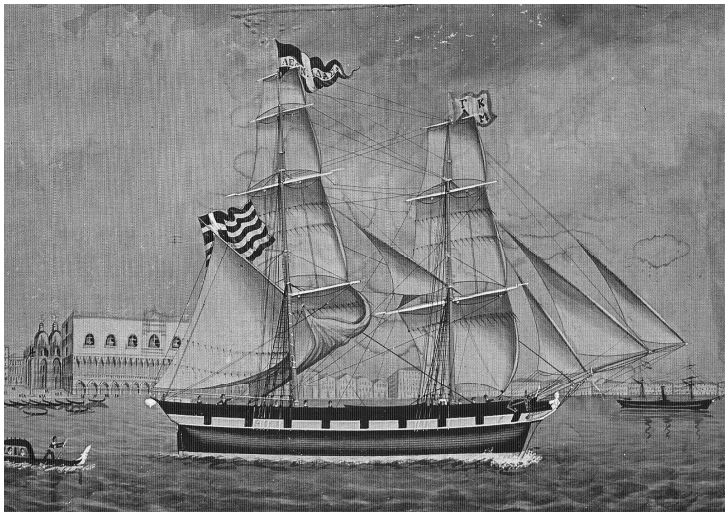
Τελευταίο στην ανάλυση της τυπολογίας των σκαφών αφήσαμε το μπρίκι, ανεξάρτητα από την κατάταξή του πίνακα 6.4, αφού αυτός ο τύπος είναι, όπως θα δούμε και παρακάτω, ο πιο διαδεδομένος της ελληνόκτητης ναυτιλίας και ουσιαστικά αποτελεί το βαρόμετρο της επίδοσης της ναυπηγικής και ναυτιλιακής παραγωγικότητας την περίοδο που εξετάζουμε. Η λέξη είναι παραφθορά του αγγλικού όρου brig, δικάταρτο σκάφος με γάστρα τύπου καραβόσκαρου και τετράγωνη ιστιοφορία.[794] Το brig είναι συντόμευση του brigantine, επίσης δικάταρτου σκάφους (βλ. *6.2.2.2* για τον ορισμό του true brigantine), του οποίου η τελική μορφή προήλθε από συγχώνευση στοιχείων με ένα άλλο προγενέστερο σκάφος το snow.[795]



Εικ. 6.27 Το υδραΐκο μπρίκι «Αγαμέμνων», με ραγιάδικη σημαία στη Μασσαλία το 1809. Ωστόσο, η μπούμα χωρίς πίκι στο τουρκέτο, το καθιστά μία παραλλαγή στην κλασική ιστιοφορία του μπρικιού (schooner-brig). Επίσης, ενδιαφέρον παρουσιάζουν τα ισοϋψή σύνθετα κατάρτια, εκ των οποίων το μεγάλο έχει έντονη κλίση προς την πρύμνη. (Ύδρα, Συλλογή Αικ. Παούρη. Στο Στέλιος Παπαδόπουλος (επιμ.), *Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία*, εικ. 71.)

[792] Χαρλαύτη & Βλασσόπουλος, *Ποντοπόρεια.*
[793] ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ. 1503, 2/8/1835.
[794] Dingley., "Watercraft..", 297.
[795] Ο.π. Βλ. ακόμη γενεαλογικό δένδρο των brig & brigantine, Παράρτημα 5.6. Βασική διαφορά μεταξύ brig και snow στην τελική φάση διαμόρφωσης τους, από τα τέλη του 18ου αιώνα, ήταν ένα φορητό αρμπορέτο του πικιού (trysail mast), μικρό κατάρτι για την μπούμα (ημιολία), που τοποθετείτο πίσω από τη μαΐστρα και το οποίο χαρακτήριζε το snow. Ωστόσο, η διαφορά αυτή δεν ήταν αρκετή ώστε να διαχωρίζονται αυτοί οι δύο τύποι πάντοτε από τους ναυτικούς, που έτειναν, ιδιαίτερα στη Μεσόγειο να τους ταυτίζουν. Για το snow ή senale στην ιταλική, βλ., επίσης De Negri, *Vele italiane*, 176-178.

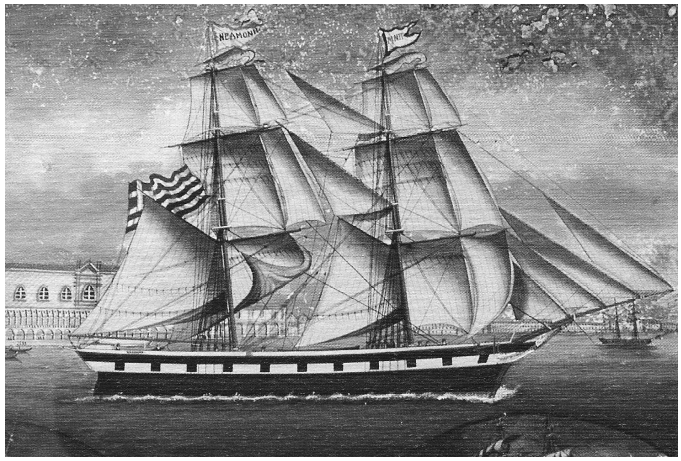
Στους κόλπους της ελληνόκτητης ναυτιλίας το μπρίκι εμφανίζεται ήδη από το 18ο αιώνα, αλλά η ονοματολογία των πηγών ποικίλει και συχνά υπάρχει σύγχυση ανάμεσα σ'αυτό και το μπριγαντίνι (με την έννοια του αγγλικού brigantine, δηλαδή χωρίς μαΐστρα). Το μπρίκι ταυτίζεται με τον ιταλικό όρο checchia ή checcia, αλλά και με τους όρους birik, brich, brick και brig.[796] Το μπρίκι, ταυτιζόμενο με τους παραπάνω όρους, ήταν ευρύτατα διαδεδομένο στους ναυτικούς του Ιονίου ήδη πριν από τα μέσα του 18ου αιώνα, κυρίως δε από τους ναυτικούς της Ζακύνθου, Κεφαλονιάς, Μεσολλογίου και Γαλαξιδίου. Το μπρίκι άρχισε να επιβάλλεται, ως ο βασικός τύπος φορτηγού ιστιοφόρου της ελληνόκτητης ναυτιλίας, περίπου στα μέσα της δεύτερης δεκαετίας του 19ου αιώνα, όταν ανανεώθηκε ο στόλος, που προηγούμενως περιελάμβανε κυρίως πολάκες, και ουσιαστικά αποτέλεσε το βασικό τύπο του πολεμικού στόλου των Ελλήνων στη διάρκεια της Επανάστασης. Τα κατάρτια στο μπρίκι μπορούσαν να είναι σύνθετα (αποτελούμενα από διάφορα μέρη) ή μονοφυή (μπίμπιλα), κοινό χαρακτηριστικό της μεσογειακής ναυτικής ιστιοφορίας. Στα πρωιμότερα



*Εικ. 6.28 Το ανδριώτικο μπρίκι «Λεωνίδας», 194 τόνων, ζωγραφισμένο από τον G. Luzze, στη Βενετία το 1861. Το πλοίο ναυπηγήθηκε το 1845 στην Ερμούπολη, αρχικά ιδιοκτησίας του Αντώνιου Μωραΐτη. (βλ.*ΓΑΚ/ΑΝΚ, Συμβ. Μιχ. Ιωαννόπουλος αρ. 1752 *και* Χαρλαύτη & Βλασσόπουλος, *Ποντοπόρεια) Έχει σύνθετους ιστούς, το τουρκέτο είναι κοντύτερο από το μεγάλο και φέρει μόνο τρίγκο, παρουκέτο και παπαφίγκο. Αποτελεί τυπικό δείγμα του εξαρτισμού του α΄μισού του 19ου αιώνα, ενώ και στοιχεία της γάστρας του, όπως η τετράγωνη πρύμνη, ο κεκλιμένος καθρέπτης, το κυρτό πλωριό ποδόσταμα και οι μπουκαπόρτες παραπέμπουν σε κατασκευή παλαιότερου ύφους. (λεπτομέρεια).* (Οικία Ν. Μωραΐτη, Άνδρος, Στο Στέλιος Παπαδόπουλος (επιμ.), *Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία* , εικ. 68).

[796] Βάση δεδομένων *Αμφιτρίτη, 1700-1821*, Πρόγραμμα Πυθαγόρας Ι, Ιόνιο Πανεπιστήμιο/ΥΠΕΠΘ, 2006. Η συχνή ταύτιση των δύο τύπων του μπρικιού με το μπριγαντίνι και η προέλευση του πρώτου από το δεύτερο προκύπτουν και από τις ιταλικές πηγές της εποχής. Στο ιταλικό χειρόγραφο του 1757, Marzari, "Maritime presence", 153, υπάρχει σκίτσο στο οποίο αποδίδεται ο όρος checcia ή brigantino και αντιστοιχεί σε αυτό που οι Άγγλοι ορίζουν ως true brigantine (χωρίς μαΐστρα). Σε υδατογραφία του 1801 επίσης στον Marzari, ο.π., 161, ο όρος checchia αποδίδεται πλέον σε μπρίκι. Επίσης, πρέπει να λάβει κανείς υπόψη ότι στην ιταλική ονοματολογία ο όρος brigantino αποδίδεται αδιακρίτως είτε πρόκειται για brig είτε για brigantine. Βλ. σχετικά Piazza Calogero, "Il commercio toscano con i paesi maghrebini", ", *La penisola italiana e il mare. Costruzioni navali trasporti e commerci tra XV e XX secolo.* (επιμ. Tommaso Fanfani), Νάπολη, 1993, 378-379. Ακόμη βλ. Θεοφανίδης, *Ιστορία του Ελληνικού Ναυτικού*, Αθήνα, 1932, 477, «Τὰ Ἑλληνικὰ πολεμικὰ τῶν χρόνων τοῦ Ἱεροῦ Ἀγῶνος τὰ χαρακτηριζόμενα διὰ τῆς ὀνομασίας *βριγαντῖνον* ἦσαν τέλειοι πάρωνες..»(δηλαδή μπρίκια).

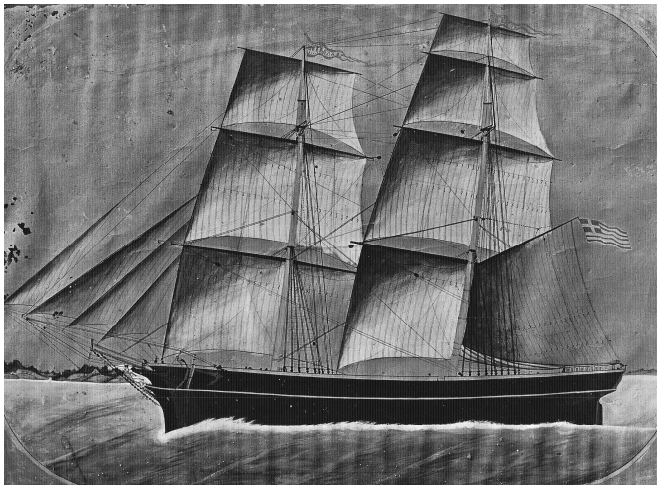
μπρίκια αναφέρεται ότι το μεγάλο κατάρτι ήταν συνήθως ψηλότερο από το τουρκέτο, ενώ είχε επίσης μία έντονη κλίση προς την πρύμνη (εικ. 6.27 & 6.28).[797] Αρχικά, φαίνεται ότι μερικά ερμουπολίτικα μπρίκια έφεραν μικρότερο αριθμό πανιών και ενδεχομένως χαμηλότερους ιστούς. Έτσι στο «Δημήτριος» 156 τόνων, που ναυπηγήθηκε το 1838, στον κατάλογο της ιστιοφορίας του αναφέρονται μόλις εννέα πανιά: ένας φλόκος και μία τουρκετίνα στο μπομπρέσο, ένας τρίγκος, ένα παρουκέτο, ένας παπαφίγκος στο πλωρίο κατάρτι, μία μαΐστρα, μία γάμπια, ένας παπαφίγκος στο μεγάλο κατάρτι και μία ράντα με το πανί της (μπούμα).[798] Δεκαέξι χρόνια αργότερα όμως, το μεγαλύτερο μπρίκι «Εσόδεια της Θεοτόκου», 196 τόνων, περιλαμβάνει 12 πανιά: φλόκο, κοντραφλόκο, τουρκετίνα στο μπομπρέσο, τρίγκο, παρουκέτο, παπαφίγκο, κόντρα στο τουρκέτο, μαΐστρα, γάμπια, παπαφίγκο, κόντρα και μπούμα στο μεγάλο κατάρτι.[799] Τα δε έπιπλα & σκεύη του ναυαγισμένου μπρικιού «Καλλιόπη», που πουλήθηκαν σε πλειστηριασμό στην Ερμούπολη το 1849, δείχνουν ότι το σκάφος αυτό σε σχέση με τα «Εσόδεια της Θεοτόκου», έφερε επιπλέον τέσσερεις κουρτελάτσες, χωρίς όμως κόντρα στο τουρκέτο· περιγραφή που το κάνει να μοιάζει σημαντικά με τον «Λεωνίδα» (εικ. 6.28).[800]



Εικ. 6.29 Μπρίκι «Νέα Μονή», 387 τόνων, ναυπηγημένο στη Χίο το 1855, ιδιοκτησίας Νικολάου Κόκκαλα και Ν. Μ. Παππαλά, πλοιαρχούμενο από τον Μ. Ν. Παππαλά (βλ. Χαρλαύτη & Βλασσόπουλος, *Ποντοπόρεια), ζωγραφισμένο, όπως και η εικ. 6.28 από τον G. Luzzo ή Luzze. στη Βενετία στις 25 Ιουλίου 1861. Φέρει σύνθετους ισοϋψείς ιστούς με τρείς κουρτελάτσες στο τουρκέτο και δύο στο μεγάλο. Το φορητό αλμπορέτο της μπούμας στο μεγάλο το χαρακτηρίζει ουσιαστικά ως snow και όχι brig. Το ιδιαίτερο χαρακτηριστικό της ιστιοφορίας του είναι η επιπλέον μπούμα χωρίς πίκι στο τουρκέτο, που το καθιστά, όπως και τον «Αγαμέμνωνα» (εικ. 6.27), έναν παραλλαγμένο τύπο μπρικιού. Αν και με περισσότερο εξελιγμένη ιστιοφορία από τον «Λεωνίδα» (εικ. 6.28), η «Νέα Μονή» έχει τα ίδια χαρακτηριστικά στη γάστρα, που την εντάσσουν στη ναυπηγική παράδοση του α΄μισού του 19ου αιώνα.* (Εκδόσεις Αιγέας & ΠΕΚΕΒ, Καρ-0017).

Επομένως φαίνεται ότι τα στοιχεία των αρχειακών πηγών σε συνδυασμό με τις εικονογραφικές μαρτυρίες επιβεβαιώνουν τα κύρια χαρακτηριστικά της ιστιοφορίας των ελληνόκτητων και ερμουπολίτικων μπρικιών την περίοδο 1830-1870 περίπου.

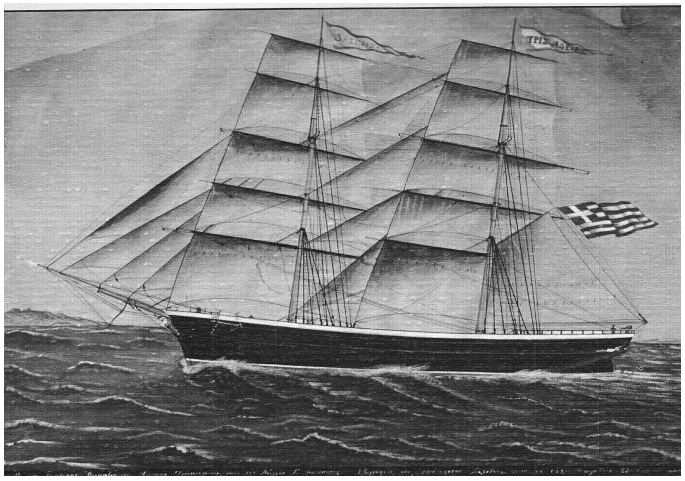
[797] De Negri, *Vele italiane*, 52. Στο ίδιο, 53, εντοπίζουμε ανάλογο δείγμα έντονης πρυμναίας κλίσης του μεγάλου σε ιταλικό μπρίκι του 1820 με μονοφυείς ιστούς.
[798] ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ. 7784, 4/10/1838.
[799] Ο.π., αρ. 27307, 3/3/1854.
[800] Ο.π., αρ. 22312, 28/3/1849.



Εικ. 6.30 Χιώτικο μπρίκι «Νικόλαος», 258 τόνων, ναυπηγημένο στη Σύρο το 1869, του Π. Καλλιμασιά. Στα 1890 είχε μετατραπεί πλέον σε γολετόμπρικο 223 τόνων. (βλ. Χαρλαύτη & Βλασσόπουλος, *Ποντοπόρεια). Ιδιαίτερη αντίθεση παρουσιάζουν τα νεοτερικά στοιχεία της γάστρας σε σχέση με την περισσότερο παραδοσιακή ιστιοφορία. Η γάστρα με κοίλο πλέον ποδόσταμα, όπως των clippers, χωρίς μπουκαπόρτες, φαίνεται να διαφοροποιείται από παλαιότερους τύπους γάστρας, όπως αυτές στις εικ. 6.28 & 6.29. Επίσης σπάνιο ενδιαφέρον παρουσιάζει ο δεύτερος μικρότερος ταλιαμάς στο ύψος της ισάλου κάτω από τον βασικό στο ενδιάμεσο των οποίων στηρίζεται η φιγούρα. Η ιστιοφορία από την άλλη με το τουρκέτο να είναι χαμηλότερο από το μεγάλο και μόνο με τρία πινά, συνεχίζει τον παραδοσιακό τρόπο εξαρτισμού του μπρικιού του α΄μισού του 19ου αιώνα, όπως στην εικ. 6.28.* (Εκδόσεις Αιγέας & ΠΕΚΕΒ, Καρ-0016).

Χαρακτηριστική σε αυτό είναι η τάση των δύο ιστών να εξισωθούν σε ύψος, επομένως αμφότεροι φέρουν πλέον από τέσσερα πινά (τετράγωνα πανιά), ενώ το μεγάλο χάνει την παλαιότερη πρυμναία κλίση του και ευθυγραμμίζεται, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι δεν συναντάμε επιβιώσεις παλαιότερου τύπου εξαρτισμού σε μπρίκια στα τέλη της δεκαετίας του 1860 (εικ. 6.30). Εντόνοτερη αισθητική και λειτουργική διαφοροποίηση παρατηρείται στα μπρίκια, όσο και στα γολετόμπρικα, των τελευταίων τριών δεκαετιών του 19ου αιώνα. Η φόρμα της γάστρας πλέον επηρεάζεται ξεκάθαρα από τα clippers και μαζί με την υιοθέτηση των διπλών παρουκέτων και γάμπιων (double topsails), το ιστιοφόρο επιζητά μεγαλύτερη ταχύτητα στον αγώνα του να βελτιώσει την ανταγωνιστικότητά του σε σχέση με το ατμόπλοιο και συνάμα να συγκρατήσει τα λειτουργικά κόστη. Χαρακτηριστικό παράδειγμα, μεταξύ άλλων, αυτού του εξελιγμένου ιστιοφόρου μπορεί να θεωρηθεί το snow «Δέσποινα» (εικ. 6.31). Το μπρίκι αποτέλεσε ένα ενδιάμεσο τύπο σκάφους, που χρησιμοποιήθηκε ευρέως τόσο στο ακτοπλοϊκό εμπόριο κάποιων χωρών, όπως η Βρετανία, ο Καναδάς ή οι Σκανδιναβικές χώρες, όσο και στις ωκεάνιες διαδρομές.

Να διευκρινιστεί σε αυτό το σημείο ότι με τον όρο ακτοπλοϊκό εμπόριο εννοείται αυτό που αγγλοσάξωνες ιστορικοί ονομάζουν home trade ή coastal trade και το οποίο είναι αρκετά διαφορετικό, όσο αφορά τις διανυόμενες αποστάσεις και τις ιδιαιτερότητες των θαλάσσιων περιοχών στις οποίες ταξίδευαν τα ιστιοφόρα, σε σχέση με ό,τι ονομάζεται ακτοπλοΐα στα πλαίσια της ναυτιλίας του Αιγαίου και του Ιονίου. Τα ανθρακοφόρα μπρίκια (collier brigs) που μετέφεραν συστηματικά κάρβουνο από τη βορειοανατολική Αγγλία στο Λονδίνο και γύρω από τα βρετανικά νησιά και το καλοκαίρι μάλιστα αναζητούσαν ναύλο από τη Βαλτική έως την Ισπανία, αποτελούν τυπικό παράδειγμα



Εικ. 6.31 Χιώτικο snow «Δέσποινα», που αναπαρίσταται στα 1881. Συγκεντρώνει όλα τα χαρακτηριστικά ενός σύγχρονου ιστιοφόρου του τελευταίου τετάρτου του 19ου αιώνα, με γάστρα χωρίς μπουκαπόρτες, κοίλο πλωριό ποδόσταμα, ελλειψοειδή πρύμνη και διπλές γάμπιες σε αμφότερους ιστούς. (Εκδόσεις Αιγέας & ΠΕΚΕΒ, Καρ-0018).

ακτοπλοϊκού εμπορίου το οποίο είχε ταυτιστεί με την αποκλειστική χρήση του μπρικιού.[801] Στα πλαίσια της ναυτιλίας του Ατλαντικού Καναδά οι μεταφορές εντός της χώρας χαρακτηρίζονται ως coasting trade, ενώ με τις ΗΠΑ και τις Δυτικές Ινδίες κατατάσσονται στην κατηγορία του home trade,[802] το οποίο εξυπηρετείται κυρίως με τη χρήση μπρικιών και γολετόμπρικων.[803] Ωστόσο, στις ίδιες πηγές το μπρίκι, εκτός από το home trade, συγκαταλέγεται επίσης στα σκάφη που χρησιμοποιούνται στις ωκεάνιες μεταφορές. Χαρακτηριστική είναι η αναφορά στα βρετανικά μπρίκια ως West Indiamen ή fruiters, που χαρακτηρίζει το είδος των μεταφορών και τις θαλάσσιες περιοχές στις οποίες ταξίδευαν τα σκάφη αυτά. Έτσι, η Μεσόγειος για τα φρούτα και άλλα αγροτικά προϊόντα, ο βόρειος Ατλαντικός, οι Δυτικές Ινδίες και η Βραζιλία για τις εξαγωγές αποξηραμένου βακαλάου της Νέας Γης και η Δυτική Αφρική για τη μεταφορά του φοινικέλαιου, ήταν βασικές περιοχές δραστηριοποίησης του μπρικιού ως κύριου τύπου φορτηγού ιστιοφόρου της καναδικής και βρετανικής ναυτιλίας.[804]

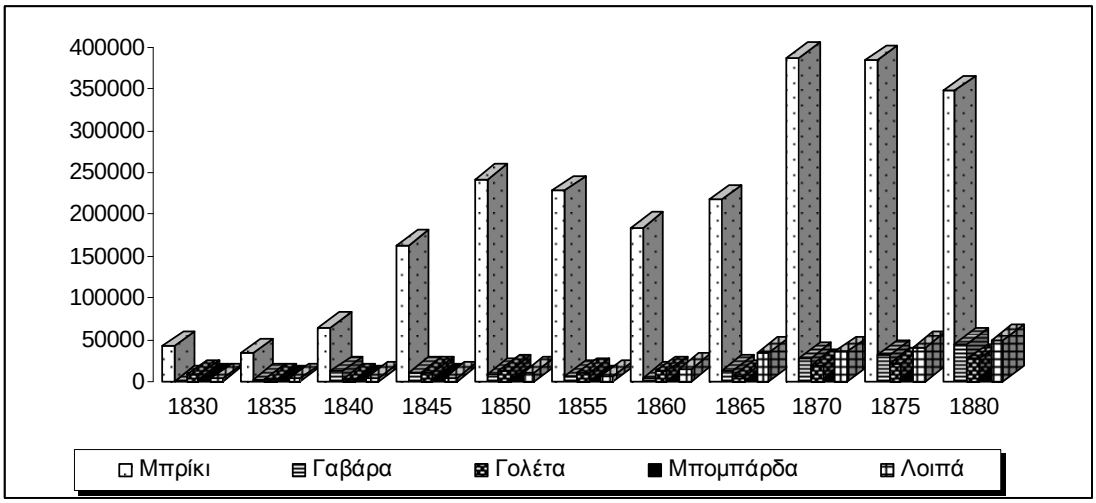
Το μπρίκι στο πρώτο μισό του 19ου αιώνα υπήρξε το πιο διαδεδομένο μεσαίας χωρητικότητας φορτηγό ιστιοφόρο στους περισσότερους εμπορικούς στόλους της Ευρώπης και του βόρειου Ατλαντικού. Σταδιακά και κυρίως από τη δεκαετία του 1870, αντικαταστάθηκε από το τρικάταρτο μπάρκο, καθώς η αύξηση της μέσης χωρητικότητας των ιστιοφόρων την εποχή αυτή απαιτούσε ταυτόχρονα την προσθήκη ενός τρίτου ιστού για λόγους ευστάθειας του πλοίου, που οδήγησε σε μία πιο εύχρηστη αναδιανομή των πανιών και μείωσε αισθητά το εργατικό κόστος, αφού η διαμήκης ιστιοφορία της μετζάνας

[801] Underhill, *Deep-Water,* 63-64. Mc Gregor, *Merchant Sailing Ship, 1815-1850,* 49.
[802] Keith Matthews, "The shipping industry of Atlantic Canada: Themes & Problemes., Keith Matthews & Gerald Panting (επιμ.), *Ships and Shipbuilding in the North Atlantic Region*, Νέα Γη, 1978, 5.
[803] Στο ίδιο, Eric Sager, "The Port of St. John's, Newfoundland, 1840-1889; A Preliminary Analysis", 29, 34, 38, και Lewis R. Fischer, "The Port of Prince Edward Island, 1840-1889: a preliminary analysis", 56.
[804] Underhill, *Deep-Water,* 64-65. David Mc Gregor, "The Wooden Sailing Ship: Under 300 Tons", Robert Gardiner (επιμ.), *Sail's Last Century. The Merchant Sailing Ship, 1830-1930.* Λόνδινο, 1995, 50. Sager, "The Port of St. John's", 38.

και τα μικρότερα τετράγωνα πανιά απαιτούσαν πλέον λιγότερα χέρια.[805] Σε ανάλογες αιτίες μείωσης του εργατικού κόστους οφείλεται και στα μικρότερης χωρητικότητας σκάφη η αντικατάσταση του μπρικιού από το μούλο (topsail schooner) στις μεταφορές φρούτων (fruiters).[806] Το μπρίκι, παρότι «ο πιο αποτελεσματικός και σθεναρός τύπος ιστιοφορίας ανοιχτού πελάγους, και το πιο εύχρηστο από όλους τους τύπους σκαφών με τετράγωνη ιστιοφορία»,[807] εξαιτίας της μείωσης του λειτουργικού κόστους και της απαίτησης για μεγαλύτερη ταχύτητα, παρά για μεγαλύτερη μεταφορική ικανότητα, που κυριάρχησε στις θαλάσσιες μεταφορές στο β΄μισό του 19ου αιώνα, οδήγησε στην εγκατάλειψη της χρήσης του χάριν περισσότερο ευέλικτων και οικονομικότερων τύπων ιστιοφορίας.

Το μπρίκι μονοπώλησε σχεδόν με την παρουσία του στην ελληνόκτητη ναυτιλία την εποχή της κυριαρχίας του ιστίου στις θαλάσσιες μεταφορές, όπως φαίνεται και στο Διαγραμμα 6.1. Χρησιμοποιήθηκε κυρίως ως σιταγωγό ιστιοφόρο και η εξειδίκευση του ελληνόκτητου στόλου στις μεταφορές σιτηρών στην εποχή του ιστίου εξηγεί σε μεγάλο βαθμό την επιλογή αυτού του τύπου. Ενδεχομένως και τα χαμηλότερα εργατικά της ελληνόκτητης ναυτιλίας να συνέβαλαν στο να μην στραφούν οι Έλληνες πλοιοκτήτες σε άλλους τύπους ιστιοφορίας πριν το 1870.[808]

Διάγραμμα 6.1 Κατανομή ανα τύπο νηολογημένων πλοίων ελληνόκτητης ναυτιλίας σε χιλιάδες τόνους, 1830-1880.

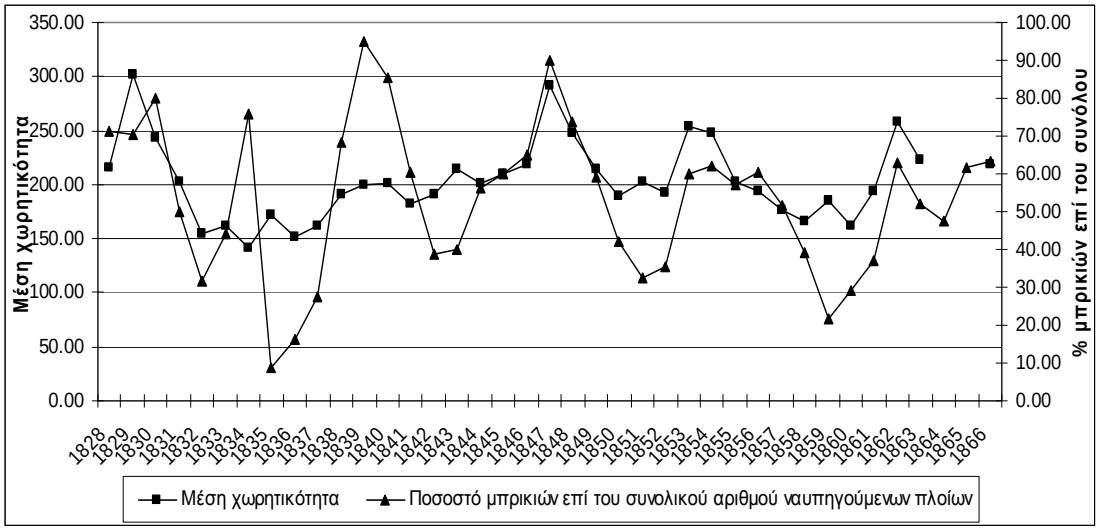


Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από Χαρλαύτη & Βλασσόπουλος, *Ποντοπόρεια*, Πίνακας Α.4, μβ΄.

[805] Sager, *Seafaring Labour*, 35-36. Sager & Gerald E. Panting, *Maritime Capital.* 54-55.
[806] Underhill, *Deep-Water*, 64-65. Mc Gregor, "The Wooden Sailing Ship..", 50.
[807] "..the most efficient and powerful rig for deepsea work, as well as the handiest of all square-riggers", Underhill, *Deep-Water*, 61.
[808] Χαρλαύτη, *Ιστορία της Ελληνόκτητης*, 311-312.

Επομένως, όπως στο σύνολο της ελληνόκτητης ναυτιλίας, έτσι και στο ναυπηγείο της Ερμούπολης, το μπρίκι ήταν ο πιο διαδεδομένος τύπος ιστιοφόρου και ουσιαστικά αποτέλεσε το βαρόμετρο της ναυπηγικής παραγωγής. Με αυτό το δεδομένο λοιπόν και σε συνάρτηση με το ότι η μέση χωρητικότητα αποτελεί ένα βασικό δείκτη της παραγωγικότητας στη ναυτιλία και τη ναυπηγική, επιχειρούμε να εκτιμήσουμε την επίδοση του ναυπηγείου και την πορεία της ζήτησης από τη μέση χωρητικότητα και το ποσοστό των ναυπηγούμενων μπρικιών.

Διάγραμμα 6.2 Μέση χωρητικότητα μπρικιών & ποσοστό μπρικιών επί του συνολικού αριθμού ναυπηγούμενων πλοίων στην Ερμούπολη, 1828-1866.



Πηγή: Παράρτημα 6.1.

Στο Διάγραμμα 6.2 παρατηρούμε ότι η πορεία της μέσης χωρητικότητας είναι ανάλογη με το ποσοστό των ναυπηγούμενων μπρικιών και μαζί αυτές οι δύο μεταβλητές αντανακλούν την αντίστοιχη γενικότερη τάση της παραγωγής στο ναυπηγείο της πόλης. Μετά την πρώτη τετραετία 1828-1831, που κινήθηκε σε σχετικά υψηλά επίπεδα και μάλιστα το 1829 έπιασε το ρεκόρ των 301 τόνων, στην υπόλοιπη δεκαετία του ’30, η μέση χωρητικότητά του δεν ξεπέρασε τους 200 τόνους, ανάλογα δε το ποσοστό των μπρικιών στο σύνολο των ναυπηγούμενων τύπων εκτοξεύθηκε από 27.59% το 1837 σε 68.52% το 1838, χρονιά που τη χαρακτηρίσαμε αφετηρία της ανοδικής πορείας του ναυπηγείου. (βλ. κεφ. 3, 3.1.4). Το 1840, έτος στο οποίο το ναυπηγείο έσπασε το όριο των 10.000 τόνων στην παραγωγή, ταυτόχρονα το μπρίκι ξεπέρασε τους 200 τόνους μέσης χωρητικότητας. Ανάλογα και το 1847, τη χρυσή χρονιά του ναυπηγείου, το μπρίκι έφτασε τους 292 τόνους μέσης χωρητικότητας, καλύτερη τιμή μετά το 1829, ενώ παράλληλα το ποσοστό επί του συνόλου ήταν 90.14%, δεύτερο καλύτερο μετά το 1839 (95%). Ομοίως στις κακές χρονιές,

όπως το 1841, 1849 και 1857-58, το ποσοστό των μπρικιών δείχνει παράλληλα καθοδική τάση και στις δύο μεταβλητές. Γενικότερα, φαίνεται ότι η μέση χωρητικότητα και κυρίως το ποσοστό των μπρικιών επί του συνόλου, είναι απόλυτα εναρμονισμένα με τους κύκλους της παραγωγής του ναυπηγείου που ορίσαμε ήδη (βλ. Κεφ. 3, 3.1.3-3.1.5). Αυτό σημαίνει ότι το επίπεδο παραγωγής αυτού του τύπου καταδείκνυε το επίπεδο της ζήτησης και καθόριζε τις ανοδικές ή καθοδικές τάσεις της ελληνόκτητης ναυτιλίας.

Το μπρίκι στο ναυπηγείο της Ερμούπολης γνώρισε μεγάλη διακύμανση της χωρητικότητάς του, από 64 τόνους το ελάχιστο έως 533 τόνους το μέγιστο, ενώ στο σύνολο της εξεταζόμενης περιόδου η μέση χωρητικότητα του ήταν 208 τόνοι. Η τιμή αυτή, όπως φαίνεται και στον Πίνακα 6.5, ήταν σχεδόν στα ίδια επίπεδα με την αντίστοιχη σε ναυπηγεία των ΗΠΑ και του Ατλαντικού Καναδά, αλλά αρκετά υψηλότερη σε σχέση με αυτά που παρήγαγαν κάποια γαλλικά ναυπηγεία, όπως η Δουνκέρκη και το Σαιντ Τροπέ. Η μέση χωρητικότητα του μπρικιού στην περίπτωση αυτή μπορεί να λειτουργήσει και ως δείκτης του μεγέθους της παραγωγής του ναυπηγείου, όσο και του είδους και του εύρους των αγορών στις οποίες καθένα από αυτά απευθύνεται.

Έτσι, η σχετικά υψηλότερη μέση χωρητικότητα των μπρικιών της Ερμούπολης και της βορείου Αμερικής σε σχέση με αυτά των δύο γαλλικών ναυπηγείων ενδεχομένως εξηγείται με το είδος των φορτίων και τις αποστάσεις που αυτά διένυαν. Η μεταφορά σιτηρών ή ξυλείας, αφορούσε πολύ πιο διευρυμένες και διεθνοποιημένες αγορές, όπως η δυτική Ευρώπη, η Μαύρη Θάλασσα ή ο βόρειος Ατλαντικός, που η εξυπηρέτηση της ζήτησής τους απαιτούσε σκάφη μεγαλύτερης χωρητικότητας, σε σχέση με την αλιεία του ισλανδικού βακαλάου, στην οποία εξειδικευόταν η Δουνκέρκη ή τις πιο περιορισμένες αγορές της δυτικής Μεσογείου που εξυπηρετούσε το Σαιντ Τροπέ.

Πίνακας 6.5 Συγκριτική μέση χωρητικότητα μπρικιών.

Συγκρινόμενες πόλεις ή περιοχές	**Ερμούπολη**	**Δουνκέρκη (Γαλλία)**	**Σαίντ Τροπέ (Γαλλία)**	**Πρίνς Έντουαρντ Άιλαντ (Καναδάς)**	**Μέντφορντ, Βοστώνη (ΗΠΑ)**
Περίοδος προέλευσης στοιχείων	1828-1866	1855-69	1828-1868	1840-1869	1830-1869
Μέση χωρητικότητα	208	197.57	144.93	215.33	215

Πηγή: Για την Ερμούπολη: επεξεργασμένα στοιχεία από Παράρτημα 2.1 (XL συνολικής παραγωγής). Για την Δουνκέρκη: επεξεργασμένα στοιχεία από Langanay, Ch. Pf, *Constructeurs, charpentiers et navires à Dunkerque du XVIIe au XXe siecle,* Δουνκέρκη, χ.χ. 126-128.

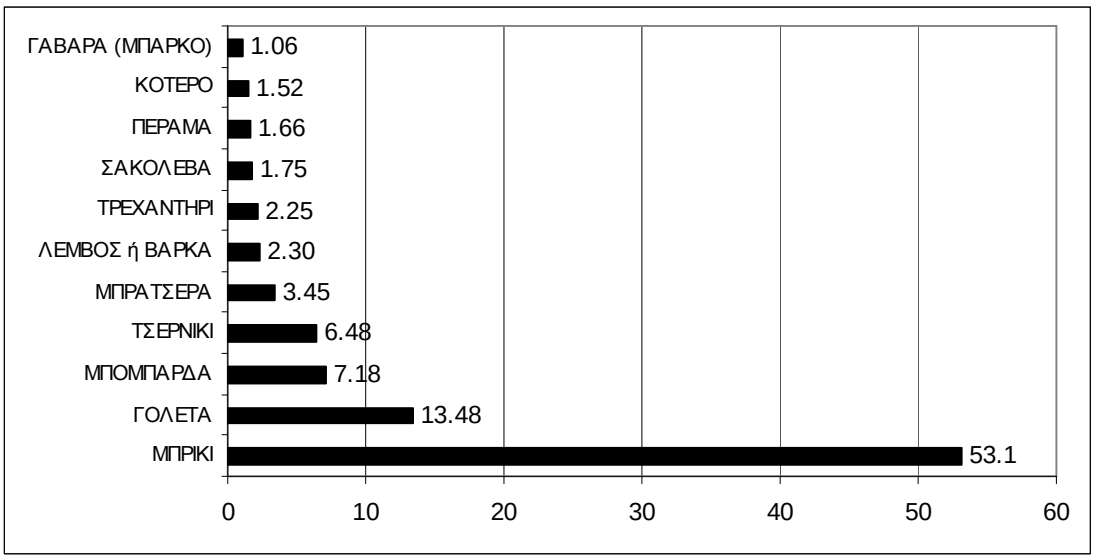
Για το Σαίντ Τροπέ: επεξεργασμένα στοιχεία από βάση δεδομένων του Laurent Pavlidis, μέρος μεταπτυχιακής εργασίας για τη ναυπηγική δραστηριότητα στο Σαιντ Τροπέ, 1800-1899 στο Université de Provence.
Για το Πρίνς Έντουαρντ Άϊλαντ: επεξεργασμένα στοιχεία από Lewis R. Fischer, "The Port of Prince Edward Island, 1840-1889: a preliminary analysis", Matthews K. & Panting G. (επιμ.), *Ships & Shipbuilding in the North Atlantic Region*, Νέα Γη, 1978, 47.
Για το Μέντφορντ: επεξεργασμένα στοιχεία από William Armstrong Fairburn, *Merchant Sail*, τόμος VI, Σέντερ Λόβελ, Μέϊν, 1945-55, 2905.

6.3 ΤΥΠΟΛΟΓΙΑ ΚΑΙ ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΣΗ ΤΟΥ ΝΑΥΠΗΓΕΙΟΥ ΤΗΣ ΕΡΜΟΥΠΟΛΗΣ

Το ναυπηγείο της Ερμούπολης, όπως φάνηκε και από τα παραπάνω, παρήγαγε στο διάστημα 1828-1866 μία αρκετά διευρυμένη τυπολογία σκαφών, που περιλάμβανε σκάφη της μεσογειακής και λεβαντίνικης παράδοσης, όσο και σκάφη της βορειοευρωπαϊκής παράδοσης, που αντίστοιχα τους συναντάμε σε πολλά ναυπηγεία της εποχής στην Ευρώπη και τη βόρειο Αμερική.

Από αυτούς τους τύπους ξεχωρίζουν κάποιοι με σχεδόν συνεχή παρουσία σε όλο το εξεταζόμενο διάστημα, όπως το μπρίκι (ο μόνος τύπος που δεν έλλειψε από καμία χρονιά), η γολέτα, η γαβάρα, το τσερνίκι, η σακολέβα και κάποιοι που είχαν μία πολύ ευκαιριακή ή περιορισμένη παρουσία χρονικά και ποσοτικά, όπως το κότερο, η μαρτιγάνα, η νάβα, η πολάκα, το μίστικο, η τράτα. Μεταξύ αυτών άλλοι τύποι, όπως, η μπομπάρδα, η μπρατσέρα, το τρεχαντήρι και το πέραμα άρχισαν να εμφανίζονται ή να έχουν μία πιο συστηματική παρουσία από τις αρχές της δεκαετίας του 1840 και έπειτα.

Διάγραμμα 6.3 Ποσοστιαία κατανομή του αριθμού σκαφών ανά τύπο στο ναυπηγείο της Ερμούπολης, 1828-1866.

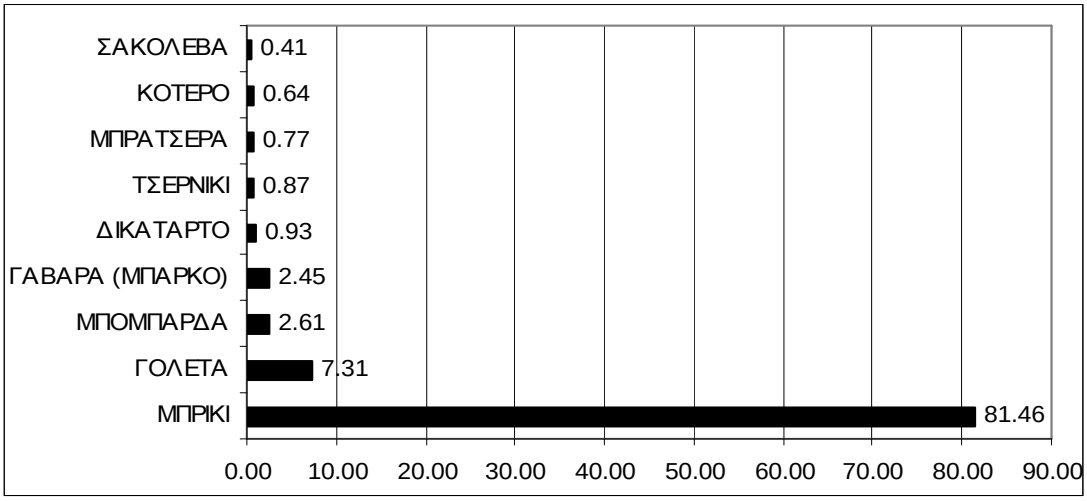


Πηγή: Παράρτημα 6.2

Στο Διάγραμμα 6.3 το μπρίκι καταλαμβάνει σε αριθμό πλοίων λίγο πάνω από το ήμισυ της συνολικής παραγωγής, ενώ η γολέτα, αν και πολύ μακριά από το πρώτο, κατέχει

περίπου το 1/8 αυτής. Η μπομπάρδα και το τσερνίκι επίσης αποτελούν σημαντικές επενδυτικές επιλογές στο ναυπηγείο της πόλης. Σχετικά διαφοροποιημένη εικόνα μας δίνει ωστόσο το Διάγραμμα 6.4., που καταγράφει το ποσοστό της κατανομής ανά τύπο με όρους χωρητικότητας. Σε αυτό, το μπρίκι πλέον καταλαμβάνει πάνω από τα 4/5 της παραγωγής, ενώ η γολέτα περιορίζεται στο φτωχό 7.3%, που ωστόσο τη διαφοροποιεί αισθητά σε σχέση με τους υπόλοιπους τύπους. Η μπομπάρδα διατηρεί ένα σχετικά σεβαστό ποσοστό, αλλά γενικότερα στην απεικόνιση αυτή κυριαρχούν σε μεγάλο βαθμό οι βορειοευρωπαϊκοί τύποι, που όπως ήδη αναφέρθηκε, υπερέχουν σε χωρητικότητα σε σχέση με τους μεσογειακούς, αφού τύποι όπως η γαβάρα και το κότερο παρά την περιορισμένη αριθμητική ή χρονική παρουσία καταφέρνουν λόγω του μεγέθους τους να υπερκεράσουν άλλους μεσογειακούς τύπους με μεγαλύτερη αριθμητική παρουσία.

Διάγραμμα 6.4 Ποσοστιαία κατανομή της χωρητικότητας των σκαφών ανά τύπο στο ναυπηγείο της Ερμούπολης, 1828-1866.



Πηγή: Παράρτημα 6.2

Στα Διαγράμματα 6.3 και 6.4 καταγράφεται ο προσανατολισμός του ναυπηγείου και ο χαρακτήρας της ζήτησης. Τα σκάφη που ναυπηγούνται είναι κατά βάση εμπορικά, ενώ τα αλιευτικά έχουν πολύ περιορισμένη παρουσία. Ακόμη η κυρίαρχη παρουσία των βορειοευρωπαϊκών τύπων, εκτός από ένδειξη ευθυγράμμισης με τα διεθνή ναυπηγικά πρότυπα της εποχής, δείχνει την ανάγκη για μεγάλη μεταφορική ικανότητα, που οι λιγότερο εξελιγμένοι μεσογειακοί τύποι δεν είναι σε θέση να καλύψουν. Η «εμμονή» στο μπρίκι, από την άλλη, αποκαλύπτει την εξειδίκευση του ναυπηγείου της Ερμούπολης και περαιτέρω της ελληνόκτητης ναυτιλίας στις μεταφορές χύδην φορτίων και ιδίως σιτηρών, μεταφορές που απαιτούσαν πλοία μεγάλης χωρητικότητας. Ωστόσο, πρέπει να τονιστεί το

γεγονός ότι παρά την έντονη εξειδίκευση στο μπρίκι και στη γολέτα σε μικρότερο βαθμό, το ναυπηγείο της Ερμούπολης, κατασκευάζοντας παράλληλα μία μεγάλη ποικιλία σκαφών, ήταν σε θέση να καλύψει ποικίλες ανάγκες της ζήτησης και να επιδείξει μία ευρεία γνώση ναυπηγικών παραδόσεων και τεχνικών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΒΔΟΜΟ
Η ΖΗΤΗΣΗ

7.1. ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ/ΕΠΕΝΔΥΤΕΣ ΚΑΙ ΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ

Η ζήτηση αποτελεί την απαραίτητη προϋπόθεση για την διοχέτευση κεφαλαίων στη ναυπηγική αγορά και καθοριστικό παράγοντα για τη μεγένθυση της ναυπηγικής παραγωγής. Έχουμε ήδη δείξει, ότι ο χαρακτήρας της ζήτησης στο ναυπηγείο της Ερμούπολης είναι η περίπτωση μίας εξαρτημένης ζήτησης από το εμπόριο σιτηρών.[809] Πέρα όμως από τη σχηματική ανάλυση για το ρόλο, το χαρακτήρα και την επίδραση της ζήτησης στη ναυπηγική παραγωγή πρέπει να δούμε την τελευταία και μέσα από τα υποκείμενα που την ενσαρκώνουν και της προσδίδουν ιστορική διάσταση. Τα υποκείμενα αυτά είναι οι πλοιοκτήτες, που σύμφωνα με την Palmer αποτελούν κεντρικές φυσιογνωμίες στο πλαίσιο της ναυτιλιακής βιομηχανίας ως πάροχοι του κεφαλαίου και εργοδότες.[810] Στο τυπικό σχήμα της εξειδικευμένης ναυτιλιακής αγοράς οι πλοιοκτήτες επενδύουν στη ναυπηγική βιομηχανία μέσω της ροής κεφαλαίων προερχόμενων από τα κέρδη της ναυτιλιακής δραστηριότητας.[811] Ωστόσο, στο πλαίσιο της ιστιοφόρου ναυτιλίας, κατά τη νεώτερη περίοδο, το πλοίο υπήρξε μία επενδυτική επιλογή, όχι μόνο από άτομα των ναυτικών επαγγελμάτων, αλλά και από τον ευρύτερο επαγγελματικό και κοινωνικό χώρο, τόσο στους κόλπους της ελληνόκτητης ναυτιλίας, όσο και διεθνώς.

Το γεγονός αυτό σχετίζεται σε μεγάλο βαθμό με το νομικό καθεστώς του πλοίου ως κεφαλαιουχικού αγαθού και της συμπλοιοκτησίας ως μορφής συμμετοχής σε ένα επιχειρηματικό εγχείρημα. Οι συμμέτοχοι/επενδυτές σε ένα πλοίο, από νομικής πλευράς δεν ήταν συνέταιροι, αφού σύμφωνα με το ελληνικό εμπορικό δίκαιο «Ἡ συγκυριότης τῶν πλοίων δὲν ἀποτελεῖ μετοχικὴν ἑταιρίαν,», αλλά απλώς συμμέτοχοι με συγκεκριμένο μερίδιο στο οποίο, «ἕκαστος μέτοχος διατηρεῖ τὸ δικαίωμα νὰ ἐκποιήσῃ, ὅταν θέλῃ, τὴν ἐπὶ τοῦ κοινοῦ πλοίου μετοχὴν αὐτοῦ, χωρὶς νὰ χρῄζῃ κἂν τῆς συναινέσεως τῆς πλειοψηφίας.»[812] Μάλιστα, το πλοίο διαιρείτο συνήθως σε 24 μερίδια, υποδιαίρεση που πιθανώς να οφείλεται σε επίδραση της πρακτικής που κυριαρχούσε στην Ιταλική χερσόνησο να κατανέμεται η πλοιοκτησία τον 19ο αιώνα σε 24 καράτια, πρακτική που

[809] Βλ. Κεφάλαιο 2, § 2.1.2.
[810] Palmer, *Politics, Shipping*, 10.
[811] Stopford, *Maritime..*, 79-80.
[812] *Ερμηνεία του Ελληνικού Εμπορικού Δικαίου*, 73-74.

ήταν σε χρήση στη Γένοβα ήδη από το 15ο αιώνα.[813] Η επένδυση επομένως σε ένα πλοίο την περίοδο της ιστιοφόρου ναυτιλίας ήταν μία ευέλικτη, σχετικά χαμηλού κόστους και συχνά αποδοτική επενδυτική επιλογή. Η ευελιξία επιβεβαιώνεται από το γεγονός ότι ο μέτοχος σε πλοίο απολάμβανε περιορισμένη ευθύνη, μόνο όσο αφορούσε το μερίδιό του το οποίο μάλιστα ήταν εύκολα μεταβιβάσιμο με μία απλή πράξη πώλησης.[814] Η κατανομή της ιδιοκτησίας του πλοίου σε πολλά μερίδια έδινε τη δυνατότητα ακόμη και σε επενδυτές με περιορισμένο κεφάλαιο να εισέλθουν στη ναυτιλιακή αγορά, ενώ ένα σημαντικό μέρος από αυτούς ήταν ουσιαστικά παθητικοί επενδυτές, αφού δεν συμμετείχαν στη διαχείριση του πλοίου, καθήκον που συνήθως αναλάμβανε ο πλοίαρχος ή άλλο πρόσωπο σχετικό με τη ναυτιλιακή αγορά.[815]

Επομένως, προκύπτει ένας διαχωρισμός μεταξύ σταθερών και ευκαιριακών επενδυτών. Οι επενδυτές στη ναυπηγική αγορά της Ερμούπολης, που ανήκουν σε ναυτικά επαγγέλματα ή δραστηριοποιούνται ενεργά στη ναυτιλία έχουν σταθερή παρουσία στη ναυπηγική αγορά και συμμετέχουν στη διαχείριση του πλοίου. Από την άλλη, επενδυτές που συνήθως δεν ανήκουν στο χώρο της ναυτιλίας, τα κεφάλαιά τους προέρχονται από άλλες πηγές και η παρουσία τους είναι ευκαιριακή, ανήκουν συνήθως στην κατηγορία των παθητικών επενδυτών, που δεν συμμετέχουν στη διαχείριση του πλοίου και συχνά αποχωρούν μετά από κάποιο διάστημα από τη συμπλοιοκτησία πουλώντας το μερίδιό τους είτε σε νέο πρόσωπο, είτε σε κάποιον από τους ενεργούς μετόχους του πλοίου.

Ποιοί είναι όμως αυτοί οι χρηματοδότες/επενδυτές στο ναυπηγείο της Ερμούπολης την περίοδο 1828-1866 και ποιά η οικονομική, κοινωνική και πολιτισμική φυσιογνωμία τους; Ακόμη, ποιές σχέσεις διαμορφώνονται μεταξύ τους στο πλαίσιο της ναυτιλιακής/επενδυτικής δραστηριότητας και ποιές τάσεις της πλοιοκτησίας μπορούμε να παρατηρήσουμε μέσα από τη ναυπηγική αγορά της Ερμούπολης την εποχή αυτή; Η εξέταση θα γίνει μέσα από τη μελέτη τριών όψεων άμεσα αλληλοεξαρτώμενων και αλληλοεπιδρούμενων: 1) τις ομάδες γεωγραφικής καταγωγής και προέλευσης, 2) τις επαγγελματικές ομάδες των πλοιοκτητών και 3) τις τάσεις κατανομής και συγκέντρωσης

[813] Ο.π., 74. Annunziata Berrino, "I sorrentini e il mare", Paolo Frascani (επιμ.), *A Vela e a Vapore. Economie, culture e istituzioni del mare nell' Italia dell' Ottocento*., Ρώμη, 2001, 36. Giovanni Carosio, "La costruzione navale ligure nell' Ottocento: solo tradizione?", Pierangelo Campodonico (επιμ.), *Dal Mediterraneo all' Adriatico. La marineria ligure nei mari del mondo*, Γένοβα, 1993, 317. Heers, *Gênes*, 288-291.

[814] Αντίστοιχοι θεσμοί και πρακτικές σχετικά με την πλοιοκτησία ισχύουν και στη Βρετανία κατά τη νεώτερη περίοδο, όπου ωστόσο το πλοίο διαιρείτο σε 64 μερίδια. Βλ. Ralph Davis, «Οι Βρετανοί εφοπλιστές του 17ου και 18ου αιώνα», Τζελίνα Χαρλαύτη (επιμ.), *Ιστορία και Ναυτιλία, 16ος-20ος αιώνας.*, Αθήνα, 2001, 406-409. Simon Ville, *English Shipowning during the industrial revolution. Michael Henley and son, London shipowners, 1770-1830.* Μάντσεστερ, 1987, 2. Palmer, *Politics, Shipping*, 10.

[815] Davis, «Οι Βρετανοί εφοπλιστές.», 390, 407. Ville, *English Shipowning* ο.π.

της ιδιοκτησίας των νεότευκτων πλοίων. Η εξέταση των όψεων αυτών θα γίνει λαμβάνοντας υπόψη τρείς παράγοντες: α) τον απόλυτο αριθμό πλοιοκτητών/επενδυτών, β) το ποσοστό χωρητικότητας και γ) το αντίστοιχο ποσοστό στη συνολική αξία των ναυπηγούμενων πλοίων.

7.2 ΟΙ ΟΜΑΔΕΣ ΚΑΤΑΓΩΓΗΣ ΤΩΝ ΕΠΕΝΔΥΤΩΝ/ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ

7.2.1 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΑΝΑ ΑΡΙΘΜΟ ΑΤΟΜΩΝ

Στην εξέταση των ομάδων καταγωγής των πλοιοκτητών θα αναφέρουμε πρώτα τον απόλυτο αριθμό τους ξεκινώντας με ένα βασικό διαχωρισμό: μεταξύ ερμουπολιτών και μη ερμουπολιτών. Ως ερμουπολίτες χαρακτηρίζουμε τους πλοιοκτήτες/επενδυτές, που είτε δηλώνουν ως τόπο διαμονής την Ερμούπολη στις πηγές μας (συμβολαιογραφικές πράξεις ή πιστοποιητικά ναυπήγησης), είτε τους εντοπίσαμε στο δημοτολόγιο της πόλης. Η κατηγορία «μη ταυτιζόμενοι» σημαίνει πλοιοκτήτες/επενδυτές, για τους οποίους δεν καταφέραμε να εντοπίσουμε ούτε τον τόπο διαμονής, ούτε την καταγωγή τους. Οι πλοιοκτήτες, που αριθμούν συνολικά 2.406 άτομα, αντιστοιχούν σε επενδύσεις 2.094 σκαφών της περιόδου 1828-66.

Πίνακας 7.1 Κατανομή Ερμουπολιτών-μη Ερμουπολιτών πλοιοκτητών νεότευκτων πλοίων ναυπηγείου Ερμούπολης, 1828-1866.

	Απόλυτος αριθμός	**Ποσοστό (%)**
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΤΕΣ	1.020	42,39
ΜΗ ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΤΕΣ	999	41,54
ΜΗ ΤΑΥΤΙΖΟΜΕΝΟΙ	387	16,09
ΣΥΝΟΛΟ	2.406	100,00

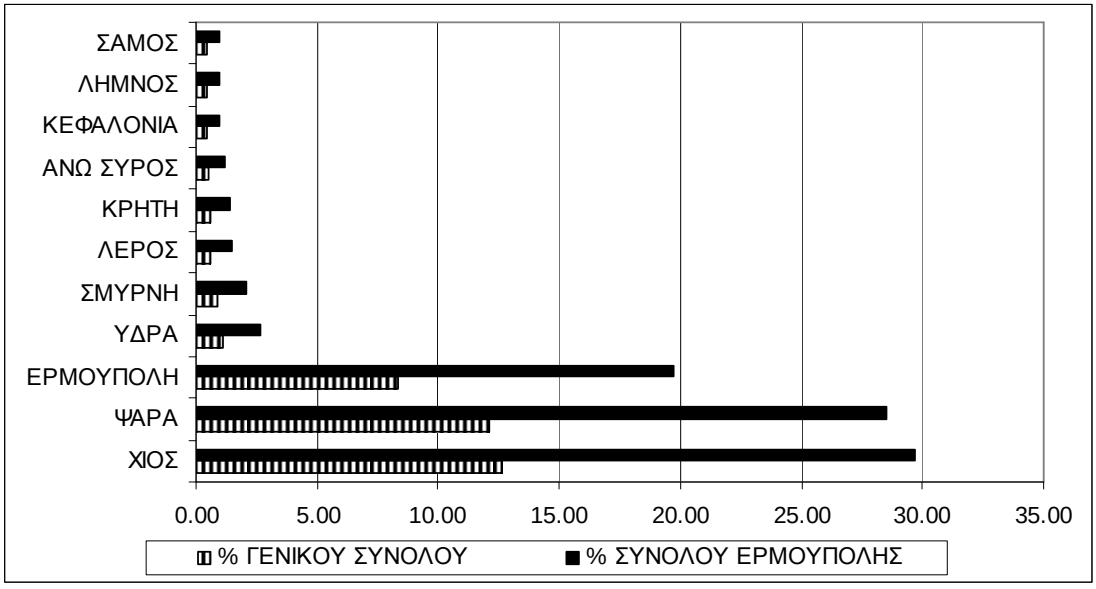
Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από Παράρτηματα 7.1 & 7.2

Από τα στοιχεία στον Πίνακα 7.1 προκύπτει ότι η διαφορά μεταξύ Ερμουπολιτών πλοιοκτητών/επενδυτών και μη είναι ελάχιστη. Αυτό φυσικά δεν εκπλήσσει από τη στιγμή που η Ερμούπολη την εποχή που εξετάζουμε είναι το μεγάλο ναυτιλιακό κέντρο του Αιγαίου και της ευρύτερης Ανατολής στο οποίο συρρέει πλήθος ναυτικών και άλλων συναλλασομένων με επενδυτικά ενδιαφέροντα στο εμπόριο και τη ναυτιλία. Ούτε φυσικά εκπλήσσει το υψηλό ποσοστό των Ερμουπολιτών, αφού έχει ήδη αναγνωριστεί ο κεντρικός ρόλος τους ως χρηματοδοτών/κεφαλαιούχων της ελληνόκτητης ναυτιλίας από την υπάρχουσα βιβλιογραφία.[816]

[816] Χαρλαύτη, *Ιστορία της Ελληνόκτητης*, 231-233.

Μεταξύ αυτών των δύο βασικών κατηγοριών πρώτα θα εξετάσουμε το ποσοστό των πλοιοκτητών/επενδυτών της Ερμούπολης. Οι κάτοικοί της, ειδικά τις πρώτες δεκαετίες, στις συναλλαγές τους επεδίωκαν να τονίζουν την ιδιαίτερη καταγωγή τους και γενικότερα η πόλη χαρακτηριζόταν από ένα είδος συσσωμάτωσης των ομάδων καταγωγής, με σαφή χωροταξικό διαχωρισμό, όπως προκύπτει από τις ονομασίες των συνοικιών, Ψαριανά, Υδραΐικα κλπ, αλλά και επαγγελματικό σε κάποιο βαθμό, όπως θα δούμε παρακάτω. Στο Διάγραμμα 7.1 αναφέρονται οι 11 περισσότερο εκπροσωπούμενες ομάδες καταγωγής από το σύνολο των 60 που εντοπίσαμε στις πηγές. Παρατηρείται μία πολύ διευρυμένη γεωγραφικά προέλευση των πλοιοκτητών/επενδυτών της Ερμούπολης, από περιοχές της Πελοποννήσου, όπως Σπάρτη, Αρεόπολη, Κρανίδι, από νησιά του Αιγαίου, όπως η Άνδρος, η Λέσβος, η Κύθνος, το Καστελλόριζο, περιοχές της Μικράς Ασίας, όπως η Σμύρνη, το Τσεσμέ, τα Μοσχονήσια, η Έφεσος, του Ιονίου Πελάγους, όπως η Κέρκυρα και η Κεφαλονιά, περιοχές της ηπειρωτικής Ελλάδας, όπως η Άμφισσα η Λαμία και τα Ιωάννινα, αλλά και του ευρύτερου χώρου παρουσίας του Ελληνισμού, όπως η Κρήτη, η Ρόδος, η Μακεδονία και η Κωνσταντινούπολη με τη Θάλασσα του Μαρμαρά (Κούταλη).

Διάγραμμα 7.1. Ποσοστιαία κατανομή αριθμού Ερμουπολιτών πλοιοκτητών/επενδυτών, 1828-1866. (Οι ένδεκα σημαντικότερες ομάδες καταγωγής).



Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από Παράρτημα 7.1

Στο Διάγραμμα 7.1 προκύπτει ωστόσο ότι τα μεγαλύτερα ποσοστά κατέχουν οι Χιώτες και οι Ψαριανοί, οι οποίοι εκπροσωπούνται από 303 και 291 πλοιοκτήτες/επενδυτές αντίστοιχα. Έχει ήδη καταγραφεί βέβαια ότι αυτές οι ομάδες

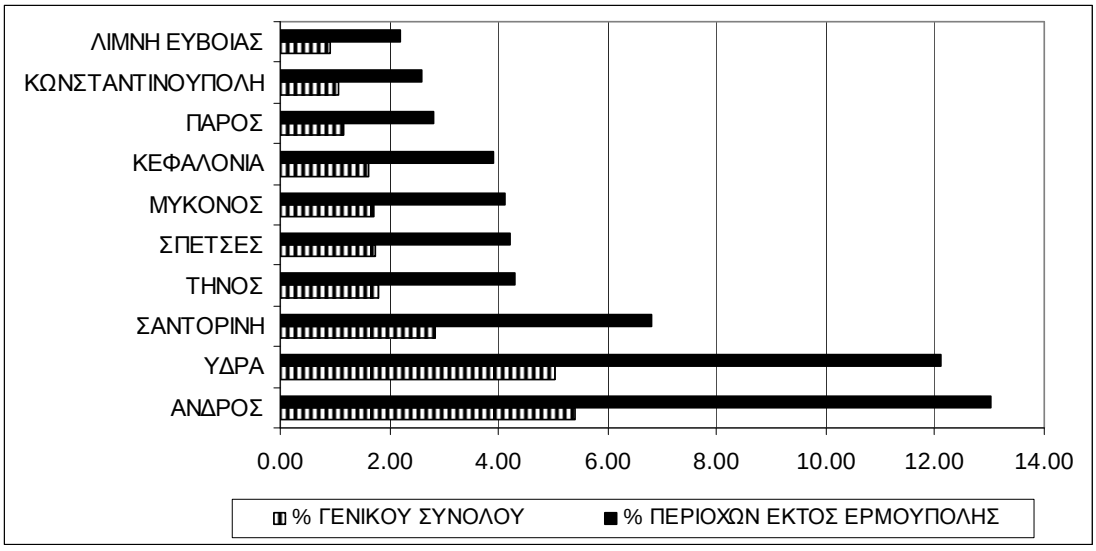
καταγωγής ήταν και οι μεγαλύτερες πληθυσμιακά της Ερμούπολης.[817] Ωστόσο, όπως θα δείξουμε παρακάτω, η υπεροχή αυτή των Χίων και Ψαριανών στα ναυτιλιακά πράγματα δεν ήταν μόνο συνέπεια της αριθμητικής τους υπεροχής στο σύνολο του πληθυσμού. Πολυάριθμοι ήταν επίσης όσοι δήλωναν ως καταγωγή απλά την Ερμούπολη, χωρίς να μπορούμε να διασταυρώσουμε την απώτερη καταγωγή τους, αν και δεν λείπουν για μερικούς από αυτούς κάποιες βάσιμες υποψιές που όμως δεν είμαστε σε θέση να επιβεβαιώσουμε. Οι υπόλοιπες ομάδες καταγωγής της πόλης στο παραπάνω διάγραμμα περιορίζονται σε διψήφιο αριθμό πλοιοκτητών/επενδυτών, που κυμαίνεται από 27 άτομα ο μεγαλύτερος για τους Υδραίους και μόλις 10 άτομα ο μικρότερος για τους Κεφαλονίτες, Λημνιούς και Σαμιώτες.

Στην κατηγορία των ομάδων καταγωγής εκτός Ερμούπολης ο αριθμός των τόπων καταγωγής είναι μεγαλύτερος-108 σε σχέση με τους 60 της Ερμούπολης-, ενώ και η γεωγραφική διασπορά είναι περισσότερο διευρυμένη. Έτσι εντοπίζουμε πλοιοκτήτες/επενδυτές από 37 νησιά του Αιγαίου, εκτός της Εύβοιας, και της Κρήτης που εκπροσωπούνται από διάφορες περιοχές τους, όπως η Κύμη και η Λίμνη, αλλά και της ευρύτερης διασποράς των κατοίκων τους, όπως οι Κρητικοί της Μήλου, της Ίου και της Σίφνου.[818] Ακόμη εντοπίζονται επενδυτές από τον ηπειρωτικό ελλαδικό χώρο, τη Μικρά Ασία, το Ιόνιο, αλλά επίσης από τον ευρύτερο χώρο της ελληνικής διασποράς της Μαύρης Θάλασσας, του Δούναβη, της ανατολικής λεκάνης της Μεσογείου και της δυτικής Ευρώπης. Η Οδησσός, το Μπερντιάνσκ, η Μαριούπολη, το Ταϊγάνιο, το Γαλάτσι, η Βραΐλα, το Ισμαήλι, το Κάϊρο, η Αλεξάνδρεια, η Κύπρος αλλά και η Τεργέστη, το Λιβόρνο και το Λονδίνο είναι οι πόλεις που αναφέρονται μεταξύ των παραπάνω περιοχών.

Διάγραμμα 7.2. Ποσοστιαία κατανομή αριθμού μη Ερμουπολιτών πλοιοκτητών/επενδυτών, 1828-1866. (Οι δέκα σημαντικότερες ομάδες καταγωγής).

[817] Emile Kolodny, «Ερμούπολις-Σύρος», 263-267.

[818] Οι Κρητικοί στα νησιά αυτά πρέπει να εγκαταστάθηκαν ως πρόσφυγες τον καιρό της Επανάστασης και να προέρχονται κυρίως από τα Σφακιά, περιοχή με παράδοση στην πειρατεία και τη ναυτιλία. Για την εγκατάσταση των Κρητών και τα δεινοπαθήματα των ντόπιων νησιωτών από αυτούς βλ. Ανδρέας Θ. Δρακάκης «Η πειρατεία εις τάς Κυκλάδας κατά την Επανάστασιν του 1821», *Μνημοσύνη*, τόμος πέμπτος, 1974-75, 337-340.



Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από Παράρτημα 7.2

Στο Διάγραμμα 7.2 καταγράφονται οι δέκα σημαντικότεροι τόποι σε αριθμό επενδυτών στο ναυπηγείο της πόλης εκτός των Ερμουπολιτών. Οι Κυκλάδες και τα ναυτικά νησιά του Αργολικού, Ύδρα και Σπέτσες κυριαρχούν σε αυτή την κατηγορία. Πιο συγκεκριμένα, η Άνδρος με 130 πλοιοκτήτες/επενδυτές, η Ύδρα με 121, αλλά και η Σαντορίνη με 68 συγκροτούν σχεδόν το ένα τρίτο του συνόλου των επενδυτών εκτός Ερμούπολης. Όχι τυχαία, αυτές οι περιοχές συγκαταλέγονται ανάμεσα στους πιο σημαντικούς ναυτότοπους του Αιγαίου, τόσο την εποχή αυτή, όσο και στη συνέχεια, με την Ύδρα να συνεχίζει, έστω και χωρίς τα πρωτεία της προεπαναστατικής περιόδου, να αποτελεί σημαντική δεξαμενή ναυτιλιακής επιχειρηματικότητας. Πιο περιορισμένη, αλλά εξίσου σημαντική είναι η παρουσία επενδυτών από άλλους σημαντικούς ναυτότοπους, όπως η Κεφαλονιά, αλλά και οι Σπέτσες, παρά την ύπαρξη ακμαίου ναυπηγείου στο νησί.

Πίνακας 7.2 Ποσοστιαία κατανομή των σημαντικότερων ομάδων καταγωγής πλοιοκτητών/επενδυτών, 1828-1866.

ΟΜΑΔΕΣ ΚΑΤΑΓΩΓΗΣ	% ΓΕΝΙΚΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ
ΧΙΟΣ (ΕΡΜΟΥΠΟΛΗ)	12,59
ΨΑΡΑ (ΕΡΜΟΥΠΟΛΗ)	12,09
ΕΡΜΟΥΠΟΛΗ	8,35
ΑΝΔΡΟΣ	5,40
ΥΔΡΑ	5,03
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	2,83

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από Παραρτήματα 7.1 & 7.2

Στον Πίνακα 7.2 καταλήγουμε στις έξι σημαντικότερες ομάδες καταγωγής των επενδυτών του ναυπηγείου της Ερμούπολης από κάθε υποκατηγορία Ερμουπολιτών και

μη, που κατέχουν ποσοστό άνω του 2% επί του συνόλου. Χιώτες, Ψαριανοί και εν γένει Ερμουπολίτες κατέχουν σχεδόν το 33% επί του συνολικού αριθμού, ενώ Ανδριώτες, Υδραίοι και Σαντορινιοί πάνω από το 13%, καταδεικνύοντας έτσι τους βασικούς πρωταγωνιστές της ναυπηγικής αγοράς της Ερμούπολης με μία εδραιωμένη τεχνογνωσία και εξειδίκευση σε δραστηριότητες ναυτιλιακού χαρακτήρα σε αυτές τις ομάδες καταγωγής, για τις καταβολές των οποίων θα μιλήσουμε εκτενέστερα παρακάτω.

7.2.2. ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΑΝΑ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ

Ο απόλυτος αριθμός επενδυτών από κάθε ομάδα καταγωγής αποτελεί ένα δημογραφικό δείκτη του βαθμού ενασχόλησης και συμμετοχής του πληθυσμού κάθε τόπου με τη ναυτιλία, αλλά οι δείκτες που καταγράφουν μία ποιοτικότερη σχέση επενδυτών της κάθε περιοχής με τη ναυπηγική αγορά είναι η χωρητικότητα και η συνολική αξία των πλοίων. Σε επίπεδο χωρητικότητας το ποσοστό των Ερμουπολιτών συνολικά για ολόκληρη την περίοδο 1828-66 είναι 53,64%, ενώ των μη Ερμουπολιτών 46,35%. Στην περίπτωση της χωρητικότητας και της συνολικής αξίας των πλοίων παραθέτουμε συνολικά τις σημαντικότερες ομάδες καταγωγής Ερμουπολιτών και μη.

Πίνακας 7.3 Κατανομή χωρητικότητας νεότευκτων πλοίων των σημαντικότερων ομάδων καταγωγής πλοιοκτητών/επενδυτών, 1828-1866.

ΟΜΑΔΕΣ ΚΑΤΑΓΩΓΗΣ	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ (ΤΟΝΟΙ)	% ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ
ΨΑΡΑ (ΕΡΜΟΥΠΟΛΗ)	58.530,08	21,22
ΧΙΟΣ (ΕΡΜΟΥΠΟΛΗ)	43.748,91	15,86
ΕΡΜΟΥΠΟΛΗ	21.360,07	7,75
ΑΝΔΡΟΣ	16.580,87	6,01
ΥΔΡΑ	13.372,52	4,85
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	9.916,85	3,60
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ	6.463,73	2,34
ΜΥΚΟΝΟΣ	6.413,75	2,33
ΣΠΕΤΣΕΣ	5.608,99	2,03

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από Παράρτημα 7.3

Στον Πίνακα 7.3 καταγράφονται τα ποσοστά χωρητικότητας εννέα ομάδων καταγωγής που ξεπερνούν το 2% επί του συνόλου. Ψαριανοί και Χιώτες κατέχουν διψήφιο αριθμό ποσοστού, με τους Ψαριανούς να ξεπερνούν το 1/5 του συνόλου με 58.530 τόνους. Γενικότερα οι Ερμουπολίτες, όπως στον απόλυτο αριθμό των επενδυτών, έτσι και σε επίπεδο χωρητικότητας συμμετέχουν με μεγαλύτερο μερίδιο στη ναυπηγική αγορά. Η Άνδρος, η Ύδρα και η Σαντορίνη επίσης, από τους εκτός Ερμούπολης, ακολουθούν, όπως

και στην κατηγορία του αριθμού επενδυτών. Η Κεφαλονιά και η Μύκονος, όπως φαίνεται, τόσο στον Πίνακα 7.3, όσο και στον 7.4, παρότι ήταν πιο χαμηλά από την Τήνο και τις Σπέτσες, ως προς τον αριθμό των επενδυτών (βλ. Διάγραμμα 7.2), έχουν αισθητά ανεβασμένο δείκτη ως προς τη χωρητικότητα, επιβεβαιώνοντας έτσι μία ποιοτικότερη σχέση με τη ναυπηγική αγορά.

Πίνακας 7.4 Συντελεστής χωρητικότητας/αριθμού επενδυτών στο ναυπηγείο της Ερμούπολης, 1828-66.

ΟΜΑΔΕΣ ΚΑΤΑΓΩΓΗΣ	ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ/ΑΡΙΘΜΟΥ ΕΠΕΝΔΥΤΩΝ
ΨΑΡΑ (ΕΡΜΟΥΠΟΛΗ)	201,13
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ	165,74
ΜΥΚΟΝΟΣ	156,43
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	145,84
ΧΙΟΣ (ΕΡΜΟΥΠΟΛΗ)	144,39
ΣΠΕΤΣΕΣ	133,55
ΑΝΔΡΟΣ	127,55
ΥΔΡΑ	110,52
ΕΡΜΟΥΠΟΛΗ	106,27

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από Παραρτήματα 7.1, 7.2 & 7.3

Στον Πίνακα 7.4 ο συντελεστής που προκύπτει από τη διαίρεση της χωρητικότητας με τον αριθμό των επενδυτών μας δίνει το βαθμό ποιότητας των επενδύσεων, σε σχέση με τη συγκέντρωση της πλοιοκτησίας (όσο μεγαλύτερη η χωρητικότητα και λιγότεροι οι επενδυτές, τόσο μεγαλύτερος ο συντελεστής) και ως ένα βαθμό και τη μέση χωρητικότητα των σκαφών. Ψαριανοί, Κεφαλονίτες, Μυκονιάτες και Σαντορινιοί επιδεικνύουν μία μεγαλύτερη τάση προς περισσότερο συγκεντρωτική ιδιοκτησία σε σχέση με τους υπόλοιπους και τα σκάφη που ναυπηγούν είναι κατά μέσο όρο μεγαλύτερα, με εξαίρεση ίσως τους Σπετσιώτες, που αν και με χαμηλότερο συντελεστή, η μέση χωρητικότητα των σκαφών τους παρουσιάζεται η μεγαλύτερη. Οι μη περαιτέρω ταυτιζόμενοι ως προς την καταγωγή τους Ερμουπολίτες από την άλλη έχουν το χαμηλότερο συντελεστή και τη μικρότερη μέση χωρητικότητα σκαφών, αφού αποτελούν ως ομάδα επενδυτών περισσότερο το κομμάτι του πληθυσμού που ταυτίζεται με την petite bourgeoisie της πόλης, δηλαδή τους μικρομεσαίους εμπόρους, τεχνίτες και ναυτικούς.[819]

Ανάλογη ποιοτικότερη σχέση έχει η Ιθάκη με μόλις 18 επενδυτές, αλλά με 2.972,73 τόνους χωρητικότητας και ποσοστό 1,08% επί του συνόλου. Επίσης, οι έμποροι της νότιας

[819] Για μία προσπάθεια ορισμού της petit bourgeoisie ως κοινωνικής ομάδας βλ. Crossick & Haupt, *The Petit Bourgeoisie*, 1-15.

Ρωσίας, που αν και διάσπαρτοι σε διάφορες πόλεις, ως γεωγραφική και επαγγελματική ενότητα, αντιπροσωπεύουν ένα σημαντικό ποσοστό της τάξεως του 2,04% επί του συνόλου. Άμεσα συσχετιζόμενοι με τους εμπόρους της νότιας Ρωσίας και με αξιοσημείωτο ποσοστό συμμετοχής σε χωρητικότητα παρουσιάζονται και οι έμποροι της Κωνσταντινούπολης με 3.386,18 τόνους και 1,3% επί του συνόλου.

7.2.3 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΑΝΑ ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΑΞΙΑ

Ο δεύτερος δείκτης της ποιοτικής συμμετοχής στη ναυπηγική αγορά είναι η χρηματική συμβολή των επενδυτών που εκτιμάται μέσω της συνολικής αξίας των νεότευκτων πλοίων. Καθώς δεν διαθέτουμε στοιχεία των αξιών όλων των καταγεγραμμένων ναυπηγούμενων πλοίων, στον Πίνακα 7.5, δίπλα στην εκτίμηση των διαθέσιμων στοιχείων για κάθε ομάδα καταγωγής, παραθέτουμε την χωρητικότητα που αντιστοιχεί στην αξία αυτών των πλοίων. Φυσικά, η χωρητικότητα αυτή είναι μικρότερη από τη συνολικά καταγεγραμμένη της κάθε ομάδας καταγωγής. Πριν προχωρήσουμε σε ανάλυση του Πίνακα 7.5 να αναφέρουμε ότι οι Ερμουπολίτες επενδυτές κατέχουν σε αξίες πλοίων το 58,87%, σχεδόν δηλαδή τα 3/5 επί του συνόλου σε σχέση με τους μη Ερμουπολίτες.

Πίνακας 7.5 Συνολική αξία των νεότευκτων πλοίων του ναυπηγείου της Ερμούπολης ανά ομάδα καταγωγής (άνω των 500.000 δρχ) και αντιστοιχούμενοι τόνοι χωρητικότητας επί της αξίας των πλοίων, 1828-66.

ΟΜΑΔΕΣ ΚΑΤΑΓΩΓΗΣ	ΑΞΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ ΣΕ ΔΡΧ	% ΑΞΙΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΕΠΙ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΟΥΜΕΝΗ ΣΤΗΝ ΑΞΙΑ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ	% ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ
ΨΑΡΑ (ΕΡΜΟΥΠΟΛΗ)	8.414.178,44	22,68	40.976,55	21,10
ΧΙΟΣ (ΕΡΜΟΥΠΟΛΗ)	7.260.618,16	19,57	35.529,65	18,30
ΕΡΜΟΥΠΟΛΗ	3.315.077,87	8,94	18.677,2	9,62
ΑΝΔΡΟΣ	2.708.707,65	7,30	12.504,86	6,44
ΥΔΡΑ	1.560.159,99	4,21	9.042,37	4,66
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	1.400.921,42	3,78	7.738,21	3,99
ΜΥΚΟΝΟΣ	1.062.705,32	2,86	5.904,85	3,04
ΣΠΕΤΣΕΣ	905.850	2,44	5.578,33	2,87
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΗ	657.150,36	1,77	3.344,24	1,72
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ	656.379,98	1,77	3.431,25	1,77
ΙΘΑΚΗ	515.800	1,39	2.706,97	1,39

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από Παράρτημα 6.3

Στον Πίνακα 7.5 αναφέρονται οι ένδεκα σημαντικότερες ομάδες καταγωγής με κριτήριο την άνω των 500.000 δρχ συνολική αξία επένδυσης σε νεότευκτα ιστιοφόρα. Και

σε αυτή την κατηγορία οι Ψαριανοί και οι Χιώτες κυριαρχούν με διψήφιο αριθμό ποσοστού που ξεπερνά τα 2/5 του συνόλου. Από τις ομάδες καταγωγής εκτός Ερμούπολης η Άνδρος κατέχει σημαντικό ποσοστό όγκου επενδύσεων στο ναυπηγείο που ξεπερνά το 7% επί του συνόλου. Παρατηρούμε επίσης ότι η Μύκονος και οι Σπέτσες ξεπερνούν την Κεφαλονιά κατά 1/3 σε συνολικό όγκο επενδύσεων, παρότι η τελευταία υπερτερεί σε χωρητικότητα (βλ. Πίνακα 7.3) και επίσης την ξεπερνούν οριακά και οι «Κωνσταντινουπολίτες» παρόλο που κατέχουν σε χωρητικότητα μόλις το 50% περίπου των Κεφαλονιτών (βλ. Παράρτημα 7.2).

Ο Πίνακας 7.6 μας δίνει μία ποιοτική προσέγγιση της αναλογίας του χρηματικού όγκου επενδύσεων σε σχέση με τη χωρητικότητα στην οποία αντιστοιχούν οι επενδύσεις αυτές. Ο συντελεστής προκύπτει από τη διαίρεση του ποσοστού του όγκου επενδύσεων με το ποσοστό της αντιστοιχούμενης χωρητικότητας.

Πίνακας 7.6 Συντελεστής αναλογίας ποσοστού χρηματικής αξίας επενδύσεων/χωρητικότητας νεότευκτων πλοίων των σημαντικότερων ομάδων καταγωγής.

ΟΜΑΔΕΣ ΚΑΤΑΓΩΓΗΣ	ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ ΑΝΑΛΟΓΙΑΣ ΑΞΙΑΣ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ/ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ
ΑΝΔΡΟΣ	1,13
ΨΑΡΑ (ΕΡΜΟΥΠΟΛΗ)	1,07
ΧΙΟΣ (ΕΡΜΟΥΠΟΛΗ)	1,07
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΗ	1,03
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ	1,00
ΙΘΑΚΗ	1,00
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	0,95
ΜΥΚΟΝΟΣ	0,94
ΕΡΜΟΥΠΟΛΗ	0,93
ΥΔΡΑ	0,90
ΣΠΕΤΣΕΣ	0,85

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από Πίνακα 7.5

Οι Ανδριώτες λοιπόν για τον όγκο της χωρητικότητας των πλοίων που ναυπηγούν επενδύουν περισσότερα χρήματα και γενικότερα ναυπηγούν πιο ακριβά πλοία σε σχέση με τους υπόλοιπους, ειδικότερα δε σε σχέση με τους Υδραίους και τους Σπετσιώτες, που φαίνεται ότι κατά μέσο όρο ναυπηγούν αρκετά φθηνότερα πλοία. Αντίστοιχα περισσότερα χρήματα σε πιο ακριβά πλοία επενδύουν οι Ψαριανοί, οι Χιώτες, αλλά και οι έμποροι της Κωνσταντινούπολης, το οποίο μπορεί να δικαιολογηθεί από τη διαθεσιμότητα των κεφαλαίων των δύο μεγάλων αυτών οικονομικών κέντρων του Λεβάντε (Ερμούπολη &

Κωνσταντινούπολη). Μεταξύ αυτών των μεγαλεμπόρων της Κωνσταντινούπολης συγκαταλέγεται ο Γεώργιος Ζαρίφης, μεγαλύτερος αδελφός του Αλέξανδρου της Οδησσού και ιδρυτής της γνωστής εταιρείας «Ζαφειρόπουλος & Ζαρίφης», ο οποίος ναυπήγησε το μπρίκι «Ομόνοια», 400 τόνων, το 1847 με επίτροπό του τον Γεώργιο Ιω. Βούλγαρη.[820] Άλλοι Έλληνες έμποροι της Κωνσταντινούπολης, με ρωσική υπηκοότητα και με προφανείς διασυνδέσεις συνεργασίας ή εξάρτησης με αντίστοιχους εμπορικούς οίκους της Μαύρης Θάλασσας, που ναυπηγούν στην Ερμούπολη ιστιοφόρα, ήταν ο Ζαχαρίας Ζαχάρωφ, α΄τάξεως έμπορος του Ταϊγανίου, ο επίσης α΄τάξεως του Ταϊγανίου Διονύσιος Κουντούρης και ο α΄τάξεως του Μπερντιάνσκ Ιωάννης Δέλτας.

Οι έμποροι της νότιας Ρωσίας από την άλλη, αποτελούν επίσης μία σημαντική ομάδα επενδυτών, με ναυπηγήσεις συνολικής αξίας 419.614 δραχμών, που αντιπροσωπεύει το 1,13% της συνολικής αξίας των πλοίων. Στην πλειοψηφία τους πρόκειται για Έλληνες, όπως οι Μάρκος Ν. Βαρβάκης και Κοσμάς Ν. Βαρβάκης, (εγγονοί του Ιωάννη που εγκαταστάθηκε στη Ρωσία μετά τα Ορλωφικά)[821] και Ιωάννης Ζαχάρωφ από το Ταϊγάνιο, ο Ανδρέας Παλαιολόγος α΄τάξεως έμπορος του Μπερντιάνσκ, εγκατεστημένος στη Μαριούπολη, οι πριν το 1820 εγκατεστημένοι μεγαλέμποροι της Οδησσού, Κοσμάς Ζαχάρωφ, Δημήτριος Παλαιολόγος και Γρηγόριος Μαρασλής και οι μετά το 1820 εγκατεστημένοι, Θεόδωρος Ροδοκανάκης, και Αλέξανδρος Ζαρίφης.[822]

Ωστόσο, εντοπίζουμε και περιπτώσεις μη Ελλήνων της νότιας Ρωσίας που ναυπηγούν στην Ερμούπολη, όπως οι κατά πάσα πιθανότητα Εβραίοι Αϊβάς Ισαάκ Γιουφουτόβικ από την Ευπατορία, επιτροπευόμενος από τον Γεώργιο Θ. Καζαντζή από την Τρίπολη του Πόντου ή ο Ιωνάς Μεγγούμπη από την Οδησσό, με το πλοίο «Τζάρ Σολομών», 350 τόνων, επιτροπευόμενος από το Μυκονιάτη πλοίαρχο Συνεβή Δρακόπουλο.[823] Ακόμη οι Οδησσινοί Λαούρα Φραγκίσκος και ο έμπορος β΄τάξεως Μάρκος Μιχαήλ Κουέκητζ για την καταγωγή των οποίων δεν γνωρίζουμε περισσότερα, επιτροπευόμενοι από τους Διοδάτο Κβέκια και Διοδάτο Κουέκητζ αντίστοιχα.[824]

Μία τελευταία κατηγορία για την οποία αξίζει να γίνει λόγος είναι οι οθωμανοί/μουσουλμάνοι επενδυτές του ναυπηγείου. Τα στοιχεία που συνηγορούν στη

[820] Ο.π., Συμβ. Χριστόδουλος Ιωάννου, Ευρετήριο 2, αρ. 2635, 23/6/1847. Καρδάσης, *Έλληνες ομογενείς*, 218-219. Για το ρόλο του επιτρόπου ή πληρεξούσιου στη ναυπήγηση πλοίων βλ. Κεφ. Η Διαδικασία Παραγωγής-Το Θεσμικό Πλαίσιο, § 3.5.2

[821] Καρδάσης, *Έλληνες ομογενείς*, 228-229.

[822] Ο.π., 89, 132, 140, 202, 218-219. Δελής Απόστολος, «Οικογένεια Ροδοκανάκη», 2007, *Encyclopaedia of the Hellenic World, Black Sea* URL: <http://www.ehw.gr/l.aspx?id=11101>

[823] ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ. 8803, 16/5/1839 και Ι/Ναυπηγικά, αρ. 1121, 11/6/1843.

[824] Ο.π., Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ. 964, 13/6/1835 και αρ. 15077, 7/5/1843.

συγκρότηση αυτής της ταυτότητας μέσα από τα συμβόλαια είναι τα ονόματα των επενδυτών, τα ονόματα των πλοίων, οι υπογραφές των επενδυτών στο τέλος του συμβολαίου σε οθωμανική γραφή και κάποιες φορές η αναφορά στο έτος εγείρας παράλληλα με τη χριστιανική ημερομηνία. Οι οθωμανοί/μουσουλμάνοι επενδυτές είναι 25 τον αριθμό, εκ των οποίων οι 14 είναι από την Κρήτη και μάλιστα οι 8 από αυτούς από τα Χανιά. Πέντε επίσης είναι από το Τσεσμέ και δύο από την Κωνσταντινούπολη. Συνολικά έχουν ναυπηγήσει πλοία 1.639,38 τόνων, αξίας 173.850 δραχμών. Η μόνη περίπτωση σύμπραξης χριστιανικών και μουσουλμανικών κεφαλαίων στο ναυπηγείο είναι αυτή μεταξύ του Ψαριανού Μαρκή Μπρατσάνου και των Κωνσταντινουπολιτών Αμπουχάρα Χατζή Μεχμέτ και Καφετζή Αχμέτ Καπητάν για τη ναυπήγηση του μπρικιού «Δημοσθένης», 189 τόνων, στο οποίο ο Μπρατσάνος κατείχε το ήμισυ και οι άλλοι δύο από ένα τέταρτο.[825]

Σύμφωνα επομένως με την παραπάνω ανάλυση καταλήγουμε στις ομάδες καταγωγής των επενδυτών που αποτέλεσαν τους βασικούς πρωταγωνιστές στη ναυπηγική αγορά της Ερμούπολης και τροφοδότησαν τη ναυπηγική βιομηχανία της πόλης. Από την ίδια την Ερμούπολη, αλλά και συνολικότερα, ξεχωρίζουν οι Ψαριανοί και οι Χιώτες, ενώ εκτός Ερμούπολης, οι Κυκλαδίτες, Ανδριώτες, Σαντορινιοί και Μυκόνιοι, οι «προεπαναστατικοί» Υδραίοι και Σπετσιώτες, οι Ιόνιοι, Κεφαλονίτες και Ιθακήσιοι και Κωνσταντινουπολίτες έμποροι. Βέβαια οι ομάδες αυτές δεν προκαλούν έκπληξη, καθώς αποτελούν γνωστούς ναυτότοπους (πλην των Κωνσταντινοπολιτών) με μεγάλη συμβολή στην ελληνόκτητη ναυτιλία και με συνέχεια μέχρι τις μέρες μας, μάλιστα δε οι περισσότεροι από αυτούς ανέπτυξαν μεγάλη ναυτιλιακή δραστηριότητα ήδη προεπαναστατικά. Είναι επομένως σημαντικό να προσπαθήσουμε να δούμε πως επιτεύχθηκε η ανάπτυξη αυτή στους συγκεκριμένους ναυτότοπους και πως αποκτήθηκε αυτή η τεχνογνωσία και η εξειδίκευση στη ναυτιλιακή επιχειρηματικότητα. Θα ξεκινήσουμε λοιπόν από τους Ερμουπολίτες, Ψαριανούς και Χιώτες των οποίων οι τύχες, όπως θα φανεί και παρακάτω, ήταν απόλυτα συνυφασμένες ήδη πριν τη δημιουργία της Ερμούπολης.

7.3 Η ΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΤΕΧΝΟΓΝΩΣΙΑΣ ΤΩΝ ΟΜΑΔΩΝ ΚΑΤΑΓΩΓΗΣ

7.3.1 ΟΙ ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΟΜΑΔΕΣ ΚΑΤΑΓΩΓΗΣ

[825] Ο.π., αρ. 8825, 20/5/1839.

7.3.1.1 ΟΙ ΨΑΡΙΑΝΟΙ

Μετά τους Χιώτες, η δεύτερη μεγαλύτερη από πληθυσμιακή άποψη γεωγραφική ομάδα ήταν αυτή των Ψαριανών. Οι Ψαριανοί διέθεταν μακρά ναυτική παράδοση και μαζί με την Ύδρα και τις Σπέτσες σχημάτισαν τον περίφημο τρινήσιο στόλο που αντιπροσώπευσε το ελληνικό πολεμικό ναυτικό στον Αγώνα.[826] Τα Ψαρά, σε στρατηγική θέση στο βορειοανατολικό Αιγαίο, αρχικά κατοικημένα από χριστιανικούς και μουσουλμανικούς πληθυσμούς, προϊόντος του 17ου αιώνα, εποικίσθηκαν από ελληνόφωνους Θετταλομάγνητες και Ευβοείς, ενώ αποχωρούσαν οι υπάρχοντες μουσουλμανικοί πληθυσμοί του νησιού.[827] Κομβικό σημείο στην ιστορία του νησιού υπήρξε η συμμετοχή των κατοίκων ως καταδρομέων στην υπηρεσία των Ρώσων στο Ρωσοτουρκικό Πόλεμο του 1770 και μερικών με το στόλο του Λάμπρου Κατσώνη, γεγονός που τους προσέδωσε φυσικά συσσωρευμένη πείρα σε αυτό το είδος του ναυτικού ανταρτοπολέμου, πείρα που φαίνεται ότι αξιοποιήθηκε κατά την Ελληνική Επανάσταση.[828]

Η ανάπτυξη της εμπορικής ναυτιλίας των Ψαρών τοποθετείται μετά τα Ορλωφικά και σίγουρα τα κεφάλαια των Χίων έπαιξαν το ρόλο τους στη δημιουργία και εξέλιξή της. Όπως αναφέρει ο Νικόδημος: «Τὰ ἀπαιτούμενα διὰ τὰς ἐπιχειρήσεις των χρηματικὰ κεφάλαια συνεπλήρουν καθόσον ἠδύναντο μεταξύ των, ὅταν δὲ, δὲν ἐξήρκουν ἐδανείζοντο ἀπὸ ἐμπόρους διαφόρων μερῶν καὶ ἰδίως ἀπὸ τοὺς Χίους.... Διὰ τὴν ναυπηγίαν τῶν πλοίων των, τῶν σακολευῶν, κατὰ τὰ πρῶτα ἔτη χρηματικῶς ἐβοηθοῦντο μεταξύ των, διὰ δὲ τὴν ναυπηγείαν τῶν μεγάλων πλοίων τῶν καραβίων ἐλάμβανον μετοχὴν οἱ ἔξω ἔμποροι.»[829] Τα Ψαρά, πολύ κοντά στη Χίο, σχεδόν σαν μία προέκταση της δεύτερης, έμοιαζαν να είναι η «αφανής αγορά» δίπλα στο μεγάλο ναυτιλιακό κέντρο και μεταξύ των δύο τόπων αναπτύχθηκε ένα είδος εξειδίκευσης και επιμερισμού των δραστηριοτήτων. Στο πλαίσιο που η ναυτιλία εντάσσεται ως συμπληρωματική δραστηριότητα του εμπορίου, οι Ψαριανοί με τη ναυτική τους πείρα και εξειδίκευση στις θαλάσσιες μεταφορές αποτέλεσαν τους απαραίτητους συνεργάτες των Χίων που ήταν αντίστοιχα εξειδικευμένοι κυρίως στο εμπόριο. «Οἱ Ψαριανοί, ἀφοῦ παρῆτησαν τὸ ἄροτρον καὶ ἐδόθησαν ἀποκλειστικῶς εἰς τὴν ναυτιλίαν, οὐδεμίαν ἄλλην βιομηχανικὴν τέχνην ἐμάνθανον˙ οὔτε ναυπηγοὶ καὶ ξυλουργοὶ

[826] Κωνσταντινίδης, *Καράβια, Καπεταναίοι*, Κεφ. ΙΣΤ΄, 318-348.
[827] ΓΑΚ/ΚΥ, Συλλογή Βλαχογιάννη, Ε΄Ιδιωτικαί Συλλογαί, Αρχείον Παλαμήδη, *Περὶ τῆς νήσου Ψαρῶν. Πρὸ τῆς ἐπαναστάσεως καὶ μέχρις αὐτῆς. .* Νικόδημος *Υπόμνημα*, 12-13.
[828] Ο.π. & Νικόδημος, *Υπόμνημα*, 21, 34-35, 42. Κωνσταντινίδης, *Καράβια, Καπεταναίοι*, 18-24, 56, 516-521.
[829] Ο.π., 64. Τους Χίους ως βασικούς χρηματοδότες στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις των Ψαριανών επιβεβαιώνει και ο Ρήγας Παλαμήδης, ο.π.. βλ. ακόμη, Λεών (Λεονταρίτης), «Ελληνική Εμπορική..», 41. Traian Stoianovich, «L' espace maritime segmentaire de l' empire ottoman.», *Actes du IIe Colloque International d' Histoire. Economies Mediterraneenes. Equilibres et Intercommunications. XIIIe-XIX e siecles.*, Tome I, Αθήνα, 1985, 213.

διὰ τὴν ναυπηγίαν τῶν πλοίων των ἦσαν, οὔτε κτίσται καὶ λεπτουργοὶ διὰ τὴν οἰκοδομὴν τῶν οἰκιῶν των, οὔτε ῥάπται καὶ ὑποδηματοποιοὶ διὰ τὰ φορέματα καὶ ὑποδήματα των˙ πάντες οὗτοι ἤρχοντο ἀλλαχόθεν ἰδίως δὲ οἱ ναυπηγοὶ καὶ ξυλουργοὶ ἐκ τῆς Χίου. Μίαν καὶ μόνην τέχνην ἐμάνθανον, τὴν τοῦ καλαφάτου, καὶ αὐτὴν μανθάνουσι μέχρι τῆς σήμερον»[830]

Η ποιοτική αναβάθμιση του στόλου των Ψαριανών ξεκίνησε από τα μέσα της δεκαετίας του 1790, όταν σταδιακά οι σακολέβες, που αποτελούσαν το βασικό τύπο του ψαριανού στόλου, αντικαταστάθηκαν από τις τρικάταρτες πολάκες.[831] Η εξέλιξη αυτή σχετίζεται με τη Γαλλική Επανάσταση και την άνοδο της ζήτησης των σιτηρών της ανατολικής Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας στα λιμάνια της δυτικής Μεσογείου. Επομένως κατέστη αναγκαία η χρήση μεγαλύτερων πλοίων, τόσο για τη μεταφορά μεγαλύτερων φορτίων, όσο και για τη κάλυψη μακρύτερων ταξιδιών στη δυτική Μεσόγειο «καὶ μέχρι τῆς Πορτογαλλίας, Ἀγγλίας, Ὁλλανδίας καὶ Ἀμερικῆς.»[832]

Η σύμπραξη χιώτικων κεφαλαίων και ψαριανής ναυτικής τεχνογνωσίας φαίνεται ότι συνεχίστηκε και στη μετεπαναστατική Ερμούπολη, όπου οι πολεμικές επιχειρήσεις του Αγώνα και οι ανακατατάξεις των πληθυσμών με τις καταστροφές της Χίου και των Ψαρών δεν φαίνεται να διατάραξαν ουσιαστικά τους μηχανισμούς και τις λειτουργίες της επιχειρηματικής δράσης. Ενδεικτικό τεκμήριο αυτού, μεταξύ άλλων, είναι ένα εξοφλητικό γράμμα μεταξύ του Χιώτη εμπόρου, Ευστράτιου Δημ. Πετροκόκκινου, «ἐπίτροπος τῆς Δίτας Πετροκόκκινος & Συντροφία» του Λιβόρνο και των Ψαριανών Ιωάννη και Αποστόλου Αποστόλη, υιών και κληρονόμων του Γεώργιου Αποστόλη. Στο έγγραφο αυτό εξοφλούνται χρέη από κεφάλαια (σερμαγιές) και τόκους (ιντερέσα) του Πετροκόκκινου, που επενδύθηκαν σε δύο πλοία του μακαρίτη Γεώργιου Αποστόλη, προερχόμενα από τη δράση των πλοίων αυτών στις εκστρατείες κατά τη διάρκεια του Αγώνα.[833] Οι Ψαριανοί επομένως εγκατεστημένοι πλέον στην Ερμούπολη σε συνοικία που φέρει μέχρι σήμερα το όνομα τους (Ψαριανά), πάνω από την τότε ναυπηγική ζώνη του λιμανιού, συνέχισαν τις ίδιες δραστηριότητες, ως μεταφορείς, συνεπικουρούμενοι από χιώτικα κεφάλαια, με τους ίδιους ρόλους που κατείχαν προεπαναστατικά σε ένα νέο πλαίσιο, του νεοσύστατου

[830] Νικόδημος, *Υπόμνημα*, 65-66.
[831] Βάση δεδομένων *Αμφιτρίτη, 1700-1821*, Πρόγραμμα Πυθαγόρας Ι, Ιόνιο Πανεπιστήμιο/ΥΠΕΠΘ, 2006.
[832] Αρχείον Παλαμήδη, *Περί τῆς νήσου Ψαρῶν,* ο.π.
[833] ΓΑΚ/ΑΝΚ, Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ. 26695, 15/7/1853, συνημμένο στο παραπάνω το εξοφλητικό γράμμα (λυτό έγγραφο) συνταγμένο από το Δημόσιο Μνήμωνα της Σύρου Σκαρλάτο Μάξιμο με ημερομηνία 15/4/1830.

ελληνικού κράτους, ενώ το πεδίο δράσης τους συνέχιζε να είναι το ίδιο διευρυμένο μεταξύ Λεβάντε, Μαύρης Θάλασσας και Δύσης.[834]

Η συνέχεια διαπιστώνεται και μέσα από τα ίδια πρόσωπα της δράσης. Σημαντικός αριθμός Ψαριανών επενδυτών στην Ερμούπολη εντοπίζεται να ανήκει σε οικογένειες πλοιάρχων ή πλοιοκτητών οι οποίες μνημονεύονται σε προπεπαναστατικές πηγές τουλάχιστον από το 1780. Έτσι εντοπίστηκαν τα ονόματα των Ανδρουλή, Αποστόλη, Βελισσαρίου, Βουρέκα (Μπουρέκα), Βρατσάνου (Μπρατσάνου), Γιαννίτση, Διακογιάννη, Διασάκη, Καβήλια, Καλάρη, Καλημέρη, Καμπούρη, Κατζουλιέρη, Κοντού, Κοτζιά, Κουτσοδόντη, Κυπαρίσση, Λουμάκη, Μαμούνη, Μηλαΐτη, Μιτίλια, Μύκαρου, Παππανικολή, Σαρρή και Φιλίνη.[835] Επίσης, για κάποια από τα ονόματα αυτά, που βρίσκουμε στην Ερμούπολη ως πλοιοκτήτες και επενδυτές σε νεότευκτα πλοία, επιβεβαιώνεται η συμμετοχή τους στην επανάσταση, όπως οι Ανδρέας και Δημήτριος Αρβανίτης, ο Ιωάννης Καμπούρης, ο Γεώργιος Καλάρης, ο Ανδρέας Κατζουλιέρης, ο Γεώργιος Δ. Κουτσοδόντης, ο Νικόλαος Κυπαρίσσης, ο Δημήτριος Λουμάκης, ο Αναγνώστης Μπουρέκας, ο Μιχαήλ (Μικές) Φιλίνης και ο Γεώργιος Χειλάς (Χιλάς)[836] Κάποιες από τις οικογένειες αυτές μάλιστα κατάφεραν να περάσουν στην ατμοπλοΐα και να συνεχίσουν τη δράση τους και στον 20^{ο} αιώνα. Τέτοιες ήταν οι οικογένειες Δομεστίνη, Καλημέρη, Καλαφάτη, Κοτζιά, Φιλίνη και Χατζηκυριάκου.[837] Από αυτές η οικογένεια Κοτζιά συνεχίζει μέχρι σήμερα τις ναυτιλιακές της δραστηριότητες με έδρα των Πειραιά και με εξειδίκευση στον τομέα των ναυλώσεων.[838]

7.3.1.2 ΟΙ ΧΙΩΤΕΣ

Η πολυπληθέστερη, οικονομικά ισχυρή και με μεγαλύτερη επιρροή στα πράγματα της πόλης πληθυσμιακή ομάδα ήταν οι Χιώτες. Διέθεταν μακρά πείρα στο εμπόριο και τη ναυτιλία και ανάμεσα τους υπήρχαν πολλά από τα πλουσιώτερα και ισχυρότερα μέλη της τάξης των εμπόρων της πόλης. Το σημαντικότερο κεφάλαιό τους ήταν η εμπειρία στις οικονομικές συναλλαγές και οι ισχυροί και στενοί δεσμοί με άλλους συντοπίτες τους, ήδη από καιρό εγκατεστημένους στα μεγάλα εμπορικά–ναυτιλιακά κέντρα της Μεσογείου,

[834] Αγριαντώνη- Φενερλή, *Ερμούπολη-Σύρος*, 111-117.
[835] Βάση δεδομένων *Αμφιτρίτη, 1700-1821*, ο.π.
[836] Μαρία Χριστίνα Χατζηιωάννου, «Οι εμποροκαπετάνιοι μετά την Επανάσταση. Μερικές παρατηρήσεις», *Η Επανάσταση του 1821. Μελέτες στη μνήμη της Δέσποινας Θεμελή-Κατηφόρη.*, ΕΜΝΕ, Αθήνα, 1994, 157-172.
[837] Τζελίνα Χαρλαύτη-Μάνος Χαριτάτος-Ελένη Μπενέκη, *Πλωτώ. Έλληνες καραβοκύρηδες και εφοπλιστές από τα τέλη του 18^{ου} αιώνα έως τον Β΄Παγκόσμιο Πόλεμο*, Αθήνα, 2002, 285-299.
[838] Γιάννης Θεοτοκάς-Τζελίνα Χαρλαύτη, *Έλληνες εφοπλιστές και ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Οργάνωση, διοίκηση και στρατηγική.*, Αθήνα, 2007, 279.

Μαύρης Θάλασσας και δυτικής Ευρώπης. Σχημάτισαν έτσι αυτό που η Χαρλαύτη όρισε ως «Χιώτικο δίκτυο», ένα είδος άτυπου εμπορικού συνεταιρισμού και συνεργασίας βασισμένο σε συγγενικές και γαμήλιες σχέσεις, με άλλα μέλη της εμπορικής τους κοινότητας, συνήθως από τον ίδιο τόπο καταγωγής.[839] Οι παραπάνω συνεκτικοί δεσμοί δημιουργούσαν σχέσεις εμπιστοσύνης και μαζί με την πειθαρχία και την υπακοή σε μία ιεραρχία σαφώς προκαθορισμένη στον επικεφαλής του εμπορικού δικτύου αποτελούσαν τις προϋποθέσεις άρτιας συνεργασίας, ανταλλαγής εμπορικών πληροφοριών και αλληλοϋποστήριξης που ήταν και το κλειδί της επιτυχίας τους.[840] Επομένως, οι μέθοδοι συνεργασίας, ο βαθμός διείσδυσής τους στις διεθνείς αγορές και η διαθεσιμότητα κεφαλαίων, από τους συνεργάτες του εξωτερικού, υπήρξαν καθοριστικοί παράγοντες για την κυρίαρχη θέση της χιακής εμπορικής κοινότητας στην Ερμούπολη.[841]

Οι Χιώτες έμποροι είχαν επίγνωση της διαφορετικότητας τους και αυτοπροσδιορίζονταν, όσο και αναγνωρίζονταν από τους άλλους ως μία ξεχωριστή επιχειρηματική πληθυσμιακή ομάδα με βάση τον κοινό τόπο καταγωγής τους και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά τους.[842] Μία τέτοια συμπαγής και διακριτή πληθυσμιακή ομάδα, όπως ήταν φυσικό, διαχωρίσθηκε από νωρίς από τους υπόλοιπους πάροικους του νησιού. Καθώς, εκτός από ισχυρή, ήταν και η πολυπληθέστερη, σύντομα δημιουργήθηκαν δύο «στρατόπεδα». Η Χιακή και η Αντιχιακή μερίδα. Οι δύο παρατάξεις αποτελούσαν, όχι μόνο όργανα έκφρασης ανταγωνιστικών οικονομικών συμφερόντων, αλλά και πολιτικών επιδιώξεων. Οι παρατάξεις διεκδικούσαν την τοπική πολιτική εξουσία, η οποία τότε ήταν πολύ πιο σημαντική για τον έλεγχο της οικονομίας του νησιού από οποιαδήποτε άλλη πολιτική βλέψη σε εθνικό επίπεδο. Επομένως, οι εκλογές για το δημαρχικό αξίωμα και τις θέσεις στο δημοτικό συμβούλιο αποτέλεσαν το κύριο πεδίο των ανταγωνισμών.[843] Ακόμη,

---

[839] Χαρλαύτη, *Ιστορία της Ελληνόκτητης*, 127-163 και Gelina Harlaftis, «Mapping the Greek Maritime Diaspora», Ina Banghdiatz Mc Cabe, Gelina Harlaftis, & Ioanna Pepelasi-Minoglou (επιμ.), *Diaspora Entrepreneurial Network. Four centuries of History*., Οξφόρδη-Νέα Υόρκη, 2005, 151-161. βλ. την εγκατάσταση και δικτύωση των Αφων Ράλλη στα σημαντικότερα λιμάνια της Μεσογείου και της Ευρώπης ήδη από τις αρχές του 19ου αιώνα.

[840] Χαρλαύτη, *Ιστορία της Ελληνόκτητης*, 145-148. Χατζηιωάννου, *Οικογενειακή στρατηγική*, 19-20. Την ικανότητα της διαχείρισης των κεφαλαίων και την πειθαρχία ως κλειδί της επιτυχίας των χιώτικων εμπορικών εταιρειών τονίζει χαρακτηριστικά και ο Ανδρέας Συγγρός, *Απομνημονεύματα*, Τόμος Α΄, Αθήνα, 1998, 121-122.

[841] Καρδάσης, *Σύρος. Σταυροδρόμι*, 23-24, 295-296.

[842] Maria Christina Chatziioannou «Greek Merchant Networks in the Age of Empires (1770-1870)», . Ina Banghdiatz Mc Cabe, Gelina Harlaftis, & Ioanna Pepelasi-Minoglou (επιμ.),*Diaspora Entrepreneurial Network. Four centuries of History*. Οξφόρδη –Νέα Υόρκη, 2005, 374. Της ίδιας *Οικογενειακή στρατηγική*, 124-125, όπου γίνεται αναφορά για τις επιχειρηματικές ικανότητες, την οργάνωση και την ανταγωνστικότητα των Χίων απέναντι στους άλλους εμπόρους της Σύρου και του εξωτερικού, καθώς και την αδυναμία και τα παράπονα του Σμυρνιού Μανώλη Γερούση να τους ανταγωνιστεί.

[843] Καρδάσης, *Σύρος. Σταυροδρόμι*, 35-37. Χατζηιωάννου, *Οικογενειακή στρατηγική*, 124-125. Η περίπτωση των Χίων της Σύρου δεν είναι μοναδική. Η ισχυρή παρουσία τους, αριθμητική και «ποιοτική», που τους

οι λέσχες, χώροι των κοινωνικών εκδηλώσεων της πόλης, αποτελούσαν παράλληλα και τόπους συγκέντρωσης και συσπείρωσης των δύο παρατάξεων. Η λέσχη «Ερμής» που ιδρύθηκε το 1836 ανήκε στη Χιακή μερίδα και η «Λέσχη των Ερμουπολιτών» που ιδρύθηκε δύο χρόνια αργότερα ανήκε αντίστοιχα στην Αντιχιακή.[844]

Ωστόσο, η ιδιαίτερα ανεπτυγμένη τεχνογνωσία των Χίων στο εμπόριο και τη ναυτιλία και το επιχειρηματικό πλεονέκτημα που επετύγχαναν στις αγορές μέσω του δικτύου δεν μπορεί να εξηγηθεί επαρκώς ως συνέπεια της γενικότερης τάσης της οικονομικής και βιομηχανικής ανάπτυξης της Ευρώπης και του εμπορίου στο Λεβάντε από τα τέλη του 18ου αιώνα, όπως συνέβη για παράδειγμα στην περίπτωση της ναυτιλίας της Ύδρας και των Σπετσών. Αντίθετα μάλλον, η περίπτωση της τεχνογνωσίας των Χίων με οικονομικές δραστηριότητες καπιταλιστικού τύπου φαίνεται ότι είναι ένα σύνθετο φαινόμενο, μία μακραίωνη και συνεχής διαδικασία τριβής και ενσωμάτωσης της χιώτικης κοινωνίας σε καπιταλιστικές μορφές συναλλαγών, που έχουν τις ρίζες τους στην γενοβέζικη κυριαρχία του νησιού (1346-1566).

Η Γένοβα, όπως και άλλες ιταλικές πόλεις (Βενετία, Φλωρεντία, Μιλάνο), προηγήθηκαν της υπόλοιπης Ευρώπης σε φαινόμενα μετασχηματισμού της οικονομικής και κοινωνικής ζωής, από τον Ύστερο Μεσαίωνα μέχρι την Αναγέννηση (12ος-15ος αιώνας).[845] Ο εκχρηματισμός της οικονομίας, η τραπεζική πίστη, η εμπορευματοποίηση των αγαθών, η βιοτεχνική παραγωγή, η ποντοπόρος ναυτιλία και η αστικοποίηση υπήρξαν εξελίξεις και επιτεύγματα των κοινωνιών αυτών που συνοψίζονται στο φαινόμενο που ονομάστηκε «εμπορικός καπιταλισμός» και αποτέλεσε τον κινητήριο μοχλό της εξέλιξης της νεώτερης ευρωπαϊκής κοινωνίας.[846] Παράλληλα δε, το σύστημα του εμπορικού δικτύου πληροφόρησης και κερδοσκοπίας, που συναντάμε σε χρήση από τους Χιώτες, ήταν ανεπτυγμένο από τους Ιταλούς εμπόρους ήδη από το 16ο αιώνα.[847]

Η Χίος δεν ήταν ένα απλό εξάρτημα της οικονομικής αυτοκρατορίας της Γένοβας στη Μεσόγειο. Οι Ενετοί τη χαρακτήριζαν το «δεξί μάτι των Γενοβέζων». Ήταν αυτό που όρισε ο Heers: «Tout d' abord Chio est une île exclusivement génoise, une colonie au sens complet du terme, où l' autorité s' exerce sans aucune restriction».[848] Ένα διεθνές

καθιστά ένα διακριτό σύνολο παρατηρείται και στην περίπτωση της ελληνικής εμπορικής κοινότητας του Λονδίνου.

[844] Βλ. § 1.3.

[845] Carlo Cipolla, *Η Ευρώπη πριν από τη Βιομηχανική Επανάσταση*, 242. Heers, *Gênes*, 191-192.

[846] Fernand Braudel, *Η Μεσόγειος και ο μεσογειακός κόσμος την εποχή του Φιλίππου Β΄της Ισπανίας*. Ο ρόλος του περίγυρου. τ. Α΄, Αθήνα, 2005, 390-391. Χαρακτηριστική για τη ταύτιση των Γενοβέζων με το εμπόριο είναι η μεσαιωνική φράση που παραθέτει ο Μπρωντέλ, βλ. 390, «Genuensis ergo mecator».

[847] Braudel, *Η Μεσόγειος*, τ. Α΄, 393.

[848] «l' oeil droit des Genois», Heers, *Gênes*, 385.

διακομετακομιστικό κέντρο εμπορίου. Μία εμπορική μητρόπολη της Ανατολής, στην οποία εμφυτεύθηκαν και εφαρμόστηκαν όλοι οι γενοβέζικοι θεσμοί, οι καινοτομίες και οι μηχανισμοί οικονομικής λειτουργίας και ανάπτυξης. Αφετηρία και τελικός προορισμός, «tête de ligne», των γενοβέζικων διαδρομών μεταξύ ανατολικής και δυτικής Μεσογείου, αλλά και των μεγάλων διαδρομών πρός το Βορρά, όπως η Φλάνδρα και η Αγγλία.[849] Υπό αυτές τις συνθήκες η Χίος εξελίχθηκε στο σημαντικότερο ναυτιλιακό και ναυπηγοεπισκευαστικό κέντρο της ανατολικής Μεσογείου.[850]

Η Χίος, εκτός από διακομετακομιστικό κέντρο εμπορευμάτων υπήρξε και εξαγωγικό κέντρο εγχώριων προϊόντων, αποτέλεσμα εμπορευματοποιημένων μεθόδων παραγωγής. Η μαστίχα, το πιο γνωστό προϊόν, το μετάξι, τα φρούτα και το κρασί συνθέτουν το χαρακτήρα μίας αγροτικής οικονομίας «spéculative et “coloniale”».[851] Εκτός όμως από τη δική της πλούσια ενδοχώρα η Χίος κατείχε κυρίως μία εξαιρετικά πλεονεκτική θέση κοντά στην ενδοχώρα της Μικράς Ασίας και τα προϊόντα της. Σιτηρά, βαμβάκι, ρετσίνι και κυρίως το ορυκτό άλας στυπτηρία.[852] Ειδικά η στυπτηρία φαίνεται ότι καθόρισε σε μεγάλο βαθμό τις οικονομικές τύχες και τη θέση του νησιού σε σχέση με τη Γένοβα.[853] Τη θέση της, ως ενδιάμεσου, η Χίος την οφείλει σε μεγάλο βαθμό στο εμπόριο με την Προύσα. Οι δύο τόποι αποτελούν ένα σταθερό εμπορικό άξονα μεταφοράς προϊόντων το 15^{ο} αιώνα, η δεύτερη στο δρόμο των μπαχαρικών και του μεταξιού και η πρώτη κέντρο εξαγωγών προς τη Δύση. Ακόμη η Χίος αποτελούσε σταυροδρόμι και βασικό άξονα του εμπόριου των Βαλκανίων μέσω της Θεσσαλονίκης, και της ισλαμικής Μεσογείου μέσω της Αλεξάνδρειας.[854]

Ένα τέτοιο σημαντικό οικονομικό κέντρο υιοθέτησε πλήρως τις δομές, τους μηχανισμούς και τις μεθόδους του γενοβέζικου καπιταλισμού. Εκχρηματισμός και τραπεζική πίστη αποτελούσαν βασικά εργαλεία διεκπεραίωσης των συναλλαγών. Η χρήση των cambiali, των συναλλαγματικών, ήταν ευρέως διαδεδομένη, ενώ οι πληρωμές γίνονταν

[849] Ο.π., 298, 405, 456. Ήδη από το 14^{ο} αιώνα η Χίος κατέχει περίοπτη θέση ως τελικός προορισμός των διαδρομών και βάση των γενοβέζικων πλοίων στην ανατολική Μεσόγειο. Βλ.John Dotson, “Economics and logistics of Galley warfare”, Robert Gardiner (επιμ.), *The Age of the Galley. Mediterranean oared vessels since pre-classical times.* Λονδίνο , 1995, 218-222. Ειδικότερο ενδιαφέρον παρουσιάζει ο χάρτης με τις ενδιάμεσες διαδρομές και τους χρόνους ταξιδιού από Γένοβα προς Χίο. Ακόμη ο Λεονταρίτης «Ελληνική Εμπορική..», 16, αναφέρει την εγκατάσταση Άγγλου προξένου στη Χίο το 1513 ως επιβεβαίωση της παρουσίας και των επαφών Άγγλων εμπόρων με το νησί ήδη από το 15^{ο} αιώνα. Για τις εμπορικές επαφές Χίου –Αγγλίας και το διορισμό του Άγγλου προξένου στο νησί βλ. επίσης, Philip Argenti, *The occupation of Chios by the Genoese, 1346-1566*, Καίμπριτζ, 1958, 496-497.

[850] Heers, *Gênes*, 292, 298, 405-406.

[851] Ο.π., 390-391.

[852] Για μία γενική επεξήγηση της στυπτηρίας και της χρήσης της στη βιοτεχνία ή την ιατρική βλ. Χατζηιωάννου, *Οικογενειακή στρατηγική*, 149-150.

[853] Heers, *Gênes*, 394-398, 406.

[854] Ο.π., 388-402. Argenti, *The occupation*, 483.

σε νομισματική αντιστοιχία χρυσού δουκάτου της Χίου.[855] Από την άλλη, οι εμπορικές μέθοδοι που χρησιμοποιούσαν οι Μαονέζοι (η γενοβέζικη ελίτ της Χίου που είχε τον πλήρη έλεγχο της οικονομίας και της διοίκησης του νησιού και των εξαρτημάτων του με μονοπωλιακές στρατηγικές), ήταν απόλυτα συμβατές με το πιο σύγχρονο πνεύμα του εμπορικού καπιταλισμού.[856] Μετοχικές εταιρείες «a carati», δηλαδή μερίσματα που αντιστοιχούν στις σημερινές μετοχές (συνήθως διαιρεμένα σε 24 μέρη),[857] αλλά και διοίκηση των εταιρειών, μέσω ενός διοικητικού συμβουλίου που λαμβάνει αποφάσεις με πλειοψηφία των μελών, αποτελούσαν πρωτοποριακές μεθόδους σύμπραξης και διαχείρισης κεφαλαίων σύμφωνα με τα δεδομένα της εποχής.[858] Ιδιαίτερα ανεπτυγμένος ήταν και ο τομέας των ναυτασφαλίσεων.[859] Σημαντικό επίσης στοιχείο, χαρακτηριστικό του βαθμού εξέλιξης των ναυτιλιακών και εμπορικών πρακτικών στη Χίο εκείνη την εποχή είναι ο σαφής διαχωρισμός εμπόρου-πλοιοκτήτη. Οι μεγάλες εμπορικές εταιρείες της Χίου δεν διέθεταν δικά τους πλοία. Από την άλλη οι πλοιοκτήτες είναι αποκλειστικά απλοί μεταφορείς προϊόντων στην υπηρεσία των εμπόρων με αντάλλαγμα το ναύλο τους (noli).[860]

Η σημαίνουσα θέση της Χίου συνεχίστηκε και κατά την οθωμανική περίοδο, με δεδομένο τις ήδη ανεπτυγμένες σχέσεις του νησιού με τις οθωμανικές περιοχές κατά την γενοβέζικη περίοδο και την οικονομική της σημασία. Το γεγονός αυτό την κατέστησε εξαιρετικά προνομιούχα σε σχέση με τις υπόλοιπες περιοχές του οθωμανικού κράτους, με σημαντικές συνέπειες σε όλες τις όψεις του καθημερινού βίου και του πολιτισμού της.[861] Η διαφορετικότητα της Χίου και η ευημερούσα, δυτικότροπη, γενουάτικη όψη, τόσο των στοιχείων του υλικού πολιτισμού (αρχιτεκτονική, κήποι, ενδυμασία), όσο και των ηθών και της νοοτροπίας των κατοίκων μαρτυρούνται από αρκετούς ευρωπαίους περιηγητές της οθωμανικής περιόδου.[862] Σε οικονομικό επίπεδο η μαστίχα αποτελούσε προστατευόμενο προϊόν προορισμένο μόνο για εσωτερική κατανάλωση και για το Σουλτάνο, ενώ η

[855] Ο.π., 76-78.
[856] Ο.π., 386. Η Μαόνα, η οργάνωση των Γενοβέζων καπιταλιστών της Χίου ιδρύθηκε το 1346 και λειτουργούσε με πλήρη αυτονομία με αντάλλαγμα ένα ετήσιο φόρο στη μητρόπολη Γένοβα 2500 λιρών.
[857] Ο.π., 200-202. Ακόμη βλ. 288-291, το σύστημα μεριδίων «a carati» εφαρμοζόταν και στη συμμετοχή στις πλοιοκτησίες.
[858] Ο.π., 203. Ο θεσμός του διοικητικού συμβουλίου με αποφάσεις μέσω ψηφοφορίας, ξεκίνησε από τη Χίο με συνολικά 12 μέλη από τα οποία απαιτούνταν πλειοψηφία 7 ψήφων για τη λήψη αποφάσεων.
[859] Ο.π., 211-214.
[860] Ο.π., 309-310.
[861] Για τα προνόμια των Χίων από τους Οθωμανούς σε διοικητικό, πολιτικό, θρησκευτικό επίπεδο και άλλες όψεις της καθημερινής ζωής βλ. Αλέξανδρος Βλαστός, *Χιακά ήτοι Ἱστορία τῆς νήσου Χίου,* Ερμούπολη, 1840, 83-84. Γεώργιος Ζολώτας, *Ιστορία της Χίου,* τ. Α1, Αθήνα, 1921, 252-253. Ο Ζολώτας αναφέρει ότι η οθωμανική κυριαρχία έδωσε την ευκαιρία στο ελληνορθόδοξο στοιχείο του νησιού να αναλάβει τον έλεγχο της οικονομίας και των πλουτοπαραγωγικών πηγών.
[862] Γεώργιος Ζολώτας, *Ιστορία της Χίου,* τ. Α2, Αθήνα, 1923, 128, 148, 223.

βιοτεχνία μεταξιού διατηρούσε ακμαίο το εξαγωγικό εμπόριο του νησιού.[863] Επιπλέον, το εμπόριο των νομισμάτων (σεβιλλιάνων) ήταν άλλος ένας επικερδής τομέας ενασχόλησης με δεδομένη τη χρόνια σπάνη μεταλλικού στην Οθωμανική Αυτοκρατορία.[864] Οι Χιώτες διακρίθηκαν κατά την οθωμανική περίοδο και στο εμπόριο νομισμάτων και την κιβδηλία, αφού αποτελούσαν τους βασικούς χρηματομεσίτες –μεσάζοντες, εμπορίας, αναχώνευσης και αναδιανομής ευρωπαϊκών νομισμάτων (κάλπικων ή μη) στις αγορές της Ανατολής.[865]

Στη Σμύρνη στα τέλη του 18ου αιώνα οι Χιώτες κυριαρχούσαν στο εμπόριο της πόλης ανάμεσα σε Πελοποννήσιους, Γιαννιώτες, Αιγαιοπελαγίτες και Αμπελακιώτες.[866] Η συντριπτική πλειοψηφία των μεγαλύτερων εμπορικών οίκων ανήκει σε Χιώτες, όπως του Δημητρίου Ροδοκανάκη & Σια, των Ράλλη, Σέκιαρη & Αργέντη, Ράλλη, Πετροκόκκινου & Αργέντη, των αδελφών Βλαστού και άλλων.[867] Η Σμύρνη μπορεί να θεωρηθεί ως αφετηρία εξάπλωσης των Χίων στις υπόλοιπες μεγάλες αγορές της ανατολικής, δυτικής Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας στις πρώτες δεκαετίες του 19ου αιώνα.[868] Παράλληλα με το εμπόριο, οι Χιώτες συμμετείχαν και στη ναυτιλία, όχι τόσο άμεσα εμπλεκόμενοι ως μεταφορείς, «ἀλλ᾽ἐμψυχοῦντες τὴν τῶν γειτόνων Ψαριανῶν, ἰδία καὶ ἄλλων ναυτικῶν νήσων δ᾽ἰδίων κεφαλαίων.»[869] Η ενεργή συμμετοχή των Χίων, κυρίως ως χρηματοδοτών, στην ανερχόμενη ελληνόκτητη προεπαναστατική ναυτιλία επιβεβαιώνεται και από άλλες πηγές. Ιδιαίτερα δε η ροή κεφαλαίων κατευθύνεται προς τους Ψαριανούς και τους Υδραίους «οἵτινες ὡς ἐμπειρότατοι καὶ πάντολμοι κατὰ θάλασσαν ἐλάμβανον χρήματα παρ᾽αὐτῶν (των Χίων) καὶ διαπερῶντες μακρὰ πελάγη εἰσήγαν σῖτον καὶ τροφὰς εἰς τοὺς πολιορκημένους λιμένας (κατὰ τὴν ἔκρῥηξην μάλιστα τῆς Γαλλικῆς Ἐπαναστάσεως) καὶ οὕτω ἐπλούτιζον μὲν αὐτοὶ, ἔφερον δὲ μεγάλα κέρδη καὶ εἰς τοὺς Χίους»[870]

---

[863] Hélène Pigné, «Εξωτερικό και διανησιωτικό εμπόριο στη Χίο τον ιη΄ αιώνα», *Τα Ιστορικά*, 8, 1988, 117, 119-120. Ζολώτας, ο.π., τ. Α1, 256-257. Βλαστός, *Χιακά,* 175, αναφέρει ότι στα 1770 υπήρχαν στη Χίο 1200 «εργοστάσια» κατασκευής χρυσοΰφαντων και απλών μεταξωτών, τα οποία στέλνονταν στη Σμύρνη, Κωνσταντινούπολη και Αλεξάνδρεια, όπου οι Χίοι διατηρούσαν καταστήματα.

[864] Η απαγόρευση των ξένων νομισμάτων στην οθωμανική επικράτεια στα τέλη του 17ου αιώνα, πλην της σεβιλλιάνας, καθιστά την τελευταία το πιο δημοφιλές νόμισμα στην Ανατολή. Η Σεβιλλιάνα ήταν ισπανικό νόμισμα που έδωσε το όνομα της και σε νομίσματα της Αιγύπτου και της Τύνιδας (sibili) βλ. Ευτυχία Λιάτα, *Φλωριά δεκατέσσερα στένουν γρόσια σαράντα. Η κυκλοφορία των νομισμάτων στον ελληνικό χώρο, 15ος -19ος αιώνας*., Αθήνα, 1996, 50, 153. Pigné, «Εξωτερικό και διανησιωτικό εμπόριο..», 117-121.

[865] Λιάτα, *Φλωριά δεκατέσσερα*, 51, 178, 183.

[866] Έλενα Φραγκάκη-Syrett, «Το εμπόριο της Σμύρνης το 18ο αιώνα», *Νεοελληνική πόλη. Οθωμανικές κληρονομιές και ελληνικό κράτος. Πρακτικά του Διεθνούς Συμποσίου Ιστορίας*, Α΄, ΕΜΝΕ, Αθήνα, 1985, 32.

[867] Elena Frangakis-Syrett, *The commerce of Smyrna in the 18th century (1700-1820)*, Αθήνα, 1992, 110.

[868] Για ένα τυπικό παράδειγμα εξάπλωσης χιώτικου εμπορικού οίκου στις αρχές του 19ου αιώνα με αφετηρία τη Σμύρνη βλ. Δελής Απόστολος, «Οικογένεια Ράλλη», 2007, *Encyclopaedia of the Hellenic World, Black Sea* URL: <http://www.ehw.gr/l.aspx?id=11102> Ακόμη, Καρδάσης, *Έλληνες ομογενείς*, 135-137.

[869] Γεώργιος Ζολώτας, *Ιστορία της Χίου*, τ. Γ1, Αθήνα, 1928, 312.

[870] Βλαστός, *Χιακά,* 129. Βλ. Επίσης, Stoianovich, «L' espace maritime segmentaire», 1985, 213.

Ωστόσο, πέρα από τους μηχανισμούς της εμπορικής και ναυτιλιακής δραστηριότητας και τους ρόλους που κατείχαν σε αυτούς οι Χιώτες τόσο προεπαναστατικά, όσο και στη συνέχεια στην Ερμούπολη, όπως και σε άλλα κέντρα, η μακρόχρονη συνέχεια και παρουσία τους επιβεβαιώνεται και από τους ίδιους τους πρωταγωνιστές της οικονομικής και επιχειρηματικής δράσης. Τα ονόματα των οικογενειών που συναντάμε στην Ερμούπολη να δραστηριοποιούνται, τόσο στο εμπόριο, όσο και στη ναυτιλία και να κυριαρχούν στην οικονομική ζωή της πόλης, ανήκουν σε μεγάλο βαθμό στις οικογένειες της ίδιας κοινωνικής και οικονομικής ελίτ, που σχηματίσθηκε σταδιακά από Γενουάτες και Έλληνες στη Χίο, ήδη από το 14ο αιώνα και επιβλήθηκε ως η άρχουσα τάξη του νησιού. Ένας κατάλογος γραμμένος το 18ο αιώνα από το Σκαρλάτο Κων. Μαυροκορδάτο παραθέτει τις 37 ευγενέστερες οικογένειες της Χίου, εκ των οποίων οι 12 έλκουν την καταγωγή τους από τη Γένοβα, όπως οι Σαλβάγοι, οι οποίοι αναφέρονται μεταξύ των ισχυρότερων γενοβέζικων οικογενειών ήδη το 14ο αιώνα.[871] Μέλη της πλειοψηφίας των οικογενειών αυτών εγκαταστάθηκαν στην Ερμούπολη και συγκρότησαν μία ισχυρή οικονομική και κοινωνική ελίτ, όπως οι Αργέντη, Σαλβάγοι, Πρασακάκη, Πετροκόκκινοι, Ροδοκανάκηδες, Ράλληδες και άλλοι. Από τις 37 οικογένειες εντοπίστηκαν μέλη 19 οικογενειών τα οποία επένδυαν στη ναυπηγική βιομηχανία, ενώ μέλη τεσσάρων επιπλέον οικογενειών συμμετείχαν ενεργά σε αγοραπωλησίες πλοίων και άλλες ναυτιλιακές συναλλαγές.[872] Μεταξύ των επενδυτών του ναυπηγείου αναφέρονται κάποιοι με περισσότερο ευκαιριακή παρουσία, ωστόσο υπήρξαν αρκετοί με σταθερή και σθεναρή συμμετοχή, όπως ο Λουκάς Κορέσης, ο Αμβρόσιος Δαμαλάς και ο Ιωάννης Ροδοκανάκης, και σε μικρότερο βαθμό μέλη της οικογένειας Αγέλαστου, Νεγρεπόντε, Πετροκόκκινου, Ράλλη και Σαλβάγου.

Στην Ερμούπολη όμως, εκτός από τα μέλη της χιώτικης εμπορικής ελίτ με μακρά παράδοση, ζυμώθηκε και συγκροτήθηκε, παράλληλα με τη Χίο και τις Οινούσσες, η πρώτη αμιγής ομάδα Χίων πλοιοκτητών-εφοπλιστών που κατείχε σημαντικό μερίδιο στις ναυπηγήσεις νεότευκτων ιστιοφόρων της πόλης και εξελίχθηκε στην πιο δυναμική εφοπλιστική ομάδα καταγωγής, που πραγματοποίησε τη μετάβαση στον ατμό και στις

[871] Βλ. Παράρτημα 6.5. Heers, *Gênes*, 569-70, 586. Οι Σαλβάγοι ανήκαν στους «μαύρους» ή γκουέλφους, τη μία από τις δύο πολιτικές φατρίες της πόλης, κληρονομιά της μεγάλης διαμάχης μεταξύ του Πάπα και του Αυτοκράτορα της Άγιας Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας που δίχασε τις ιταλικές πόλεις το 12ο και 13ο αιώνα. Οι «μαύροι» ή γκουέλφοι ήταν υποστηρικτές του Πάπα, ενώ οι «λευκοί» ή γκιμπελίνοι ήταν υποστηρικτές του Αυτοκράτορα.

[872] Μέλη των τεσσάρων οικογενειών που δεν επενδύουν σε νέα πλοία, αλλά συμμετέχουν ενεργά σε άλλες ναυτιλιακές συναλλαγές είναι ο Νικόλαος Ζ. Βλαστός, οι Νικόλαος και Γεώργιος Καλβοκορέσης, ο Ζαννής Αντ. Βούρος και ο Νικόλαος Πρασακάκης.

μέρες μας αποτελεί ίσως τη σημαντικότερη ομάδα καταγωγής εφοπλιστών της σύγχρονης ελληνόκτητης ναυτιλίας. Μεταξύ των Χίων-Ερμουπολιτών αυτής της κατηγορίας συγκαταλέγονται οι οικογένειες Ανδρεάδη, Μιχαληνού, Παλιού (Παληού) και Φαφαλιού.[873] Η οικογένεια Λαιμού είχε μέλη της στην Ερμούπολη, τους Μιχαήλ, Νικόλαο και Κωνσταντίνο και τον γενάρχη της Διαμαντή εγκατεστημένο στις Οινούσσες.[874] Οι δε χιώτικες και χιο-οινουσσιώτικες οικογένειες αυτής της κατηγορίας είναι οι Λώ, Λύρα και Πατέρα.[875] Πλην της οικογένειας Μιχαληνού, όλες οι υπόλοιπες οικογένειες συνεχίζουν την ναυτιλιακή τους δράση μέχρι σήμερα και αποτελούν σημαντικό σημείο αναφοράς της χιώτικης και ελληνόκτητης ναυτιλίας.[876]

7.3.2. ΟΙ ΕΚΤΟΣ ΕΡΜΟΥΠΟΛΗΣ ΟΜΑΔΕΣ ΚΑΤΑΓΩΓΗΣ

Οι ομάδες καταγωγής εκτός Ερμούπολης που θα εξετάσουμε είναι οι Ανδριώτες, Υδραίοι, Σαντορινιοί, Μυκόνιοι, Σπετσιώτες και οι Ιόνιοι Κεφαλονίτες και Ιθακήσιοι, εκτός από τους Κωνσταντινουπολίτες εμπόρους στους οποίους έγινε ήδη αναφορά (βλ.§ 7.2.3).

7.3.2.1. ΟΙ ΑΝΔΡΙΩΤΕΣ

Οι Ανδριώτες, όπως φάνηκε και από τις παραπάνω αναλύσεις, υπήρξαν οι πιο σημαντικοί επενδυτές του ναυπηγείου της Ερμούπολης τον 19ο αιώνα, από τις εκτός Ερμούπολης ομάδες καταγωγής. Ήδη από τα πρώτα χρόνια της δεκαετίας του 1830 εμφανίζονται να ναυπηγούν τόσο μεγάλα ιστιοφόρα, όπως μπρίκια, όσο και μικρότερα, όπως τσερνίκια. Ωστόσο, το επίπεδο της προεπαναστατικής ανάπτυξης της ναυτιλίας του νησιού δεν φαίνεται να προϊδεάζει για μία τόσο ραγδαία συνέχεια στη μετά το 1830 εποχή. Η Άνδρος βέβαια ακολούθησε τη γενικότερη τάση της ελληνόκτητης ναυτιλίας του τελευταίου τετάρτου του 18ου αιώνα και γνώρισε κάποια σημαντική μεγέθυνση σε σχέση με το ασήμαντο προηγούμενο ναυτιλιακό της παρελθόν.[877] Σύμφωνα με τον περίφημο πίνακα των πλοίων του Pouqueville, του 1813 η Άνδρος είχε 40 πλοία, μέσης χωρητικότητας 70 τόνων, πολύ χαμηλότερα δηλαδή από τη μέση χωρητικότητα των πλοίων σημαντικότερων ναυτότοπων, όπως τα τρία ναυτικά νησιά, το Γαλαξίδι, η Σκόπελος, η Μύκονος κλπ., αν και ο υψηλός αριθμός πλοίων και αριθμού πληρωμάτων

[873] Χαρλαύτη- Χαριτάτος- Μπενέκη, *Πλωτώ.*, 239-283.
[874] Ο.π., 267.
[875] Ο.π., 247, 274-276.
[876] Θεοτοκάς- Χαρλαύτη, *Έλληνες εφοπλιστές*, 187, 297-304, 324-328, 378-379, 395-400, 451-452.
[877] Χαρλαύτη- Χαριτάτος- Μπενέκη, *Πλωτώ.*, 131.

(400 ναύτες), είναι σημαντικό δείγμα μίας ενδιαφέρουσας δυναμικής.[878] Ενδεικτικό ίσως της περιορισμένης απήχησης της ναυτιλίας μπορεί να χαρακτηριστεί επίσης ότι η πλειοψηφία των καπεταναίων προερχόταν σχεδόν αποκλειστικά από τη Χώρα, ενώ η οικονομία του νησιού στηριζόταν σε μεγάλο βαθμό στη γεωργία.[879]

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει το ζήτημα της συνέχειας των πρωταγωνιστών της προεπαναστατικής ανδριώτικης ναυτιλίας στη ναυπηγική αγορά της Ερμούπολης. Ονόματα προεπαναστατικών πλοιοκτητών, όπως της οικογένειας Γουλανδρή, Εμπειρίκου, Ζαρμπή, Θερμιώτη, Ανύση, Λουκίσσα, Γράφα, Κωστή, Πασχάλη, Πολέμη, Ράλλια, Τατάκη, Φακή και Χαδούλη εμφανίζονται να ναυπηγούν συστηματικά στην Ερμούπολη μετά το 1830. Φαίνεται επίσης ότι μετεπαναστατικά στους κόλπους της ανδριώτικης ναυτιλίας συντελέστηκε μία διεύρυνση του αριθμού των πλοιοκτητών σε σχέση με τον προεπαναστατικό πυρήνα. Πρόσωπα που κατά τη διάρκεια της Επανάστασης είχαν υπηρετήσει ως απλοί ναύτες στον τρινήσιο στόλο, εντοπίζονται ανάμεσα στους Ανδριώτες επενδυτές του ναυπηγείου της Ερμούπολης, όπως ο Σταμάτης Βούργαρης και μέλη της οικογένειας Αστρά, Μάρη, Μπάλκα και Πιάγκου.[880] Επίσης ως νέα σημαντικά ονόματα σε σχέση με την προεπαναστατική περίοδο προβάλλουν μέλη της οικογένειας Παλαιοκρασσά, Μωραΐτη, Δάμπαση και Σιγάλα.[881] Τέλος, μέλη της προεπαναστατικής ελίτ χωρίς αρχική ανάμειξη στη ναυτιλία φαίνεται ότι εισέρχονται δυναμικά στον κλάδο με εξαιρετικά σημαντική παρουσία, όπως η οικογένεια Καμπάνη.[882] Οι οικογένειες Γουλανδρή, Εμπειρίκου, Δάμπαση, Καμπάνη, Μωραΐτη, Παλαιοκρασσά, Πολέμη και Χαδούλη, που ναυπήγησαν ιστιοφόρα στην Ερμούπολη, ανήκουν σε αυτές που έκαναν τη μετάβαση από το ιστίο στον ατμό.[883] Μάλιστα από τις παραπάνω οικογένειες, οι Γουλανδρή, Εμπειρίκου, Δάμπαση, Πολέμη, Καμπάνη και Παλαιοκρασσά, αναδείχθηκαν ανάμεσα στις πλέον σημαντικές του εφοπλιστικού κλάδου σε όλο τον 20^{ο} αιώνα, ενώ οι τέσσερεις πρώτες

[878] Δημήτριος Ι. Πολέμης, *Τα ιστιοφόρα της Άνδρου*, Άνδρος, 1991, 23. Λεονταρίτης, «Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία», 46.
[879] Ο.π. 23-24.
[880] Ο.π., 24-26. Σε αντιπαραβολή με στοιχεία από Παράρτημα 6.1
[881] Πρβλ. Χαρλαύτη- Χαριτάτος- Μπενέκη, *Πλωτώ*, 139, 149-154 με Παράρτημα 6.1
[882] Ο Λεονάρδος Καμπάνης ήταν ένας από τους δύο προεστώτες σε αντιδιαστολή με τους δύο καραβοκύρηδες που συμπλήρωναν την τετράδα των εκπροσώπων του νησιού που εστάλη το Νοέμβριο του 1821 στην Ύδρα για τη φύλαξη της Άνδρου από τουρκική απόβαση. Πολέμης, *Τα ιστιοφόρα*, 29. Για την οικογένεια Καμπάνη στον εφοπλισμό βλ. Χαρλαύτη- Χαριτάτος- Μπενέκη, *Πλωτώ*, 146.
[883] Χαρλαύτη- Χαριτάτος- Μπενέκη, *Πλωτώ*, 131-158.

συνεχίζουν ακμαίες μέχρι τις μέρες μας.[884] Οι δε γιοί του Νικόλαου Ι. Γουλανδρή ανέλαβαν τη διαχείριση του Νεωρείου Σύρου το 1970.[885]

Οι Ανδριώτες πλοίαρχοι φαίνεται ότι είχαν ιδιαίτερες σχέσεις συνεργασίας με τη ναυπηγική οικογένεια Κουφουδάκη, χιώτικης καταγωγής. Από τα 123 ιστιοφόρα σχεδόν εξ ολοκλήρου ανδριώτικων συμφερόντων, που ναυπηγήθηκαν στην Ερμούπολη, την περίοδο 1831-1866, τα 57 ναυπηγήθηκαν από τον Ιωάννη και τους γιούς του Ζαννή και Σταμάτη Κουφουδάκη. Για τον τελευταίο μάλιστα φαίνεται ότι οι Ανδριώτες ήταν οι σημαντικότεροι πελάτες του, αφού από τα 57 ιστιοφόρα αυτός ναυπήγησε τα 23 και ένα μαζί με τον πατέρα του Ιωάννη. Επιπλέον ο Σταμάτης Κουφουδάκης, τα έτη 1842, 1846, 1848 και 1850 εργάστηκε στο ναυπηγείο της Άνδρου, όπου συνολικά ναυπήγησε 22 σκάφη, τα περισσότερα μικρών διαστάσεων, από τα συνολικά 51 που ναυπηγήθηκαν στο νησί την περίοδο 1835-50.[886]

Η στενή σχέση εξάρτησης της ιστιοφόρου ναυτιλίας της Άνδρου από την Ερμούπολη ως ναυτιλιακό και ναυπηγικό κέντρο και ως πηγή κεφαλαίων καταδεικνύεται και από άλλες πηγές της περιόδου. Το επαρχιακό συμβούλιο Άνδρου σε συνεδρίασή του στις 8 Ιανουαρίου 1843 ζητά από την ελληνική κυβέρνηση την παραχώρηση του καθεστώτος του ελεύθερου λιμανιού στη Σύρο «χωρὶς νὰ προτιμήςῃ νὰ χωρηγήσῃ τοιοῦτον προνόμιον εἰς λιμένα ἄλλον», αφού «Θεωρὸν ὅτι ἡ ἑστία τοῦ Ἑλληνικοῦ ἐμπορίου ἀποκατασταθεῖσα ἤδη μετὰ τοσούτον δυσυπέρβλητων ἐμποδίων εἰς τὴν γειτνιάζουσαν ταὐτην νῆσον, παρέχει μύρια βοηθήματα, καὶ εὐκολίας, καὶ εἰς τὴν ἀρτισύστατον Ναυτηλίαν τῆς Ἄνδρου, καθότι κεφαλαιοῦχοι πολλοὶ χορηγοῦν πάντοτε χρηματικὰ κεφάλαια εἰς τοὺς Ἀνδρίους, συνήθως μάλιστα ὅταν ναυπηγοῦν πλοῖα ἐπὶ τῇ βάσει ἐμπορικῶν ἐπιχειρήσεων, ἐνταυτῷ οἱ πλοίαρχοι τῆς Ἄνδρου ἐντεῦθεν πορίζονται εὐκόλως κεφάλαια θαλασσοδανείου πρὸς συμπλήρωσιν τῶν ἐμπορικῶν ἐπιχειρήσεων των..» και γενικότερα θεωρείται ότι «ὡς ἐκ τοῦ συγκεντρωθέντος εἰς τὴν γειτνιάζουσαν Νῆσον τὴν Σύραν, ἐμπορίου καὶ βιομηχανίας ἐχειραγωγήθη καὶ ἐπηυξήνθη ἡ Ναυτηλία τῆς Ἄνδρου..»[887]

---

[884] Θεοτοκάς- Χαρλαύτη, *Έλληνες εφοπλιστές*, 222-226, 234, 241-242, 262-264, 376-377, 408-411. Οι οικογένειες Καμπάνη και Παλαιοκρασσά αποσύρθηκαν από τη ναυτιλία το 1994 και το 1984 αντίστοιχα.
[885] Ο.π., 225.
[886] Πολέμης, *Τα ιστιοφόρα*, 47. Τα σκάφη αυτά ήταν: 2 μπρίκια, 1 γολέτα, 3 μπομπάρδες, 2 σακολέβες, 6 τσερνίκια, 7 περάματα και μία 1 τράτα. Λεπτομέρειες για τη δραστηριότητα του Σταμάτη Κουφουδάκη στο ναυπηγείο της Άνδρου βλ. Demetrios I. Polemis, "Shipbuilding on Andros during the period 1830-1850", Kostas Damianidis (επιμ.), *The evolution of wooden shipbuilding in the eastern Mediterranean during the 18th and 19th centuries, 1st International Workshop*, Αθήνα, 45-53.
[887] Εφημ. *Ἑρμῆς*, αρ. 203, 6/2/1843.

7.3.2.2 ΟΙ ΥΔΡΑΙΟΙ

Η Ύδρα υπήρξε ο σημαντικότερος ναυτότοπος της ελληνόκτητης προεπαναστατικής ναυτιλίας με το μεγαλύτερο εμπορικό στόλο. Η κυρίαρχη θέση των Υδραίων στη ναυτιλία του Αιγαίου και του Ιονίου από το τελευταίο τέταρτο του 18ου αιώνα συνέβαλε αποφασιστικά και στην ανάλογη ηγεμονική θέση που κατέλαβαν μετέπειτα στη συγκρότηση του τρινήσιου στόλου και την εν γένει εξουσία και επιρροή που άσκησαν μεταξύ των επαναστατημένων Ελλήνων. Ο στόλος της Ύδρας από 17.000 τόνους χωρητικότητας περίπου το 1802 έφτασε τη μέγιστη τιμή του σε 45.000 τόνους το 1813, για να μειωθεί στη συνέχεια εξαιτίας της κρίσης της ναυτίλιας στο δεύτερο μισό του 1810 και να φθάσει τους 27.000 περίπου το 1821.[888]

Οι Υδραίοι πρώτοι, σε σχέση με τους υπόλοιπους ανταγωνιστές τους, Σπετσιώτες και Ψαριανούς αναβάθμισαν το στόλο τους από τις λατινάδικες ταρτάνες (σκάφη με τριγωνική ιστιοφορία) στα μεγαλύτερων διαστάσεων μπριγαντίνια και αργότερα πολάκες (σκάφη με τετράγωνη ιστιοφορία καταλληλότερη για ουριοδρομία και μεγαλύτερων αποστάσεων ταξίδια) ήδη από το 1790. Η εξέλιξη αυτή φαίνεται ότι συνδέεται με τις ανάγκες νέων και περισσότερο μακρινών και απαιτητικών προορισμών, όπως η Γένοβα, στην οποία οι Υδραίοι έχουν την εντονότερη παρουσία σε σχέση με άλλους Έλληνες ναυτικούς την εποχή αυτή.[889] Είναι χαρακτηριστικό δε, ότι σε συγκεκριμένους προορισμούς, όπως η Μάλτα και η Τεργέστη, φαίνεται ότι αρκούσε η χρήση μικρότερων σκαφών, όπως η ταρτάνα, παράλληλα με κάποια μεγαλύτερα, όπως η πολάκα (από τα μέσα της δεκαετίας του 1790) ή στη Μασσαλία όπου εναλλάσεται κυρίως η χρήση του πίγκου (επίσης λατινάδικο μεσαίων διαστάσεων) και της πολάκας. Στη Γένοβα αντίθετα, οι Υδραίοι εμφανίζονται αποκλειστικά με μεγαλύτερα ιστιοφόρα, όπως το μπριγαντίνι και η πολάκα.[890] Πιθανόν η σχεδόν αποκλειστική χρήση μεγαλύτερων ιστιοφόρων στο λιμάνι αυτό να σχετίζεται με τα φορτία και τις απαιτούμενες ποσότητες, κυρίως σιτηρών, που μετέφεραν οι Υδραίοι, για λογαριασμό του μεγαλέμπορου σιτηρών Carlo Gherardi.[891]

Στη μετεπαναστατική περίοδο η Ύδρα συνέχισε να δραστηριοποιείται δυναμικά στη ναυτιλία και ο στόλος της γνώρισε αυξητική τάση την περίοδο 1850-1870, όταν έφτασε τις 20.000 τόνους περίπου.[892] Ωστόσο, η Ύδρα δεν ήταν πλέον το μεγάλο

[888] Βασίλης Κρεμμυδάς, *Ελληνική Ναυτιλία, 1776-1835,* τ. Β΄ Οι Μηχανισμοί, Αθήνα, 1986, Πίνακας 7, 45.
[889] Harlaftis, "The fleet 'dei Greci". Πίνακας 8. Οι Υδραίοι κατέχουν το 50% των αφίξεων των ελληνόκτητων πλοίων στο λιμάνι της Γένοβας την περίοδο 1783-1814, με τους Σπετσιώτες δεύτερους με ποσοστό 23%.
[890] Βάση δεδομένων *Αμφιτρίτη, 1700-1821*, Πρόγραμμα Πυθαγόρας Ι, Ιόνιο Πανεπιστήμιο/ΥΠΕΠΘ, 2006.
[891] Harlaftis, "The fleet 'dei Greci", ο.π.
[892] Χαρλαύτη- Χαριτάτος- Μπενέκη, *Πλωτώ,* 419.

ναυτιλιακό κέντρο της προεπαναστατικής περιόδου. Στο νεοσύστατο ελληνικό κράτος, μεγάλο μέρος του πληθυσμού της, στερημένοι θέσεων εργασίας στην σχετικά παρακμάζουσα ναυτιλία του νησιού τους, θα αναζητήσουν καλύτερη τύχη στα μεγάλα λιμάνια-κέντρα του ελληνικού βασιλείου, την Ερμούπολη και τον Πειραιά.[893]

Ενδιαφέρον παρουσιάζει το γεγονός ότι εμφανίζεται μία αρκετά μεγάλη ανανέωση προσώπων μεταξύ των πλοιοκτητών και πλοιάρχων της προπεπαναστατικής περιόδου και αυτών που ναυπηγούν στην Ερμούπολη, αφού δεν διασταυρώνονται τα ονόματα των μεν και των δε στις πηγές μας. Ωστόσο, παραμένουν ακόμη αρκετά ονόματα οικογενειών με προεπαναστατικό παρελθόν που ναυπηγούν ιστιοφόρα στην Ερμούπολη. Εκτός από μέλη των επιφανέστερων οικογενειών της Ύδρας, όπως οι αδελφοί Γεώργιος και Λάζαρος Κουντουριώτης, Μανουήλ Αντ. Κριεζής, Κοσμάς Τσαμαδός, Ανδρέας και Γεώργιος Θ. Σαχτούρης, Θεοφάνης Βόκος και Αντώνιος Ι. Βώκος, εντοπίστηκαν πλοίαρχοι, όπως ο Μιχαήλ και Νικόλαος Εμμ. Κιοσσές, Ιωάννης Α. Ζάκας, Βασίλειος Ν. Καμίνης και Γεώργιος Βασ. Καμίνης, οι αδελφοί Ιωάννης και Γεώργιος Α. Καλογιάννης, Λάζαρος Νέγκας, Γεώργιος Παν. Πολίτης και Γεώργιος Ρεβίδης (Ρεβίθης), των οποίων οι οικογένειες, χωρίς να ανήκουν στο «σκληρό» πυρήνα της υδραΐικης πλοιοκτητικής ελίτ, ανέπτυξαν αξιόλογη ναυτιλιακή δράση κατά την προεπαναστατική περίοδο.[894]

7.3.2.3 ΟΙ ΣΑΝΤΟΡΙΝΙΟΙ

Η περίπτωση της ναυτιλίας της Σαντορίνης έχει κοινά γνωρίσματα με την εξέλιξη άλλων νησιών των Κυκλάδων, όπως η Άνδρος και η Μύκονος. Προεπαναστατικά η ναυτιλιακή ανάπτυξη του νησιού ξεκίνησε στις τελευταίες δεκαετίες του 18ου αιώνα, κυρίως χάρη στις εξαγωγές κρασιού, αλλά και άλλων προϊόντων, όπως βαμβακερά υφάσματα, θηραϊκή γη και κερί.[895] Συχνότερες αναφορές για σαντορινιά ιστιοφόρα έχουμε από το 1780, όταν τα τελευταία εκτελούν τις τυπικές διαδρομές των ελληνόκτητων πλοίων μεταξύ των λιμανιών της Μεσογείου, της Μαύρης Θάλασσας και της Αζοφικής. Τα πλοία των Σαντορινιών είναι κατά μέσο όρο μεγάλα ιστιοφόρα, τρικάταρτα, πολάκες και

[893] Ο.π. 422. Για τους Υδραίους στον Πειραιά βλ. Τσοκόπουλος Βάσιας, *Πειραιάς 1835-1870. Εισαγωγή στην ιστορία του ελληνικού Μάντσεστερ,* Αθήνα, 1984, 57. Μαλικούτη Ματίνα, *Η εξέλιξη του αστικού Πειραιά, 1834-1922,* Αθήνα. 147.
[894] Πρβλ με Βάση δεδομένων *Αμφιτρίτη, 1700-1821,* ο.π. Για το Μιχαήλ Κιοσσέ, καπετάνιο του μπρικού «Τομπάζης» βλ. Χατζηιωάννου, «Οι εμποροκαπετάνιοι..», 162.
[895] Χαρλαύτη- Χαριτάτος- Μπενέκη, *Πλωτώ,* 177. Μαρία Σπηλιωτοπούλου, *Η Σαντορίνη στην Τουρκοκρατία. Κοινωνικές και οικονομικές πρακτικές στο πλαίσιο της οικογένειας*, αδημοσίευτη διδακτορική διατριβή, Πανεπιστήμιο Κρήτης, Ρέθυμνο, 2005, 68.

δικάταρτα, μπριγαντίνια και μπρίκια.[896] Σύμφωνα με το γνωστό κατάλογο του Pouqueville, του 1813, η Σαντορίνη είχε 32 πλοία, 2.560 τόνων και μέσης χωρητικότητας 80 τόνων.[897]

Στους μετεπαναστατικούς χρόνους η ναυτιλία της Σαντορίνης γνώρισε σημαντική ανάπτυξη κοντά στο μεγάλο ναυτιλιακό και ναυπηγικό κέντρο της Ερμούπολης και παράλληλα με άλλους ναυτότοπους συμμετείχε στις συνήθεις διαδρομές των ελληνόκτητων ιστιοφόρων μεταξύ Δύσης και Νότιας Ρωσίας, όπου το σαντορινιό κρασί ήταν το κύριο φορτίο προς τη Μαύρη Θάλασσα και τα σιτηρά το φορτίο της επιστροφής.

Πίνακας 7.7 Στοιχεία δυναμικότητας της ναυτιλίας της Σαντορίνης τον 19ο αιώνα. (Μόνο πλοία β΄κλάσης, άνω των 30 τόνων).

ΕΤΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ	ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ	ΜΕΣΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ
1848(1)	78	11.276	144,56
1850(2)	16	4.084	255,25
1852(3)	74	13.661	184,60
1855(4)	69	12.630	183,04
1855(2)	12	3.220	268,33
1858(5)	61	11.951	195,91
1860(2)	16	3.395	212,18

Πηγή: (1) AMAE, CCC, Syra, vol. 3, 20/4/1849. (2) Χαρλαύτη- Χαριτάτος- Μπενέκη, *Πλωτώ*, 129.
(3) AMAE, CCC, Syra vol. 4, 28/6/1853, Mémoir sur la Statistique, la navigation, le commerce et l' industrie de Syra et des autres îles Cyclades pendant l' année 1852, (4) ο.π., vol. 4, 17/7/1856, (5) ο.π., vol. 5, 27/4/1858.

Στον Πίνακα 7.7 αντιπαραβάλλονται τα στοιχεία για τη δυναμικότητα του σαντορινιού στόλου την περίοδο 1848-60. Από τη μία πλευρά παρατίθενται οι στατιστικές του Γάλλου προξένου της Σύρου και από την άλλη τα στοιχεία του ιστορικού νηογνώμονα *Ποντοπόρεια*. Υπάρχει μεγάλη απόκλιση μεταξύ των δύο πηγών, καθώς τα στοιχεία της *Ποντοπόρειας* είναι το 1/4 περίπου των στοιχείων που παρουσιάζει ο Γάλλος πρόξενος. Ωστόσο, αυτό που κανείς μπορεί να συγκρατήσει είναι η υψηλή μέση χωρητικότητα των σαντορινιών ιστιοφόρων. Δηλαδή συνεχίζεται κατά κάποιο τρόπο η προεπαναστατική παράδοση της επένδυσης σε μεγάλα ιστιοφόρα. Αυτό επιβεβαιώνεται και από τα 58 ιστιοφόρα στο μεγαλύτερο βαθμό σαντορινιών συμφερόντων που ναυπηγήθηκαν στην

[896] Βάση δεδομένων *Αμφιτρίτη, 1700-1821*, ο.π.
[897] Λεονταρίτης, «Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία», 46.

Ερμούπολη την περίοδο 1833-1866. Στο σύνολο αυτό υπήρχαν 43 μπρίκια και μία γαβάρα, ενώ μόνο 11 ήταν γολέτες, μπομπάρδες και άλλα μικρότερα ιστιοφόρα.

Από την αντιπαραβολή των προεπαναστατικών πηγών με δικά μας στοιχεία από την Ερμούπολη μπορούμε να εντοπίσουμε τη συνέχεια κάποιων οικογενειών και στη μετεπαναστατική περίοδο. Τέτοιες περιπτώσεις είναι οι οικογένειες Μπαρμπαρίγου, Νομικού και Συρίγου και με αρκετή επιφύλαξη θα μπορούσαμε να συμπεριλάβουμε επίσης τις οικογένειες Δακορώνια και Δαμίγου.[898] Παρά τη λειτουργία ναυπηγείου στη Σαντορίνη την περίοδο 1843-58, όπου ναυπηγήθηκαν συνολικά 79 ιστιοφόρα, τα σκάφη αυτά ήταν κυρίως μικρά ακτοπλοϊκά (σακολέβες, μύστικα, μπρατσέρες, τρεχαντήρια και τσερνίκια και μόλις τρία μπρίκια), των οποίων η συνολική χωρητικότητα έφτανε μόλις τους 1.598 τόνους με μέση χωρητικότητα 20 τόνων περίπου.[899] Επομένως, οι μεγάλες πλοιοκτητικές οικογένειες, Αλαφούζου, Ζάννε (Ζάννου), Μπαρμπαρίγου, Μανωλέσσου, Νομικού, Σαρρή, Συρίγου και Μαυρομμάτη, αλλά και μικρότερης εμβέλειας πλοιοκτήτες, όπως οι Πλατύς, Καράς και Μαθάς ναυπηγούσαν συστηματικά τα ιστιοφόρα για ποντοπόρα ταξίδια (κυρίως μπρίκια) στην Ερμούπολη.[900] Από τις παραπάνω οικογένειες, οι μόνες που κατάφεραν τη μετάβαση στον ατμό ήταν οι Αλαφούζοι και οι Νομικοί, οι οποίοι μάλιστα υπήρξαν ακμαίες εφοπλιστικές επιχειρήσεις σε όλο τον 20ο αιώνα και συνεχίζουν μέχρι σήμερα να διαχειρίζονται στόλους μεγάλης μεταφορικής ικανότητας.[901]

7.3.2.4 ΟΙ ΜΥΚΟΝΙΑΤΕΣ

Η Μύκονος σε σχέση με άλλα κυκλαδίτικα νησιά φαίνεται ότι ενεπλάκη νωρίτερα στα ναυτιλιακά πράγματα. Αναφέρεται ότι οι τύχες της Μυκόνου συνδέονται με το γεγονός ότι το 18ο αιώνα ήταν μαζί με τη Μήλο, κέντρο εκποίησης πειρατικών λειών στις Κυκλάδες.[902] Οι Μυκονιάτες δραστηριοποιούνται στις θαλάσσιες μεταφορές ήδη από το πρώτο μισό του 18ου αιώνα, αρκετά πριν από άλλα νησιά του Αιγαίου, και ταξίδευαν στις γνωστές ρότες του ελληνόκτητου στόλου, μεταξύ Μεσογείου και Μαύρης Θάλασσας, με κύριους προορισμούς την Αγκώνα μέχρι τα μέσα του 18ου αιώνα και στη συνέχεια κυρίως

[898] Βάση δεδομένων *Αμφιτρίτη, 1700-1821*, ο.π.
[899] Χαρλαύτη- Χαριτάτος- Μπενέκη, *Πλωτώ*, 179. Καρδάσης, *Σύρος. Σταυροδρόμι*, Πίνακας 26, 182-183.
[900] Για τις μεγάλες πλοιοκτητικές οικογένειες της Σαντορίνης βλ. Χαρλαύτη- Χαριτάτος- Μπενέκη, *Πλωτώ*, 180-193.
[901] Ο.π., 180-181 και 186-188. Θεοτοκάς- Χαρλαύτη, *Έλληνες εφοπλιστές*, 182-183, 364-368.
[902] Χαρλαύτη- Χαριτάτος- Μπενέκη, *Πλωτώ*, 167. Λεών (Λεονταρίτης), «Ελληνική Εμπορική..», 41.

στη Μάλτα.[903] Το 1813 είχε στόλο 22 πλοίων, 3.300 τόνων και μέσης χωρητικότητας 150 τόνων, σχεδόν διπλάσια από τις Άνδρο και Σαντορίνη την ίδια χρονιά.[904]

Μετά το 1830, μαζί με την Άνδρο και τη Σαντορίνη, ακολούθησε σχεδόν κοινή πορεία στους κόλπους της ελληνόκτητης ιστιοφόρου ναυτιλίας, προφανώς επωφελούμενη από τη γειτνίαση με την Ερμούπολη.

Πίνακας 7.8 Στοιχεία δυναμικότητας της ναυτιλίας της Μυκόνου τον 19ο αιώνα. (Μόνο πλοία β΄κλάσης, άνω των 30 τόνων).

ΕΤΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ	ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ	ΜΕΣΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ
1848(1)	40	6.023	150,57
1850(2)	16	3.588	224,25
1858(1)	37	6.821	184,35
1860(2)	9	2.021	224,55

Πηγή: (1) AMAE, CCC, Syra, vol. 3, 20/4/1849. vol. 4, vol. 5, 27/4/1858.
(2) Χαρλαύτη- Χαριτάτος- Μπενέκη, *Πλωτώ,* 129.

Στα στοιχεία του Πίνακα 7.8 εμφανίζεται, όπως και στην περίπτωση της Σαντορίνης, μία μεγάλη απόκλιση των στοιχείων των δύο πηγών, που ωστόσο μας οδηγεί ξανά στο ασφαλέστερο συμπέρασμα της υψηλής μέσης χωρητικότητας, η οποία προσδιορίζει το χαρακτήρα της μυκονιάτικης ναυτιλίας, ιδιαίτερα ανεπτυγμένης και εξειδικευμένης στα ποντοπόρα σκάφη. Από τα 40 μυκονιάτικα σκάφη (εκ των οποίων τα 35 ήταν μονοϊδιόκτητα) που ναυπηγήθηκαν στην Ερμούπολη την περίοδο 1834-63, τα 24 είναι μπρίκια, ενώ από τις 10 γολέτες, οι 5 είναι μεταξύ 85 και 134 τόνων.

Μεταξύ των πλοιοκτητικών οικογενειών στις οποίες εντοπίζεται συνέχεια από τους προεπαναστατικούς χρόνους μέχρι την παρουσία τους στο ναυπηγείο της Ερμούπολης είναι οι Μπαρμπέρη (Βαρβέρη), Δρακόπουλοι, Γιάννου, Κωνσταντίνου, Μπόνη και Σκορδίλη.[905] Ως σημαντικότεροι μυκόνιοι επενδυτές νεότευκτων ιστιοφόρων στην Ερμούπολη εμφανίζονται μαζί με τους Δρακόπουλους, ο Περής Μάρκαρης και ο σημαντικότερος όλων Αντωνέλος Μποναζούντας. Ωστόσο, ούτε ο Μποναζούντας, ούτε ο Μάρκαρης κατάφεραν να περάσουν στον ατμό, κάτι που πέτυχε η οικογένεια

[903] Βάση δεδομένων *Αμφιτρίτη, 1700-1821*, ο.π.
[904] Λέων (Λεονταρίτης), «Ελληνική Εμπορική..», 46.
[905] Βάση δεδομένων *Αμφιτρίτη, 1700-1821*, ο.π.

Δρακόπουλου, η οποία εξελίχθηκε σε μία από τις ισχυρές ελληνικές εφοπλιστικές οικογένειες και σήμερα εκπροσωπείται από την εταιρεία *Empros Lines.*[906]

7.3.2.5 ΟΙ ΣΠΕΤΣΙΩΤΕΣ

Οι Σπέτσες μαζί με την Ύδρα και τα Ψαρά ήταν τα τρία ναυτικά νησιά, με τον περισσότερο ανεπτυγμένο εμπορικό στόλο της προεπαναστατικής περιόδου, που κατά την Επανάσταση συγκρότησαν και τον περίφημο τρινήσιο πολεμικό στόλο. Η ανάπτυξη του σπετσιώτικου στόλου πριν τα Ορλωφικά (1770) ήταν περιορισμένη σε σκάφη έως 50 τόνων που ταξίδευαν «ὑπὸ τουρκικὴν σημαίαν ἐντὸς τοῦ Αἰγαίου Πελάγους μέχρι τῆς Κωνσταντινουπόλεως καὶ τῶν παραλίων τῆς Ἀσίας, Συρίας καὶ Αἰγύπτου καὶ ἐντὸς τοῦ Ἀδριατικοῦ κόλπου μέχρι τῆς (sic) λιβόρνου»[907] Από το 1780, που πληθαίνουν οι αναφορές των πηγών, έως τα μέσα της δεκαετίας του 1790, ο βασικός τύπος του σπετσιώτικου στόλου είναι η ταρτάνα (μικρομεσαίο σκάφος), το οποίο, όπως είδαμε παραπάνω, ίσχυε την ίδια περίοδο και για την Ύδρα.[908] Η αναβάθμιση του στόλου των Σπετσών ξεκίνησε «Ἀπὸ δὲ τῷ 1796 ἤρχισε τῇ συνδρομῇ Πελοποννησίων τινων νὰ ναυπηγῇ καὶ πλοῖα μεγαλύτερα ἀπὸ 5 μέχρι 8 χιλ. κοιλῶν χωρητικότητος (125-200 τόνων) καὶ ἐκτοτε ἤρχισεν νὰ ταξιδεύῃ καὶ τὴν Μαύρην Θάλασσαν.»[909]

Η άποψη του Ρήγα Παλαμήδη επιβεβαιώνεται και από άλλες πηγές. Όντως από το 1796 ο στόλος των Σπετσών αναβαθμίζεται από μεγαλύτερα πλοία και πλέον ο βασικός τύπος που αντικαθιστά την ταρτάνα είναι η τρικάταρτα πολάκα, με τις οποίες επεκτείνουν τις διαδρομές τους από τη Μάλτα, που ήταν ο συνήθης προορισμός, προς τη Γένοβα, Μασσαλία, Βαρκελώνη και Λισσαβόνα.[910] Ενδιαφέρον είναι επίσης ότι, όπως οι Υδραίοι, έτσι και οι Σπετσιώτες για τα ταξίδια τους στη Γένοβα χρησιμοποιούσαν αποκλειστικά μεγάλα ιστιοφόρα, μπριγαντίνια και πολάκες ακόμη και πριν το 1796.[911]

Όντως επίσης, οι Πελοποννήσιοι και ειδικά οι Τσάκωνες του Πραστού Κυνουρίας, όπως αναφέρει σε υποσημείωση του παραπάνω χωρίου ο Παλαμήδης, συνέβαλαν με τα κεφάλαια τους στην αναβάθμιση του σπετσίωτικου στόλου από το 1796. Επιτομή αυτής της τάσης αποτελεί ο έμπορος και μεγαλοκεφαλαιούχος του Πραστού Χατζηπαναγιώτης Πολίτης, ο οποίος υπήρξε ίσως ο σημαντικότερος επενδυτής σε μερίδια σπετσιώτικων

[906] Χαρλαύτη- Χαριτάτος- Μπενέκη, *Πλωτώ,* 170. Θεοτοκάς- Χαρλαύτη, *Έλληνες εφοπλιστές*, 236-238.
[907] ΓΑΚ/ΚΥ, Συλλογή Βλαχογιάννη, Ε΄Ιδιωτικαί Συλλογαί, Αρχείον Παλαμήδη, *Περὶ Σπετζῶν. κατάστασις τῆς νήσου Σπετζῶν πρὸ τῆς ἐπαναστάσεως καὶ ἡ πρόοδος αὐτῆς.*
[908] Βάση δεδομένων *Αμφιτρίτη, 1700-1821*, ο.π.
[909] Αρχείον Παλαμήδη, *Περὶ Σπετζῶν.* ο.π.
[910] Βάση δεδομένων *Αμφιτρίτη, 1700-1821*, ο.π.
[911] Ο.π.

πλοίων της προπεπαναστικής περιόδου. Ο Χατζηπαναγιώτης Πολίτης, που ξεκίνησε να επενδύει σε καΐκια το 1783, από το 1792 και έπειτα συνέχισε να επενδύει μόνο σε μεγάλα καράβια.[912]

Εκτιμήσεις για τη δυναμικότητα της σπετσιώτικης προεπαναστατικής ναυτιλίας δείχνουν ότι τη διετία 1807-8 οι Σπέτσες είχαν 23.000 τόνους, το 1813 19.500 και το 1821 μειώθηκε ακόμη περισσότερο, σχεδόν στους 16.000 τόνους, εξαιτίας της ύφεσης μετά το τέλος των Ναπολεόντειων Πολέμων.[913]

Στη μετεπαναστατική περίοδο η ναυτιλία των Σπετσών συνέχισε να αποτελεί τον πιο ανθηρό κλάδο της οικονομίας, αν και δεν συγκαταλέγεται πλέον ανάμεσα στα τρία σημαντικότερα ναυτικά νησιά, έχοντας αποκτήσει σημαντικούς ανταγωνιστές από νεοακμάζοντες ναυτότοπους του Αιγαίου και κυρίως των Κυκλάδων.

Πίνακας 7.9 Στοιχεία δυναμικότητας της σπετσιώτικης ναυτιλίας τον 19ο αιώνα. (Μόνο πλοία β΄κλάσης, άνω των 30 τόνων).

ΕΤΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ	ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ	ΜΕΣΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ
1838(1)	82	13.557	165,32
1840(2)	26	5.597	215,25
1845(2)	60	12.586	209,76
1850(2)	102	19.992	196
1853(3)	208	37.209	178,88
1855(2)	92	17.987	195,5
1855(4)	151	24.775	164,07

Πηγή: (1) ΓΑΚ, Οθωνικό Αρχείο, Υπ. Ναυτικών, φ. 42. (2) Χαρλαύτη- Χαριτάτος- Μπενέκη, *Πλωτώ*, 419 (3) ΓΑΚ, Οθωνικό Αρχείο, Υπ. Ναυτικών, φ. 41. (4) ΑΜΑΕ, CCC, Syra, vol. 4, 17/7/1856, 470.

Στον Πίνακα 7.9 παρατίθενται στοιχεία για τη δυναμικότητα της σπετσιώτικης ναυτιλίας από διάφορες πηγές, οι οποίες παρουσιάζουν, όπως και σε άλλες περιπτώσεις που εξετάσαμε, σημαντική απόκλιση. Ωστόσο, από όποια πηγή και αν το δει κανείς, διαφαίνεται η αυξητική τάση της χωρητικότητας του σπετσιώτικου στόλου την περίοδο 1838-1855, με εξαίρεση την μείωση που παρατηρείται μεταξύ 1850-53 και 1855, που πιθανόν να οφείλεται στην ύφεση της τριετίας 1849-52 και τους κλυδωνισμούς που προκάλεσε στην ελληνόκτητη ναυτιλία η συγκυρία του Κριμαϊκού Πολέμου (1853-56).

[912] Βασίλης Κρεμμυδάς, *Αρχείο Χατζηπαναγιώτη*, τ. Α΄, Αθήνα, 1973, 31-53.
[913] Κρεμμυδάς, *Ελληνική Ναυτιλία*, τ. Β΄, Πίνακας 8, 47.

Το δε ναυπηγείο των Σπετσών, που προεπαναστατικά αποτελούσε σημαντικό κλάδο της οικονομίας του νησιού, συνέχισε στη μετεπαναστατική περίοδο να συγκαταλέγεται στα παραγωγικότερα του ελληνικού βασιλείου. Την περίοδο 1843-58 αναφέρεται ως το δεύτερο σημαντικότερο ναυπηγείο σε παραγώμενη χωρητικότητα μετά την Ερμούπολη.[914] Ωστόσο, παρά την ύπαρξη μίας τόσο σημαντικής μονάδας στο νησί αρκετοί Σπετσιώτες ναυπηγούν στην Ερμούπολη. Δεν γνωρίζουμε αν η επιλογή αυτή σχετίζεται με τη δυσκολία της προσφοράς να ανταποκριθεί στη ζήτηση ή με ζητήματα κόστους παραγωγής ή χρηματοδότησης της ναυπήγησης. Σε κάθε περίπτωση, στο ναυπηγείο της Ερμούπολης ναυπηγούν ιστιοφόρα, τόσο μέλη οικογενειών με προεπαναστατική ναυτιλιακή δράση, όπως Ανδριανός, Ανδρούτσος, Λαζάρου, Μπούκουρης, Ράπτης, Σκληάς και Τζούπα Γκίκας, όσο και Σπετσιώτες που δεν εντοπίστηκαν στις προεπαναστατικές πηγές, όπως Πνευματικός, Λεμπέσης, Στεμνιτσιώτης, Καστριώτης και άλλοι.[915] Κανένας από αυτούς, με εξαίρεση τους Λαζάρου, δεν συγκαταλέγεται στις μεγάλες πλοιοκτητικές οικογένειες των Σπετσών, όπως οι Κούτση, οι Χατζηανάργυροι, οι Γουδή ή οι Μέξη, οι οποίοι δεν φαίνεται να ναυπηγούν τα ιστιοφόρα τους στην Ερμούπολη.[916]

7.3.2.6 ΟΙ ΙΟΝΙΟΙ (ΚΕΦΑΛΟΝΙΤΕΣ & ΙΘΑΚΗΣΙΟΙ)

Η ναυτιλία του Ιονίου Πελάγους γνώρισε μεγάλη ανάπτυξη τουλάχιστον μισό αιώνα πριν την άνοδο του εμπορικού στόλου των νησιών του Αιγαίου, με κύριους πυρήνες το 18ο αιώνα την Κεφαλονιά και την Ιθάκη και ουσιαστικά αποτελεί τον πρώτο χώρο συγκρότησης της ελληνόκτητης ναυτιλίας. Από τις αρχές του 18ο αιώνα βρίσκουμε Ιόνιους ναυτικούς να δραστηριοποιούνται στην Αδριατική, το Ιόνιο και μέχρι τη Μάλτα, ως μέρος της ναυτιλίας του ενετικού κράτους, του οποίου η οργάνωση αρχικά έθεσε τις βάσεις για περαιτέρω ανάπτυξη του τοπικού εμπορίου και της ναυτιλίας, ειδικά μετά την απώλεια της Κρήτης (1669), όταν τα Επτάνησα αποτέλεσαν το βασικό κέντρο των εμπορικών υποθέσεων των Ενετών στο Λεβάντε.[917] Ωστόσο, η ισχυρή παρεμβατικότητα του Ενετικού

[914] Καρδάσης, *Σύρος. Σταυροδρόμι*, Πίνακας 26, 182-183. Στις Σπέτσες ναυπηγούνται 643 σκάφη 44.337 τόνων. Τρίτο αναφέρεται το Γαλαξίδι με 162 πλοία 17.982 τόνων.
[915] Βάση δεδομένων *Αμφιτρίτη, 1700-1821*, ο.π.
[916] Χαρλαύτη- Χαριτάτος- Μπενέκη, *Πλωτώ*, 436-445.
[917] Στοιχεία από το Archivio di Stato di Venezia, και τις σειρές Cinque Savi alla Mercanzia Scuole Piccole e Suffragi, καθώς και από το Παλαιό Αρχείο του Ελληνικού Ινστιτούτου της Βενετίας και τη σειρά Police di Carico, που περιλαμβάνονται στην ηλεκτρονική βάση δεδομένων «Αμφιτρίτη, Ναυτιλιακή Ιστορία των Ελλήνων, 1700-1821», επιβεβαιώνουν τη συμμετοχή των Ιόνιων, κυρίως Κεφαλλήνων, στις διαδρομές της Αδριατικής, Ιόνιο-Βενετία. Για ζητήματα οργάνωσης του εμπορίου των Βενετών στην επίδραση στην περιοχή του Ιονίου βλ. Yannakopoulou Helene, "L' architecture navale en Grece de l' Ouest", Kostas

κράτους οδήγησε πολλούς Ιόνιους κεφαλαιούχους, πλοιοκτήτες και ναυπηγούς-τεχνίτες να εγκατασταθούν και να επενδύσουν στην απέναντι οθωμανική ακτή του Μεσολλογίου, Αιτωλικού, Πρέβεζας και της ευρύτερης περιοχής της δυτικής Ελλάδας και να συμβάλουν στην ανάπτυξη της ναυτιλίας της.[918]

Δυστυχώς δεν διαθέτουμε στοιχεία για τη δυναμικότητα του θιακοκεφαλονίτικου στόλου το 18ου αιώνα και μέχρι το 1821. Μετά το 1830 κάποιες εκτιμήσεις δείχνουν μία αυξητική τάση του στόλου της Κεφαλονιάς από τους 19.709 τόνους το 1830 στους 24.632 τόνους το 1870, με αξιοσημείωτη ύφεση τις περιόδους 1835-45 και 1860-65, ενώ ανάλογη πορεία είχε και ο ιθακήσιος στόλος, με τη διαφορά ότι οι αριθμοί είναι σαφώς χαμηλότεροι, από τους 4.746 τόνους το 1830, στους 9.195 το 1870.[919] Ωστόσο, οι παραπάνω αριθμοί δεν μπορούν να αποτυπώσουν το εύρος και τις διαστάσεις της ναυτιλιακής δράσης των Ιόνιων, οι οποίοι, διάσπαρτοι στα μεγάλα λιμάνια και εμπορικά κέντρα του Δούναβη, της Αζοφικής, της Μαύρης Θάλασσας, της Δυτικής Ευρώπης και της Ανατολικής Μεσογείου, συγκρότησαν μία ισχυρή επιχειρηματική ομάδα, που κατείχε σημαντικό μερίδιο στο εμπόριο σιτηρών και τη διεθνή ναυλαγορά και η κοινή γεωγραφική καταγωγή των μελών της τη χαρακτηρίστηκε ως το «ιόνιο δίκτυο».[920]

Το πιο εντυπωσιακό χαρακτηριστικό της Ιονίου ναυτιλίας είναι η μακρά συνέχεια, από τις αρχές του 18ου αιώνα μέχρι τις μέρες μας, η οποία φαίνεται μέσα από τα μέλη των οικογενειών των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Στο ναυπηγείο της Ερμούπολης η πλειοψηφία των Κεφαλλήνων επενδυτών ανήκει σε οικογένειες με μακρά παράδοση και πείρα στα ναυτιλιακά πράγματα ήδη από το 18ο αιώνα. Μέλη τέτοιων οικογενειών είναι οι Αντωνίου, Βαλλιάνος, Ιγγλέσης, Καραντινός, Κοκώλη, Κούπας, Λυκιαρδόπουλοι, Μουσούρη, Ρωσόλυμος, Φραγκόπουλοι, Φωκάδες, Χέλμης, αλλά και οι εγκατεστημένοι στην Ερμούπολη, Σπυρίδων Μεταξάς, Σπυρίδων Σβορώνος, Σπύρος Ποταμιάνος και Φίλλιπος Καλλιγάς.[921] Αντίστοιχα μέλη σημαντικών ναυτικών οικογενειών της Ιθάκης του 18ου αιώνα ναυπηγούν στην Ερμούπολη, όπως Βλασσόπουλος, Δενδρινός, Μαράτος, Πεταλάς και Τανταριάς.[922]

Damianidis (επιμ.), *Shipbuilding and ships in the eastern Mediterranean in the 18th & 19th centuries*, Χίος, 1999, 48.

[918] Λεών (Λεονταρίτης), «Ελληνική Εμπορική..», 30. Yannakopoulou, "L' architecture navale en Grece", 51-55.

[919] Χαρλαύτη- Χαριτάτος- Μπενέκη, *Πλωτώ*, 51.

[920] Χαρλαύτη, *Ιστορία της Ελληνόκτητης*, 173-213.

[921] Βάση δεδομένων *Αμφιτρήτη, 1700-1821*, ο.π.

[922] Ο.π.

Μεγάλο μέρος των πλοιοκτητών της Κεφαλονιάς και της Ιθάκης που ναυπηγούσαν ιστιοφόρα στην Ερμούπολη, έκαναν τη μετάβαση στον ατμό. Εκτός από τους Βαλλιάνους, που διαδραμάτισαν έναν κομβικό ρόλο ως χρηματοδότες στη μετάβαση στον ατμό πολλών Ιονίων και άλλων πλοιοκτητών, οι Μεταξάδες, οι Λυκιαρδόπουλοι, οι Σβορώνοι, οι Φωκάδες, οι Κούπα, οι Ρωσόλυμοι από τους Κεφαλονίτες και οι Βλασσόπουλοι και Πεταλά από τους Ιθακήσιους ανήκουν στην κατηγορία αυτή.[923] Μάλιστα από τις παραπάνω οικογένειες οι Λυκιαρδόπουλοι και οι Βλασσόπουλοι κατάφεραν να εξελιχθούν σε σημαντικούς παράγοντες του ελληνικού εφοπλισμού τον 20ο αιώνα με τις επιχειρήσεις τους να είναι ενεργές μέχρι τις μέρες μας.[924]

7.4. ΟΙ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΕΣ ΟΜΑΔΕΣ ΤΩΝ ΕΠΕΝΔΥΤΩΝ/ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ

Η δεύτερη όψη προσέγγισης του προφίλ των πλοιοκτητών/επενδυτών του ναυπηγείου της Ερμούπολης επιχειρείται μέσα από την επαγγελματική ενασχόλησή τους. Το είδος του επαγγέλματος συνήθως δηλώνεται στα συμβόλαια, για παράδειγμα στο έγγραφο ιδιοκτησίας, ενώ σε περιπτώσεις που δεν δηλώνεται ή η πηγή μας δεν είναι το έγγραφο της ιδιοκτησίας, αλλά το βεβαιωτικό ναυπήγησης του Δήμου της σειράς Ι/Ναυπηγικά του Δημοτικού Αρχείου, όπου συχνά δεν αναφέρεται το επάγγελμα του πλοιοκτήτη, τότε επιχειρούμε να το εντοπίσουμε μέσα από άλλες πηγές, όπως το Δημοτολόγιο της Ερμούπολης. Βέβαια, η εύρεση του επαγγέλματος στο Δημοτολόγιο, αφενός προϋποθέτει ότι ο πλοιοκτήτης έχει γίνει δημότης Ερμούπολης, αφετέρου δε, δεν είναι πάντοτε ασφαλής, αφού κάποιοι έμποροι και πλοιοκτήτες αναφέρονται ως κτηματίες ή αλλιώς και κάποιοι ναυπηγοί, δηλώνονται απλά ως μαραγκοί ή και ως ναυτικοί. Ωστόσο, παρά τα προβλήματα διασταύρωσης στοιχείων σχετικά με την επαγγελματική ενασχόληση των πλοιοκτητών, που μπορεί να μην είναι πάντοτε μονοδιάστατη, η ένταξή τους σε επαγγελματικές κατηγορίες βοηθά σημαντικά να κατανοήσουμε τις κυρίαρχες τάσεις και εξελίξεις της πλοιοκτησίας στην Ερμούπολη τον 19ο αιώνα.

Όπως και στις ομάδες καταγωγής, οι επαγγελματικές ομάδες θα παρουσιαστούν μέσα από τον συνολικό αριθμό επενδυτών, τη χωρητικότητα των πλοίων και την αξία των πλοίων που κατέχουν. Σε αριθμό ατόμων, από τους 2.407 επενδυτές στη ναυπηγική αγορά της Ερμούπολης γνωρίζουμε την επαγγελματική ταυτότητα 1.462 ατόμων, ενώ για 945

---

[923] Χαρλαύτη- Χαριτάτος- Μπενέκη, *Πλωτώ*, 60-87. Χαρλαύτη, *Ιστορία της Ελληνόκτητης*, 242-244, 580-587. Για την οικογένεια Λυκιαρδόπουλου βλ. επίσης, Δελής Απόστολος, «Οικογένεια Λυκιαρδοπούλου», 2008, *Encyclopaedia of the Hellenic World, Black Sea* URL: <http://www.ehw.gr/l.aspx?id=11185>

[924] Ο.π. Θεοτοκάς- Χαρλαύτη, *Έλληνες εφοπλιστές*, 205-206, 322-323.

περιπτώσεις μας είναι άγνωστη. Συνολικά, αναφέρονται 82 τύποι επαγγελμάτων, που προσπαθήσαμε να ταξινομήσουμε και να ομαδοποιήσουμε σε ευρύτερες κατηγορίες που να διευκολύνουν την ανάλυσή μας. Στις επαγγελματικές κατηγορίες, όπως φαίνονται στον Πίνακα 7.10, εντάξαμε επαγγέλματα που ανήκουν στον ίδιο κλάδο (εμπορικό, ναυτικό) ή σε ένα ευρύτερο τομέα παραγωγής (πρωτογενή, δευτερογενή).

Στα ναυτικά επαγγέλματα εντοπίσαμε ένδεκα τύπους επαγγελμάτων. Λεμβούχοι, μαουνιέρηδες και αλιείς εντάσσονται στα λιμενικά ή της κοντινής ακτοπλοΐας επαγγέλματα. Μάλιστα στη συντριπτική τους πλειοψηφία πρόκειται για Ερμουπολίτες, άτομα των κατώτερων κοινωνικά στρωμάτων της πόλης που εξασκούσαν τέτοιου είδους επαγγέλματα και ναυπηγούσαν πλοιάρια ή βάρκες. Εκτός από τρεις περιπτώσεις αξιωματικών του Βασιλικού Ναυτικού, μεταξύ των οποίων και ο Υποναύαρχος/Γερουσιαστής Κωνσταντίνος Κανάρης, οι υπόλοιπες αφορούν ως επί το πλείστον εμπλεκόμενους στην ποντοπόρο ναυτιλία.[925] Οι πλοιοκτήτες αυτής της κατηγορίας αναφέρονται ως εμποροπλοίαρχοι, πλοίαρχοι, θαλασσινοί, ναύτες και ναυτικοί. Ο τελευταίος τύπος επαγγέλματος είναι ο πιο διαδεδομένος, αφού σε σύνολο 1081 ναυτικών επαγγελμάτων εμφανίζεται 854 φορές.

Στην κατηγορία των εμπορικών επαγγελμάτων εντοπίζονται 22 διαφορετικοί τύποι. Μία υπομάδα συγκροτούν οι μικρέμποροι, λιανοπώλες, κυρίως της Ερμούπολης, γαλακτοπώλες, ιχθυοπώλες, κρεοπώλες, καφεπώλες και άλλοι, που ωστόσο αντιπροσωπεύουν μικρό μερίδιο και επενδύουν συνήθως σε σκάφη ακτοπλοϊκής χρήσης. Πρόκειται για 40 περιπτώσεις περίπου σε σύνολο 246. Οι αναφερόμενοι ως έμποροι κυριαρχούν σε αυτή την κατηγορία (186), οι οποίοι στην πλειοψηφία τους επενδύουν σε μεγάλα ιστιοφόρα.

Στα επαγγέλματα του δευτερογενούς τομέα εντάσσονται κυρίως οι τεχνίτες, στην πλειοψηφία τους Ερμουπολίτες. Τα ναυπηγικά επαγγέλματα κυριαρχούν με 25 ναυπηγούς και συνολικά 43 άτομα του κλάδου σε σύνολο 69 ατόμων ολόκληρης της κατηγορίας, μαραγκούς, καλαφάτες, πριονιστές, μακαραδοποιούς κλπ.

Το γυναικείο φύλο, παρότι δεν είναι μία επαγγελματική κατηγορία, αναγκαζόμαστε να το εντάξουμε ως τέτοια, αφού οι γυναίκες του 19ου αιώνα στην Ερμούπολη, όπως και αλλού, δεν έχουν επάγγελμα, εξαρτώμενες οικονομικά από τα αρσενικά μέλη της οικογένειας, και μόνο οι γυναίκες των κατώτερων στρωμάτων, κυρίως αργότερα οι

[925] Ο Κων/νος Κανάρης συμμετέχει με μερίδιο ενός τρίτου στη ναυπήγηση του μπρικιού «Γαλατία», 335 τόνων, μαζί με το γίο του Μιλτιάδη Κ. Κανάρη και τον επίσης Ψαριανό Δημήτριο Καλάρη, επίσης μέτοχοι ενός τρίτου ο καθένας. Το πλοίο κόστισε συνολικά 78.000 δραχμές. Βλ. ΓΑΚ/ΑΝΚ, Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ. 20081, 2/10/1847.

εργάτριες, θα αποκτήσουν μία επαγγελματική ταυτότητα. Έτσι οι πλοιοκτήτριες αναφέρονται απλά ως θυγατέρες, σύζυγοι, ή χήρες. Στην μεγάλη τους πλειοψηφία οι γυναίκες επενδυτές ανήκουν σε ναυτικές οικογένειες των Ψαριανών, οι οποίες φαίνεται ότι είχαν αναγκαστεί να αποκτήσουν μία τεχνογνωσία στη διαχείρηση της οικογενειακής ναυτιλιακής επιχείρησης, όταν τα αρσενικά μέλη της οικογένειας έλλειπαν σε ταξίδι ή σε περίπτωση θανάτου του συζύγου τους.[926]

Στα διοικητικά επαγγέλματα εντάσσονται υπάλληλοι κρατικών θεσμών και φορέων, όπως γραμματέας της Νομαρχίας Κυκλάδων ή του Λιμεναρχείου, υπάλληλοι της Διαμετακόμισης, του Ταχυδρομείου, αλλά και ανώτεροι κρατικοί λειτουργοί όπως ο Ψαριανός γερουσιαστής Αναγνώστης Μοναρχίδης, ο υδραΐικης καταγωγής Λιμενάρχης Ερμούπολης Ανδρέας Κοσκωρόζης ή ο Υδραίος Ειρηνοδίκης Πέτρος Πετροσπετσιώτης.

Στα επαγγέλματα του πρωτογενούς τομέα ταξινομούνται δύο περιπτώσεις γεωργών από την Ικαρία και εννέα περιπτώσεις κτηματιών από την Ερμούπολη, την Άνω Σύρο, την Άνδρο, τη Μύκονο και τη Σαντορίνη. Το πιθανότερο είναι ότι πρόκειται για άτομα των οποίων η διαβίωση δεν εξαρτάται από την ενασχόλησή τους με τη γη, αλλά περισσότερο για κατόχους σημαντικής ακίνητης περιουσίας, με εμπλοκή σε επιχειρηματικές δραστηριότητες στο εμπόριο και τη ναυτιλία, στις οποίες μάλιστα συχνά οφείλεται η δημιουργία της ακίνητης περιουσίας, όπως στην περίπτωση του υδραΐικης καταγωγής Ερμουπολίτη Ανδρέα Κοσμά. Η απόκτηση ακίνητης περιουσίας και η μετάβαση από την κατηγορία των εμπορικών επαγγελμάτων σε αυτά του κατόχου ακινήτων, που ενδεχομένως του δίνει τη δυνατότητα να ζει από αυτά ως εισοδηματίας/rentier, ενέχει μία μετάβαση σε μία περισσότερο καταξιωμένη κοινωνική κατηγορία ή τάξη πολιτών. Η τάση αυτή γίνεται περισσότερο εμφανής στην Ερμούπολη και σε άλλες ελληνικές πόλεις και εμπορικές κοινότητες της διασποράς στο β΄μισό του 19ου αιώνα.[927]

Τέλος, τα επαγγέλματα υπηρεσιών συγκροτούνται από ελεύθερα επαγγέλματα του ιδιωτικού τομέα, όπως του διερμηνέα Ευστράτιου Κανταρτζόγλου, Κυδωνιέα/Ερμουπολίτη, ο οποίος ωστόσο εμφανίζεται και ως εμποροπλοίαρχος· του επίσης Ερμουπολίτη ιατρού Νικόλαου Βελισσάριου ή του Παριανού ιερέα Νικόλαου

[926] Ως μία εξαιρετικά ανάγλυφη περίπτωση γυναίκας πλοιοκτήτριας και διαχειρίστριας της ναυτιλιακής επιχείρησης της οικογένειας αναφέρεται η Σαντορινιά Καδιώ Σιγάλα, βλ.Χαρλαύτη- Χαριτάτος- Μπενέκη, *Πλωτώ*., 192-193.

[927] Γιάννης Γιαννιτσιώτης, *Η κοινωνική ιστορία του Πειραιά. Η συγκρότηση της αστικής τάξης, 1860-1910*, Αθήνα, 2006, 55-57. Για ένα παράδειγμα «κτηματία» της Ερμούπολης του β΄μισού του 19ου αιώνα βλ. Λούκος-Σαμίου, *Οικονομικές συμπεριφορές*, 19-24. Για ανάλογα φαινόμενα σε εμπορικές κοινότητες της ελληνικής διασποράς βλ. Καρδάσης, *Έλληνες ομογενείς*, 236.

Κονταράτου. Ακόμη, σε αυτή την κατηγορία εμφανίζονται επαγγέλματα των κατώτερων στρωμάτων, όπως του φύλακα, του υπηρέτη και του μουσικού.

Πίνακας 7.10. Κατανομή ανα επαγγελματική κατηγορία των πλοιοκτητών/επενδυτών στο ναυπηγείο της Ερμούπολης, 1828-66.

ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΕΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΕΝΔΥΤΩΝ	%	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ	%	ΑΞΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ	%
ΝΑΥΤΙΚΑ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΑ	1.081	73,94	133.441,61	69,73	20.275.091	69,24
ΕΜΠΟΡΙΚΑ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΑ	246	16,83	31.098,9	16,25	4.970.698	16,98
ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΑ ΔΕΥΤΕΡΟΓΕΝΟΥΣ ΤΟΜΕΑ	69	4,72	18.474,32	9,65	3.029.144	10,35
ΓΥΝΑΙΚΕΙΟ ΦΥΛΟ	36	2,46	4.189,35	2,19	449.125	1,53
ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΑ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΑ	11	0,75	1.635,82	0,85	294.008,3	1,00
ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΑ ΠΡΩΤΟΓΕΝΟΥΣ ΤΟΜΕΑ	11	0,75	1.448,17	0,76	218.400	0,75
ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΑ ΠΑΡΟΧΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ	8	0,55	660,78	0,35	25.275	0,09

Πηγή: επεξεργασμένα στοιχεία από Παραρτήματα 7.6-7.12

Παρατηρώντας στον Πίνακα 7.10 τα ποσοστά των επαγγελματικών κατηγορίων και στις τρείς στήλες, του αριθμού επενδυτών, της χωρητικότητας και της αξίας των πλοίων εύκολα συμπεραίνουμε την κυριαρχία των ναυτικών επαγγελμάτων, που κατέχουν χονδρικά σε κάθε περίπτωση τα 3/4 του συνόλου. Τα αμέσως ανταγωνιστικότερα, εμπορικά επαγγέλματα, σε όλες τις στήλες κινούνται περίπου μεταξύ 1/6 και 1/7 του συνόλου. Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζουν τα επαγγέλματα του δευτερογενούς τομέα, της τρίτης σημαντικότερης κατηγορίας, των οποίων το ποσοστό σχεδόν διπλασιάζεται σε χωρητικότητα και αξία των πλοίων σε σχέση με τον αριθμό των επενδυτών. Αυτή η ποιοτική σχέση εξηγείται με τα πολύ υψηλά ποσοστά σε τόνους και χρηματική αξία επένδυσης, που κατέχουν μερικοί από τους σημαντικότερους ναυπηγούς της Ερμούπολης, τους οποίους θα εξετάσουμε διεξοδικότερα παρακάτω. Το γυναικείο φύλο για την ιδιάζουσα οικονομικο-κοινωνική του θέση κατέχει ένα σημαντικό ποσοστό και στις τρείς στήλες, ενώ οι υπόλοιπες επαγγελματικές κατηγορίες καταλαμβάνουν αμελητέα ποσοστά.

Ενδιαφέρον είναι επίσης το γεγονός ότι συγκεκριμένα επαγγέλματα ή ολόκληρες κατηγορίες επαγγελμάτων εκπροσωπούνται από συγκεκριμένες ομάδες καταγωγής, παρατηρείται δηλαδή ένα είδος ταύτισης καταγωγής και επαγγέλματος στον καταμερισμό

της εργασίας. Τα ναυτικά επαγγέλματα, παρόλο που εκπροσωπούνται από άτομα που προέρχονται από πολλά και ποικίλα μέρη, ωστόσο αντιπροσωπεύονται μαζικότερα από συγκεκριμένες ομάδες καταγωγής. Οι Ψαριανοί για παράδειγμα εξασκούν στην συντριπτική τους πλειοψηφία ναυτικά επαγγέλματα και το ίδιο συμβαίνει με τους Ανδριώτες, Υδραίους, Σπετσιώτες, Σαντορινιούς, Μυκόνιους, Κεφαλονίτες, Ιθακήσιους και Μιτζελιώτες. Οι Χιώτες από την άλλη, παρά το γεγονός ότι ταυτίζονται περισσότερο με τους ισχυρούς μεγαλεμπόρους και εντοπίζονται επίσης σε μία πολύ διευρυμένη γκάμα επαγγελμάτων, ωστόσο σε αριθμό επενδυτών τουλάχιστον, οι περισσότεροι από αυτούς φαίνεται ότι εξασκούν το ναυτικό επάγγελμα (βλ. Παράρτημα 7.6).

Όσον αφορά τα εμπορικά επαγγέλματα, Χιώτες, Σμυρνιοί και γενικώς Ερμουπολίτες φαίνεται ότι ταυτίζονται με τους εμπόρους, αν και όπως μόλις αναφέραμε, οι Χιώτες έχουν σημαντικό μερίδιο και ως ναυτικοί. Ακόμη τα εμπορικά επαγγέλματα, εκπροσωπούνται σε σημαντικό βαθμό από τα μέλη της διασποράς της Τεργέστης, Κωνσταντινούπολης και της νότιας Ρωσίας. Ως γενικότερη τάση παρατηρούμε ότι τα μη ναυτικά επαγγέλματα τείνουν να εκπροσωπούνται από Ερμουπολίτες (με εξαίρεση τους Ψαριανούς), ενώ τα ναυτικά επαγγέλματα αντίστοιχα από όλα σχεδόν τα νησιά του Αιγαίου και τους παράκτιους ναυτότοπους του καθώς και από Ψαριάνους και Χίωτες.

7.5. ΟΙ ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΕΡΟΙ ΕΠΕΝΔΥΤΕΣ/ΦΥΣΙΚΑ ΠΡΟΣΩΠΑ: ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ & ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ ΠΡΟΦΙΛ

Στην ενότητα αυτή θα παρουσιάσουμε τους σημαντικότερους επενδυτές/πρόσωπα του ναυπηγείου της Ερμούπολης. Το κριτήριο που τέθηκε ήταν να έχουν ναυπηγήσει, είτε ως μόνοι ιδιοκτήτες, είτε συμμετοχικά, ιστιοφόρα συνολικής αξίας άνω των 100.000 δραχμών. Συνολικά βρέθηκαν 37 τέτοια πρόσωπα που η συνολική αξία των ναυπηγήσεών τους φτάνει τα 7.901.282,28 δραχμές και αντιπροσωπεύει το 16,60% της συνολικής καταγεγραμμένης αξίας και το 20,04% της εκτιμώμενης αξίας των πλοίων. Βέβαια, καθώς δεν έχουμε στοιχεία για την αξία όλων των πλοίων, κάποιοι επενδυτές ενδέχεται να έχουν επενδύσει περισσότερα χρήματα από όσα είμαστε σε θέση να καταγράψουμε και ενδεχομένως να είναι περισσότεροι αυτοί που θα μπορούσαν να ενταχθούν σε αυτή την κατηγορία. Έτσι ο Χιώτης έμπορος Ιωάννης Δ. Ροδοκανάκης και ο ανδριώτικης καταγωγής Ερμουπολίτης καπετάνιος, Λεονάρδος Ι. Βάτης, στους οποίους καταγράφηκαν επενδύσεις αξίας 97.000 δραχμών, μάλλον ξεπερνούν το φράγμα των 100.000, καθώς ναυπήγησαν και ιστιοφόρα των οποίων δεν γνωρίζουμε την αξία.

Από τα 37 αυτά πρόσωπα λοιπόν, μόνο πέντε δεν είναι Ερμουπολίτες. Οι Ανδριώτες Μιχαήλ και Νικόλαος Εμπερίκος, οι Μυκονιάτες Αντωνέλος Μποναζούντας και Περής Μάρκαρης και ο Γεώργιος Ζαρίφης, έμπορος και τραπεζίτης της Κωνσταντινούπολης. Ο τελευταίος μάλιστα έχει μία τελείως ευκαιριακή παρουσία στο ναυπηγείο καθώς ναυπηγεί μόνο ένα ιστιοφόρο το 1847 αξίας 120.000 δραχμών. Από τους Ερμουπολίτες οι 18 είναι Ψαριανοί, 10 Χιώτες, ένας Σμυρνιός, ο Παναγιώτης Γεραλόπουλος, ένας Κρητικός, ο Κωνσταντίνος Ι. Βολανάκης, ένας Υδραίος, ο Ανδρέας Κοσμάς και ο Στέριος Κοντός του οποίου δεν γνωρίζουμε την καταγωγή. Από το σύνολο Ερμουπολιτών και μη Ερμουπολιτών, οι 23 ανήκουν σε ναυτικά επαγγέλματα, οι 9 είναι έμποροι, οι 4 είναι ναυπηγοί και ένας κτηματίας, ο Ανδρέας Κοσμάς. Οι Ψαριανοί στο σύνολό τους εξασκούν ναυτικά επαγγέλματα, οι Χιώτες μοιράζονται ανάμεσα σε εμπόρους, ναυπηγούς και ένα πλοίαρχο τον Τομάζο Κόκκινο και οι Ανδριώτες με τους Μυκόνιους είναι ναυτικοί. Επομένως και στην κατηγορία των μεγαλοεπενδυτών του ναυπηγείου αποτυπώνονται, τόσο όσο αφορά τις καταγωγές, όσο και τα επαγγέλματα οι ίδιες τάσεις, που κυριαρχούν και στα μεγαλύτερα σύνολα που αναλύσαμε παραπάνω.

Πίνακας 7.11. Κατάταξη των μεγαλύτερων επενδυτών στο ναυπηγείο της Ερμούπολης την περίοδο 1828-1866. (Σε επενδύσεις πλοίων αξίας άνω των 100.000 δραχμών).

ΚΑΤΑΤΑΞΗ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΙΣ ΑΞΙΕΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ	ΚΑΤΑΓΩΓΗ	ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ	ΑΞΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ (ΣΕ ΔΡΧ)	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΟΥΜΕΝΗ ΣΤΙΣ ΑΞΙΕΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ	ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ	% ΑΞΙΩΝ ΕΠΙ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥΣΥΝΟΛΟΥ ΤΩΝ ΝΑΥΠΗΓΟΥΜΕΝΩΝ ΠΛΟΙΩΝ
Ποτούς Μικές	Χίος (Ερμούπολη)	Ναυπηγός	790.466,66	3.734,13	4.448,07	2,01
Μάσκας Παντελής	Χίος (Ερμούπολη)	Ναυπηγός	771.168,32	4.319,37	4.748,81	1,96
Σέχας Φραγκούλης	Χίος (Ερμούπολη)	Ναυπηγός	619.892	2.905,16	3.094,27	1,57
Βολανάκης Ιακ. Κων/νος	Κρήτη (Ερμούπολη)	Έμπορος	307.000	1.541,59	1.541,59	0,78
Καλημέρης Δημήτριος	Ψαρά (Ερμούπολη)	Ναυτικός	276.000	1.189,65	1.189,65	0,70
Καλημέρης Γ. Ιωάννης	Ψαρά (Ερμούπολη)	Ναυτικός	272.666,66	1.127	1.127	0,69
Αγγελικάρας Γεωρ. Νικόλαος	Ψαρά (Ερμούπολη)	Ναυτικός	270.000	939	1.152	0,68
Χειλάς Γεώργιος	Ψαρά (Ερμούπολη)	Ναυτικός	246.000	1.533,21	1.533,21	0,62
Εμπειρίκος Νικόλαος	Άνδρος	Ναυτικός	226.000	1.027,87	1.332,37	0,57
Κεφάλας Ανδρέας	Ψαρά (Ερμούπολη)	Ναυτικός	216.000	1.070,08	1.070,08	0,55
Εμπειρίκος Μιχαήλ	Άνδρος	Ναυτικός	210.000	688	688	0,53
Ψύχας Παντελής	Χίος (Ερμούπολη)	Έμπορος	199.500	861,66	1.055,66	0,51
Γιάνναρης Ν. Γεώργιος	Ψαρά (Ερμούπολη)	Αξιωματικός/Ναυτικός	195.800	675	875,72	0,50

Διακογιάννης Ν. Ιωάννης	Ψαρά (Ερμούπολη)	Ναυτικός	187.000	521	736	0,47
Κορέσης Λουκάς	Χίος (Ερμούπολη)	Έμπορος	177.000	683,67	697,17	0,45
Παγίδας Νικόλαος	Χίος (Ερμούπολη)	Ναυπηγός	165.591,66	1.152,14	1.247,59	0,42
Χειλάς Γεωρ. Δημήτριος	Ψαρά (Ερμούπολη)	Ναυτικός	160.000	463	463	0,41
Ελευθερίου Γ. Ανδρέας	Ψαρά (Ερμούπολη)	Ναυτικός	156.000	416,33	625,65	0,40
Κοσμάς Ανδρέας	Ύδρα (Ερμούπολη)	Κτηματίας	150.625	583,75	729,21	0,38
Δομεστίνης Γεώρ. Αλέξανδρος	Ψαρά (Ερμούπολη)	Ναυτικός	150.000	584,79	584,79	0,38
Ανδρουλής Γεωρ. Νικόλαος	Ψαρά (Ερμούπολη)	Ναυτικός	150.000	620	620	0,38
Μυταράς Γεώργιος	Ψαρά (Ερμούπολη)	Ναυτικός/Πλωτάρχης Γ Τάξεως Β. Ναυτικού	149.000	1.072,03	914,24	0,38
Βαφειαδάκης Δημήτριος	Χίος (Ερμούπολη)	Έμπορος	146.916,66	697,66	707,66	0,37
Μπναζούντας Αντωνέλος	Μύκονος	Πλοίαρχος	142.663,32	954,42	1.104,42	0,36
Κοής Α. Ιωάννης	Ψαρά (Ερμούπολη)	Ναυτικός	142.000	440	440	0,36
Καλάρης Δημήτριος	Ψαρά (Ερμούπολη)	Ναυτικός	140.600	742,65	1.005,17	0,36
Μάρκαρης Πέρης	Μύκονος	Ναυτικός	138.000	546	546	0,35
Κάπαρης Στεφ. Αλέξανδρος	Χίος (Ερμούπολη)	Έμπορος	127.500	570,33	570,33	0,32
Χατζηκυριάκος Ν. Κων/νος	Ψαρά (Ερμούπολη)	Ναυτικός	126.000	769,25	887,25	0,32
Γεραλόπουλος Παναγιώτης	Σμύρνη (Ερμούπολη)	Έμπορος	124.100	773,16	1.047,16	0,31
Ζαρίφης Γεώργιος	Κων/πολη	Έμπορος	120.000	400	400	0,30
Παππάς Δημήτριος	Χίος (Ερμούπολη)	Έμπορος	111.192	661,6	547,1	0,28
Κοτζιάς Ανδρέας	Ψαρά (Ερμούπολη)	Ναυτικός	110.000	597,58	597,58	0,28
Κοντός Στέριος	Ερμούπολη	Έμπορος	109.000	540,02	540,02	0,28
Διασάκης Δ. Γεώργιος	Ψαρά (Ερμούπολη)	Ναυτικός	108.000	452	452	0,27
Μύκαρος Ιωάννης	Ψαρά (Ερμούπολη)	Ναυτικός	106.475	563,75	901,25	0,27
Κόκκινος Τομάζος	Χίος (Ερμούπολη)	Πλοίαρχος	103.125	363,43	363,43	0,26
ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΙ ΤΩΝ 37 ΕΠΕΝΔΥΤΩΝ			7.946.282,28	37.013,28	40.816,45	20,04
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ			**39.419.319***	**194.167,25**	**275.777,90**	**100,00**

Πηγές: Επεξεργασμένα στοιχεία από ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρος, Αρχείο Συμβολαιογράφου Μάξιμου Ταλασλή, Συμβ. Σκαρλάτος Μάξιμος, Κατάστιχα 1-6, 1827-1830, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Κατάστιχα 7-16, 1830-24/1/1835, Λυτά έγγραφα 1835-1862. Συλλογή Ιστορικού Αρχείου Κυκλάδων, Συμβ. Κων. Αγγελίδης, Ευρετήρια, 1-5, 1854-1863, Συμβ. Αντώνιος Αλμπέρτος, Ευρετήρια 1-2, 1853-1864, Συμβ. Μιχ. Ιωαννόπουλος, Ευρ. 1-2, 1843-1845, Συμβ. Χρ. Ιωάννου Ευρ.1-10, 1846-1860. Ι/Ναυπηγικά, 1836-1866.

*****Η τιμή των αξιών των ναυπηγούμενων πλοίων στο γενικό σύνολο είναι η συνολική καταγεγραμμένη αξία, με την οποία υπολογίζεται και το ποσοστό της αξίας των 37 μεγαλύτερων επενδυτών.

Όπως προκύπτει από τον Πίνακα 7.11 οι τρείς σημαντικότεροι επενδυτές είναι Χιώτες αρχιναυπηγοί που επίσης ελέγχουν μεγάλο μερίδιο της ναυπηγικής παραγωγής. Οι

Μικές Ποτούς, Παντελής Μάσκας και Φραγκούλης Σέχας, κατέχουν το 5,53% της συνολικής αξίας των νεότευκτων πλοίων που αντιστοιχεί σε 2.181.526, 28 δραχμές. Οι τρείς αυτοί ναυπηγοί επομένως, είναι παράλληλα και πολύ σημαντικοί πλοιοκτήτες με στόλο ανάλογο μεγάλων γνωστών πλοιοκτητών της περιόδου.[928]

Ο σημαντικότερος επενδυτής μετά τους τρείς Χιώτες ναυπηγούς ήταν ο κρητικής καταγωγής έμπορος Κωνσταντίνος Ιακ. Βολανάκης. Είναι ο μόνος, (με εξαίρεση του τρείς Χιώτες ναυπηγούς), που ξεπέρασε τις 300.000 δραχμές σε επενδύσεις νεότευκτων ιστιοφόρων. Στο διάστημα 1840-1854 επένδυσε σε οκτώ ιστιοφόρα, έξι μπρίκια και δύο γολέτες, όπου στα πέντε από αυτά είναι μόνος ιδιοκτήτης, σε δύο κατέχει τα 3/4 του πλοίου και σε ένα μόνο το 1/3, ενώ η επενδυτική του δραστηριότητα συγκεντρώνεται κυρίως την περίοδο 1849-1854, περίοδο στην οποία ναυπηγεί επτά από τα οκτώ ιστιοφόρα.[929] Ο Κωνσταντίνος Βολανάκης που ήταν και μέτοχος και μέλος του διοικητικού συμβουλίου της Εταιρείας Ελληνικής Ατμοπλοΐας, κατοικούσε στη συνοικία του Αγίου Νικολάου με τα πέντε παιδιά του, Αχιλλέα, Ευφροσύνη, Υακινθεία, Ιάκωβο και Χρυσηΐδα, κατά σειρά ηλικίας, με τα ονόματα των οποίων μάλιστα βάφτισε τα πλοία του, ενώ η σύζυγός του δεν εμφανίζεται το 1860 κατά την απογραφή του πληθυσμού και μάλλον δεν βρισκόταν πλέον εν ζωή. Ακόμη έμεναν μαζί με την οικογένεια τρείς υπηρέτες, από την Πάρο, δύο γυναίκες και ένας άνδρας.[930]

Από τα ναυτικά επαγγέλματα ο Ψαριανός Δημήτριος Καλημέρης με επενδύσεις της τάξεως των 276.000 δραχμών είχε τη μεγαλύτερη συμβολή. Συνολικά ναυπήγησε το διάστημα 1846-1862 τέσσερα ιστιοφόρα, τρία μπρίκια και μία γαβάρα, από τα οποία μόνο το μπρίκι «Ξενοφών», 245 τόνων μοιραζόταν κατά το ήμισυ με τον επίσης Ψαριανό Ανδρέα Γεωρ. Κοτζιά. Ο Καλημέρης όταν συνέταξε τη διαθήκη του το 1849, έμενε στα Ψαριανά με την σύζυγό του Μαρία, τους γιούς του Γεώργιο και Ιωάννη, τη μικρότερη κόρη του Καλλιόπη και μία ψυχοκόρη, αφού είχε ήδη παντρέψει τη μεγαλύτερη κόρη του Αγγέλικα. Είχε δύο οικίες, ενώ γνωρίζουμε από άλλη πηγή, ότι είχε και ένα κατάστημα στη συμβολή των σημερινών οδών Σταματίου Πρωίου και Κύθνου, στα όρια μεταξύ των περιοχών Αγοράς και Ψαριανών.[931] Από τη μεταγενέστερη διαθήκη του το 1870 προκύπτει

[928] Για τη δυναμικότητα του στόλου των ναυπηγών αυτών βλ. Κεφ. 8 Οι Συντελεστές Παραγωγής.
[929] Την περίοδο 1853-56 ο Βολανάκης έχει έντονη παρουσία και στην αγορά μεταχειρισμένων πλοίων.
[930] Καρδάσης, *Σύρος. Σταυροδρόμι*, 141-142. Ηλεκτρονική Βάση Δεδομένων, *Απογραφή Ερμούπολη, 1860, 1870, 1878*, Πρόγραμμα: Η Πόλη στους Νεώτερους Χρόνους, Χρήστος Λούκος (επιμ.), Ινστιτούτο Μεσογειακών Σπουδών, Ρέθυμνο. Η σύζυγος του Βολανάκη πιθανόν να λεγόταν Πολυξένη, αν κρίνουμε από το όνομα ενός ιστιοφόρου, ναυπηγημένου το 1849, (το μοναδικό που δεν φέρει το όνομα κάποιου από τα παιδιά του) και την τακτική του να βαφτίζει τα πλοία με ονόματα των οικείων του.
[931] ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ. 22361, 12/4/1849. Για το κατάστημα Καλημέρη βλ. Αγριαντώνη- Φενερλή, *Ερμούπολη-Σύρος*, 60.

ότι η μόνη μεταβολή στην ακίνητη περιουσία του είναι επτά συνεχιζόμενες νεόδμητες αποθήκες στην οδό Ποσειδωνία, που η εκτίμησή της ανέρχεται στις 86.000 δρχ. Από τα πλοία τον καιρό της διαθήκης απέμεινε μόνο η γαβάρα «Αμφιτρίτη», το τελευταίο πλοίο που ναυπήγησε το 1862.[932] Ο Καλημέρης πέθανε στις 18 Μαρτίου 1873.[933]

Από τους υπόλοιπους Ψαριανούς πλοιοκτήτες αυτής της κατηγορίας εντοπίσαμε στοιχεία για το δεύτερο σημαντικότερο πλοίαρχο/επενδυτή Ιωάννη Γ. Καλημέρη, που το 1879 στη διαθήκη του κληροδοτεί στις δύο κόρες του και το γιό του περιουσία αξίας 80.000 δραχμών, αλλά μόλις 750 δρχ για κληροδοτήματα.[934] Από την ίδια πηγή μαθαίνουμε ότι ο Γεώργιος Ν. Γιάνναρης έχει ακίνητη περιουσία αξίας 10.000 δραχμών το 1860 και το 1874 οικία με αποθήκη, τρείς συνεχόμενες αποθήκες και ένα οικόπεδο.[935] Ο δε Ιωάννης Α. Κοής το 1871 έχει ετήσιο εισόδημα 20.000 δραχμών και η ακίνητη περιουσία του το 1878 εκτιμάται σε 35.000 δραχμές.[936] Από τον Ιωάννη Μύκαρο, που απέκτησε από τη σύζυγο του Μαργαρώνα, ένα γιό το Γεώργιο και μία κόρη τη Ζωή, σύζυγο του Αρ. Χειλά και πέθανε το 1851 σε ηλικία 60 ετών, έχει σωθεί διώροφο κτίσμα (οικία και αποθήκες) στο λιμάνι στη διασταύρωση της παραλιακής οδού με τη σημερινή οδό Σίφνου.[937]

Την εμπορική τάξη των Χίων στην κατηγορία των σημαντικότερων επενδυτών εκπροσωπούν οι Παντολέων Ψύχας, Λουκάς Κορέσης, Δημήτρης Βαφειαδάκης, Αλέξανδρος Στεφ. Κάππαρης και Δημήτριος Παππάς. Όλοι επιδεικνύουν παράλληλα μία έντονη και συνεχή δραστηριότητα και σε άλλους τομείς της ναυτιλίας, όπως οι αγοραπωλησίες πλοίων. Για τον σημαντικότερο αυτών Παντελή Ψύχα και το Δημήτριο Παππά δεν γνωρίζουμε άλλα στοιχεία, εκτός από το ότι ο πρώτος ήταν και μέτοχος της *Εταιρείας Ελληνικής Ατμοπλοΐας* το 1857.[938] Ο Λουκάς Κορέσης (1793-1882), με καταγωγή από οικογένεια της χιακής ευγένειας, γιός του Παντελή και της Κωνσταντίνας Νεγρεπόντε, εγκαταστάθηκε στην Ερμούπολη το 1824, παντρεύτηκε την Καλλιόπη Ι. Σιγάλα από την Τήνο το 1844 και έκανε τρείς κόρες, από τις οποίες έζησαν οι δύο νεώτερες και ένα γιό, τον Ιωάννη που παντρεύτηκε τη Μαριέτα Ιωάννη Σκαραμαγκά στον

[932] Χρήστος Λούκος, *Πεθαίνοντας στη Σύρο τον 19ο αιώνα*, Ηράκλειο, 2000, 82.
[933] Πέπη Γαβαλά-Ελένη Γαρέζου, *Τα γλυπτά μνημεία του κοιμητήριου του Αγίου Γεωργίου. Ερμούπολη Σύρου (19ος-20ος αιώνας)*, Αθήνα, 1994, 482-483, 528-529.
[934] Λούκος, *Πεθαίνοντας στη Σύρο*, 280.
[935] Ο.π., 303-304.
[936] Ο.π., 314.
[937] Γαβαλά- Γαρέζου, *Τα γλυπτά μνημεία*, 608-609. Αγριαντώνη- Φενερλή, *Ερμούπολη-Σύρος*, 44.
[938] Καρδάσης, *Σύρος. Σταυροδρόμι*, 142.

Ταγκανρόκ το 1866.[939] Ξεκίνησε να ναυπηγεί ιστιοφόρα το 1840 με το μπρίκι «Πολυξένη», αλλά η δραστηριότητα του επικεντρώθηκε κυρίως τη δεκαετία του 1850, παράλληλα και με τις αγοραπωλησίες μεταχειρισμένων πλοίων. Τελευταία του επένδυση ήταν το μπρίκι «Παντολέων» το 1863, ενώ συνολικά επένδυσε σε 4 μπρίκια και ένα πέραμα, από τα οποία όλα ήταν μονοϊδιόκτητα, εκτός από το μπρίκι «Κασσάνδρα», 211 τόνων στο οποίο κατείχε το 50%. Ο Λουκάς Κορέσης ήταν επίσης μεταξύ των πρώτων μεγαλομετόχων της Εταιρείας Ελληνικής Ατμοπλοΐας.[940]

Στο πρόσωπο του Δημήτρη Βαφειαδάκη συμπυκνώνεται το επιχειρηματικό πνεύμα και ο χαρακτήρας των Χίων και Ερμουπολιτών. Η πιο εμβληματική φυσιογνωμία της πόλης, που κορύφωση της δράσης του υπήρξε το δημαρχικό αξίωμα και η συμβολή του στην κατασκευή του δημοτικού μεγάρου, ενεπλάκη σε κάθε είδους οικονομική δραστηριότητα της πόλης τον 19ο αιώνα.[941] Στη ναυπηγική, εκτός από δύο πρώιμα εγχειρήματα το 1835 και 1843, επένδυσε συστηματικά την περίοδο 1846-1849 και για τελευταία φορά το 1863. Το ποσοστό του ποτέ δεν ξεπέρασε το 50% ενός πλοίου, ενώ από το 1846 η επενδυτική του δραστηριότητα στο ναυπηγείο συνδέεται με τη στενή επαφή του με το Χιώτη ναυπηγό Παντελή Μάσκα. Επενδύει μόνο σε ιστιοφόρα που ναυπηγεί και επενδύει και ο Μάσκας. Ενδεικτικά είναι τα ονόματα των σκαφών που συμμετέχει, όπως «Μάσκας», «Νέος Μάσκας» και το πιο αντιπροσωπευτικό αυτής της στενής σχέσης και συνεργασίας, το μπρίκι «Δύο Φίλοι», 277 τόνων, ναυπηγημένο το 1849.[942]

Ο Αλέξανδρος Στέφανου Κάππαρης (1814-1870) εγκαταστάθηκε σε νεαρή ηλίκία στην Ερμούπολη (1827). Επένδυσε σε τρία μπρίκια τα έτη 1847, 1849 και 1854, τα αντίστοιχα «Μαριγήτσα», «Σμαράγδα» και «Στέφανος». Το πρώτο πιθανόν να ονομάστηκε χάριν της μητέρας του Μαρίας Ξανθάκη. Το δεύτερο χάριν της συζύγου του Σμαράγδας Παντιά Ράλλη με την οποία απέκτησε τρία αγόρια, τον Στέφανο, (χάριν του οποίου βαφτίστηκε το τρίτο μπρίκι), Αλέξανδρο και Αμβρόσιο. Οι δύο τελευταίοι γιοι παντρεύτηκαν κόρες μεγάλων οικογενειών της Ερμούπολης. Ο Αλέξανδρος την Αργυρή Ιωάννη Κρίνου και ο Αμβρόσιος τη Μαρία Ελπιδοφόρου Λαδόπουλου.[943]

---

[939] Ηλεκτρονική Βάση Δεδομένων, *Δημοτολόγιο Ερμούπολης*, Η Πόλη στους Νεώτερους Χρόνους, Χρήστος Λούκος (επιμ.), Ινστιτούτο Μεσογειακών Σπουδών, Ρέθυμνο. Γαβαλά- Γαρέζου, *Τα γλυπτά μνημεία*, 488.
[940] Καρδάσης, *Σύρος. Σταυροδρόμι*, 142.
[941] Για τον Δημ. Βαφειαδάκη βλ. Λούκος, *Πεθαίνοντας στη Σύρο*, 75-76. Αγριαντώνη- Φενερλή, *Ερμούπολη-Σύρος*, 67. Χαρλαύτη- Χαριτάτος- Μπενέκη, *Πλωτώ.*, 206-207.
[942] ΓΑΚ/ΑΝΚ, Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ. 22563, 27/5/1849.
[943] Ηλεκτρονική Βάση Δεδομένων, *Δημοτολόγιο Ερμούπολης*, ο.π. . Γαβαλά- Γαρέζου, *Τα γλυπτά μνημεία*, 686

Τέλος, οι μη Χίοι-Ερμουπολίτες αυτής της κατηγορίας αντιπροσωπεύονται από τους Ανδρέα Κοσμά και Παναγιώτη Γεραλόπουλο. Μέσα από το προφίλ του «κτηματία» Ανδρέα Κοσμά Μανιάτη ή Δρούτση, αποτυπώνεται η διαδρομή για τη συγκρότηση της πόλης της πρώτης γενεάς των Ερμουπολιτών. Με σπουδαία συμμετοχή ως πλοίαρχος στην Επανάσταση, διορίστηκε πολιτάρχης Ερμούπολης το 1825 και έκτοτε υπήρξε σημείο αναφοράς για την ασφάλεια της πόλης, ειδικά την πρώτη πολυτάραχη περίοδο μέχρι την έλευση του Όθωνα, ενώ συμμετείχε και στα δημόσια πράγματα ως δημοτικός σύμβουλος.[944] Παράλληλα με τη δράση του στα κοινά της πόλης, ο Κοσμάς επένδυε από πολύ νωρίς τόσο σε ακίνητα, όσο και σε ιστιοφόρα. Από τα ακίνητά του, δύο βρίσκονταν στην ανατολική ακτή του λιμανιού, στη Σανιτά ή πλατεία του Υγειονομείου (σημερινή πλατεία Κανάρη), το ένα εργαστήριο και το άλλο καφενείο, έξω από το τελευταίο μάλιστα ελάμβαναν χώρα και πλειστηριασμοί φορτίων σιτηρών.[945] Στη ναυτιλία, επένδυσε συνολικά σε έξι νεότευκτα μπρίκια την περίοδο 1830-1863, ενώ είχε περιορισμένη παρουσία στην αγορά των μεταχειρισμένων. Παντρεύτηκε την Κόμνα Τσαμαδού και απέκτησε δύο γιούς τον Ιωάννη και το Δημητρίο. Έφυγε πλήρης ημερών σε ηλικία 77 ετών στις 5 Νοεμβρίου 1863.[946]

Ο Παναγιώτης Γεραλόπουλος μαζί με τα αδέλφια του Κωνσταντίνο και Παντολέοντα μετοίκησαν από τη Σμύρνη όπου «διετήρουν σημαντικὸν ἐμπορικὸν οἶκον», στην Σύρο το 1823, ερχόμενοι από την Τήνο, όπου αρχικά εγκαταστάθηκαν, όπως πολλοί πρόσφυγες τότε, και την οποία εγκατέλειψαν εξαιτίας της πανώλης που ξέσπασε το έτος εκείνο.[947] Με επιφύλαξη αναφέρουμε ότι ο Παναγιώτης Γεραλόπουλος μάλλον ήταν γιός του Δημητρίου και της Μαριγώς από τη Σμύρνη, και πιθανόν η μητέρα ήρθε μαζί του στην Ερμούπολη, όπου και πέθανε το 1851. Ο Γεραλόπουλος απέκτησε δύο γιούς τον Δημήτριο, που πέθανε νέος στην Αλεξάνδρεια το 1850 και τον Αλέξανδρο.[948]

Στη δεκαετία του 1850 ή νωρίτερα ο Κωνσταντίνος μετέβη στο Λονδίνο, όπου ίδρυσε κλάδο της επιχείρησης Π. Γεραλόπουλος & Σια. Ο Παναγιώτης Γεραλόπουλος από νωρίς πρωταγωνίστησε σε όλες τις δραστηριότητες του ναυτιλιακού τομέα. Συμμετείχε τόσο στην αγορά των ναυτοδανείων, όσο και σε ναυτασφαλιστικές εταιρείες.[949] Η πιο απτή

[944] Ανδρέας Δρακάκης, *Ιστορία του οικισμού της Ερμουπόλεως (Σύρας), 1821-1825*, Α΄, Αθήνα, 1979, 186-189. Ι Τραυλού-Α. Κόκκου, *Ερμούπολη*, 220. Τιμολέων Αμπελάς, *Ιστορία της νήσου Σύρου*, 519-539.
[945] ΓΑΚ/ΚΥ, Αρχείο Σχεδίων Πόλεων, φ. 51. αρ. 212. ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα αρ. 28495, 7/7/1855 και αρ. 29246, 4/4/1856.
[946] Γαβαλά- Γαρέζου, *Τα γλυπτά μνημεία*, 368-371.
[947] Δρακάκης, *Ιστορία του οικισμού*, 26. Ηλεκτρονική Βάση Δεδομένων, *Δημοτολόγιο Ερμούπολης*, ο.π. Δημήτριος Βικέλας, *Λουκής Λάρας*, αντίγραφο του χειρογράφου του Λουκά Ζίφου, Αθήνα, 2000, ζ'.
[948] Γαβαλά- Γαρέζου, *Τα γλυπτά μνημεία*, 613-614.
[949] Καρδάσης, *Σύρος. Σταυροδρόμι*, 195-198.

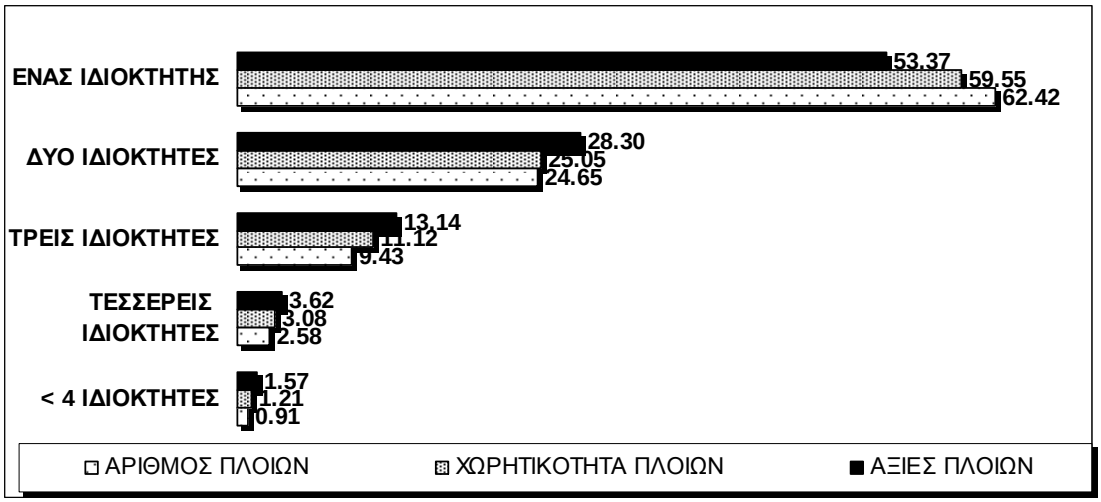
όμως απόδειξη της εμπλοκής του με τη ναυτιλία ήταν το καφενείο που διατηρούσε και πρέπει να βρισκόταν στον ισόγειο χώρο ενός διώροφου ιδιόκτητου κτιρίου, που χτίστηκε το 1843 στην ανατολική ακτή του λιμανιού, στο οποίο σήμερα στεγάζεται το ξενοδοχείο «Ακταίον».[950] Το καφενείο στο κεντρικότερο σημείο του λιμανιού ήταν ίσως το σημαντικότερο σημείο αναφοράς των συναλλασομένων με ναυτιλιακές υποθέσεις. Δεν πρέπει να θεωρηθεί τυχαίο εξάλλου το γεγονός ότι το καφενείο συνδέθηκε και με πολλούς πλειστηριασμούς ιστιοφόρων που λάμβαναν χώρα «ἐν τῇ Πλατεῖᾳ ἀγορᾶς ἔξωθεν τοῦ καφφενείου τοῦ Παναγιώτου Γεραλοπούλου»[951] Ο Γεραλόπουλος την περίοδο 1838-1852 ναυπήγησε πέντε μπρίκια με διάφορους συνιδιοκτήτες, όπως τον Ιωάννη Αμβ. Ράλλη, τον Υδραίο καπετάνιο Ιωάννη Μαυρούκο, τον σερραϊκής καταγωγής έμπορο Αργύριο Ταρποχτσή, τον αδελφό του Κωνσταντίνο, εκτός από το μονοϊδιόκτητο μπρίκι «Σωκράτης», που ναυπήγησε το 1844.

7.6. ΠΡΟΣ ΜΙΑ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΤΙΚΗ ΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑ: ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΣΗ ΚΑΙ ΕΦΟΠΛΙΣΜΟΣ.

Η τρίτη όψη που θα εξεταστεί είναι η κατανομή ανά αριθμό επενδυτών ή αλλοιώς ο βαθμός συγκέντρωσης της πλοιοκτησίας των ναυπηγούμενων πλοίων στην Ερμούπολη. Η κατανομή αυτή θα γίνει λαμβάνοντας υπόψη, τον αριθμό των νεότευκτων πλοίων ανά αριθμό επενδυτών (ένας ιδιοκτήτης, δύο, κλπ) και την αντιστοιχούμενη χωρητικότητα και αξία των πλοίων .

Διάγραμμα 7.3 Ποσοστιαία κατανομή συγκέντρωσης πλοιοκτησίας των νεότευκτων πλοίων στην Ερμούπολη, 1828-66.

[950] Αγριαντώνη- Φενερλή, *Ερμούπολη-Σύρος*, 40.
[951] Εφημ. *Αἴολος*, αρ. 411, 28/6/1852. Για άλλους πλειστηριασμούς πλοίων έξω από το καφενείο του Γεραλόπουλου βλ. επίσης, *Αἴολος*, αρ. 63, 27/10/1845, ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα αρ. 24986, 22/7/1851, αρ. 16651, 21/10/1844.



Πηγή: Παράρτημα 7.13

Όπως φαίνεται και στο Διάγραμμα 7.3 ο βαθμός συγκέντρωσης της πλοιοκτησίας παρουσιάζεται πολύ υψηλός και στις τρείς κατηγορίες. Τα μονοϊδιόκτητα πλοία κυριαρχούν, αφού ξεπερνούν το 62%, η χωρητικότητά τους αγγίζει το 60% και η αξία τους ξεπερνά το 50%. Τα ποσοστά τείνουν να μειώνονται αισθητά όσο αυξάνεται ο αριθμός των ιδιοκτητών, σε όλα τα επίπεδα, αριθμό πλοίων, χωρητικότητα και αξία. Σημαντικό είναι επίσης, ότι σε όλες τις κατηγορίες, εκτός από τα μονοϊδιόκτητα, τα ποσοστά του αριθμού πλοίων είναι μικρότερα της χωρητικότητας και της αξίας των πλοίων. Στα μονοϊδιόκτητα αντίθετα, συμβαίνει το αντίστροφο· δηλαδή, το ποσοστό των αριθμού των πλοίων ξεπερνά το ποσοστό της χωρητικότητας και τα δύο μαζί αισθητά αυτό της αξίας των πλοίων. Αυτό πρακτικά σημαίνει, ότι η ψαλίδα μεταξύ των μονοϊδιόκτητων και των υπόλοιπων, αν και μεγάλη, τείνει να μικραίνει σε μέση χωρητικότητα και αξία των πλοίων, δηλαδή όσο αφορά τα μεγαλύτερα και ακριβότερα πλοία.

Από τις παραπάνω αναλύσεις των τριών όψεων, (ομάδες καταγωγής, επαγγέλματα, κατανομή ιδιοκτησίας) προκύπτουν ορισμένα σημαντικά συμπεράσματα σχετικά με το χαρακτήρα της πλοιοκτησίας στην Ερμούπολη. Ο υψηλός βαθμός συγκέντρωσης της ιδιοκτησίας έχει χαρακτηριστεί ως βασική προϋπόθεση για το διαχωρισμό του εμπόρου από τον πλοιοκτήτη και την εξειδίκευση στον εφοπλισμό, δηλαδή τη συγκρότηση μίας ξεχωριστής επαγγελματικής ομάδας, που ζεί αποκλειστικά από τη ναυτιλία και την παροχή μεταφορικών υπηρεσιών και επιδιώκει το κέρδος μέσα από τον υψηλότερο δυνατό ναύλο.[952] Στην τάση αυτή της εξειδίκευσης προς τον εφοπλισμό, εκτός από τη συγκέντρωση της πλοιοκτησίας των νεότευκτων πλοίων στην Ερμούπολη, συνηγορεί όπως είδαμε και η κυρίαρχη παρουσία των ναυτικών επαγγελμάτων. Παρά την ύπαρξη ενός

[952] Palmer, *Politics, Shipping*, 13-14. Ville, *English Shipowning*, 3. Davis, «Οι Βρετανοί εφοπλιστές..», 396.

πολύ διευρυμένου φάσματος επαγγελματιών που συμμετέχουν σε ναυπηγήσεις πλοίων, οι πλοίαρχοι και τα εν γένει ναυτικά επαγγέλματα κατέχουν τα περισσότερα, μεγαλύτερα και ακριβότερα πλοία. Το γεγονός αυτό επιβεβαιώνει την ύπαρξη μίας κατηγορίας επαγγελματιών της θάλασσας, που επενδύει σε πλοία, ακριβώς επειδή επιβιώνει και αναπαράγεται από αυτή τη δραστηριότητα, κατέχει την τεχνογνωσία της ναυτιλιακής αγοράς και ξέρει ότι αυτό είναι το μόνο μέσο με το οποίο μπορεί να προσδοκά μεγαλύτερη κερδοφορία.

Βέβαια, σε αυτήν την εξέλιξη προς μία συγκεντρωτική πλοιοκτησία συνέβαλαν και κάποιοι άλλοι βασικοί παράγοντες. Σημαντικό ρόλο στην συγκέντρωση της πλοιοκτησίας πρέπει να έπαιξε και η αισθητή μείωση του ρίσκου σε σχέση με την προεπαναστατική περίοδο. Η πάταξη του κούρσου και της πειρατείας με την αποικιοποίηση των Βερβερικών κρατών από τις δυτικοευρωπαϊκές δυνάμεις, η εξάλειψη των υπόλοιπων πειρατικών κυψελών στο χώρο της υπόλοιπης Μεσογείου και του Ατλαντικού και η λήξη των μακροχρόνιων ναυτικών πολέμων μεταξύ των ευρωπαϊκών δυνάμεων μετά το 1830 μείωσαν αισθητά τους κινδύνους των θαλάσσιων μεταφορών. Επιπλέον η ανάπτυξη του θεσμού της ναυτασφάλισης κατέστησε ακόμη λιγότερο αναγκαία την πρακτική επιμερισμού της πλοιοκτησίας για μείωση του κινδύνου και των οικονομικών απωλειών.[953] Έτσι, σε σχέση με την Ερμούπολη που κυριαρχεί η μονοϊδιοκτησία, την προεπαναστατική περίοδο αναφέρεται ότι για τη ναυπήγηση ενός ιστιοφόρου γινόταν σύμπραξη κεφαλαίων κατά μέσο όρο 5-8 ατόμων, που σε λίγες περιπτώσεις μπορούσε να είναι και περισσότεροι.[954] Ενδεικτική περίπτωση τέτοιας επιχειρηματικής συμπεριφοράς, που αποσκοπεί στη μείωση του ρίσκου, είναι η περίπτωση του Τσάκωνα Χατζηπαναγιώτη Πολίτη, που σε κανένα από τα 26 σπετσιώτικα πλοία που επένδυσε την περίοδο 1783-1821, το ποσοστό συμμετοχής του δεν ξεπέρασε το 50%.[955]

Η συγκέντρωση της πλοιοκτησίας και η εξειδίκευση στον εφοπλισμό ταυτίζονται μάλιστα με συγκεκριμένες ομάδες καταγωγής, οι οποίες φαίνεται ότι έχουν αποκτήσει την τεχνογνωσία των επαγγελμάτων της θάλασσας και έχουν ήδη διαμορφώσει όλα τα χαρακτηριστικά του εφοπλιστικού επαγγέλματος. Οι Ψαριανοί αποτελούν το πιο χαρακτηριστικό ίσως παράδειγμα και είναι ενδιαφέρον ότι δεν έχουν εντοπιστεί να μετέχουν σε πλοία με πάνω από τρείς ιδιοκτήτες. Μειωμένη παρουσία σε πλοία με πάνω από δύο ιδιοκτήτες έχουν και οι Ανδριώτες, Υδραίοι, Σαντορινιοί, Σπετσιώτες,

[953] Ville, *English Shipowning*, 3. Davis, «Οι Βρετανοί εφοπλιστές..», 394-395.
[954] Κρεμμυδάς, *Ελληνική Ναυτιλία*, τ. Β΄, 20.
[955] Κρεμμυδάς, *Αρχείο Χατζηπαναγιώτη*, τ. Α΄, 31-32, 67-69.

περισσότερο δε οι Ιόνιοι, Κεφαλονίτες και Ιθακήσιοι, όλοι πλέον πλήρως ενταγμένοι στο πλαίσιο της ναυτιλιακής αγοράς και εξαρτημένοι από την πορεία των ναύλων. Ενδιαφέρουσα εξαίρεση σε αυτό το σχήμα αποτελούν οι επενδυτές από τη Λίμνη Ευβοίας, που στην πλειοψηφία τους είναι ναυτικοί, αλλά πιθανόν από έλλειψη κεφαλαίων, εντοπίζουμε να συμμετέχουν στη ναυπήγηση ιστιοφόρων με πολυάριθμους μετόχους που κυμαίνονται από 5 έως και 23 άτομα. Αντίθετα, οι Χιώτες, οι οποίοι προέρχονται από ένα ευρύτατο φάσμα επαγγελμάτων, συμμετέχουν τόσο σε μονοϊδιόκτητα, όσο και σε πλοία με μεγάλο αριθμό μετόχων, επιβεβαιώνοντας την τάση αγοράς μεριδίων σε ιστιοφόρα απλά ως επενδυτική επιλογή «κατὰ τὴν τότε συνήθειαν».[956]

[956] Συγγρός, *Απομνημονεύματα*, Τόμος Α΄, 132. Ο πατέρας του Ανδρέα Συγγρού, γιατρός στο επάγγελμα, ήταν μέτοχος σε ιστιοφόρο το 1847.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΟΓΔΟΟ
ΟΙ ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ

Στο κεφάλαιο αυτό θα εξετάσουμε την οργάνωση, δομή και λειτουργία των δυνάμεων της προσφοράς του ναυπηγείου της Ερμούπολης που ανταποκρινόταν στη ζήτηση για νέα ιστιοφόρα. Πρώτα θα παρουσιάσουμε τις μορφές οργάνωσης της παραγωγής. Επιπλέον, θα προσπαθήσουμε να αξιολογήσουμε το επίπεδο και τα χαρακτηριστικά της επιχειρηματικότητας των πρωταγωνιστών της ναυπηγικής βιομηχανίας. Στη συνέχεια θα μελετηθούν οι εισροές, σύμφωνα με το νεοκλασικό θεωρητικό σχήμα, εξετάζοντας την εργασία, το κεφάλαιο, τη γη και τις πρώτες ύλες. Εξετάζοντας τις πρώτες ύλες, θα παρουσιάσουμε διεξοδικά και τις συμπληρωματικές δραστηριότητες που αναπτύχθηκαν γύρω από τη ναυπηγική βιομηχανία της Ερμούπολης.

8.1 Η ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ

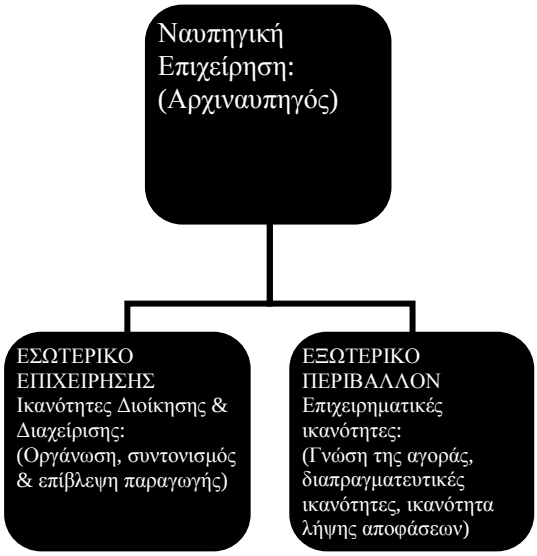
8.1.1 Η ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ

Φορέας της οργάνωσης και της λειτουργίας της ναυπηγικής παραγωγής είναι η ναυπηγική επιχείρηση, η οποία συγκεντρώνει και συντονίζει τους συντελεστές παραγωγής. Τη ναυπηγική επιχείρηση εκπροσωπεί ο αρχιναυπηγός, ο οποίος δεν είναι μόνο ένας τεχνίτης με εξειδικευμένες γνώσεις, αλλά επίσης ο κάτοχος των μέσων παραγωγής. Ένα είδος εργολάβου, που διαθέτει την εργασία, δηλαδή ένα συνεργείο από εξειδικευμένους τεχνίτες, ξυλουργούς, λεπτουργούς και σε κάποιες περιπτώσεις καρφωτές και καλαφάτες. Διαθέτει το πάγιο κεφάλαιο, τις βασικές υποδομές για τη ναυπηγική δραστηριότητα, όπως ο χώρος ναυπήγησης, οι αποθήκες και τα εργαλεία. Διαθέτει επίσης το κεφάλαιο κίνησης για την αγορά των πρώτων υλών, την ξυλεία και κάποιες φορές τα υλικά κάρφωσης και καλαφατίσματος και φυσικά τις αμοιβές του προσωπικού.

Ωστόσο, η επιτυχής πορεία της ναυπηγικής επιχείρησης δεν εξαρτάται μόνο από τα παραπάνω. Ο αρχιναυπηγός για να μπορεί να εξασφαλίσει τη βιωσιμότητα και την κερδοφορία της επιχείρησης οφείλει να διαθέτει επιπλέον συγκεκριμένες ικανότητες προς δύο κατευθύνσεις: α) προς το εσωτερικό της επιχείρησής του, δηλαδή να μπορεί να οργανώνει, να συντονίζει και να επιβλέπει επιτυχώς τις εργασίες παραγωγής, το οποίο απαιτεί, εκτός από άριστη τεχνική γνώση του αντικειμένου, ικανότητες διαχείρισης των ανθρώπινων και υλικών πόρων και β) προς το εξωτερικό

περιβάλλον, το οποίο απαιτεί γνώση της αγοράς και των τρεχουσών τιμών, διαπραγματευτική ικανότητα και ικανότητα λήψης αποφάσεων, ειδικότερα δε σε μία δραστηριότητα όπως η ναυπηγική, η οποία είναι φύσει εργολαβική και εξαρτάται κατά βάση από την κυκλικότητα της ζήτησης. [957] (βλ. Σχήμα 8.1).

Σχήμα 8.1 Εσωτερική και εξωτερική αρχιτεκτονική της ναυπηγικής επιχείρησης.



8. 1. 1. 1 ΔΟΜΗ ΚΑΙ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΗΣ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ ΣΤΗΝ ΕΡΜΟΥΠΟΛΗ ΤΟΝ 19^{Ο} ΑΙΩΝΑ

Οι ναυπηγικές επιχειρήσεις της Ερμούπολης την εποχή της ιστιοφόρου ναυτιλίας είναι κατά βάση ατομικού χαρακτήρα, με πυρήνα, όπως αναφέρθηκε τον αρχιναυπηγό. Ωστόσο, σε κάποιο βαθμό, μπορούμε να τις χαρακτηρίσουμε και οικογενειακές. Το χαρακτηρισμό αυτό δικαιολογούν κυρίως δύο στοιχεία· πρώτον ότι

[957] Σχετικά με τις κατηγοριοποίηση των εσωτερικών και εξωτερικών σχέσεων της επιχείρησης και την ικανότητα εκμετάλευσης των δυνατοτήτων της βλ. Geoffrey Jones, *Από τους εμπόρους στις πολυεθνικές. Οι βρετανικές εμπορικές εταιρίες τον 19^{ο} και τον 20^{ο} αιώνα*, Αθήνα, 2008, 240. Για τη σημασία της ικανότητας λήψης αποφάσεων ως βασικού χαρακτηριστικού του επιχειρηματία βλ. Mark Casson et al, "Introduction", Mark Casson et al (επιμ.), *The Oxford Handbook of Entrepreneurship*, Οξφόρδη, 2006, 3-4, και Mark Casson & Andrew Godley, "Entrepreneurship and historical explanation", Youssef Cassis & Ioanna Pepelasis Minoglou (επιμ.), *Entrepreneurship in Theory and History*, Νέα Υόρκη, 2005, 28-33. Για την εργολαβική φύση της ναυπηγικής δραστηριότητας βλ. Lewis S. Summers, "The Prediction of Shipyard Costs", *Marine Technology*, τεύχος 10, αρ. 1, Ιανουάριος 1973, 8-9.

πολλοί από τους ναυπηγούς είναι επίσης γιοι ναυπηγών, οι οποίοι εκπαιδεύτηκαν και εντάχθηκαν στο επάγγελμα μέσω της οικογενειακής επιχείρησης και δεύτερον κάποιες περιπτώσεις (έστω και αν είναι σχετικά λίγες) κοινής ναυπήγησης μεταξύ δύο αρχιναυπηγών της ίδιας οικογένειας, πατέρα και γιου ή δύο αδελφών. Επιπλέον, είναι λογικό να υποθέσουμε, ότι κάποια μέλη της οικογένειας, όταν δεν ανελάμβαναν την ναυπήγηση ενός ιστιοφόρου ως αρχιναυπηγοί, εργάζονταν με μισθό ή άλλου είδους αμοιβή, σε ναυπήγηση που έχει αναλάβει άλλο μέλος της οικογένειας. Με τον όρο οικογένεια εδώ εννοούμε την ευρύτερη έννοια της οικογένειας και όχι στενά και αποκλειστικά την «πυρηνική» οικογένεια του σύγχρονου δυτικού πολιτισμού.[958] Επομένως ατομική και οικογενειακή επιχείρηση διασταυρώνονται ή ταυτίζονται μέσα από ένα πλέγμα άτυπων, αλλά ουσιαστικών σχέσεων.

Σύμφωνα με τη θεωρία των οικογενειακών επιχειρήσεων μπορούμε να κατατάξουμε τις ναυπηγικές επιχειρήσεις της Ερμούπολης του 19ου αιώνα σε αυτές του «δυναστικού τύπου». Οι επιχειρήσεις αυτές, όσον αφορά τη διαχείριση και τις στρατηγικές, έχουν έντονο παραδοσιακό και συντηρητικό χαρακτήρα και η βιωσιμότητα και συνέχιση της επιχείρησης ταυτίζεται σχεδόν με την επιβίωση της οικογένειας.[959] Επομένως, θεμελιώδης πολιτική των «δυναστικών» οικογενειακών επιχειρήσεων είναι η εμπιστοσύνη μόνο σε μέλη του οικογενειακού περιβάλλοντος, στα οποία παρέχουν την κατάλληλη εκπαίδευση και προβλέπουν για τη διαδικασία διαδοχής τους. Έχει αναφερθεί ότι οι οικογενειακές επιχειρήσεις «δυναστικού» τύπου ταυτίζονται περισσότερο με περιπτώσεις επιχειρήσεων μικρής κλίμακας, εντάσεως εργασίας, χειροτεχνικών κλάδων, όπως οι ναυπηγοί της Ερμούπολης.[960]

Οι επιχειρήσεις αυτές, μικρής και μεσαίας κλίμακας, που κατατάσσονται συνήθως σε μη εκμηχανισμένους κλάδους της βιομηχανίας, έχουν κατά βάση μη καθετοποιημένη δομή. Η επιτυχία τους στηρίζεται στην ευελιξία και τη συνεργασία με άλλες επιχειρήσεις και κάθε μία από αυτές ειδικεύεται σε διαφορετικές φάσεις παραγωγής. Η συμπληρωματικότητα αυτή επιτυγχάνεται μέσω του δικτύου επαφών, ανταλλαγών ιδεών, υλικών και ανθρώπινων πόρων. Επομένως, η χωρική εγγύτητα αποτελεί μία βασική προϋπόθεση και η θεωρία των συνομαδώσεων (clusters), δηλαδή της συγκέντρωσης πολλών επιχειρήσεων συναφούς τύπου σε ένα γεωγραφικό χώρο,

[958] Andea Colli-Mary Rose, "Family Business", Geoffrey Jones & Jonathan Zeitlin (επιμ.),*The Oxford handbook of Business History*, Οξφόρδη-Νέα Υορκη, 2007, 197.
[959] Colli- Rose, "Family Business", 196-197.
[960] Mark Casson, «The economics of the family firm», *Scandinavian Economic History Review*, 47, 1999, 11, 20-21. Andrea Colli, *The history of family business, 1850-2000*, Καίμπριτζ, 2003, 75.

στον οποίο συγκροτούν ένα είδος βιομηχανικής ή επαγγελματικής ζώνης (industrial districts), φαίνεται να ταιριάζει σε μεγάλο βαθμό και στην περίπτωση των ναυπηγικών επιχειρήσεων της Ερμούπολης.[961] Χαρακτηριστικό της ευελιξίας (flexibility) των επιχειρήσεων, (στοιχείο που συμβάλλει στη μείωση του συναλλακτικού κόστους), που δρούν σε αυτό το πλαίσιο, είναι οι άτυπες συμφωνίες που κυριαρχούν μεταξύ τους για υπεργολαβίες ή άλλου τύπου συνεργασίες. Για παράδειγμα, στο αρχείο των συμβολαιογράφων της Ερμούπολης του 19ου αιώνα δεν εντοπίστηκε ούτε ένα συμβόλαιο συμφωνίας ή παράδοσης έργου μεταξύ αρχιναυπηγού και καλαφάτη, όπως επίσης δεν εντοπίστηκαν άλλα παρόμοια έγγραφα συνεργασίας μεταξύ αρχιναυπηγού και άλλου τεχνίτη, με εξαίρεση κάποια ελάχιστα συμφωνητικά μεταξύ αρχιναυπηγού και σιδηρουργού. Αυτό σημαίνει, ότι μεταξύ των ναυπηγών και των άλλων τεχνιτών ή συναφών επαγγελματιών ήταν ανεπτυγμένο ένα πλέγμα επαγγελματικών σχέσεων, με συχνές κοινωνικές προεκτάσεις, το οποίο ήταν ενταγμένο σε ένα σύστημα αξιών και κοινής κουλτούρας και προφύλασσε άτυπα, αλλά ουσιαστικά, από τυχόν καιροσκοπισμό.[962]

Η ατομική ή οικογενειακή επιχείρηση λοιπόν, μικρής ή μεσαίας κλίμακας, που χαρακτηρίζει την ερμουπολίτικη ναυπηγική βιομηχανία, αποτελεί τον κανόνα και σε άλλες χώρες στο πρώτο μισό του 19ου αιώνα και πλέον. Στο Σάντερλαντ της βορειοανατολικής Αγγλίας, έως το 1860 περίπου, οι ναυπηγικές επιχειρήσεις ήταν μικρής κλίμακας και πολλές από αυτές, σύντομης διάρκειας, χωρίς καθετοποιημένες δομές, ευνοημένες από την εύκολη πρόσβαση σε μία δραστηριότητα χαμηλού αρχικού κεφαλαίου, με στρατηγική εξαρτώμενη από τη συγκυρία.[963] Στην ανατολική ακτή των Ηνωμένων Πολιτειών την ίδια περίοδο οι ναυπηγικές επιχειρήσεις ήταν ανάλογης κλίμακας με κεντρικό πρόσωπο τον αρχιναυπηγό, ο οποίος, όπως και στην Ερμούπολη (βλ. Σχήμα 8.1), συγκέντρωνε όλες τις απαραίτητες ικανότητες, τόσο σχετικά με την τέχνη του, όσο και σχετικά με την αγορά.[964] Παράλληλα, οι

[961] Colli, *The history of family*, 55-58. Βλ. επίσης Κεφ. 2, § 2.3.2.
[962] Ο.π. 57, Andea Colli-Mary Rose, "Families and Firms: The Culture and Evolution of Family Firms in Britain and Italy in the Nineteenth and Twentieth Centuries", *Scandinavian Economic History Review*, τ. 47, 1997, 1, 28-29. Τυπικό παραδείγμα κοινωνικής προέκτασης των επαγγελματικών σχέσεων των ναυπηγών με άλλα πρόσωπα του κλάδου ήταν οι επιγαμίες. Τέτοια ήταν η περίπτωση του γάμου της κόρης του ναυπηγού Νικόλαου Παγίδα με τον ξυλέμπορο Μιχαήλ Πισσία. Βλ. προικοσύμφωνο ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ. 26.296, 23/12/1852. Επίσης, ο γάμος της κόρης του ναυπηγού Μικέ Ποτού με τον σιδηρουργό Διονύσιο Γιατρά, ο.π., αρ. 31425, 2/12/1860, ή ο γάμος του ναυπηγού Χρυστοφή Κρυστάλη με την κόρη του καδδοποιού Γεώργιου Μαυρουδόγλου, ο.π., 12887, 3/2/1842.
[963] Ville, "Shipbuilding in the Northeast", 21-25.
[964] Hutchins, *The American Maritime*, 103-104, 112.

ναυπηγικές επιχειρήσεις στην ανατολική ακτή των ΗΠΑ, όπως και στην Ερμούπολη, ήταν οικογενειακές, η δε μακροβιότητά τους στηριζόταν στην εκπαίδευση των μελών της οικογένειας εντός της επιχείρησης και στη διαμόρφωση μίας κουλτούρας με συγκεκριμένες αξίες και πρακτικές που χαρακτήριζαν τη ναυπηγική κοινότητα και συντελούσαν στη συνεκτικότητα της.[965] Ανάλογα παραδείγματα για τις ναυπηγικές επιχειρήσεις έχουμε και από τη Μεσόγειο, ειδικότερα από την Ιταλία, όπου και εκεί ισχύει το μοντέλο της μικρής ή μεσαίας επιχείρησης, με ελάχιστο πάγιο εξοπλισμό και εκμάθηση της τέχνης εντός του οικογενειακού/επιχειρηματικού πλαισίου.[966] Γενικότερα, οι ναυπηγικές επιχειρήσεις της εποχής του ιστίου σε κάθε γεωγραφική περιοχή φαίνεται ότι μοιράζονται κοινά χαρακτηριστικά εξαιτίας της ίδιας της φύσης της ξυλοναυπηγικής. Η είσοδος στον κλάδο απαιτούσε μικρό αρχικό κεφάλαιο, καθώς ο πάγιος εξοπλισμός ήταν χαμηλού κόστους, το κόστος της γης ήταν επίσης πολύ χαμηλό, ενώ το κεφάλαιο κίνησης μπορούσε να καλυφθεί και με πίστωση από το τοπικό δίκτυο των συνεργατών/τροφοδοτών. Η εργολαβική φύση της δραστηριότητας και η ευμεταβλητότητα της ζήτησης μπορούσαν να οδηγήσουν επίσης σε έξοδο από τον κλάδο και νέα είσοδο, όταν το ευνοούσε πάλι η συγκυρία, ενώ ο ναυπηγός συχνά μπορούσε να εργάζεται μισθωτός σε άλλο αρχιναυπηγό, όταν δεν ήταν σε θέση να αναλάβει μόνος του τη ναυπήγηση ενός πλοίου.[967]

8. 1. 1. 2 ΟΙ ΝΑΥΠΗΓΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙ ΝΑΥΠΗΓΟΙ ΤΗΣ ΕΡΜΟΥΠΟΛΗΣ

Α) ΚΑΤΑΓΩΓΗ ΚΑΙ ΤΕΧΝΟΓΝΩΣΙΑ

Συνολικά για την περίοδο 1828-66 εντοπίστηκαν 150 περιπτώσεις αρχιναυπηγών, που ανέλαβαν τη ναυπήγηση τουλάχιστον ενός ιστιοφόρου σκάφους. Από το σύνολο αυτό (βλ. Πίνακα 8.1) μας είναι γνωστή η καταγωγή των 93 ναυπηγών, ήτοι του 62% του συνόλου, ενώ για 57 αρχιναυπηγούς (38%) δεν εντοπίσαμε περαιτέρω στοιχεία, ούτε για την απώτερη καταγωγή τους, ούτε

[965] Thiesen, *Industrializing American Shipbuilding*, 46-49.
[966] Massimo Maresca, "Cantieri navali in penisola sorrentina nell' Ottocento. Il costruttore Aniello Castellano", *Estratto da Navis*, 3, 2006, 22-23.
[967] Τα χαρακτηριστικά που αποδίδονται στις ναυπηγικές επιχειρήσεις της ιστιοφόρου ναυτιλίας φαίνεται ότι δεν απείχαν πολύ από το ευρύτερο επιχειρηματικό τοπίο τουλάχιστον στο μεγαλύτερο μέρος του 19ου αιώνα. Η οικογενειακή επιχείρηση, σχεδόν έως το Μεσοπόλεμο, ήταν το κυρίαρχο σχήμα επιχείρησης, ενώ οι περισσότερες επιχειρήσεις ήταν μικρής και μεσαίας κλίμακας. Βλ. Colli-Rose, "Family Business", 196 και David S. Landes, "French entrepreneurship and industrial growth in the 19th century", Mary Rose (επιμ.), *Family Business*, Aldershot, 1996, 45-61.

γενικότερα για αυτούς τους ίδιους. Συνολικά αναφέρονται 24 περιοχές καταγωγής αρχιναυπηγών, από τις οποίες δύο είναι η Άνω Σύρος και η Ερμούπολη, ενώ κυριαρχούν τα νησιά του Αιγαίου και ειδικότερα σημαντικοί ναυτότοποι, όπως η Ύδρα, οι Σπέτσες, η Μύκονος, η Σαντορίνη, αλλά και η Κρήτη, η Πελοπόννησος, περιοχές του ανατολικού Αιγαίου, όπως η Χίος, η Λέσβος, τα Μοσχονήσια. Οι Χιώτες υπερέχουν σε όλες τις κατηγορίες· αριθμητικά εκπροσωπούνται από 43 αρχιναυπηγούς, αριθμός που αντιπροσωπεύει το 28,67% του συνόλου. Οι αμέσως επόμενοι είναι οι Υδραίοι με μόλις 7 άτομα και ποσοστό 4,67%. Ωστόσο, σε επίπεδο χωρητικότητας και αξιών της ναυπηγικής παραγωγής, αποδεικνύεται ότι οι Χιώτες σχεδόν μονοπωλούσαν τη ναυπηγική αγορά της Ερμούπολης, αφού κατέχουν το 85,86% της συνολικής χωρητικότητας και το 87,62% της αξίας των ναυπηγούμενων πλοίων. Ακολουθούν οι Υδραίοι και οι Λέσβιοι ναυπηγοί (κυρίως ο Νικόλαος Σολωμός), με μεγάλη απόσταση, μόλις 4,27% και 2,49% της χωρητικότητας και 4,24% και 2,11% της αξίας αντίστοιχα.

Πίνακας 8.1 Κατανομή ανά γεωγραφική προέλευση αρχιναυπηγών ναυπηγείου Ερμούπολης, 1828-1866.

ΚΑΤΑΓΩΓΗ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΝΑΥΠΗΓΩΝ	% ΕΠΙ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΠΛΟΙΩΝ	% ΕΠΙ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ	ΑΞΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ	% ΕΠΙ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ
ΑΝΩ ΣΥΡΟΣ	2	1,33	142,00	0,05	24.372	0,05
ΓΥΘΕΙΟ	1	0,67	17,85	0,01		
ΕΡΜΟΥΠΟΛΗ	6	4,00	1.534,63	0,54	282.448,71	0,54
ΚΑΣΟΣ	1	0,67	30,52	0,01	3.000,00	0,01
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ	1	0,67	715,15	0,25		
ΚΡΑΝΙΔΙ	1	0,67	188,70	0,07	70.538,19	0,14
ΚΡΗΤΗ	3	2,00	122,14	0,04	15.310,00	0,03
ΚΥΘΗΡΑ	1	0,67	200,54	0,07	15.641,19	0,03
ΛΕΡΟΣ	1	0,67	283,00	0,10		
ΛΕΣΒΟΣ	3	2,00	7.058,18	2,49	1.099.944,73	2,11
ΜΑΛΤΑ	1	0,67	91,00	0,03	22.000,00	0,04
ΜΟΣΧΟΝΗΣΙΑ	4	2,67	3.493,54	1,23	492.713,73	0,95
ΜΥΚΟΝΟΣ	2	1,33	138,44	0,05	13.300,00	0,03
ΠΑΤΜΟΣ	1	0,67	0,22	0,00		
ΡΟΔΟΣ	1	0,67	28,28	0,01	3.000,33	0,01
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	2	1,33	42,01	0,01	1.400,00	0,00
ΣΕΡΙΦΟΣ	1	0,67	21,46	0,01	5.500,00	0,01
ΣΚΟΠΕΛΟΣ	4	2,67	1.259,36	0,44	313.396,15	0,60
ΣΠΕΤΣΕΣ	3	2,00	3.535,58	1,25	581.123,64	1,11
ΤΗΝΟΣ	2	1,33	140,46	0,05	24.360,00	0,05
ΤΣΕΣΜΕ	1	0,67	183,74	0,06	19.980,00	0,04
ΥΔΡΑ	7	4,67	12.099,50	4,27	2.210.963,79	4,24
ΧΙΟΣ	44	29,33	243.246,35	85,86	45.679.691,86	87,62
ΨΑΡΑ	1	0,67	942,07	0,33	121.101,29	0,23
ΣΥΝΟΛΟ ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΑ ΤΑΥΤΙΖΟΜΕΝΟΙ	**94**	**62,67**	**275.515,72**	**97,25**	**50.999.785,61**	**97,82**
ΣΥΝΟΛΟ ΜΗ	**56**	**37,33**	**7.793,44**	**2,75**	**1.136.601,08**	**2,18**

ΤΑΥΤΙΖΟΜΕΝΟΙ						
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ	**150**	**100,00**	**283.309,16**	**100,00**	**52.136.386,69**	**100,00**

Πηγή: Παράρτημα 8.1 & 8.2.

Η μεγάλη υπεροχή των Χίων στην πλευρά της προσφοράς, όπως και της ζήτησης, (βλ.Κεφ. 7, § 7.3.1.2), δεν οφείλεται μόνο στον πληθυσμιακό παράγοντα. Η Χίος ήδη κατά τη γενοβέζικη περίοδο ήταν ένα από τα πιο σημαντικά ναυτιλιακά κέντρα του Λεβάντε, σταυροδρόμι των διαδρομών μεταξύ Δύσης, ανατολικής Μεσογείου και Μαύρης Θάλασσας, τελικός προορισμός ή υποχρεωτική ενδιάμεση στάση των γενοβέζικων ή πλοίων άλλων συμφερόντων. Επομένως, οι ανάγκες για επισκευές και για τη ναυπήγηση νέων πλοίων πρέπει να ήταν ιδιαίτερα αυξημένες και πρέπει να υπήρχε μία ιδιαίτερα δραστήρια ναυπηγοεπισκευαστική μονάδα. Από νοταριακές πηγές της Χίου αναφέρονται τα ονόματα 10 καλαφατάδων για την περίοδο 1457-1474 και 11 ναυπηγών για την περίοδο 1449-1467.[968] Η ναυπηγική λοιπόν στην οποία «εἶχον δώσῃ μεγάλην ὥθησιν οἱ γενοᾶται ἐκμεταλλευόμενοι τὴν τότε ἄφθονον ἀκόμη ξυλείαν τῆς νήσου» αναπτύχθηκε στην πόλη της Χίου «ὑπό το φρούριον ὅπου τὸ μέρος ἐλέγετο μέχρις ἐσχάτων ταρσανᾶς καὶ εἰς τὴν Λαγκάδαν ».[969] Ο μεγάλος αριθμός τεχνιτών που πρέπει να απασχολούσε το ναυπηγείο της Χίου και η εξαιρετική τους φήμη αντικατοπτρίζεται στις συνεχείς μετακλήσεις τεχνιτών από τη Χίο στα κρατικά οθωμανικά ναυπηγεία. Ήδη τον 15ο αιώνα, πριν την οθωμανική κατάκτηση του νησιού, αλλά και σε όλη τη διάρκεια της οθωμανικής κυριαρχίας, οι οθωμανικές αρχές ζητούσαν καλαφάτες, ναυπηγούς και άλλες ειδικότητες στα μεγάλα ναυπηγεία της Κωνσταντινούπολης, Καλλίπολης και Αλικαρνασσού για τις κατασκευαστικές και επισκευαστικές ανάγκες του οθωμανικού στόλου.[970] Το 1468 ζητείται από τους Μαονέζους να στείλουν 60 καλαφάτες στο ναυπηγείο της Καλλίπολης και 20 μαραγκούς το 1496 στην Κωνσταντινούπολη.[971] Λίγα χρόνια αργότερα, το 1502, ζητούνται 20 μαραγκοί και 20 καλαφάτες στην Κωνσταντινούπολη, ενώ το 1505, ζητούνται 100 τεχνίτες.[972] Μάλιστα, επί Αχμέτ Γ΄ το 1714, ο επιστάτης του αυτοκρατορικού ναυστάθμου στην Κωνσταντινούπολη ήταν κάποιος Χιώτης ονόματι Γεώργιος.[973] Η πρακτική μετάκλησης Χίων τεχνιτών στα

[968] Argenti, *The occupation,* 646, 648.
[969] Ζολώτας, *Ιστορία της Χίου,* τ. Α1, 253-254.
[970] Αικατερίνη Εξαδακτύλου-Μπεκιάρογλου, «Μετακινήσεις τεχνιτών από τη Χίο στο ναυπηγείο της Κωνσταντινούπολης», Kostas Damianidis (επιμ.), *Shipbuilding and ships in the eastern Mediterranean in the 18th & 19th centuries,* Χίος, 1999, 41.
[971] Ο.π.
[972] Ο.π., 42 και Εξαδάκτυλου-Μπεκιάρογλου, *Οθωμανικά ναυπηγεία,* 143.
[973] Εξαδάκτυλου-Μπεκιάρογλου, «Μετακινήσεις τεχνιτών από τη Χίο», 43-44.

μεγάλα οθωμανικά ναυπηγεία διήρκησε σε όλη την περίοδο του ιστίου, καθώς και ο προαναφερθείς μαστρο-σταμάτης Κουφουδάκης στον ύστερο 18ο αιώνα απασχολήθηκε στο ναυπηγείο της Πόλης, όπου διδάχθηκε τη σάλα (ναυπηγικό σχέδιο), ενώ και το 1830 ο Μαχμούτ Β΄ ζήτησε Χιώτες ναυπηγούς για το ναυπηγείο της Αλικαρνασσού.[974]

Επομένως η κυριαρχία των Χίων ναυπηγών στο ναυπηγείο της Ερμούπολης φαίνεται ότι ήταν συνέπεια μίας μακρόχρονης και συνεχούς παράδοσης των Χίων στη ναυπηγική, συνδεδεμένη με τη θέση και το ρόλο του νησιού στην οικονομική γεωγραφία της γενουάτικης και οθωμανικής περιόδου. Παρά το γεγονός ότι η Χίος δεν δημιούργησε, μέχρι το 19ο αιώνα τουλάχιστον, αξιόλογο εμπορικό στόλο, η δραστηριότητα αυτή φαίνεται ότι γνώρισε ιδιαίτερη ανάπτυξη, συνυφασμένη με την οικονομική ευημερία του νησιού.[975]

Β) ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΚΑΤΑΤΑΞΗ ΤΩΝ ΑΡΧΙΝΑΥΠΗΓΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΝΑΥΠΗΓΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

Μεταξύ των 150 αρχιναυπηγών που εντοπίσαμε από τις πηγές υπάρχει μεγάλη διαφοροποίηση σχετικά με την παραγωγική τους επίδοση και την παρουσία τους στη ναυπηγική αγορά της Ερμούπολης την περίοδο 1828-1866. Θα μετρήσουμε την παραγωγικότητα με βάση το μερίδιό τους σε αριθμό πλοίων, τόνους χωρητικότητας και αξίας των ναυπηγούμενων πλοίων, ενώ η παρουσία τους θα ληφθεί υπόψη με βάση το χρονικό διάστημα, συνεχές ή ανά περιόδους, στο οποίο δραστηριοποιούνταν ως αρχιναυπηγοί.

Σημαντικό ποσοστό των αρχιναυπηγών είχαν μία πολύ ευκαιριακή και περιορισμένη επιχειρηματική παρουσία. Συγκεκριμένα, 63 από τους 150 (42%) ανέλαβαν μόνο μία φορά τη ναυπήγηση ενός πλοίου (βλ. Πίνακα 8.2). Μονοψήφιος αριθμός ναυπηγήσεων καταγράφεται σε 119 ναυπηγούς (79,33%), ενώ μόνο 14 ναυπήγησαν πάνω από 50 σκάφη (9,33%). Ο μόνος που ναυπήγησε πάνω από 200 σκάφη ήταν ο Νικόλαος Παγίδας, ενώ πάνω από 100 ναυπήγησαν οι Παντελής Μάσκας, Ζαννής Κουφουδάκης, Φραγκούλης Σέχας και ο Νικόλαος Σολώμος, όλοι Χιώτες, εκτός από τον Λέσβιο Σολωμό.

---

[974] Ο.π., 44. Angeliki Fenerli, "Les premiers constructeurs de navires à Hermoupolis (île de Syra), 1823-1835.", Kostas Damianidis (επιμ.), *The evolution of wooden shipbuilding in the eastern Mediterranean during the 18th and 19th centuries, 1st International Workshop*, Αθήνα, 25-31.
[975] Βλαστός, *Χιακά,* 129.

Πίνακας 8.2 Κατανομή αριθμού ναυπηγήσεων ανά αρχιναυπηγό.

ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ	ΝΑΥΠΗΓΟΙ
1	63
2	15
3	14
4	9
5	5
6	1
7	4
8	4
9	4
10-49	17
50-99	9
<100	4
<200	1

Πηγή: Παράρτημα 8.1.

Επομένως, διαπιστώνουμε ότι υπάρχουν χονδρικά τρεις κατηγορίες αρχιναυπηγών όσον αφορά την επιχειρηματική τους δραστηριότητα. Η πρώτη περιλαμβάνει αυτούς που είχαν μία αδιάκοπη σχεδόν παρουσία ως κάτοχοι των μέσων παραγωγής και εργάστηκαν πάντοτε για λογαριασμό της επιχείρησης τους. Η δεύτερη περιλαμβάνει αυτούς που ευκαιριακά, αλλά συστηματικά σε κάποιες περιόδους, ανάλογα και με την οικονομική συγκυρία, ανέλαβαν τις ναυπηγήσεις αρκετών σκαφών, και οι οποίοι μπορούμε να υποθέσουμε ότι στο υπόλοιπο διάστημα εργάζονταν με μισθωτή σχέση στο ναυπηγείο. Η τρίτη, η οποία αφορά και τους περισσότερους, συμπεριλαμβάνει αυτούς, που στο μεγαλύτερο διάστημα μάλλον εργάζονταν με μισθωτή σχέση σε κάποιο συνεργείο του ναυπηγείου και οι οποίοι ελάχιστες φορές ήταν σε θέση να αναλάβουν το εγχείρημα της ναυπήγησης κάποιου σκάφους. Κεφάλαιο, διαχειριστικές και τεχνικές ικανότητες, φήμη και κοινωνική δικτύωση πρέπει να αποτελούσαν τα διαφοροποιητικά στοιχεία μεταξύ των ναυπηγών, τα οποία διαμόρφωσαν αυτού του είδους την επαγγελματική και οικονομική κατηγοριοποίηση.[976]

Στον Πίνακα 8.3 εμφανίζονται οι 17 παραγωγικότεροι αρχιναυπηγοί και ναυπηγικές επιχειρήσεις της Ερμούπολης την περίοδο 1828-66. Το βασικό κριτήριο που τέθηκε ήταν να έχουν ναυπηγήσει συνολικά πλοία αξίας άνω των 500.000 δραχμών. Η κατ'εκτίμηση αξία των ναυπηγούμενων πλοίων για κάθε αρχιναυπηγό

[976] Ανάλογη διαφοροποίηση μεταξύ των ναυπηγών εντοπίζεται και στα ξυλοναυπηγεία της ανατολικής ακτής των ΗΠΑ, βλ. Hutchins, *The American Maritime*, 104.

προκύπτει από τον τύπο: (συνολική χωρητικότητα ναυπηγούμενων πλοίωνΧ συνολική αξία των πλοίων των οποίων γνωρίζουμε την αξία/χωρητικότητα των πλοίων των οποίων γνωρίζουμε την αξία). Από τους 17, οι τρεις, οι Εμμανούηλ Φράγκος, Πέτρος Μπούμης και Εμμανουήλ Ι. Τζιτζίνιας είναι Υδραίοι και ο Νικόλαος Σολωμός Λέσβιος, ενώ όλοι οι υπόλοιποι είναι Χιώτες. Από τους 17 αρχιναυπηγούς, οι 11 ναυπήγησαν πλοία που ξεπερνούν σε αξία το ένα εκατομμύριο δραχμές και όλοι τους είναι Χιώτες, επιβεβαιώνοντας έτσι και σε αυτή την περίπτωση ότι οι τελευταίοι κατείχαν τη μερίδα του λέοντος στην ναυπηγική αγορά.

Πίνακας 8.3 Οι παραγωγικότεροι αρχιναυπηγοί και ναυπηγικές επιχειρήσεις της Ερμούπολης με βάση τις αξίες των ναυπηγούμενων πλοίων (άνω των 500.000 δρχ), 1828-1866.

ΝΑΥΠΗΓΟΙ	ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΕΣ ΑΞΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ	% ΕΠΙ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΠΛΟΙΩΝ	% ΕΠΙ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ	% ΕΠΙ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ	ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΔΡΑΣΗΣ
Παγίδας Νικόλαος	9.934.885,65	19,06	50.770,23	17,92	275	13,22	1828-66
Κουφουδάκης Ζαννής	5.585.577,69	10,71	26.368,75	9,31	145	6,97	1842-66
Μάσκας Παντελής	4.557.976,88	8,74	27.263,40	9,62	152	7,31	1828-62
Σέχας Ι. Φραγκούλης	4.054.838,32	7,78	22.507,59	7,94	123	5,91	1829-60
Κρυστάλης Χριστοφής	3.280.722,55	6,29	13.815,02	4,88	66	3,17	1845-66
Κουφουδάκης Ιω. Σταμάτιος	2.996.016,39	5,75	12.047,30	4,25	82	3,94	1835-66
Κουφουδάκης Ιωάννης	2.459.280,85	4,72	13.271,26	4,68	81	3,89	1831-48
Ποτούς Μικές	2.183.108,56	4,19	13.258,95	4,68	82	3,94	1829-63
Μάσκας Σταμάτιος	1.985.918,75	3,81	10.497,54	3,71	58	2,79	1833-66
Λεβαδάρος Κων. Ανδρέας	1.441.379,22	2,76	7.141,64	2,52	51	2,45	1859-66
Παγίδας Ιωάννης	1.337.859,29	2,57	11.387,38	4,02	55	2,64	1828-47
Σολωμός Γ. Νικόλαος	972.301,72	1,86	6.037,17	2,13	113	5,43	1833-66
Κοκκινάκης Χαράλαμπος	828.281,84	1,59	4.075,15	1,44	45	2,16	1850-66
Φράγκος Εμμανουήλ	760.088,92	1,46	3.798,75	1,34	18	0,87	1853-61
Μπούμης Α. Πέτρος	640.000,00	1,23	1.910,91	0,67	8	0,38	1866
Μάγκος Χατζηδημήτριος	592.892,70	1,14	3.129,80	1,10	20	0,96	1850-66
Τζιτζίνιας Ι. Εμμανουήλ	552.569,96	1,06	3.172,13	1,12	18	0,87	1847-63
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ	**52.136.387**		**283.309,16**		**2080**		

Πηγή: Παράρτημα 8.1 & 8.2.

Ο Νικόλαος Παγίδας ήταν ο παραγωγικότερος ναυπηγός της Ερμούπολης σε όλα τα επίπεδα. Σε 38 χρόνια δραστηριότητας ναυπήγησε 275 ιστιοφόρα, δηλαδή 7,23 κατά μέσο όρο ετησίως, επίδοση που κανείς άλλος αρχιναυπηγός της

Ερμούπολης ούτε καν πλησίασε.[977] Ο Παντελής Μάσκας που εργάστηκε σχεδόν την ίδια περίοδο με τον Παγίδα, για 34 έτη, ναυπήγησε 152 σκάφη (4,47 σκάφη ετήσιο μ.ο.), ο Ζαννής Κουφουδάκης σε 28 χρόνια δραστηριότητας ναυπήγησε 145 σκάφη (5,17 σκάφη ετήσιο μ.ο.), ενώ ο Φραγκούλης Σέχας σε 31 χρόνια δραστηριότητας ναυπήγησε 123 σκάφη (3,96 σκάφη ετήσιο μ.ο.). Η συνολική χωρητικότητα των ναυπηγούμενων πλοίων του Νικόλαου Παγίδα εκτιμάται ότι υπερβαίνει τους 50.000 τόνους, ενώ η κατ'εκτίμηση αξία των πλοίων πλησιάζει τα δέκα εκατομμύρια δραχμές, τιμή που προσεγγίζει περίπου το 1/5 της συνολικής εκτιμώμενης αξίας του ναυπηγείου της Ερμούπολης. Οι Παντελής Μάσκας και Ζαννής Κουφουδάκης ναυπήγησαν περίπου το ήμισυ της χωρητικότητας του Νικόλαου Παγίδα, ενώ ο Ζαννής Κουφουδάκης ναυπήγησε πλοία αξίας που αντιστοιχούν στο 1/10 της συνολικής αξίας και ο Παντελής Μάσκας στο 8,74%. Οι παραγωγικές επιδόσεις όμως του Νικόλαου Παγίδα, αλλά και των άλλων αρχιναυπηγών, όπως του Ζαννή Κουφουδάκη, Παντελή Μάσκα, Φραγκούλη Σέχα, Χριστοφή Κρυστάλη, Μικέ Ποτού κλπ, πρέπει να θεωρηθούν εξαιρετικά υψηλές σε σχέση και με τα διεθνή παραδείγματα. Ο Aniello Castellano, ο σημαντικότερος ίσως ναυπηγός της χερσονήσου του Σορρέντο, στον Κόλπο της Νεαπόλεως, στην τοποθεσία Cassano, ναυπήγησε μεταξύ 1848-1880 εξήντα ιστιοφόρα συνολικής χωρητικότητας 24.370 τόνων, μέσης χωρητικότητας 434,61 τόνων, τα περισσότερα από αυτά μάλιστα ήταν μπάρκα, γεγονός που δικαιολογεί την υψηλή μέση χωρητικότητα.[978] Η επιχείρηση "George Greenman & Company" στον ποταμό Μίστικ του Κοννέκτικατ, ένας από τους σημαντικότερους ναυτότοπους και ναυπηγικά κέντρα της ανατολικής ακτής των ΗΠΑ, ναυπήγησε την περίοδο 1833-76, εξήντα έξι ιστιοφόρα, 28.312 τόνων, μέσης χωρητικότητας 429 τόνων.[979] Οι τρεις σημαντικότεροι ναυπηγοί του East Boston της Μασσαχουσέτης την περίοδο 1835-58, οι Donald McKay (μαζί με τους Isaac W. Webb και William W. Webb, οι πιο φημισμένοι αμερικανοί ναυπηγοί της εποχής του ιστίου), Samuel Hall και Paul Curtis ναυπήγησαν 49, 53 και 22 πλοία αντίστοιχα, συνολικής χωρητικότητας 68.978, 30.186 και 26.954 τόνων και μέσης χωρητικότητας 1.407, 570 και 1.225 τόνων αντίστοιχα.[980]

[977] Οι εκτιμήσεις για την περίοδο δράσης των ναυπηγών σταματούν από τα στοιχεία μας το 1866. Μερικοί από αυτούς, όπως ο Νικόλαος Παγίδας που πέθανε το 1871, ενδεχομένως συνέχισαν τη δράση τους και στη συνέχεια, αλλά δεν είμαστε σε θέση να γνωρίζουμε μέχρι πότε.
[978] Επεξεργασμένα στοιχεία από Maresca, "Cantieri navali", 29.
[979] Fairburn, *Merchant Sail*, vol. VII, 2853.
[980] Ο.π., 2910.

Ανάμεσα στις περισσότερο μακροημερεύουσες ναυπηγικές επιχειρήσεις συγκαταλέγονται αυτές του Νικόλαου Παγίδα, του Παντελή Μάσκα, του Μικέ Ποτού, του Φραγκούλη Σέχα, του Νικόλαου Σολωμού, του Σταμάτιου Κουφουδάκη και του Σταμάτιου Μάσκα. Όλες τους ξεπέρασαν το χρονικό όριο μιάς γενεάς, δηλαδή τα 30 χρόνια δραστηριότητας στο χώρο και μερικές πλησίασαν ή ξεπέρασαν ακόμη και τα 40 χρόνια λειτουργίας. Όλοι οι προαναφερθέντες αρχιναυπηγοί μαζί με τους Ζαννή Κουφουδάκη, Χριστοφή Κρυστάλη, Ιωάννη Παγίδα και Ιωάννη Κουφουδάκη, που η περίοδος δράσης τους ήταν κατά πολύ μικρότερη των προηγούμενων, υπήρξαν σε όλο το διάστημα της επαγγελματικής τους πορείας κάτοχοι των μέσων παραγωγής και ποτέ σε θέση εξαρτημένου μισθωτού.

Εκτός από τα στοιχεία που αφορούν τον αριθμό, τη χωρητικότητα και την αξία των πλοίων, και που καθορίζουν την παραγωγικότητα των αρχιναυπηγών και των ναυπηγικών επιχείρησεων, χρησιμοποιούμε δύο δείκτες, οι οποίοι αποδίδουν ποιοτικές όψεις της παραγωγικής επίδοσης των ναυπηγών (βλ. Πίνακα 8.4). Ο πρώτος δείκτης αφορά την αναλογία αξίας/χωρητικότητας ή αλλοιώς τη μέση τιμή, που αντικατοπτρίζει το επίπεδο κόστους των ναυπηγούμενων πλοίων για κάθε αρχιναυπηγό. Ο δεύτερος δείκτης της μέσης χωρητικότητας αποτυπώνει το μέσο μέγεθος των ναυπηγούμενων πλοίων και έμμεσα την τυπολογία των σκαφών και την εξειδίκευση του κάθε αρχιναυπηγού. Για παράδειγμα, ο Χαράλαμπος Κοκκινάκης έχει υψηλό συντελεστή στον δείκτη μέσης τιμής (203,25), κάτι που σημαίνει, ότι για τον όγκο της παραγόμενης χωρητικότητας, η αξία των ναυπηγούμενων πλοίων είναι υψηλή, δηλαδή πρόκειται για σχετικά υψηλού κόστους ιστιοφόρα. Από την άλλη η μέση χωρητικότητα των σκαφών του για το υψηλό κόστος τους είναι εξαιρετικά χαμηλή (90,56 τόνοι).

Πίνακας 8.4. Δείκτες παραγωγικής επίδοσης των αρχιναυπηγών της Ερμούπολης, 1828-1866.

ΑΞΙΑ/ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ (ΜΕΣΗ ΤΙΜΗ/ΤΟΝΟ)		**ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ/ΑΡΙΘΜΟ ΠΛΟΙΩΝ (ΜΕΣΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ)**	
Μπούμης Α. Πέτρος	334,92	Μπούμης Α. Πέτρος	238,86
Κουφουδάκης Ιω. Σταμάτιος	248,69	Φράγκος Εμμανουήλ	211,04
Κρυστάλης Χριστοφής	237,48	Κρυστάλης Χριστοφής	209,32
Κουφουδάκης Ζαννής	211,83	Παγίδας Ιωάννης	207,04
Κοκκινάκης Χαράλαμπος	203,25	Παγίδας Νικόλαος	184,62
Λεβαδάρος Κων. Ανδρέας	201,83	Σέχας Ι. Φραγκούλης	182,99
Φράγκος Εμμανουήλ	200,09	Κουφουδάκης Ζαννής	181,85
Παγίδας Νικόλαος	195,68	Μάσκας Σταμάτιος	180,99

Μάγκος Χατζηδημήτριος	189,43	Μάσκας Παντελής	179,36
Μάσκας Σταμάτιος	189,18	Τζιτζίνιας Ι. Εμμανουήλ	176,23
Κουφουδάκης Ιωάννης	185,31	Κουφουδάκης Ιωάννης	163,84
Σέχας Ι. Φραγκούλης	180,15	Ποτούς Μικές	161,69
Τζιτζίνιας Ι. Εμμανουήλ	174,20	Μάγκος Χατζηδημήτριος	156,49
Μάσκας Παντελής	167,18	Κουφουδάκης Ιω.Σταμάτιος	146,92
Ποτούς Μικές	164,65	Λεβαδάρος Κων. Ανδρέας	140,03
Σολωμός Γ. Νικόλαος	161,05	Κοκκινάκης Χαράλαμπος	90,56
Παγίδας Ιωάννης	117,49	Σολωμός Γ. Νικόλαος	53,43

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από Παράρτημα 8.2

Ο Πέτρος Μπούμης, που είναι πρώτος και στους δύο δείκτες επίδοσης, είναι μία ειδική περίπτωση. Σε ένα μόνο έτος, το 1866, στο οποίο εμφανίζεται ως αρχιναυπηγός, ναυπήγησε οκτώ ιστιοφόρα, χωρητικότητας 1.910,91 τόνων, μέσης χωρητικότητας 238,86 τόνων και αξίας 640.000 δραχμών· μία εξαιρετική όσο και σπάνια επίδοση.[981] Ο Σταμάτης Κουφουδάκης παρά τη χαμηλή μέση χωρητικότητα των πλοίων του (146,92), ναυπήγησε ιστιοφόρα υψηλής αξίας (248,69). Επίσης σπουδαία επίδοση πρέπει να θεωρηθεί η ναυπηγική επιχείρηση του Χριστοφή Κρυστάλη, που στα τουλάχιστον 21 χρόνια λειτουργίας της οι 13.815 τόνοι παραγόμενης χωρητικότητας κόστισαν 820.000-1.100.000, περισσότερο από τους αντίστοιχους 13.271 και 13.258 τόνους των Ιωάννη Κουφουδάκη και Μικέ Ποτού. Αντίθετα, ο Νικόλαος Σολωμός, παρά το γεγονός ότι είναι πέμπτος σε αριθμό πλοίων (113), ναυπηγούσε ιστιοφόρα κάθε τύπου, τόσο μπρίκια, όσο και μικρά ακτοπλοϊκά σκάφη, με αποτέλεσμα η μέση χωρητικότητα των πλοίων του να είναι μόλις 53,43 τόνοι. Επίσης η αξία των πλοίων του είναι χαμηλή (161,05), αν και όχι χαμηλότερη από τις τιμές των πλοίων του Ιωάννη Παγίδα, που απέχει πολύ από τους υπόλοιπους ναυπηγούς, παρά το γεγονός ότι τα πλοία που ναυπήγησε ήταν υψηλής μέσης χωρητικότητας (207,04).

Γ) ΝΑΥΠΗΓΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ-
Η ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΜΙΑΣ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗΣ «ΕΛΙΤ»

Παρά τη συμμετοχή μεγάλου αριθμού αρχιναυπηγών και ναυπηγικών επιχειρήσεων στην Ερμούπολη στο διάστημα 1828-66, παρατηρούμε ότι διαμορφώθηκε ένας πυρήνας επιχειρήσεων, ο οποίος συγκέντρωσε το μεγαλύτερο μερίδιο της παραγωγής. Αυτός ο πυρήνας ταυτίζεται με συγκεκριμένες οικογένειες,

[981] Ανάλογη σπάνια περίπτωση μπορεί να θεωρηθεί και ο Σκοπελίτης Επιφάνιος Φλούμης που ναυπήγησε επίσης μόνο το 1866 επτά ιστιοφόρα, χωρητικότητας 974 τόνων, μέσης χωρητικότητας 139,14 τόνων και αξίας 265.396,15 δραχμών.

που αν και τα μέλη του φαίνεται να δρούν ως αυτόνομοι επιχειρηματίες και σε κάποιες περιπτώσεις να διαμορφώνουν διαφορετικές στρατηγικές και κοινωνικό προφίλ, εντούτοις συνεργάζονται στενά και μπορούμε να πούμε ότι δρουν ως οικογενειακές επιχειρήσεις. Για παράδειγμα ο Σταμάτιος Μάσκας ναυπήγησε για λογαριασμό του αδελφού του Παντελή δεκαέξι ιστιοφόρα· δύο ιστιοφόρα στα οποία είχε συμμετοχή ο Ιωάννης Κουφουδάκης ναυπηγήθηκαν από το γιο του Σταμάτιο, ενώ πέντε ιστιοφόρα ιδιοκτησίας του Φραγκούλη Σέχα ναυπηγήθηκαν από τους Ιωάννη Σέχα, Δημήτριο Ιω. Σέχα και Δημήτριο Φρ. Σέχα. Επιπλέον, οι περιπτώσεις κοινής ναυπήγησης από μέλη της ίδιας οικογένειας, όπως αναφέρθηκε (§ 8.1.1.1), ενισχύουν περισσότερο τον οικογενειακό χαρακτήρα των ναυπηγικών επιχειρήσεων της Ερμούπολης. Έτσι οι αδελφοί Ζαννής και Σταμάτιος Κουφουδάκης ναυπήγησαν από κοινού το μπρίκι «Αγγελική», 304 τόνων του Ιωάννη Γ. Καλημέρη, ο πατέρας Ιωάννης με τον γιο του Ζαννή το μπρίκι «Σωκράτης», 165 τόνων, των Ιωάννη και Νικολάου Γούναρη από την Άνδρο και με τον άλλο γιο του Σταμάτη το μπρίκι «Αφρική», 229 τόνων, των επίσης Ανδριωτών Γιαννούλη, Νικόλαου και Δημητρίου Πιάγκου.[982] Ανάλογα παραδείγματα εντοπίζουμε και στην οικογένεια Σέχα, αν και υπάρχουν περιπτώσεις κοινής ναυπήγησης μεταξύ αρχιναυπηγών που δεν σχετίζονται με οικογενειακούς δεσμούς, όπως ο Νικόλαος Σολωμός με τον Χατζηιωάννη Ζαφύρη, που ναυπήγησαν μαζί τρία ιστιοφόρα τα έτη 1833-34. Από τα παραπάνω συμπεραίνουμε ότι ο ρόλος της οικογένειας στις ναυπηγικές επιχειρήσεις της Ερμούπολης ήταν πολύ σημαντικός ως βασική πηγή ανθρώπινου κεφαλαίου, ικανοτήτων και εργατικού δυναμικού, εμποτισμένου με τις αξίες της εμπιστοσύνης, αφοσίωσης και συνεργασίας, αλλά και σημείο αναφοράς και υποστήριξης από την αβεβαιότητα και τον ανταγωνισμό του εξωτερικού περιβάλλοντος.[983]

Ο πυρήνας της ελίτ των οικογενειακών επιχειρήσεων που συγκεντρώνουν το μεγαλύτερο μερίδιο της ναυπηγικής παραγωγής περιλαμβάνει τις οικογένειες Παγίδα, Μάσκα, Κουφουδάκη, Σέχα, Ποτού και Κρυστάλη, όλες χιώτικης καταγωγής. Στον Πίνακα 8.3 οι έντεκα αρχιναυπηγοί, που ναυπήγησαν σκάφη αξίας άνω του ενός εκατομμυρίου δραχμών, ανήκουν όλοι, με εξαίρεση τον Ανδρέα Λεβαδάρο, στις παραπάνω οικογένειες. Σύμφωνα με τον Πίνακα 8.5, οι οικογένειες αυτές

[982] ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ. 29266, 12/4/1856, ο.π., Συμβ. Μιχ. Ιωαννόπουλος, Ευρετήριο, αρ. 172, 26/7/1845, ο.π. αρ. 479, 22/10/1845.

[983] Colli- Rose, "Family Business", 207. Carole Howorth, Mary Rose & Eleanor Hamilton, "Definitions, diversity and development: key debates in family business research", *The Oxford Handbook of Entrepreneurship*, ο.π., 230. Για ένα αντίστοιχο παράδειγμα οικογενειακής επιχείρησης στον κλάδο του εμπορίου στην Ερμούπολη βλ., Χατζηιωάννου, *Οικογενειακή στρατηγική*, 17-56.

συγκεντρώνουν το 77,16% της συνολικής αξίας παραγωγής, το 74,18% της συνολικής παραγόμενης χωρητικότητας και το 56,11% του αριθμού πλοίων την περίοδο 1828-66. Τα ποσοστά αυτά αποδεικνύουν έμπρακτα το γεγονός ότι οι οικογένειες αυτές κατάφεραν να ελέγχουν το μεγαλύτερο μέρος της παραγωγής και της ναυπηγικής αγοράς στην Ερμούπολη. Επιπλέον, το γεγονός ότι το ποσοστό αριθμού πλοίων είναι κατά 20% μικρότερο από τα ποσοστά χωρητικότητας και αξίας των πλοίων, δείχνει επίσης ότι οι οικογένειες αυτές έλεγχαν την παραγωγή των μεγαλύτερων και ακριβότερων πλοίων του ναυπηγείου.

Πίνακας 8.5 Κατάταξη του πυρήνα των σημαντικότερων οικογενειακών ναυπηγικών επιχειρήσεων της Ερμούπολης με βάση τις αξίες των πλοίων.

ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΕΣ	ΑΞΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ	% ΕΠΙ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΠΛΟΙΩΝ	% ΕΠΙ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ	% ΕΠΙ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ
Κουφουδάκη	11.316.230,62	21,71	53.340,75	18,83	316	15,19
Παγίδα	11.272.744,93	21,62	62.157,61	21,94	330	15,87
Μάσκα	6.543.895,63	12,55	37.760,94	13,33	210	10,10
Σέχα	5.206.579,75	9,99	28.038,06	9,90	148	7,12
Κρυστάλη	3.280.722,55	6,29	13.815,02	4,88	66	3,17
Ποτού	2.606.331,56	5,00	15.041,66	5,31	97	4,66
Γενικό Σύνολο	**52.136.387**	**77,16**	**283.309,16**	**74,18**	**2080**	**56,11**

Πηγή: Παράρτημα 8.2

Οι οικογένειες Κουφουδάκη και Παγίδα, με μικρή μεταξύ τους διαφορά, κατέχουν το σημαντικότερο μερίδιο σε αξίες πλοίων. Ωστόσο, το γεγονός ότι οι Παγίδα ναυπήγησαν περίπου 10.000 τόνους περισσότερους από τους Κουφουδάκη, δείχνει ότι οι δεύτεροι ναυπήγησαν ακριβότερα πλοία από τους πρώτους. Το ίδιο ισχύει φυσικά και για τον Χριστοφή Κρυστάλη σε σχέση με τους Ποτού, οι οποίοι ναυπήγησαν κατά το 1/3 περισσότερα ιστιοφόρα, μεγαλύτερης χωρητικότητας 1.200 τόνων, αλλά που υστερούν σε αξία κατά 800.000 δρχ.

Οι παραπάνω οικογενειακές ναυπηγικές επιχειρήσεις θα εξετασθούν η καθεμία ξεχωριστά με τη σειρά του Πίνακα 8.5., αναφορικά με βασικές όψεις της επιχειρηματικότητας, όπως οι τρόποι ανάπτυξης και ο βαθμός κοινωνικής δικτύωσης της επιχείρησης (κοινωνικό κεφάλαιο).

Η ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑ ΚΟΥΦΟΥΔΑΚΗ

Η οικογένεια Κουφουδάκη ήταν σίγουρα αυτή με το πιο «βαρύ» όνομα στη ναυπηγική αγορά της Ερμούπολης. Ο πατέρας του Ιωάννη, ο μαστρο-Σταμάτης Κουφουδάκης, όπως έχουμε αναφέρει και αλλού (§ 5.1, 5.2.5), υπήρξε ο ναυπηγός

που διέδοσε στα τέλη του 18ου αιώνα τη σάλα (ναυπηγικό σχέδιο) στα ναυπηγεία του Αιγαίου, χάρη στη θητεία του στα κρατικά οθωμανικά ναυπηγεία της Κωνσταντινούπολης.[984] Τα μέλη της οικογένειας Κουφουδάκη που εμπλέκονται στη ναυπηγική παραγωγή είναι φυσικά ο πατέρας Ιωάννης και οι τρεις γιοί του Σταμάτης, Ζαννής και Δημήτριος. Από αυτούς, ο Ζαννής ήταν σίγουρα ο πιο παραγωγικός, αν και πρωτοεμφανίζεται ως αρχιναυπηγός στην Ερμούπολη το 1842, επτά χρόνια μετά τον μεγαλύτερο αδελφό του Σταμάτη.[985] Στη δεκατεία του 1830 είναι πιθανό ότι ναυπηγούσε ιστιοφόρα στη Χερσώνα της Μαύρης Θάλασσας, αφού ο Ιωάννης Κουφουδάκης που αναφέρεται ως ναυπηγός στο εκεί ναυπηγείο, δεν πρέπει να ήταν ο πατέρας, τον οποίο συναντάμε αδιάκοπα από το 1831 στην Ερμούπολη.[986] Ο Ζαννής σε 24 χρόνια λειτουργίας του στην Ερμούπολη ναυπήγησε 145 ιστιοφόρα, άνω των 26.000 τόνων, ενώ ο Σταμάτης σε 31 χρόνια ναυπήγησε 81 ιστιοφόρα 12.000 τόνων περίπου. Ο Σταμάτης βέβαια εργάστηκε κάποια χρόνια και στην Άνδρο, ωστόσο τα περισσότερα ιστιοφόρα που ναυπήγησε στο εκεί ναυπηγείο ήταν μικρών διαστάσεων.[987] Ο Δημήτριος εμφανίζεται μόνο στην ευνοϊκή συγκυρία των ετών 1847-48, όταν ναυπηγεί οκτώ ιστιοφόρα 1.653,44 τόνων.

Γενικότερα, η επιχειρηματική στρατηγική των Κουφουδάκη ήταν περισσότερο στοχευμένη στην ανάπτυξη κατά κλίμακα (οριζόντια ολοκλήρωση), ενώ η επέκταση σε άλλα πεδία της εμπορικής και ναυτιλικής δράσης (διαφοροποίηση) ήταν πολύ περιορισμένη.[988] Ο Ζαννής Κουφουδάκης εμφανίζεται ως μόνος ιδιοκτήτης του μπρικιού «Καλλιόπη» και με μερίδιο στη γολέτα «Κατήγκο»» στο μπρίκι «Μαριγώ» και στο μπρίκι «Ιωάννης».[989] Ο πατέρας Ιωάννης ήταν μόνος ιδιοκτήτης στο μπρίκι «Νέα Τύχη» και με μερίδιο στο πέραμα «Επαμεινώνδας» και

[984] Νικόδημος, *Υπόμνημα*, ο.π., 157-158, «Οἱ ἀπεσταλμένοι τῶν Ψαριανῶν εἶχον ἐντολὴν ἀπὸ τὴν κοινότητα νὰ παραλάβωσιν, ἂν τυχὸν εὕρωσι ζῶντας τὸν γέροντα Ἀλεξανδρῆ Βλαστὸν καὶ τὸν μαστρο-Σταμάτην (α).
(α) Ὁ μαστρο-Σταμάτης οὗτος εἶναι ὁ ναυπηγὸς, ὅστις, ἀγράμματος ὢν, ἐβελτίωσε τὴν ναυπηγίαν τῶν Ψαριανῶν πλοίων ὡς προεῤῥέθη». Ο μαστρο-σταμάτης έφτασε μαζί με το γιο του Ιωάννη ανάμεσα στους πρώτους οικιστές στην Ερμούπολη το 1825. Fenerli, "Les premiers constructeurs", 26.
[985] Βλ. Παράρτημα 8.1
[986] Καρδάσης, *Έλληνες ομογενείς*, 295.
[987] Βλ. § 7.3.2.1.
[988] Boyce & Ville, *Η εξέλιξη*, 1-2.
[989] ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ. 30592, 8/8/1858, ο.π., αρ. 30474, 13/5/1858. ο.π., Συμβ. Χριστόδουλος Ιωάννου, Ευρετήριο 4, αρ. 4692, 6/11/1848. ο.π., Ι/Ναυπηγικά, αρ. 2592, 18/9/1861.

στην μπομπάρδα «Αικατερίνη».[990] Ο δε Σταμάτης εντοπίζεται να έχει μερίδιο μόνο στο μπρίκι «Μιχαήλ», 280 τόνων, μαζί με τον Ανδριώτη πλοίαρχο Πέτρο Τσάμη.[991]

Η ναυπηγική επιχείρηση των Κουφουδάκη, έχαιρε αναγνωρισιμότητας και από την τοπική κοινωνία, όπως φαίνεται από σχετικό δημοσίευμα της εφημερίδας *Ένωσις*, όπου οι Σταμάτιος και Ζαννής συγκαταλέγονται μεταξύ των σημαντικότερων ναυπηγών της Ερμούπολης το 1855.[992] Ο δε Ζαννής, μάλλον εκτός από παραγωγικότερος της οικογένειας, ήταν αυτός με τη μεγαλύτερη κοινωνική προβολή, αν κρίνουμε από τον κατάλογο των ενόρκων της Ερμούπολης του 1852 και τη συμμετοχή του στα κοινά της πόλης την ίδια χρονιά. [993]

Ο Ζαννής σύμφωνα με την απογραφή του 1860 κατοικούσε στη συνοικία της Μεταμόρφωσης, συνοικία κατοικούμενη «από το μεσαίο στρώμα του πληθυσμού», με τη σύζυγό του Σεβαστή, τις τέσσερεις ανήλικες κόρες του, Αικατερίνη, Φιλιά, Καλλιόπη και Μαρία, τότε μόλις τριών ετών· τους γιούς του Ιωάννη, 19 ετών, τότε εργάτη (μάλλον στο ναυπηγείο) και μετέπειτα ναυτικό, τον ανήλικο Κωνσταντίνο και την πεθερά του Πουλουδιά Γ. Γλύψη.[994] Ο Σταμάτιος από την άλλη κατοικούσε στη λαϊκότερη συνοικία της Κοίμησης, τη συνοικία των Ψαριανών, στην οποία έμεναν πολλοί άνθρωποι των ναυτικών και ναυπηγικών επαγγελμάτων. Έμενε με τη σύζυγό του Βιόλα, τους ανήλικους γιούς του Ιωάννη, Δημοσθένη και Μιχαήλ και τις επίσης ανήλικες κόρες του Ανεζιά και Αικατερίνη.[995] Ο Δημήτριος το 1842 στην εγγραφή του στο δημοτολόγιο της πόλης δηλώνει ναυτικός το επάγγελμα.[996] Ωστόσο, στα 1845 σε προικοσύμφωνο για τον επικείμενο γάμο του με την αδελφή του βυρσοδέψη

---

[990] Ο.π., Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ. 19215, 23/2/1847 και αρ. 14311, 26/11/1842. Ο.π., Συμβ. Μιχ. Ιωαννόπουλος, Ευρετήριο, αρ. 540, 8/11/1845.

[991] Ο.π., Συμβ. Χριστόδουλος Ιωάννου, Ευρετήριο 4, αρ. 4331, 24/8/1848. Βλ. επίσης δύο ναυτοδάνεια που συνάπτουν οι Κουφουδάκης και Τσάμης για τις ανάγκες του ταξιδιού του «Μιχαήλ», ο.π., Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ. 22902, 12/8/1849 και αρ. 22953, 22/8/1849.

[992] Αρ. 176, 30/9/1855, 3.

[993] Φ.Ε.Κ., αρ. 64, 18 Δεκεμβρίου 1852. Στον κατάλογο των ενόρκων ο Ζαννής αναφέρεται ως Ιωάννης Κωφουδάκης, κτηματίας, με αξία της ακίνητης περιουσίας του 8.000 δραχμές. Εφημ. *Ένωσις*, αρ. 270, 16/10/1852. Ο Ζαννής εμφανίζεται ως Ιω. Κουφουδάκης σε μία πολυάριθμη επιτροπή πολιτών, οι οποίοι αντιδρούν στις μεθοδεύσεις του Δημάρχου ενόψει των επικείμενων δημοτικών εκλογών.

[994] Αγριαντώνη- Φενερλή, *Ερμούπολη-Σύρος*, 83. Ηλεκτρονική Βάση Δεδομένων, *Απογραφή Ερμούπολη, 1860, 1870, 1878*, Πρόγραμμα: Η Πόλη στους Νεώτερους Χρόνους, Χρήστος Λούκος (επιμ.), Ινστιτούτο Μεσογειακών Σπουδών, Ρέθυμνο, Έτος 1860, αρ. απογραφομένου 7057. Η πληροφορία για την εξέλιξη του Ιωάννη Ζ. Κουφουδάκη σε ναυτικό τη διασταυρώσαμε από Ηλεκτρονική Βάση Δεδομένων, *Δημοτολόγιο Ερμούπολης*,ο.π. αρ. 11495.

[995] Ο.π., έτος 1860, αρ. απογρ. 15383. Γνωρίζουμε επίσης ότι ο Σταμάτιος το 1838 επρόκειτο να παντρευτεί τη Θεοδωρούλα, κόρη του σιδηρουργού Μανώλη Τζεσρούδη, μνηστεία που ωστόσο διαλύθηκε κοινή συναινέση, βλ. ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ. 7796, 5/10/1838.

[996] Ηλεκτρονική Βάση Δεδομένων, *Δημοτολόγιο Ερμούπολης*,ο.π. αρ. 4389.

Ιωάννη Μαρινάκη, Αργυρώ, δηλώνει μαραγκός.[997] Πέντε χρόνια αργότερα, συμφωνεί ως ναυπηγός και μαραγκός να ναυπηγήσει ιστιοφόρο στη Τούλτσα του Δούναβη, υπό την εποπτεία του πατέρα του Ιωάννη, για λογαριασμό του κατά πάσα πιθανότητα Κεφαλονίτη εμπόρου Διονυσίου Κουντούρη, εγκατεστημένου στην Κωνσταντινούπολη.[998] Αυτή είναι και η τελευταία διαθέσιμη πληροφορία για τον Δημήτριο, τον οποίο δεν εντοπίζουμε στην απογραφή του 1860. Τέλος, ο πατέρας Ιωάννης, κατοικούσε στα 1836 στη «θέσην χοχλάκους», την οποία δεν μπορούμε να ταυτίσουμε, κοντά στην οποία έδωσε προίκα ένα άλλο μονόροφο σπίτι στον γαμπρό του Παντελή Κ. Μάγκο, ναυτικό, το 1841.[999] Η άλλη κόρη του Ιωάννη, η Τριανταφυλλιά, παντρεύτηκε το 1848 τον Πελοποννήσιο Γεώργιο Φραγκόπουλο, οινοπώλη, ο οποίος έλαβε προίκα αξίας 7.900 δραχμών.[1000]

Η ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑ ΠΑΓΙΔΑ

Η εμπλοκή των Παγίδα στη ναυπηγική περιορίζεται σε δύο μόνο μέλη, τον πατέρα Ιωάννη και το γιό Νικόλαο. Ο Ιωάννης Παγίδας, κατά τη διάρκεια της Επανάστασης βρισκόταν στα Ψαρά, όπου σύμφωνα με την επιτύμβια στήλη του «νῆας παμπόλλους ταχείας ναυπηγήσας, τρόμον εἰς στόλους τοῦ Τούρκου ἐμβαλούσας,».[1001] Στη συνέχεια τον συναντάμε στην Τήνο το 1825, όπου ναυπήγησε διάφορα ιστιοφόρα μέχρι το 1828, όταν εγκαταστάθηκε οριστικά πλέον στην Ερμούπολη.[1002] Ο γιός του Νικόλαος ήταν ήδη, πριν από τον πατέρα, εγκατεστημένος στην Ερμούπολη, όπου ναυπηγούσε ιστιοφόρα τουλάχιστον από το 1828. Ο προσανατολισμός των Παγίδα ήταν περισσότερο στην κατά κλίμακα ανάπτυξη της επιχείρησης, αντίστοιχα όπως και οι Κουφουδάκη. Ωστόσο, ο Νικόλαος Παγίδας αναπτύχθηκε και σε εύρος, επενδύοντας σε αρκετά ιστιοφόρα, χωρητικότητας 1.225

[997] ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ. 17683, 27/10/1845.
[998] Ο.π., αρ. 23595, 3/4/1850. Βλ. επίσης αντίστοιχο συμφωνητικό μεταξύ των Κουντούρη και Ιωάννη Κουφουδάκη, ο.π., αρ. 23592, 3/4/1850.
[999] Σύμφωνα με τη Χριστίνα Αγριαντώνη η θέση χοχλάκους βρισκόταν κοντά στο ρέμα της Λαλακιάς, στο ναυπηγείο. Ο.π., αρ. 4751, 10/11/1836. Το προικώο σπίτι ήταν αξίας 50 τάλληρων δίστηλων και επιπλέον ο Μάγκος έλαβε προίκα 300 τάλληρων δίστηλων, ο.π., αρ. 12058, 6/6/1841.
[1000] Ο.π., αρ. 21792, 15/11/1848. Η Τριανταφυλλιά πέθανε έξι χρόνια αργότερα σε ηλικία 23 ετών. Γαβαλά- Γαρέζου, *Τα γλυπτά μνημεία*, 621-622.
[1001] Γαβαλά- Γαρέζου, *Τα γλυπτά μνημεία*, 202-203.
[1002] Το terminus ante quem για την αρχική εγκατάσταση του Ιωάννη Παγίδα στην Τήνο είναι ένα έγγραφο ιδιοκτησίας της γολέτας «Παναγιά της Ύδρας», 30 τόνων, του Δήμα Λάμπρου, που ναυπηγήθηκε μεταξύ 16/8/ και 28/10/1825. Βλ. ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Αρχείο Συμβ. Μάξιμου Ταλασλή, Πωλητήρια καραβίων καὶ ἄλλων πλοίων καὶ ναυλοσυμφωνητικὰ καὶ ἄλλα θαλασσινὰ τοῦ Δημοσίου Ὑπογραφέως τῆς νήσου Σύρας βιβλίον 1827, Τόμος α. Ὁ δημόσιος ὑπογραφεὺς τῆς νήσου Σύρας Σκαρλάτος Μάξιμος. Ἀρ.1., αρ. 1962, 22/8/1828. Το πρώτο ιστιοφόρο που ναυπήγησε στην Ερμούπολη ήταν το «Μπέλα Αικατερίνα», 304 τόνων, του Κεφαλονίτη Γρηγόριου Φωκά, ο.π., αρ. 1714, 9/7/1828.

τόνων και εκτιμώμενης αξίας 165.00 δραχμών περίπου, τη συντριπτική πλειοψηφία των οποίων είχε ναυπηγήσει ο ίδιος. Παρολ'αυτά, ο Νικόλαος Παγίδας φαίνεται ότι συμμετείχε σε πλοιοκτησίες των πλοίων που ναυπηγούσε ως μέθοδο κάλυψης του κόστους ναυπήγησης, ενώ σε πρώτη ευκαιρία πουλούσε το μερίδιό του. Δηλαδή η πλοιοκτησία δεν ήταν μία μορφή επένδυσης και επιχειρηματικής επέκτασης σε ένα συγγενή κλάδο με τη ναυπηγική, όπως άλλοι ναυπηγοί που θα δούμε παρακάτω, αλλά περισσότερο μία συμβατική πρακτική των ναυπηγών να κρατούν μερίδιο ή και το σύνολο ιστιοφόρου, με απώτερο σκοπό την πώληση.[1003]

Ο Νικόλαος Παγίδας την περίοδο της αρνητικής συγκυρίας του 1851 για την ελληνόκτητη ναυτιλία βρέθηκε σε μεγάλες οικονομικές δυσχέρειες.[1004] Αναγκάστηκε να δανειστεί από τον Χιώτη έμπορο Νικόλαο Ζ. Βλαστό το πολύ σεβαστό ποσό των 71.600 δραχμών, με τόκο 1% το μήνα.[1005] Για τη σύναψη του δανείου αυτού, υποχρεώθηκε να υποθηκεύσει τα ακίνητα, οικόπεδα και κτίσματα στην περιοχή του ναυπηγείου, με τη συγκατάθεση των τριών αδελφών του, οι οποίες δεν αποποιούντο ωστόσο τα ίσα κληρονομικά τους δικαιώματα, εφόσον τα κτήματα αυτά ήταν πατρική κληρονομιά.[1006] Για την εξόφληση του δανείου ο Παγίδας αρχικά πούλησε όλα τα μερίδια που κατείχε σε έντεκα ιστιοφόρα, 8 μπρίκια, 2 γολέτες και μία μπομπάρδα, αξίας 37.100 δραχμών.[1007] Τέσσερα χρόνια αργότερα, σύναψε δεύτερο δάνειο με τον Ψαριανό πλοιοκτήτη Δημήτριο Καλημέρη, πάλι υποθηκεύοντας τα πατρικά ακίνητα στο ναυπηγείο με τη συγκατάθεση των αδελφών του, με το οποίο εξόφλησε τον Νικόλαο Βλαστό.[1008]

Ο Νικόλαος Παγίδας ήταν ο πιο αναγνωρισμένος ναυπηγός της πόλης. Σίγουρα η φήμη του έπαιξε καθοριστικό ρόλο για τη συνεργασία του με την Εταιρεία Ελληνικής Ατμοπλοΐας.[1009] Τα δημοσιεύματα τοπικών εφημερίδων απηχούν τη φήμη του για τις ικανότητές του και για το καινοτόμο των εγχειρημάτων του, όπως η

[1003] Βλ ενδεικτικά την πώληση του μεριδίου ενός τετάρτου του μπρικιού «Θωμάς», 360 τόνων, στο μεγαλομέτοχο του πλοίου Στέφανο Τομαζή Γαλάτη, ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ. 24532, 20/2/1851. Το πλοίο ναυπηγήθηκε το 1849, ο.π., Συμβ. Χριστόδουλος Ιωάννου, ευρετήριο 5, αρ. 5740, 7/10/1849.
[1004] Βλ. Κεφ. 3, § 3.1.4.
[1005] ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ. 25339, 17/12/1851.
[1006] Ο.π., αρ. 25323, 11/12/1851.
[1007] Ο.π., αρ. 25342, 17/12/1851.
[1008] Για την συγκατάθεση των αδελφών του Παγίδα να υποθηκεύθουν τα πατρικά κτήματα βλ. ο.π., αρ. 28261, 25/4/1855. Για την εξόφληση του Νικόλαου Ζ. Βλαστού από τον ναυπηγό βλ. ο.π., αρ., 28266, 27/4/1855, αλλά και την προσωρινή κατάσχεση των υποθηκευμένων ακινήτων του Παγίδα, η οποία «λύθηκε» με την εξόφληση βλ. Εφημ. *Αἴολος*, αρ. 483, 17/12/1853. Για τον Δημήτριο Καλημέρη βλ. Κεφ. 7, § 7.5.
[1009] Βλ. § 2.4.

ναυπήγηση του πρώτου και μοναδικού ατμοπλοίου που καθελκύστηκε από το ναυπηγείο της πόλης. Η είδηση συνοδεύτηκε από τα παρακάτω σχόλια: «Ἡ κατὰ πρῶτον ναυπηγεία σκάφους ἀτμοπλοίου μὲ τόσην ἐπιτυχίαν τιμᾶ τὸ ναυπηγεῖον μας καὶ ἰδίως τὸν ἐπιτήδειον ναυπηγὸν μας Κ. Παγίδα, τὸν ὀφείλοντα εἰς μόνην τὴν πεῖραν καὶ τὸ πνεῦμα του τὴν ἀξιόλογον τέχνην του ἥτις παρήγαγεν τὰ ὡραιώτερα σκάφη πλείονων ἀμιλλωμένων μὲ ἐκεῖνα τῶν ἐπισημοτέρων τῆς Εὐρώπης ναυπηγείων».[1010] Ο Νικόλαος Παγίδας, παρά το μέγεθος της επιχείρησής του και τη φήμη του δεν κατάφερε να ανελιχθεί κοινωνικά και να εισχωρήσει στους κόλπους της τοπικής ελίτ, όπως συνέβη τόσο με άλλους αρχιναυπηγούς της Ερμούπολης που θα δούμε παρακάτω, όσο και με ομότεχνούς του στο εξωτερικό.[1011] Σύμφωνα με την απογραφή του 1860, όταν ήταν ήδη ο πιο καταξιωμένος ναυπηγός της πόλης, κατοικούσε στη συνοικία του Αγίου Γεωργίου, κοντά στο νεκροταφείο της πόλης και στο ναυπηγείο, περιοχή στην οποία έμεναν τεχνίτες και μέλη της λαϊκής τάξης της Ερμούπολης.[1012] Έμενε με τη σύζυγό του Ελένη, τους ανήλικους γιούς του Ιωάννη και Γεώργιο, την επίσης ανήλικη θυγατέρα του Δόμνα και τη μητέρα του Μαρία, χήρα, αφού ο πατέρας του Ιωάννης είχε πεθάνει το 1849.[1013] Ωστόσο, η μεγαλύτερη κόρη του Μαριγώ παντρεύτηκε το 1852 τον πιο σημαντικό ξυλέμπορο της πόλης, τον Χιώτη Μιχαήλ Πισσία, ο οποίος έλαβε προίκα αξίας 6.000 δραχμών.[1014] Ο Πισσίας έμενε στα Βαπόρια, την ακριβότερη συνοικία της πόλης, στην οποία διέμεναν τα μέλη της οικονομικής και κοινωνικής ελίτ, σε ιδιόκτητο σπίτι, μαζί με την οικογένειά του και δύο υπηρέτριες από τη Νάξο.[1015] Η μικρότερη κόρη του Δόμνα, παντρεύτηκε τον χρωματοποιό Γεώργιο Βαλμά το 1864, στον οποίο ο Παγίδας έδωσε προίκα συνολικής αξίας (μετρητά και αντικείμενα) 14.600 δραχμών. Επιπλέον, παραχώρησε στο ζευγάρι για δύο χρόνια το σπίτι του στον ναυπηγείο χωρίς ενοίκιο, ενδεικτικό

[1010] Εφημ. *Αἴολος*, αρ. 452, 22/4/1853 και αρ. 499, 8/4/1854. Για τη ναυπήγηση του ατμοπλοίου «Ασπίς» βλ. ακόμη το συμφωνητικό ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ. 26413, 6/3/1853, την εξώδικη διαμαρτυρία του Παγίδα για την αμέλεια στην εγκατάσταση της μηχανής από πλευράς του Γάλλου μηχανικού Ευγένιου Αμάτ στο σκάφος το οποίο υφίσταντο φθορές βλ. ο.π., αρ. 26804, 4/9/1853 και τέλος για το έγγραφο ιδιοκτησίας, βλ. ο.π., αρ. 27386, 29/3/1854. Καρδάσης, *Σύρος. Σταυροδρόμι*, 187.

[1011] Ο Νικόλαος Παγίδας διέθετε πίστωση 15.000 δραχμών από το πρακτορείο της Εθνικής Τράπεζας στην Ερμούπολη. Καρδάσης, *Σύρος. Σταυροδρόμι*, 172. Για αντίστοιχες περιπτώσεις κοινωνικής δικτύωσης και ανέλιξης ναυπηγών στο χώρες του εξωτερικού βλ., Richard F. Welch, *An Island's Trade. Nineteenth century shipbuilding on Long Island*, Μίστικ, Κοννέκτικατ, 1993, 71-79.

[1012] Αγριαντώνη- Φενερλή, *Ερμούπολη-Σύρος*, 150.

[1013] Ηλεκτρονική Βάση Δεδομένων, *Απογραφή Ερμούπολη*,ο.π., έτος 1860, αρ. απογρ. 14185.

[1014] ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ. 26296, 23/12/1852.

[1015] Ηλεκτρονική Βάση Δεδομένων, *Απογραφή Ερμούπολη*,ο.π., έτος 1860, αρ. απογρ. 277.

ίσως της περιορισμένης οικονομικής επιφάνειας του Βαλμά, για τον οποίο δεν εντοπίσαμε περαιτέρω στοιχεία.[1016]

Η ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑ ΜΑΣΚΑ (ΜΑΣΧΑ)

Αν ο Νικόλαος Παγίδας ήταν ο πιο αναγνωρισμένος ναυπηγός της εποχής του από τεχνική και παραγωγική σκοπιά, ο Παντελής Μάσκας ήταν σίγουρα ο πιο κοινωνικά προβεβλημένος και αυτός που έχαιρε μεγαλύτερης κοινωνικής καταξίωσης, ισότιμα με άλλα μέλη της ερμουπολίτικης ελίτ. Ο μικρότερος αδελφός του Σταμάτιος αντίθετα, επίσης μεταξύ των σημαντικότερων ναυπηγών, είχε μία πολύ διαφορετική κοινωνική εξέλιξη.

Ο Παντελής Μάσκας κατέφυγε στα Ψαρά μετά την καταστροφή της Χίου, όπως και άλλοι συμπατριώτες του ναυπηγοί, όπου αναφέρεται ότι ναυπήγησε αρκετά πυρπολικά, δύο εκ των οποίων μάλιστα ήταν, το μεν πρώτο, αυτό με το οποίο ο Κανάρης ανατίναξε την ναυαρχίδα του Ουλούτς Αλή και το δεύτερο, αυτό με το οποίο ανατινάχθηκε το τουρκικό δίκροτο στη ναυμαχία της Τενέδου.[1017] Από το δημοτολόγιο της πόλης πληροφορούμαστε ότι εγκαταστάθηκε στην Ερμούπολη το 1825, πολύ πιθανόν όμως να κατέφυγε στη Σύρο λίγο νωρίτερα, δηλαδή μετά την καταστροφή των Ψαρών (1824).[1018] Η επιχειρηματική δράση του Παντελή Μάσκα ως ναυπηγού ξεκινά στην Ερμούπολη τουλάχιστον από το 1828, ενώ είναι ήδη ιδιοκτήτης ενός κότερου το 1827.[1019] Ο αδελφός του Σταμάτης εγκαταστάθηκε ταυτόχρονα με αυτόν, αλλά ξεκίνησε αργότερα τη ναυπηγική επιχειρηματική του δράση, το 1833.[1020]

Ο Παντελής Μάσκας θα μπορούσε να υποστηριχτεί ότι συγκεντρώνει όλα τα χαρακτηριστικά ενός επιχειρηματία «χαρτοφυλακίου» (portfolio entrepreneur), σύμφωνα με τη σύγχρονη θεωρία της επιχειρηματικότητας. Αυτός ο χαρακτηρισμός αποδίδεται σε επιχειρηματίες που ταυτόχρονα επενδύουν και διαχειρίζονται διαφορετικά οικονομικά εγχειρήματα και οι οποίοι συνήθως διαθέτουν μεγαλύτερη ικανότητα αναγνώρισης και εκμετάλλευσης των επιχειρηματικών ευκαιριών.[1021] Η

[1016] ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ. 32480, 16/10/1864.
[1017] Ανδρέας Δρακάκης, *Ιστορία του οικισμού της Ερμουπόλεως (Σύρας), 1826-1827*, τ. Β΄, Αθήνα, 1983, 195.
[1018] Ο.π. Ηλεκτρονική Βάση Δεδομένων, *Δημοτολόγιο Ερμούπολης*, ο.π. αρ. 1947.
[1019] Παράρτημα 8.1 και Δρακάκης, *Ιστορία του οικισμού*, τ. Β΄, 151.
[1020] Ηλεκτρονική Βάση Δεδομένων, *Δημοτολόγιο Ερμούπολης*, ο.π. αρ. 3163 και Παράρτημα 8.1.
[1021] Deniz Ucbasaran, Paul Westhead & Mike Wright, "Habitual Entrepreneurs", *The Oxford Handbook of Entrepreneurship*, ο.π., 463-467.

ανάπτυξη της επιχειρηματικής του δραστηριότητας επεκτάθηκε σε πολλά πεδία, κυρίως όμως παράλληλα με τη ναυπηγική ανέπτυξε την πλοιοκτησία, όπως ρητά δηλώνεται ακόμη και στην επιτύμβια στήλη του «Ἀρχιναυπηγός αὐτὸς κατεσκεύασεν ἑκατοντάδας πολλὰς πλοίων. Ἦτο δὲ κύριος καὶ ἰδιοκτήτης δεκάδων φορτηγῶν καὶ στόλου ὅλου ἱστιοφόρων.».[1022] Ο Παντελής Μάσκας ήταν μεταξύ των σημαντικότερων επενδυτών του ναυπηγείου, αφού ναυπήγησε ιστιοφόρα, στα οποία κατείχε μερίδιο ή εξ ολοκλήρου, συνολικής αξίας 770.000 δραχμών περίπου.[1023] Η πλοιοκτητική του δράση την περίοδο 1828-66 μπορεί να συγκριθεί με μεγάλα ονόματα του ελληνόκτητου εφοπλισμού, όπως οι Εμπειρίκοι, Γουλανδρή, Βαλλιάνοι και Λυκιαρδόπουλοι, με συνέχεια μέχρι τις μέρες μας.

Πίνακας 8.6 Σύγκριση στόλου ιστιοφόρων σε τόνους χωρητικότητας, 1828-66.

Μάσκας	Εμπειρίκοι	Βαλλιάνοι	Γουλανδρή	Λυκιαρδόπουλοι
4.748,81	6.701,00	5.492,00	4.018,69	1.816,00

Πηγή: Πίνακας 7.11. Επεξεργασμένα στοιχεία από Τζελίνα Χαρλαύτη και Νίκος Βλασσόπουλος, *Ποντοπόρεια, 1830-1940. Ποντοπόρα Ιστιοφόρα και Ατμόπλοια από την ίδρυση του ελληνικού κράτους μέχρι τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο*, Αθήνα: Ε.Λ.Ι.Α., 2002.

Όπως φαίνεται και στον Πίνακα 8.6, ο Παντελής Μάσκας διαχειριζόταν ένα στόλο ιστιοφόρων μεγαλύτερο των Λυκιαρδόπουλων και των Γουλανδρή και όχι κατά πολύ μικρότερο από εφοπλιστικούς κολοσσούς, όπως οι αδελφοί Βαλλιάνου από την Κεφαλονιά και η οικογένεια των Εμπειρίκων, ίσως το μεγαλύτερο όνομα του ελληνικού εφοπλισμού διαχρονικά.[1024] Η ενεργή συμμετοχή του στη ναυτιλία τον οδήγησε να συμμετάσχει και σε παρεμφερή επενδυτικά εγχειρήματα του κλάδου. Έτσι τον εντοπίζουμε να χορηγεί ναυτοδάνεια, όπως στον Ιωάννη Αλεξάνδρου, πλοίαρχο της μπομπάρδας «Ευαγγελίστρια», ιδιοκτησίας του Χιώτη Ευστράτιου Γεωρ. Γαλάτη, εγκατεστημένου στην Οδησσό.[1025] Επίσης ήταν μέτοχος στις ασφαλιστικές εταιρείες «Ἕνωσις», στην οποία κατείχε δύο μετοχές, στην «Ἑλλάς» και στην «Καρτερία» στην οποία κατείχε δέκα μετοχές.[1026] Ακόμη, τον Ιανουάριο του 1850, ενώ το λιμάνι της Ερμούπολης ήταν αποκλεισμένο από τον αγγλικό στόλο κατά

[1022] Γαβαλά- Γαρέζου, *Τα γλυπτά μνημεία*, 270.
[1023] Βλ. Πίνακα 7.11.
[1024] Για τους αδελφούς Βαλλιάνου βλ. Gelina Harlaftis, "From Diaspora Traders to Shipping Tycoons: The Vagliano Bros", *Business History Review*, 237-268. Για τους Εμπειρίκους βλ. Θεοτοκάς-Χαρλαύτη, *Έλληνες εφοπλιστές*, 241-242.
[1025] ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ. 20313, 29/11/1847.
[1026] Ο.π., αρ. 18990, 22/11/1846., αρ. 30729, 31/1/1859, αρ. 31747, 26/11/1861.

τη διάρκεια των Παρκερικών, πούλησε 480 τόνους κάρβουνο στον Πίο Τερέντσιο, πράκτορα της αυστριακής ατμοπλοϊκής εταιρείας Λόϋντ και στον ερμουπολίτη έμπορο, ρωσικής υπηκοότητας, Στέριο Κοντό.[1027]

Ωστόσο, εκεί όπου ο Παντελής Μάσκας ξεχώρισε από κάθε άλλο ναυπηγό της εποχής του είναι η αξιοποίηση του κοινωνικού κεφαλαίου. Το κοινωνικό κεφάλαιο έχει αναγνωριστεί, παράλληλα με το οικονομικό και το πολιτισμικό κεφάλαιο, ότι αποτελεί θεμελιώδη κατηγορία του κεφαλαίου, η μετατρεψιμότητα του οποίου μπορεί να έχει σημαντικά δυνητικά οικονομικά και θεσμικά οφέλη.[1028] Ως κοινωνικό κεφάλαιο ορίζεται το δίκτυο σχέσεων, επαφών και ανταλλαγών ενός υποκειμένου, ατομικού ή συλλογικού, το οποίο είναι δυναμικό και εξελίσσεται ανάλογα με τις προσπάθειες, τη στρατηγική και τη συμπεριφορά του.[1029] Η δημιουργία ή ένταξη, διατήρηση και εξέλιξη ενός κοινωνικού δικτύου, μεταξύ συγγενών, φίλων και συνεργατών, έχει αποδειχθεί ένας πολύτιμος μηχανισμός άντλησης πληροφοριών, υλικών και ανθρώπινων πόρων, με σημαντικά ανταποδοτικά οικονομικά και κοινωνικά οφέλη, όπως η μείωση του κόστους συναλλαγής, αλλά και η ενίσχυση της φήμης και της αξιοπιστίας του υποκειμένου.[1030]

Ο Παντελής Μάσκας είχε ένα σταθερό δίκτυο πρόσβασης και επαφής με την ερμουπολίτικη ελίτ. Ο στενότερος φίλος του και συνεργάτης φαίνεται ότι ήταν ο Δημήτρης Βαφειαδάκης, με τον οποίο κατείχε από κοινού αρκετά ιστιοφόρα.[1031] Ωστόσο, βασική στρατηγική της κοινωνικής δικτύωσης και επιτομή της καταξίωσής του στη μεγαλοαστική ελίτ της πόλης φαίνεται ότι αποτέλεσε η εμπλοκή του με την πολιτική. «Καὶ ἡ μὲν Ἑλλὰς ἤμειψεν αὐτὸν διὰ παρασήμων, ἡ δὲ Ἑρμούπολις ἀνέδειξε πολλάκις ἐκ τῶν δημοτικῶν ἀρχόντων».[1032] Το χωρίο αυτό από την επιτύμβια στήλη του Παντελή Μάσκα αναφέρεται στη θητεία του ως δημοτικού συμβούλου την περίοδο 1853-62 επί δημαρχίας Αμβρόσιου Δαμαλά. Η περίοδος αυτή έχει καταγραφεί ως μία από τις πιο δημιουργικές της πόλης, αφού πολλά δημοτικά έργα κατασκευάστηκαν τότε, όπως η διαμόρφωση στο Νησάκι, το Δημοτικό Παντοπωλείο,

[1027] Ο.π., αρ. 23390, 18/1/1850 και αρ. 23422, 27/1/1850.
[1028] Pierre Bourdieu, "The forms of Capital", *The sociology of economic life*, ο.π., 97-98.
[1029] Ο.π., 102-105. Για τους τύπους του κοινωνικού κεφαλαίου βλ. Alejandro Portes & Julia Sensenbrenner, "Embeddedness and Immigration: Notes on the Social Determinants of Economic Action", *The sociology of economic life*, ο.π., 114-117.
[1030] Amir N. Licht & Jordan Siegel, "The social dimension of entrepreneurship", *The Oxford Handbook of Entrepreneurship*, ο.π., 524-530.
[1031] Για τις συμπλοιοκτησίες και τις ναυπηγήσεις πλοίων μεταξύ Μάσκα και Βαφειαδάκη βλ. § 7.5.
[1032] Γαβαλά- Γαρέζου, *Τα γλυπτά μνημεία*, 270.

η οδός της Ποσειδωνίας μέχρι το Μάννα, το Θέατρο και η Λέσχη.[1033] Ο Παντελής Μάσκας εξελέγη στην πρώτη του θητεία 15ος δημοτικός σύμβουλος με 506 ψήφους στις εκλογές του Οκτωβρίου του 1852.[1034] Μεταξύ των συμβούλων υπήρχαν μεγάλα ονόματα της οικονομικής και κοινωνικής ελίτ της πόλης, όπως οι δικηγόροι Πέτρος Βασιλόπουλος από την Κεφαλονιά και Γ. Μεταξάς από τη Χίο, οι επίσης Χιώτες μεγαλέμποροι, Απόστολος Ν. Αποστολόπουλος, Λουκάς Κορέσης, Μικές Γαλάτης, Ζαννής Βούρος, Νικόλαος Ζ. Βλαστός και άλλοι εμβληματικοί Ερμουπολίτες, όπως ο Ανδρέας Κοσμάς, ο Ευστράτιος Κανταρτζόγλου, ο Ηλίας Κεχαγιάς και ο Ελπιδοφόρος Λαδόπουλος.[1035] Η ανάμειξη του Παντελή Μάσκα με την πολιτική συνεχίστηκε και από το γιό του Αλέξανδρο, δικηγόρο στο επάγγελμα, ο οποίος διετέλεσε Δήμαρχος Ερμούπολης την περίοδο 1899-1903 και ο οποίος φαίνεται ότι έχαιρε επίσης μεγάλης κοινωνικής αναγνώρισης για το έργο του και την προσωπικότητά του.[1036] Επομένως, σύμφωνα με τα παραπάνω, δεν πρέπει να δημιουργεί έκπληξη το γεγονός, ότι ο Παντελής Μάσκας, μόνος ίσως από τους ναυπηγούς, το 1860 κατοικούσε στη συνοικία του Αγίου Νικολάου «του πλούσιου», με τη σύζυγό του Μαρία, τις ανήλικες θυγατέρες του Χρυσάνθη, Ελένη και Καλλιόπη, το γιό του Αλέξανδρο και δύο υπηρέτριες.[1037]

Αντίθετα, με την παραπάνω σταδιοδρομία, ο αδελφός του Παντελή, Σταμάτιος, παρότι η επιχειρηματική του δράση επεκτάθηκε σημαντικά σε κλίμακα παραγωγής (βλ. Πίνακα 8.3), δεν ακολούθησε σε σημαντικό βαθμό στρατηγικές διαφοροποίησης, ούτε αξιοποίησε πτυχές του κοινωνικού κεφαλαίου. Το 1860 διέμενε στη συνοικία των Ψαριανών με την σύζυγό του Ανίτσα, το γιό του Αλέξανδρο, ναυτικό και μία υπηρέτρια, ενώ το 1853 πάντρεψε την κόρη του Μαριγώ με τον Ψαριανό πλοιοκτήτη και πλοίαρχο Ανδρέα Αλ. Μπάμπαλο.[1038]

[1033] Τιμολέων Αμπελάς, *Ιστορία της νήσου Σύρου*, Ερμούπολη, 1874, 673-687.
[1034] Εφημ. *Ένωσις*, αρ. 289-72, 29/10/1852.
[1035] Ο.π., και 28/6/1857. Αμπελάς, *Ιστορία της νήσου*, 674, 680. Ηλεκτρονική Βάση Δεδομένων, *Δημοτολόγιο Ερμούπολης*, ο.π.
[1036] Κ. Γερασιμίδης-Ε. Μονογυιός, *Το Πανόραμα της Σύρου*, Σύρος, 1933. Εφημ. *Ήλιος*, αρ. 880, 20/8/1903 και αρ. 882, 16/9/1903. βλ. ακόμη τον επικήδειο του Αλέξανδρου Μάσκα από το Δικηγορικό Σύλλογο Ερμούπολης, Εφημ. *Θάρρος*, αρ. 74, 6/5/1925 και αρ. 75, 9/5/1925.
[1037] Ηλεκτρονική Βάση Δεδομένων, *Απογραφή Ερμούπολη*,ο.π., έτος 1860, αρ. απογρ. 14938.
[1038] Ο.π., αρ. απογρ. 15523. ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ. 26621, 12/6/1853.

Η ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑ ΣΕΧΑ

Οι κατά πάσα πιθανότητα αδελφοί Φραγκούλης και Δημήτριος Σέχας, γιοί του Ιωάννη, εγκαταστάθηκαν στην Ερμούπολη το 1823 και 1824 αντίστοιχα.[1039] Κυρίαρχη φυσιογνωμία της οικογένειας των Σέχα ήταν ο Φραγκούλης, ο οποίος ναυπήγησε και τη συντριπτική πλειοψηφία των σκαφών της επιχείρησης. Ο αδελφός του Δημήτριος, πλοίαρχος στο επάγγελμα σύμφωνα με το Δημοτολόγιο, ναυπήγησε στο διάστημα 1833-54 μόνο 9 σκάφη 1.788,51 τόνων, αξίας 293.000 δραχμών. Ο γιός του Δημήτριου, Ιωάννης, τη «χρυσή» περίοδο της ναυπηγικής βιομηχανίας της Ερμούπολης, 1845-52, ναυπήγησε 11 σκάφη, 2.437 τόνων και αξίας 450.000 δραχμών περίπου. Ο δε γιός του Φραγκούλη, Δημήτριος, φαίνεται ότι το μεγαλύτερο διάστημα εργαζόταν στο συνεργείο του πατέρα του και μόνο την περίοδο 1855-59 ναυπήγησε 5 σκάφη, 1.305 τόνων, αξίας 277.000 δραχμών.[1040]

Η επιχείρηση του Φραγκούλη Σέχα, ακολούθησε τόσο στρατηγική ανάπτυξης σε κλίμακα, όσο και κατά πεδίο, ιδιαίτερα στον τομέα της πλοιοκτησίας. Ο Φραγκούλης Σέχας ήταν ο τρίτος σημαντικότερος επενδυτής του ναυπηγείου της Ερμούπολης την περίοδο 1828-66, σε πλοία αξίας 620.000 δραχμών.[1041] Ο στόλος που διαχειρίζονταν ο Φραγκούλης Σέχας ήταν 3.100 τόνων περίπου, αν και τη διετία 1852-53 προχώρησε σε αρκετές πωλήσεις μεριδίων ή ολόκληρων πλοίων. Σε κοινωνικό επίπεδο ο Φραγκούλης Σέχας ήταν μάλλον μία «κλασική» περίπτωση ναυπηγού. Ένας πολύ βασικός ανασταλτικός παράγοντας, που δεν επέτρεψε την κοινωνική ανέλιξή του, αποτελούσε σίγουρα το γεγονός ότι ο Φραγκούλης ήταν αναλφάβητος. Το 1860 ο Φραγκούλης, χήρος πλέον, έμενε στη συνοικία του Αγίου Γεωργίου, κοντά στο ναυπηγείο, με τους ενήλικους γιούς του Δημήτριο, που εργαζόταν μαζί του στο ναυπηγείο, Ιωάννη και Γεώργιο, ναυτικούς, και τον Νικόλαο, που αναφέρεται ως μαθητής, παρότι ήταν 19 ετών. Μαζί τους έμενε και η δεκαπενταετής κόρη του Κοκκώνα.[1042] Ο Φραγκούλης είχε και μία μεγαλύτερη κόρη, τη Σμαράγδα (Σμαραγδή όπως υπογράφει), η οποία παντρεύτηκε τον Χιώτη πλοίαρχο Ζώρζη Αντωνίου Οριέτα, και στην οποία μάλιστα ο Φραγκούλης έδωσε προίκα αξίας 15.100 δραχμών και τον πάνω όροφο της οικίας του χωρίς ενοίκιο για δύο έτη.[1043] Το σπίτι αυτό, που βρισκόταν στην Κοίμηση της Θεοτόκου, στα Ψαριανά, ήταν η

[1039] Ηλεκτρονική Βάση Δεδομένων, *Δημοτολόγιο Ερμούπολης*, ο.π. αρ. 628 και 1834.
[1040] Βλ. Παράρτημα 8.2.
[1041] Βλ. Πίνακα 7.11.
[1042] Ηλεκτρονική Βάση Δεδομένων, *Απογραφή Ερμούπολη*,ο.π., έτος 1860, αρ. απογρ. 16508.
[1043] ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ. 30792, 16/3/1859.

κατοικία του Φραγκούλη και της συζύγου του Μαριγώς ήδη από το 1841, και τελικά ο Φραγκούλης το πούλησε στην κόρη του Σμαράγδα δύο μήνες μετά τη σύναψη του προικοσυμφώνου, με την προϋπόθεση η διαφορά της προίκας και της αξίας του σπιτιού, που ήταν 10.900 δραχμές, να πληρωθούν στην ανήλικη Κοκκώνα και να διατηρήσει αυτός και η σύζυγός του το δικαίωμα κατοίκησης του κάτω ορόφου.[1044]

Η ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑ ΚΡΥΣΤΑΛΗ

Η περίπτωση της επιχείρησης του Χριστοφή Κρυστάλη είναι μίας ταχέως αναπτυσσόμενης σε κλίμακα επιχείρησης. Ο Χριστοφής το 1840 στο Δημοτολόγιο της πόλης δηλώνει ως επάγγελμα λεπτουργός.[1045] Πέντε χρόνια αργότερα, ξεκινά ως αρχιναυπηγός την επιχειρηματική του δράση, η οποία μέχρι το 1866 που φτάνουν τα στοιχεία μας, καθίσταται η πέμπτη σημαντικότερη ναυπηγική επιχείρηση της πόλης δίπλα σε καθιερωμένα ονόματα, όπως των Κουφουδάκη, Παγίδα, Μάσκα και Σέχα. Σε δημοσίευμα του 1855, ο Χριστοφής Κρυστάλης συγκαταλέγεται μεταξύ των σημαντικότερων ναυπηγών της Ερμούπολης.[1046] Η επιχείρηση του Κρυστάλη δεν επεκτείνεται σε άλλα πεδία και οι διάδοχοι του ακολουθούν επίσης το επάγγελμα του ναυπηγού ή του ναυτικού. Ο Αλέξανδρος Κρυστάλης έγινε ναυτικός, ο Εμμανουήλ μαραγκός και ο Σωκράτης ναυπηγός.[1047] Ως συνέχεια των Κρυστάλη γνωρίζουμε μόνο το υφαντουργείο Κρυστάλλη-Τσαγκαράκη που ιδρύθηκε το 1924 από τους Γεώργιο Τσαγκαράκη και Σπυρίδωνα Κρυστάλλη και τον Χριστοφή Κρυστάλλη μηχανικό.[1048] Τα στοιχεία που διαθέτουμε για τον οικογενειακό και κοινωνικό βίο του Χρ. Κρυστάλη είναι ελάχιστα. Γνωρίζουμε ότι συνήψε προικοσύμφωνο με τον καδδοποιό Γεώργιο Μαυρουδόγλου το 1842 με σκοπό να παντρευτεί την κόρη του Ειρήνη μετά από ένα έτος. [1049] Με την Ειρήνη έμενε το 1860 στη συνοικία του Αγίου Γεωργίου, και τις ανήλικες κόρες του Φράγκα, Πάτρα και Αγκέλικα και τον μόλις τεσσάρων ετών γιό του Σπυρίδωνα.[1050]

[1044] Ο.π., αρ. 30856, 5/5/1859.
[1045] Ηλεκτρονική Βάση Δεδομένων, *Δημοτολόγιο Ερμούπολης*, ο.π. αρ. 3290.
[1046] Εφημ. *Ένωσις,* αρ. 176, 30/9/1855.
[1047] Ηλεκτρονική Βάση Δεδομένων, *Δημοτολόγιο Ερμούπολης*, ο.π. αρ. 16847 και 17096. Για τον Σωκράτη που πέθανε το 1887 σε ηλικία 42 ετών βλ. Γαβαλά- Γαρέζου, *Τα γλυπτά μνημεία*, 96-97.
[1048] Αγριαντώνη- Φενερλή, *Ερμούπολη-Σύρος*, 131. Ο μηχανικός Χριστοφής ή Χριστόφορος Κρυστάλ(λ)ης πρέπει να γεννήθηκε το 1890 και ήταν γιος του Σπυρίδωνα. Βλ. Ηλεκτρονική Βάση Δεδομένων, *Δημοτολόγιο Ερμούπολης*, ο.π. αρ. 32945.
[1049] ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ. 12887, 3/2/1842.
[1050] Ηλεκτρονική Βάση Δεδομένων, *Απογραφή Ερμούπολη*,ο.π., έτος 1860, αρ. απογρ. 16994.

Η ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑ ΠΟΤΟΥ

Ο Μικές Ποτούς ή Πουτούς, από τα Καρδάμυλα της Χίου, ίσως ακόμη περισσότερο από τον Παντελή Μάσκα, μπορεί να θεωρηθεί μία παραδειγματική περίπτωση επιχειρηματία «χαρτοφυλακίου» (portfolio entrepreneur). Ο Μικές Ποτούς ήδη από τα πρώτα έτη της εγκατάστασής του στην Ερμούπολη, παράλληλα με την ναυπηγική του δραστηριότητα, ανέπτυξε ανάλογη δράση σε όλα τα πεδία της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Υπήρξε ο σημαντικότερος επενδυτής του ναυπηγείου σε πλοία αξίας 790.000 δραχμών περίπου.[1051] Ο στόλος των νεότευκτων πλοίων του ήταν κατά 300 τόνους μικρότερος από του Παντελή Μάσκα και ανάλογος των μεγαλύτερων εφοπλιστικών οικογενειών της ελληνόκτητης ναυτιλίας, όπως φαίνεται και στον Πίνακα 8.7.

Πίνακας 8.7 Σύγκριση στόλου ιστιοφόρων σε τόνους χωρητικότητας, 1828-66.

Ποτούς	Εμπειρίκοι	Βαλλιάνοι	Γουλανδρή	Λυκιαρδόπουλοι
4.448,07	6.701,00	5.492,00	4.018,69	1.816,00

Πηγή: Πίνακας 7.11. Επεξεργασμένα στοιχεία από Τζελίνα Χαρλαύτη και Νίκος Βλασσόπουλος, *Ποντοπόρεια, 1830-1940. Ποντοπόρα Ιστιοφόρα και Ατμόπλοια από την ίδρυση του ελληνικού κράτους μέχρι τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο*, Αθήνα: Ε.Λ.Ι.Α., 2002.

Ο Μικές Ποτούς επίσης είχε μεγάλη συμμετοχή στην αγορά μεταχειρισμένων ιστιοφόρων της Ερμούπολης, στη χορήγηση ναυτοδανείων, στις ναυτασφαλίσεις, αλλά και στο εμπόριο ναυπηγικής ξυλείας. Επίσης, εμφανίζεται συχνά σε διάφορες συναλλαγές, ως τριτεγγυητής δανείων, αλλά και πληρεξούσιος για εκκαθαρίσεις χρεών μεταξύ τρίτων.[1052] Κατά την περίοδο 1833-1859 τον εντοπίζουμε σε περισσότερες από τριάντα περιπτώσεις αγοραπωλησίας ιστιοφόρων, ενώ δανείζει συστηματικά σε πλοιάρχους, όπως στον Δημήτριο Γ. Βρατσάνο, πλοίαρχο του μπρικιού «Ευτυχία», το 1845.[1053] Υπήρξε επίσης μέτοχος στην ασφαλιστική εταιρεία «Φιλεμπορική», στην «Ένωσις», στην οποία κατείχε τρεις μετοχές και την «Καρτερία» στην οποία κατείχε δέκα μετοχές.[1054] Στο εμπόριο ξυλείας εμπλέκεται ήδη από το 1828, αλλά η εμπλοκή του αυτή, ως ένα βαθμό, μοιάζει περισσότερο ως μία προσπάθεια μείωσης του κόστους της βασικότερης ναυπηγικής πρώτης ύλης.

[1051] Βλ. Πίνακα 7.11.
[1052] ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ. 21078, 25/6/1848 και αρ. 26856, 24/9/1853.
[1053] Ο.π., αρ. 17785, 8/12/1845.
[1054] Ο.π., συνημμένο έγγραφο με ημερομηνία 5/2/1851 στο αρ. 24711, 12/4/1851, αρ. 18990, 22/11/1846 και αρ. 31747, 26/11/1861.

Παράλληλα, φαίνεται ότι κατείχε και σημαντική έγγειο ιδιοκτησία την οποία εκμεταλλευόταν, όπως οι δύο αποθήκες τις οποίες ενοικίαζε στον αρτοποιό Ιωάννη Λεωνή ή το οικόπεδο στην περιοχή του ναυπηγείου, στο οποίο είχε χτίσει ο ναυπηγός Ανδρέας Κ. Λιβαδάρος το σπίτι του και το οποίο τελικά του το πούλησε ο Ποτούς το 1859.[1055]

Ο Μικές Ποτούς, ως ένας από τους πιο δραστήριους και πολυσχιδείς επιχειρηματίες της ερμουπολίτικης αγοράς, αξιοποίησε σε μεγάλο βαθμό το κοινωνικό του κεφάλαιο. Ενεπλάκη και στην πολιτική ως δημοτικός σύμβουλος, όπως και ο Παντελής Μάσκας, επί δημαρχίας Αμβρόσιου Δαμαλά (1853-1862) και εξελέγη παραπληρωματικό μέλος στις εκλογές της 27ης Οκτωβρίου 1852 με 482 ψήφους.[1056] Σύμφωνα με την επιτύμβια στήλη του είχε τρεις κόρες και τρεις γιους.[1057] Η μεγαλύτερη κόρη, της οποίας δεν γνωρίζουμε το όνομα, είχε παντρευτεί τον Χιώτη έμπορο και πλοιοκτήτη Ιωάννη Π. Ραπίτη, ο οποίος ήταν μάλλον γιος του ναυπηγού Πέτρου Ραπίτη.[1058] Η δεύτερη κόρη του Αθηνά, παντρεύτηκε αρχικά τον Ιωάννη Χαριτόπουλο, από τον οποίο ζήτησε διαζύγιο τον Σεπτέμβριο του 1856, για να ξαναπαντρευτεί τέσσερα χρόνια αργότερα τον σιδηρουργό Διονύση Γιατρά, ο οποίος έλαβε προίκα αξίας 16.500 δραχμών συμπεριλαμβανομένης και μιάς διώροφης οικίας.[1059] Η μικρότερη κόρη Βρυσηΐδα παντρεύτηκε τον γιό του επιχειρηματία Ανδρέα Κοσμά, Ιωάννη, ο οποίος έλαβε προίκα αξίας 23.150 δραχμών, συμπεριλαμβανομένου και ενός μονόροφου ακινήτου με οικόπεδο στα Ψαριανά.[1060] Ο Μικές Ποτούς το 1860 διέμενε στη συνοικία της Κοίμησης με τη σύζυγό του Δεσποινού, τον γιό του Ιωάννη 25 ετών ναυτικό, τον Δημήτριο 10 ετών μαθητή, ενώ γνωρίζουμε για άλλους δύο γιούς, τον Ανδρέα και τον Αλκιβιάδη, που ήταν ναυτικοί το επάγγελμα.[1061] Τα στοιχεία αυτά δεν διασταυρώνονται με την επιτύμβια στήλη που αναφέρει ότι ο Μικές Ποτούς είχε τρεις γιούς και όχι τέσσερεις.[1062] Ακόμη, η Δεσποινού δεν πρέπει να είναι η μητέρα των τριών κοριτσιών που αναφέραμε, όσο

[1055] Ο.π., αρ. 24922, 23/6/1851 και αρ. 31025, 13/10/1859.
[1056] Εφημ. *Ένωσις,* αρ. 289-72, 29/10/1852. Αμπελάς, *Ιστορία της νήσου*, 674, 680.
[1057] Γαβαλά- Γαρέζου, *Τα γλυπτά μνημεία*, 647-648.
[1058] Ο Ιωάννης Π. Ραπίτης ανέλαβε την επίβλεψη της εκτέλεσης της διαθήκης του Μικέ Ποτού, βλ. ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ. 24140, 15/9/1850. Ο Ραπίτης ναυπήγησε τις «τρίδυμες» γολέτες, «Μαρία», «Αίτνα/΄Αννα» και «Πέτρος», 96 τόνων, το 1866 στο ναυπηγείο του Ζαννή Κουφουδάκη, ο.π., Ι/Ναυπηγικά, αρ. 8199, 8198, 4335, 26/10/1866 και 12/11/1866.
[1059] Για το διαζύγιο βλ. ο.π., Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ. 29666, 17/9/1856 και για το προικοσύμφωνο με τον Γιατρά ο.π., αρ. 31425, 2/12/1860,
[1060] Ο.π., αρ. 29533, 21/7/1856.
[1061] Ηλεκτρονική Βάση Δεδομένων, *Απογραφή Ερμούπολη*,ο.π., έτος 1860, αρ. απογρ. 11140. Ηλεκτρονική Βάση Δεδομένων, *Δημοτολόγιο Ερμούπολης*, ο.π. αρ. 7478 και 10452.
[1062] Γαβαλά- Γαρέζου, *Τα γλυπτά μνημεία*, 647-648.

και των Ανδρέα, Αλκιβιάδη και Ιωάννη. Στη διαθήκη του, το 1850 ο Μικές Ποτούς αναφέρει ως συζυγό του τη Μαριγώ, κάτι που διασταυρώνεται και με τις πληροφορίες της επιτύμβιας στήλης του. Μία υπόθεση, που ωστόσο δεν είμαστε σε θέση να επιβεβαιώσουμε, είναι να πέθανε κάπου στη δεκαετία του 1850 η Μαριγώ, και ο Μικές να ξαναπαντρεύτηκε τη Δεσποινού, η οποία εμφανίζεται και ως χήρα Μικέ Ποτού μεταξύ των μετόχων του Νέου Ναυπηγείου.[1063] Ο Μικές Ποτούς δολοφονήθηκε το πρωϊνό της 25ης Ιουλίου 1867 «ἐκ τῶν ὑιῶν του, ἐντὸς τοῦ ἐνταῦθα πλοίου του» για λόγους που δεν γνωρίζουμε.[1064] Χαρακτηριστικό είναι ότι στην επιτύμβια στήλη του, που έγινε από τους κληρονόμους του Ανδρεά Ποτού, γιού του Μικέ, αναφέρεται απλώς ότι «ἀπεβίωσε 24 Ἰουλίου 1867 ἀώρως εἰς τὸ 66 ἔτος τῆς ἡλικίας του», ενώ δεν γίνεται λόγος για τη δεύτερη σύζυγό του Δέσποινα.[1065]

Εκτός από τον Μικέ, το επάγγελμα του ναυπηγού ακολούθησε μόνο ο γιός του Ανδρέας, που την περίοδο 1856-59 ανέλαβε τη ναυπήγηση 15 ιστιοφόρων, 1782,71 τόνων, καταγεγραμμένης αξίας 271.600 δραχμών, και εκτιμώμενης 423.223 δραχμών. Ωστόσο, το στοιχείο που κάνει την περίπτωση της επιχείρησης των Ποτού ξεχωριστή όσο και ενδιαφέρουσα είναι η συνέχεια και η μακροβιότητα της μέχρι τις μέρες μας. Ο Παναγιώτης Μ. Πουτούς (1893-1951), που αποτελούσε την τέταρτη γενιά της οικογένειας, πιθανότατα γιός του Μικέ Πουτού, εμποροϋπάλληλου και εγγονός του Ανδρέα Πουτού, ήταν ιδιοκτήτης των ατμοπλοίων «Μιχάλης Πουτούς», «Άρης» και «Κυριακή», εκ των οποίων τα δύο τελευταία βυθίστηκαν το 1939 και 1941 από τορπιλισμό και βομβαρδισμό αντίστοιχα.[1066] Ο Παναγιώτης Πουτούς συγγένεψε το 1931 με τον επίσης Καρδαμυλίτη δικηγόρο Μιχαήλ Μ. Ξυλά, ο οποίος έγινε συνέταιρος του Πουτού και έτσι πραγματοποιήθηκε η σύζευξη των δύο οικογενειών, που συνέχισαν με μεγάλη επιτυχία τις εφοπλιστικές τους

[1063] Το 1858 ο Μικές ναυπήγησε το μπρίκι «Δέσποινα», 168 τόνων, ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ. 30479, 14/5/1858, ενώ ήδη είχε ναυπηγήσει το 1847 και το 1849 ένα μπρίκι και μία γαβάρα με το όνομα «Μαριγώ», ο.π., αρ. 19536, 26/5/1847 και αρ. 22934, 19/8/1849. Για την συμμετοχή της Δεσποινούς, χήρας Ποτού, στην εταιρεία του Νέου Ναυπηγείου βλ., ο.π., Ι/Ναυπηγικά 6, «Βιβλίον Μετόχων τοῦ Νέου Ναυπηγείου».
[1064] ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, ΙΑΔΕ, Δ/Ληξιαρχείο (Ε), Θάνατοι, Ληξιαρχικά βιβλία αποβιώσεων, αρ. 368.
[1065] Γαβαλά- Γαρέζου, *Τα γλυπτά μνημεία*, 647.
[1066] Ιδιωτικό Αρχείο. Συλλογή εγγράφων οικογένειας Μικέ Πουτού. Υπόμνημα του Παναγιώτη Μιχ. Πουτού με ημερομ. 5/12/1947 προς το Υπουργικό Συμβούλιο για την απόρριψη της αίτησης του να συμπεριληφθεί μεταξύ των δικαιούχων εφοπλιστών για τα λίμπερτυ. Ο.π., ισολογισμός ταξιδιών του Α/Π «Μιχάλης Πουτούς». Την πρόσβαση στο ιδιωτικό αρχείο της οικογένειας Μ. Ποτού μου εξασφάλισε η Ελεάννα Βλάχου την οποία ευχαριστώ θερμά.

δραστηριότητες σε όλο τον 20ο αιώνα και σήμερα εκπροσωπούνται από την Pyrsos Managing Company, μέρος της Pyrsos Group.[1067]

8.1.2. ΣΥΝΕΤΑΙΡΙΣΤΙΚΕΣ ΜΟΡΦΕΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ-ΣΥΝΤΡΟΦΙΕΣ ΤΕΧΝΙΤΩΝ ΤΟΥ ΝΑΥΠΗΓΕΙΟΥ

Στις ναυπηγικές επιχειρήσεις, που εξετάστηκαν δεν εντοπίστηκαν συνεταιριστικές μορφές οργάνωσης, εκτός από κάποιες περιπτώσεις συνεργασίας, κυρίως μεταξύ μελών της ίδιας οικογένειας, οι οποίες ωστόσο δεν είχαν επίσημο θεσμικό χαρακτήρα με σαφή νομική μορφή και λειτουργία. Τέτοιες περιπτώσεις συνεταιριστικής μορφής παραγωγής συναντήσαμε αντίθετα σε άλλες ειδικότητες του ναυπηγείου· πιο συγκεκριμένα στους καλαφάτες και τους μακαρατζήδες.[1068]

Όσον αφορά τους πρώτους, μορφές συνεταιριστικής επιχείρησης εντοπίστηκαν ήδη από τα πρώτα χρόνια λειτουργίας του ναυπηγείου. «Τῷ χιλιοστῷ Ὀκτακοσιοστῷ (τριακοστῷ) πρώτῳ ἔτος τῇ δεκάτῃ τετάρτῃ Αὐγούστου, ἡμέρα Παρασκεβὴ πρὸ Μεσημβρίας...οι Νικολῆς παππᾶ Μανόλη, ὁ Δημήτριος Τζηκουριᾶς, καὶ ὁ Ἰωάννης Ζαχαρίου κάτοικοι ἅπαντες ἐδῶ καὶ γνωστοί μου, οἵτινες ὁμολόγησαν ὅτι ἐσυμφώνησαν τὰ ἀκόλουθα-.- Α:τον Κατέβαλαν ἕκαστος ἐξ αὐτῶν γρόσια πέντε χιλιάδες, ἐκ τῶν ὁποίων ᾠκοδόμησαν ἕν μαγαζίον εἰς τὰ ξυλάδικα, ἐκατασκεύασαν ἕν καρηνάγιον, πέντε Σάλια. Τὰ ἀναγκαῖα καζάνια δια τὸ καρηνάγι, πέντε μασαλάδες, ἑπτὰ καμάκια, ὡς πᾶν τι ἄλλο χρειάζετε διὰ τὸ καρηνάγιο».[1069] Το κεφάλαιο των τριών συνεταίρων συνοψίζεται σε χρηματικό κεφάλαιο συνολικής αξίας 15.000 γροσίων, ποσό αντίστοιχο εκείνη την εποχή με το κόστος ναυπήγησης ενός διίστιου ιστιοφόρου (χωρίς εξαρτισμό και εξοπλισμό), και τον πάγιο εξοπλισμό. Ο τελευταίος αποτελείται από ένα ακίνητο, που το πιθανότερο χρησίμευε ως αποθηκευτικός χώρος, το χώρο καλαφατίσματος των πλοίων με τον εξοπλισμό ανέλκυσης του σκάφους, δηλαδή τα βάζια, τα φαλάγγια και τον εργάτη (καρηνάγιον) και τα σάλια, ειδικές σχάρες, που χρησιμοποιούνταν για τα μεγάλα σκάφη που τα επισκεύαζαν στο νερό, με τις οποίες μαζί με τα αναγκαία παλάγκα έγερναν το σκάφος για να το καθαρίσουν και να το καλαφατίσουν.[1070] Επιπλέον στον πάγιο εξοπλισμό περιλαμβάνονται τα βασικά εργαλεία, δηλαδή τα καζάνια για το βράσιμο των υλικών, όπως κατράμι,

[1067] Ο.π. Φυλλάδιο της επιχείρησης Pyrsos Managing Company. Θεοτοκάς- Χαρλαύτη, *Έλληνες εφοπλιστές*, 371-373.

[1068] Μακαρατζήδες ήταν οι κατασκευαστές των μακαράδων, ξύλινες τροχαλίες, με μεταλλικά μέρη από τις οποίες περνούσαν τα σχοινιά του εξαρτισμού.

[1069] ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Βιβλίον Εἰσερχομένων, αρ. 414, 14/8/1831.

[1070] Δερβένης, «Τα παραδοσιακά εργαλεία του ξυλοναυπηγού», 292-293.

ρετσίνι και λίπος, τους μασαλάδες, μακρυά ξύλα που στην άκρη τους έβαζαν εύφλεκτα υλικά για το καψάλισμα των υφάλων και τα καμάκια.[1071]

«Β:τον Εμειναν σύμφωνοι μεταξύ των, νὰ δουλεύουν καὶ οἱ τρεῖς ἐκ συμφώνου εἰς τὴν ἐπιχείρησιν των, καὶ ὅ,τι κέρδη ἤθελεν γίνει, θέλει ἐννοεῖσθαι, ἐκ τρίτου, τὸ αυτὸ δὲ ἐννοεῖται καὶ διὰ τὰς ζημίας, ὅ μη γένοιτο.». Ο δεύτερος όρος της συμφωνίας καθορίζει τον τρόπο λειτουργίας της επιχείρησης και το μερίδιο κέρδους και ευθύνης του κάθε συνεταίρου, που εν προκειμένω μοιράζεται εξ ίσου σε όλους. «Γ:τον Ἂν ἕις ἐκ τῶν τριῶν, ἤθελε ἀποφασίσῃ ποτὲ νὰ τραβηχθῇ ἀπὸ τὴν συντροφικὴν ταύτην ἐνοχὴ ὀφείλει νὰ πωλῇ τὸ ἐπιβάλλον εἰς αὐτὸν μέρος ἐκ τῆς Συντροφίας, εἰς τοὺς ἄλλους δύο: ἄν οὗτοι θελήσουν, τοὐναντίον δὲ, εἶναι ἐλεύθερος νὰ τὸ πωλῇ εἰς τὸν τυχόντα.». Ο τρίτος όρος επιβάλλει στον συνέταιρο που θέλει να αποσυρθεί, να πουλήσει το μερίδιό του στους άλλους δύο συνεταίρους, και μόνο αν αυτοί αρνηθούν, τότε μπορεί να το πουλήσει σε τρίτους. Όντως τελικά ο Ιωάννης Ζαχαρίου ή Ζαχαριάς πούλησε το μερίδιο του στον Ψαριανό Ιωάννη Γ. Φιλήνη, στην τιμή των 2.275 γροσίων.[1072] Ο δε Ιωάννης Γ. Φιλήνης είχε ήδη από τις 4/3/1828 μία από κοινού επιχείρηση «ἑνὸς μαγαζίου πλησίον τῶν Κρεατοπωλείων, τριῶν Σαλιῶν, τεσσάρων Καζανιῶν καὶ διάφορων ἄλλων ἐργαλείων χρησιμεύοντων διὰ τὸ καλαφάτισμα..» με τον επίσης Ψαριανό Δημήτριο Ανδρεάδη, στον οποίο πούλησε το μερίδιο του για 1.350 γρόσια, λίγο μετά την αγορά του μεριδίου του Ζαχαρίου.[1073]

Τον επόμενο χρόνο, στις 21 Ιουλίου, συγκροτείται μία νέα επιχείρηση καλαφατών από τους Ψαριανούς Νικόλαο Φιλήνη και Δημήτριο Ανδρεάδη, τον Υδραίο Ανδρέα Κολέτζα, τους Χιώτες Δημήτριο Τζηκουριά και Αντώνιο Χωρέμη, τον Συριανό Νικολλέτο Παπα Μανόλη και τον Νικόλαο Πιεράκη από τη Λευκαδιά.[1074] Οι Τζηκουριάς και Παπα Μανόλης ήταν συνέταιροι σε άλλη επιχείρηση, όπως είδαμε παραπάνω, που συγκροτήθηκε ένα χρόνο πριν. Οι συνέταιροι καταθέτουν και σε αυτή την περίπτωση, τόσο χρηματικά ποσά, όσο και εξοπλισμό. Η επιχείρηση έχει χρονική διάρκεια ενός έτους, εκτός του Πιεράκη, ο οποίος μπορεί να αποχωρήσει εντός εξαμήνου. Το συνολικό χρηματικό κεφάλαιο είναι 3.000 γρόσια, 500 για τον καθένα, εκτός του Χωρέμη, ο οποίος αναλαμβάνει

[1071] Τις διευκρινίσεις για τη χρήση του εξοπλισμού των καλαφατών τις οφείλω στον Κώστα Δαμιανίδη, τον οποίο ευχαριστώ θερμά.
[1072] ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Βιβλίον μνημονικῶν πράξεων ὑπὸ στοιχείον Γ', αρ. 1018, 4/2/1832.
[1073] Ο.π., αρ. 1048, 25/2/1832.
[1074] Ο.π., αρ. 1623, 21/7/1832. Η καταγωγή του Πιεράκη προκύπτει από το δημοτολόγιο στο οποίο αναφέρεται ως ναυπηγός. Ηλεκτρονική Βάση Δεδομένων, *Δημοτολόγιο Ερμούπολης*, ο.π. αρ. 1388.

χρέη γραμματέα και λογιστή της επιχείρησης.[1075] Επιπλέον, ενοικιάζονται δύο ιδιόκτητα ακίνητα του Κολέτζα για τις ανάγκες της επιχείρησης, στον οποίο πληρώνουν 80 γρόσια το μήνα. Όλοι επίσης, εκτός του Χωρέμη, καταθέτουν το πάγιο κεφάλαιο στην επιχείρηση που αποτελείται από σάλια, καζάνια, καρηνάγιο και ποντόνι, ένα είδος παλιάς γάστρας πλοίου που μάλλον χρησιμοποιείται με σχεδόν πανομοιότυπο τρόπο με τα σάλια ως πλατφόρμα εργασίας.

Οι συνέταιροι είναι υποχρεωμένοι να εργάζονται ως μέλη της επιχείρησης και να μην αναλαμβάνουν εργασίες εκτός του εταιρικού πλαισίου για λογαριασμό τους. Επιπλέον, οποιαδήποτε συμφωνία συνεταίρου με πελάτη πρέπει να γίνεται σεβαστή στην οποιαδήποτε τιμή συμφωνηθεί και να μην ασκείται ανταγωνισμός μεταξύ των μελών της εταιρείας. Φυσικά τα κέρδη και οι ζημιές μοιράζονται σε ίσα μερίδια. Τέλος επιβάλλεται χρηματική ρήτρα 500 γροσίων, την οποία ο παραβάτης της συμφωνίας οφείλει να καταθέσει στο Νοσοκομείο της πόλης· ένα πολύ ενδιαφέρον στοιχείο, τόσο ως όψη της διάδοσης του φιλανθρωπικού πνεύματος και σε στρώματα εκτός της μεγαλοαστικής ελίτ, όσο και από την πλευρά της κοινωνικής ευασθησίας και αλληλεγγύης του σώματος των πολιτών.

Ανάλογου τύπου συμφωνίες συντάσσονταν στις περιπτώσεις συνεταιρισμού των μακαρατζήδων. «οἱ Κύριοι Νικόλαος Καμήνης, ῥαφιός Δαλέζιου, Νικόλαος Μπαμπαφούρης, γνωστοί μου, Γεώργιος Ἰωάννου, Νικόλαος ῥεγκήνας, Ἀποστόλης Καλαποδᾶς, Δαμιανὸς Σαχτούρης, Ἀντωνιος ῥεγκήνας καὶ Ἰωάννης Δαλεζίου....Μακαρατζῆδες τὸ ἐπάγγελμα..», συμφώνησαν να συνεταιριστούν αναλαμβάνοντας από κοινού την κατασκευή μακαράδων, με τον όρο η τιμή κατασκευής να ορίζεται από όλους τους συνεταίρους, ανεξάρτητα σε ποιόν απευθύνεται αρχικά ο πελάτης. Η επιχείρηση και σε αυτή την περίπτωση έχει συγκεκριμένη διάρκεια ενός έτους, όπως επίσης ορίζεται χρηματική ρήτρα 200 δραχμών, επίσης πληρωτέα στο τοπικό Νοσοκομείο.[1076]

8.2 ΕΡΓΑΣΙΑ

8.2.1 ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΣΗ, ΚΑΤΑΜΕΡΙΣΜΟΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ & ΙΕΡΑΡΧΙΑ

Η φύση της ναυπηγικής δραστηριότητας οδήγησε σχεδόν εξ αρχής σε εξειδίκευση των εργασιών και σε καταμερισμό εργασίας, που αναπόφευκτα

[1075] Όπως αναφέρεται και στο έγγραφο οι «κεφαλαιοδότες» είναι έξι. Ο Χωρέμης που ασχολείται μόνο με το διαχειριστικό μέρος της επιχείρησης αναφέρεται στο δημοτολόγιο ως οινοπώλης, ο.π., αρ. 4034.
[1076] ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ. 11622, 12/3/1841.

δημιούργησε και μία ιεραρχία μεταξύ του αρχιναυπηγού, (ως κατόχου των μέσων παραγωγής και ως υπεύθυνου για τον σχεδιασμό και την ολοκλήρωση του σκάφους) και των υπόλοιπων τεχνιτών. Ειδικότερα, στα μεγάλα ναυπηγεία, κρατικά ή ιδιωτικά, η εξειδίκευση και ο καταμερισμός της εργασίας ήταν μεγαλύτερος και η ιεραρχία σαφέστερα προσδιορισμένη.

Ο ναυπηγός καταλάμβανε την ανώτερη βαθμίδα της ιεραρχίας. Ήταν ο τεχνίτης με τις περισσότερες και πιο πολύπλευρες γνώσεις στην κατασκευή του πλοίου. Ήταν αυτός που είχε την ικανότητα να σχεδιάσει, να επιβλέψει όλες τις φάσεις ναυπήγησης και την ευθύνη της καθέλκυσης του σκάφους στη θάλασσα. Οι ειδικότητες που απαρτίζουν το συνεργείο των αρχιναυπηγών σύμφωνα με τις συμβολαιογραφικές πηγές είναι συνηθέστερα οι λεπτουργοί και οι ξυλοκόποι. Οι λεπτουργοί μπορεί να αποκαλούνται επίσης μαραγκοί ή και ξυλουργοί. Είναι η αντίστοιχη κατηγορία τεχνιτών που στα αγγλοσαξονικά ναυπηγεία ονομάζονται joiners. Αυτοί αναλάμβαναν τη σύνδεση των στοιχείων της γάστρας και επιμελούντο τη λείανση των ξύλων και το γενικότερο φινίρισμα της κατασκευής. Ο λεπτουργός, μαραγκός ή ξυλουργός είναι ένας δυνάμει ναυπηγός, ένας ώριμος τεχνίτης με γνώσεις ξυλοναυπηγικής, που αν αποκτήσει γνώσεις σχεδιασμού του σκάφους μπορεί ενδεχομένως να περάσει στο στάδιο του ναυπηγού. Οι ξυλοκόποι είναι μία άλλη εξειδίκευση που μπορεί να χαρακτηριστεί από τεχνικής πλευράς ότι ανήκει στο μεταίχμιο μεταξύ τεχνίτη και εργάτη. Οι ξυλοκόποι, ξυλοσχιστάδες ή πισκετζήδες (από το πισκί ή κουραστάρι, βασικό τους εργαλείο) αναλάμβαναν το κόψιμο των κορμών (βουβά) σε ξύλα συγκεκριμένων διαστάσεων για τους τεχνίτες, λεπτουργούς ή μαραγκούς. Ωστόσο, η ορθή κοπή των κορμών απαιτεί τη χρήση συγκεκριμένων εργαλείων, γνώση της ναυπηγικής ξυλείας και τεχνική, που θα διευκόλυνε στη συνέχεια την εφαρμογή των ξύλων από τους μαστόρους με τη λιγότερη δυνατή απώλεια ξυλείας (φύρα).[1077] Οι μπουργουντζήδες ή πουργουντζήδες, όπως τους συναντάμε στις πηγές, ή επίσης τρυπανιστές ή καρφωτές, είναι μία άλλη κατηγορία τεχνιτών που με χειροκίνητα τρυπάνια, από την εξωτερική πλευρά της γάστρας, άνοιγαν τρύπες στις οποίες τοποθετούσαν τις μεταλλικές τζαβέτες και καρφιά και τις ξύλινες καβίλιες ή πίρους.[1078] Στο Γαλαξίδι πληροφορούμαστε ότι υπήρχαν ειδικοί τεχνίτες που κατασκεύαζαν τους ξυλόπυρους, οι τορνατζήδες.[1079] Μία επίσης

[1077] Δαμιανίδης, ο.π., 132-133.
[1078] Ο.π., 133.
[1079] Γουργουρής, *Το Γαλαξείδι*, 473.

κατηγορία τεχνιτών, την οποία δεν έχουμε συναντήσει στις πηγές μας για την Ερμούπολη είναι οι «τροπηταὶ», οι οποίοι αναλάμβαναν τη σύνδεση της καρίνας.[1080]

Τελευταία κατηγορία τεχνιτών του ναυπηγείου ήταν οι καλαφάτες. Οι καλαφάτες μαζί με τους ξυλοκόπους ή πισκετζήδες θεωρούνταν οι πιο ανεξάρτητες ειδικότητες του ναυπηγείου.[1081] Η καλαφατική, αποτελεί μία τελείως ξεχωριστή τέχνη, μία πολύ εξειδικευμένη, όσο και ευαίσθητη φάση ολοκλήρωσης της γάστρας, που τα εγγενή χαρακτηριστικά της κατέστησαν τους τεχνίτες της μία εντελώς διαφοροποιημένη και ανεξάρτητη κατηγορία, από τους υπόλοιπους τεχνίτες του ναυπηγείου, σε τεχνικό, οικονομικό και ιεραρχικό επίπεδο. Έτσι δεν είναι τυχαίο ότι, όπως είδαμε και στις πηγές μας, το καλαφάτισμα μπορεί να συμπεριλαμβάνεται στις υποχρεώσεις παράδοσης του ναυπηγού προς τον παραγγελιοδότη, όπως επίσης συχνά να μην περιλαμβάνεται καθόλου. Στο Γαλαξίδι την ίδια περίοδο το καλαφάτισμα αποτελεί ξεχωριστό αντικείμενο συμφωνίας μεταξύ παραγγελιοδότη και καλαφάτη.[1082] Ο καλαφάτης μπορεί να συνεργάζεται με το ναυπηγό, αλλά δεν είναι ιεραρχικά υφιστάμενός του και μάλιστα έχει και αυτός το δικό του συνεργείο και όπως είδαμε και στην § 8.1.2, θεωρείται εξίσου ένας επιχειρηματίας και κάτοχος των μέσων παραγωγής.

8.2.2 ΕΡΓΑΤΙΚΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ ΚΑΙ ΑΜΟΙΒΕΣ ΤΟΥ ΝΑΥΠΗΓΕΙΟΥ

Η εκτίμηση του εργατικού δυναμικού του ναυπηγείου της Ερμούπολης, ανά κατηγορία τεχνιτών, όσο και συνολικά, είναι μία δυσχερής και αμφιβόλου αποτελέσματος διαδικασία. Πηγές μας είναι κυρίως τα συμφωνητικά ναυπήγησης, τα αποδεικτικά ιδιοκτησίας, το βεβαιωτικό ναυπήγησης και το δημοτολόγιο της Ερμούπολης. Από τα τρία πρώτα είδη πηγών μαθαίνουμε ποιοι είναι οι αρχιναυπηγοί, όχι όμως ποιοι είναι οι εργαζόμενοι στο συνεργείο τους. Φυσικά αναφέραμε, ότι από τη στιγμή που το μεγαλύτερο ποσοστό αυτών είχαν μία ευκαιριακή παρουσία ως αρχιναυπηγοί, μπορούμε βάσιμα να υποθέσουμε, ότι το υπόλοιπο διάστημα εργάζονταν ως μισθωτοί, λεπτουργοί, μαραγκοί ή ξυλουργοί, στο συνεργείο κάποιου από τους μεγαλύτερους αρχιναυπηγούς. Η τελευταία πηγή, το δημοτολόγιο, από την άλλη, παρουσιάζει κάποιες δυσκολίες και παγίδες και καλό είναι να χρησιμοποιείται συγκριτικά και συμπληρωματικά. Μία δυσκολία είναι ότι δεν εμφανίζονται ως

[1080] Ο.π., 449.
[1081] Δαμιανίδης, ο.π., 132.
[1082] Γουργουρής, *Το Γαλαξείδι*, 481.

δημότες όλοι οι αρχιναυπηγοί που εντοπίζουμε στα συμβόλαια και στα βεβαιωτικά ναυπήγησης. Επιπλέον, αυτοί που δηλώνουν ως επάγγελμα λεπτουργοί για παράδειγμα δεν σχετίζονται μόνο με τους εργαζόμενους στο ναυπηγείο, αλλά και με τους τεχνίτες των οικοδομών και η διάκριση μεταξύ των δύο δεν είναι εφικτή, παρά μόνο αν διασταυρωθεί από άλλη πηγή.

Όπως φαίνεται και στο Παράρτημα 8.1, από τους 150 αρχιναυπηγούς οι 57 διασταυρώνονται στο δημοτολόγιο. Από αυτούς, οι 16 δηλώνουν ως επάγγελμα ναυπηγοί, 21 μαραγκοί, 4 λεπτουργοί, εκ των οποίων ο Σταμάτιος Κουφουδάκης και ο Χριστοφής Κρυστάλης, 2 ξυλουργοί, 1 ξυλοκόπος, 1 ναυτομαραγκός, 1 πελεκάνος (πελεκητής), 7 ναυτικοί, εκ των οποίων ο Ζαννής Κουφουδάκης, ο Σταμάτιος Μάσκας και ο Ανδρέας Ποτούς, 1 πλοίαρχος, 1 αλιέας, 1 καλαφάτης και 1 αρχιτέκτονας, ο Μικές Ποτούς.

Πίνακας 8.8. Κατηγορίες ναυπηγικών επαγγελμάτων σύμφωνα με το δημοτολόγιο της Ερμούπολης, 1820-1870.

ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΝΑΥΠΗΓΙΚΩΝ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΩΝ	**ΑΡΙΘΜΟΣ**
ΝΑΥΠΗΓΟΣ	32
ΝΑΥΠΗΓΟΜΑΡΑΓΚΟΣ	1
ΞΥΛΟΚΟΠΟΣ	2
ΞΥΛΟΣΧΙΣΤΗΣ	1
ΛΕΠΤΟΥΡΓΟΣ	49
ΞΥΛΟΥΡΓΟΣ	63
ΜΑΡΑΓΚΟΣ	381
ΠΡΙΟΝΙΣΤΗΣ	107
ΠΕΛΕΚΑΝΟΣ	13
ΠΟΥΡΓΟΥΤΖΗΣ ή ΜΠΟΥΡΓΟΥΤΖΗΣ ή ΤΡΥΠΑΝΙΣΤΗΣ	8
ΚΑΛΑΦΑΤΗΣ*	54
ΣΥΝΟΛΟ	**711**

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από Ηλεκτρονική Βάση Δεδομένων, *Δημοτολόγιο Ερμούπολης*, Η Πόλη στους Νεώτερους Χρόνους, Χρήστος Λούκος (επιμ.), Ινστιτούτο Μεσογειακών Σπουδών, Ρέθυμνο, και από Κατερίνα Αναγνωστάκη, «Δημιουργία, ανάπτυξη, ακμή και παρακμή της Ερμούπολης, μέσα από την επεξεργασία των επαγγελμάτων των Δημοτολογίων», Αδημοσίευτη μεταπτυχιακή εργασία, Πανεπιστήμιο Κρήτης, Ρέθυμνο, 2007.

*Στους καλαφάτες συμπεριλάβαμε και μερικούς που έγιναν πολίτες Ερμούπολης στη δεκαετία του 1880, αλλά ήταν αρκετά ηλικιωμένοι ώστε να έχουν εργαστεί στο ναυπηγείο την περίοδο που εξετάζουμε.

Σύμφωνα με το δημοτολόγιο εντοπίζονται συνολικά 711 άτομα που ανήκουν σε ναυπηγικά επαγγέλματα από τη δεκαετία του 1820 έως του 1870. Βέβαια, όπως αναφέραμε, για μερικά από αυτά, όπως οι μαραγκοί, οι ξυλουργοί και οι λεπτουργοί, δεν μπορούμε να ξεχωρίσουμε, ποιοι εργάζονταν στο ναυπηγείο και ποιοι σε άλλου είδους κατασκευές. Επίσης, στο δημοτολόγιο αναφέρονται ειδικότητες του ναυπηγείου, που δεν τις εντοπίσαμε με αυτή την ονομασία στις συμβολαιογραφικές

πηγές, όπως πριονιστές, πελεκάνοι ή τρυπανιστές. Τέλος, υπάρχουν αρκετές περιπτώσεις εργαζομένων στο ναυπηγείο που δεν έγιναν δημότες Ερμούπολης, είτε γιατί εργάστηκαν ευκαιριακά στο ναυπηγείο, είτε για άλλους λόγους, οι οποίοι, σε κάθε περίπτωση, διαφεύγουν της ποσοτικής μέτρησης.

Όσον αφορά τις αμοιβές των εργαζομένων στο ναυπηγείο της Ερμούπολης, τα στοιχεία που διαθέτουμε είναι αποσπασματικά από διάφορες πηγές και αφορούν όλες τις ειδικότητες, χωρίς να είμαστε σε θέση να δημιουργήσουμε έτσι μία σειρά ποσοτικών δεδομένων ανά ειδικότητα, που θα μπορούσε να μας δώσει μία πιο ξεκάθαρη εικόνα της πορείας των ημερομισθίων και των εισοδημάτων του κλάδου. Ωστόσο, στον Πίνακα 8.9 γίνεται προσπάθεια να αξιολογηθούν τα διάσπαρτα στοιχεία των ημερομισθίων και η πορεία τους στο χρόνο. Είναι φανερό ότι τα ημερομίσθια του ναυπηγείου υπόκεινται στις διακυμάνσεις της παραγωγής, όπως μαρτυρεί η έντονη πτώση τους, σε όλες τις ειδικότητες, το 1851, περίοδο μεγάλης ύφεσης και κρίσης, σε σχέση με το 1847, την καλύτερη χρονιά του ναυπηγείου. Υπάρχουν βέβαια, ακόμη και έτσι, επιπρόσθετες δυσκολίες, για παράδειγμα, πως να ερμηνεύσει κανείς τον όρο «εργάτης ναυπηγείου», ο οποίος μπορεί να εννοεί οποιαδήποτε ειδικότητα, κάτι που αντανακλάται και στη μεγάλη απόσταση μεταξύ του κατώτερου και ανώτερου ημερομισθίου. Επίσης, οι αμοιβές σε γρόσια των πριονιστών των ετών 1827 και 1831, δεν μπορούν να παραβληθούν εύκολα με τις αμοιβές σε δραχμές στο μετέπειτα διαμορφωμένο πλαίσιο της αγοράς και διαβίωσης του ελληνικού κράτους. Ακόμη, κάποιες αμοιβές αφορούν εργασία εκτός έδρας, όπως των πριονιστών, που το 1827 επρόκειτο να εργαστούν στη Σκόπελο ή των καλαφατάδων, που το 1847 επρόκειτο να εργαστούν στη Χίο.[1083]

Πίνακας 8.9. Αμοιβές ειδικοτήτων του Ναυπηγείου Ερμούπολης τον 19ο αιώνα (σε δρχ).

ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΑ	1827	1831	1834	1839	1846	1847	1851	1852	1853	1874
Εργάτης Ναυπηγείου					3,35-9,2	4,8-10,6		4	5	9
Καλαφάτης						3-9,52	3,6-4,95			

[1083] ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Αρχείο Συμβ. Μάξιμου Ταλασλή, Πωλητήρια καραβίων καὶ ἄλλων πλοίων καὶ ναυλοσυμφωνητικὰ καὶ ἄλλα θαλασσινὰ τοῦ Δημοσίου Ὑπογραφέως τῆς νήσου Σύρας βιβλίον 1827, Τόμος α. Ὁ δημόσιος ὑπογραφεὺς τῆς νήσου Σύρας Σκαρλάτος Μάξιμος. Ἀρ.1., αρ. 69, 4/2/1827, ο.π., Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ. 19266, 8/3/1847.

Καρφωτής (Μπουργουτζής)						4,79	2,97-3,46			
Μαραγκός			5,5				1,48-3,96			
Ναυπηγός			7							
Ξυλοκόπος-Πριονιστής	3,6*	3,2*	5			10,6	2,97-3,96			
Ξυλουργός (Πελεκητής)						6,85				
Ξυλουργός							1,35-3,6			

Πηγή: ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρος, Αρχείο Συμβολαιογράφου Μάξιμου Ταλασλή, Συμβ. Σκαρλάτος Μάξιμος & Ανδρέας Δαβίδ. ΑΜΑΕ, CCC, Syra, vol. 3, 20/4/1849. Βασίλης Καρδάσης, *Σύρος. Σταυροδρόμι της ανατολικής Μεσογείου (1832-1857).*, Αθήνα, 1999, 177, 342. Χριστίνα Αγριαντώνη, *Οι Απαρχές της Εκβιομηχάνισης*, Αθήνα, 1986, 90, 93.

* Οι τιμές μετατράπηκαν από γρόσια σε δρχ, σύμφωνα με την αναλογία 2,5:1.

Εκτός από τις τιμές των ημερομισθίων υπάρχουν περιπτώσεις που οι αμοιβές ορίζονταν ως μηνιαίος μισθός. Έτσι ο αρχιναυπηγός Ιωάννης Κουφουδάκης το 1850 για να επιστατήσει στη ναυπήγηση ενός μπρικιού στην Τούλτσα του Δούναβη συμφώνησε αμοιβή 50 χρυσά εικοσάρια Πόλεως, που αντιστοιχούν χονδρικά σε 384 δρχ/μήνα.[1084] Ο γιός του Δημήτριος για την ίδια περίσταση, ως «ναυπηγὸς καὶ μαραγκὸς», έλαβε 35 εικοσάρια που αντιστοιχούν περίπου σε 268,80 δρχ/μήνα.[1085] Το 1847, Σπετσιώτες λεπτουργοί και μαραγκοί για τη ναυπήγηση ιστιοφόρου στην Ντούλτσα έλαβαν μηνιαίο μισθό 20-30 εικοσάρια Πόλεως.[1086] Ακόμη, μερικοί τεχνίτες προσλαμβάνονταν στο συνεργείο ενός αρχιναυπηγού με αμοιβή κατ'αποκοπή μέχρι αποπερατώσεως του έργου, όπως οι Υδραίοι ναυπηγοί Χρήστος Μπαρότζης και Γεώργιος Χατζηελευθερίου, που προσελήφθησαν από τον Σκοπελίτη αρχιναυπηγό Γεώργιο Ιωάννου για την ναυπήγηση ενός κότερου με συνολική αμοιβή 375 γρόσια.[1087] Αντίστοιχα, ο μισθός ενός πλοιάρχου φαίνεται ότι παρέμενε σχετικά

[1084] Ο.π., αρ. 23592, 3/4/1850. Η υπολογισμός προκύπτει από την αντιστοιχία 1 εικοσάρι χρυσό Πόλεως: 19 γρόσια και 10 παράδες (ο.π., Βιβλίον μνημονικῶν πράξεων ὑπό στοιχεῖον Ε΄ αρ. 302, 11/4/1833) και 1 δραχμή:2,5 γρόσια. Η παραπάνω αντιστοιχία προκύπτει από διάφορα συμβόλαια ναυπήγησης των ετών 1830-33 στην Ερμούπολη, αλλά και στη Σκόπελο, βλ. Ιστορικό & Παλαιογραφικό Αρχείο, ΕΤΕ, Μικροφωτογραφημένη Συλλογή Συμβ. Β. Παλιούρη, Συμβ. Σκοπέλου Γιαννιός Μελαχροινός, αρ. 63, 14/2/1831. Επίσης η αντιστοιχία 1 εικοσάρι χρυσό Πόλεως:19,25 γρόσια, που χρησιμοποιήθηκε προκύπτει από ο.π., αρ. 488, 17/5/1833. 23595, 3/4/1850.

[1085] Ο.π., Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα αρ. 23595, 3/4/1850.

[1086] Αρχείο Σπετσών, Συμβ. Σπετσών, αρ. 46 και αρ. 145. Ευχαριστώ θερμά την Αλεξάνδρα Παπαδοπούλου για την παραχώρηση του υλικού.

[1087] ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Αρχείο Συμβ. Μάξιμου Ταλασλή, Πωλητήρια καραβίων καὶ ἄλλων πλοίων καὶ ναυλοσυμφωνητικὰ τοῦ Δημοσίου Μνήμωνος τῆς νήσου Σύρας, Βίβλιον 1829, Τόμος Β, ἀρ. 2., αρ. 4570,

σταθερός μεταξύ 90-120 δραχμών/μήνα την περίοδο 1837-42 και μεταξύ 100-120 δραχμών την περίοδο 1850-56.[1088]

8.3. ΚΕΦΑΛΑΙΟ

Το κεφάλαιο των ναυπηγικών επιχειρήσεων της Ερμούπολης το 19ο αιώνα διακρίνεται στο συμβατικό διαχωρισμό μεταξύ πάγιου κεφαλαίου και κεφαλαίου κίνησης. Το πάγιο κεφάλαιο ή ο εξοπλισμός των ναυπηγών ήταν προβιομηχανικού επιπέδου και σχετικά χαμηλού κόστους σε σχέση με το κόστος που απαιτούσαν μονάδες παραγωγής εργοστασιακού τύπου από το β΄μισό του αιώνα. Ο απαραίτητος πάγιος εξοπλισμός των ναυπηγών ήταν η γη, ιδιόκτητη ή υπό ενοικίαση, τα κτίρια, αποθήκες για τη φύλαξη των υλικών και των εργαλείων, ο εξοπλισμός, όπως η σχάρα, τα βάζια και ο εργάτης για την καθέλκυση των πλοίων και τα εργαλεία του τεχνίτη. Τα στοιχεία του πάγιου εξοπλισμού στην Ερμούπολη ήταν σχεδόν κοινά με πολλά ναυπηγεία ξύλινων ιστιοφόρων σε διάφορες χώρες του κόσμου την περίοδο αυτή.

Το κεφάλαιο κίνησης, δηλαδή η χρηματοδότηση της αγοράς πρώτων υλών και πληρωμής μισθών για τη ναυπήγηση των πλοίων, προέρχονταν σε μεγάλο βαθμό από τους παραγγελιοδότες. Ωστόσο, οι ναυπηγοί κάποιες φορές χρειαζόταν να αναζητήσουν πηγές χρηματοδότησης για την ολοκλήρωση της κατασκευής ενός πλοίου. Ειδικότερα αυτό συνέβαινε, όταν το υπό ναυπήγηση πλοίο δεν ήταν παραγγελία, αλλά το κατασκεύαζαν για λογαριασμό τους, με σκοπό να το πουλήσουν στη συνέχεια. Έτσι τον Νοέμβριο του 1846 ο Νικόλαος Σβύρος που ξεκίνησε να ναυπηγήσει ένα μπρίκι 27 πηχών μήκους (24,67 μ.), χρειάστηκε να δανειστεί από τον ταγματάρχη της χωροφυλακής Κωνσταντίνο Πετσάλη 6.000 δραχμές «διὰ νὰ ἀγοράζῃ τὴν ἀναγκαίαν ξυλείαν εἰς τὴν κατασκευὴν αὐτοῦ τοῦ σκάφους, καὶ διὰ νὰ πληρώνῃ τὰ ἡμερομίσθια τῶν λεπτουργῶν καὶ ξυλοκόπων οἵτινες ἐργάζονται εἰς τὴν κατασκευὴν αὐτοῦ τοῦ σκάφους,». Το δάνειο ήταν άτοκο για πέντε μήνες, μετά το διάστημα αυτό όμως τοκιζόταν με 1% το μήνα, ενώ ο ναυπηγός υποθήκευσε την ξυλεία που προοριζόταν για τη ναυπήγηση του σκάφους και αν με την ολοκλήρωσή

17/3/1830. Το συμφωνητικό ναυπήγησης έγινε στις 25/2/1830 ο.π., αρ. 4489, όπου οριζόταν η παράδοση εντός 40 ημερών. Η αμοιβή του ναυπηγού ήταν 1.850 γρόσια. Αν αφαιρέσουμε τα 750 γρόσια των δύο μαστόρων που προσέλαβε ο Ιωάννου, απομένουν 1.100 χωρίς να γνωρίζουμε άλλα έξοδα του αρχιναυπηγού σε υλικά ή προσωπικό. Τελικά το κότερο με το όνομα «Ελπίδα» παραδόθηκε στον ιδιοκτήτη Αθανάσιο Λαζάρου από τις Σπέτσες στις 12/5/1830, ο.π., αρ. 4846.

[1088] Ο.π., Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ. 6169, 6880, 8567, 8703, 8929, 9292, 9446, 10240, 10393, 10422, 10752, 12966, 13083, 24167, 29126, 28499.

του ο ναυπηγός δεν είχε εξοφλήσει τον δανειστή, ο τελευταίος είχε το δικαίωμα να το βγάλει σε πλειστηριασμό.[1089] Τελικά, ο Σβύρος φαίνεται ότι ξεχρέωσε το δάνειο, αφού το μπρίκι «Άγιος Ευστάθιος» πουλήθηκε τον Απρίλιο του 1847 στον ανδριώτη Νικόλαο Μ. Πασχάλη για 65.000 δραχμές.[1090] Ο υδραίος ναυπηγός Δημήτριος Στ. Λεριώτης, από την άλλη, δεν κατάφερνε να ανταποκριθεί στις δανειακές του υποχρεώσεις. Τρεις ημέρες πριν από το Νικόλαο Σβύρο, δανείστηκε άτοκα από το ίδιο πρόσωπο, τον ταγματάρχη Πετσάλη, 4.300 δραχμές για την αγορά ξυλείας για το υπό ναυπήγηση μπρίκι 26 πηχών μήκους (23,76 μ.), με χρόνο αποπληρωμής πέντε μήνες, υποθηκεύοντάς το, όπως και ο Σβύρος.[1091] Τελικά, το μπρίκι «Άγιος Γεώργιος» φαίνεται ότι το ολοκλήρωσε ο ναυπηγός Εμμ. Ι. Τζιτζίνιας, τον Απρίλιο του 1847, αφού πιθανότατα αγοράστηκε πρώτα ημιτελές σε πλειστηριασμό από τους Στέριο Κοντό και Νικόλαο Σάββα.[1092] Τέσσερα χρόνια αργότερα, ο Λεριώτης δανείστηκε από τον Στέριο Κοντό 12.200 δραχμές για τη ναυπήγηση ενός μπρικιού 23 πηχών (21,94 μ.), το οποίο δάνειο διαμαρτυρήθηκε στις 3 Ιουλίου του 1853.[1093] Τελικά το σκάφος, που βγήκε ημιτελές σε πλειστηριασμό, αγοράστηκε από τον ίδιο τον δανειστή στις 30 Αυγούστου 1853, ολοκληρώθηκε από τον σκοπελίτη ναυπηγό Δημήτριο Μπετσάνη στις 19 Νοεμβρίου και την επομένη πουλήθηκε το 50% αυτού από τον Κοντό στον Κωνσταντίνο Πηλείδη ως μπρίκι «Ευφροσύνη» 190 τόνων.[1094]

8.4 ΧΩΡΟΣ-ΓΗ

8.4.1. ΤΟ ΝΑΥΠΗΓΕΙΟ ΤΗΣ ΕΡΜΟΥΠΟΛΗΣ

Η έκταση που χρησιμοποιήθηκε ως ναυπηγείο από τα πρώτα χρόνια της εγκατάστασης των προσφύγων ήταν μία αμμώδης παραλιακή λωρίδα στη δυτική ακτή του λιμανιού, που εκτείνεται χονδρικά από το σημερινό Καζίνο Αιγαίου μέχρι το χείμαρρο της Λαλακιάς. Οι πρωιμότερες αναφορές για τον τόπο κατασκευής των πλοίων δίνουν ένα πολύ γενικό στίγμα της τοποθεσίας του ναυπηγείου. Συνήθως αναφέρεται ότι το πλοίο ναυπηγήθηκε «εἰς τὸν Αἰγιαλὸν ἐδώθεν τοῦ

[1089] ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ. 18971, 15/11/1846.
[1090] Ο.π., Συμβ. Χριστόδουλος Ιωάννου, Ευρετήριο 2, αρ. 2298, 9/4/1847.
[1091] Ο.π., Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ. 18955, 12/11/1846.
[1092] Ο.π., αρ. 19575, 5/6/1847 και Ι/Ναυπηγικά, αρ. 877, 7/6/1847.
[1093] Ο.π., αρ. 23815, 10/6/1850.
[1094] Για την ιδιοκτησία βλ., ο.π., αρ. 26992, 19/11/1853. Για την πώληση του μεριδίου, ο.π., αρ. 26993, 20/11/1853.

λοιμοκαθαρτηρίου».[1095] Το λοιμοκαθαρτήριο την εποχή εκείνη βρισκόταν στη θέση του σημερινού Νεωρίου, ενώ η σπανιότερη αναφορά «εἰς τὸν Αἰγιαλὸν ἐκείθεν τοῦ Νοσοκομεῖου», οριοθετεί ίσως ακόμη ακριβέστερα την έκταση της ναυπηγικής ζώνης, με δεδομένο ότι το πρώτο νοσοκομείο της Ερμούπολης, που ιδρύθηκε το 1825, βρισκόταν στο χώρο που στεγάζεται σήμερα το Καζίνο Αιγαίου.[1096] Ωστόσο, υπάρχουν και αναφορές για ναυπήγηση σκαφών «ἐκείθεν τοῦ λοιμοκαθαρτηρίου», που αν τις ερμηνεύσουμε κατά γράμμα, χωρίς να αποκλείσουμε τα διάφορα περιθώρια λάθους, τόσο των πηγών, όσο και δικά μας, σημαίνει ότι ενδεχομένως ναυπηγούνταν σκάφη και πέρα από τη Λαλακιά και το σημερινό Νεώριο ήδη από πολύ νωρίς.[1097] Ωστόσο, στο σχέδιο πόλης του Wilhem von Weiler του 1837 το ναυπηγείο φαίνεται να εκτείνεται περίπου στη σημερινή Ακτή Στρατάρχη Παπάγου έως τη Λαλακιά (σημερινό κτίριο της Πυροσβεστικής).[1098]

Υπάρχουν επίσης λεπτομερή στοιχεία για το χώρο ναυπήγησης συγκεκριμένων ναυπηγών. Από σχέδιο του 1871 των Α. Ζηνόπουλου-Ι. Βλυσίδη που καταγράφει παράλιο οικόπεδο, πλάτους 10 μέτρων, του Δήμου Ερμουπόλεως στο «Παλαιὸν Ναυπηγεῖον», προκύπτει η διάταξη της ιδιοκτησίας τριών από τους σημαντικότερες ναυπηγικές οικογένειες της πόλης, των Παγίδα, Σέχα και Ποτού.[1099] Το οικόπεδο αυτό, που έχει μέτωπο 107 μέτρα, συνορεύει προς βορρά σύμφωνα με το τοπογραφικό (ακριβέστερα βορειοανατολικά) με τα οικόπεδα των τριών ναυπηγών και μία λωρίδα γης του Εμμ. Μητάρα, και πρέπει να αντιστοιχεί στη ναυπηγική ζώνη του σχεδίου του Weiler και πιο συγκεκριμένα να βρίσκεται κάπου μεταξύ των σημερινών καθέτων οδών Κιμώλου και Δωδεκανήσου (Πλατεία Παπάγου ή

[1095] Ο.π., Αρχείο Συμβ. Μάξιμου Ταλασλή, Πωλητήρια καραβίων καὶ ἄλλων πλοίων...Τόμος α. Ὁ δημόσιος ὑπογραφεὺς τῆς νήσου Σύρας Σκαρλάτος Μάξιμος. Ἀρ.1., αρ. 2827, 20/2/1829, αρ. 2830, 25/2/1829.

[1096] Ο.π., αρ. 2498, 7/12/1828. Αγριαντώνη- Φενερλή, *Ερμούπολη-Σύρος*, 114. Το λοιμοκαθαρτήριο αρχικά ήταν στην ανατολική ακτή, στο νησάκι του Αγίου Νικολάου, γι αυτό η σημερινή Πλατεία Κανάρη είναι γνωστή ως Σανιτά (Υγειονομείο) και η παράλληλη με την παραλία οδό, που οδηγούσε στο κέντρο της πόλης (σημερινή οδός Θυμάτων Σπερχειού) ονομάστηκε τότε «Ὁδὸς Ὑγηονομείου». Βλ. ΓΑΚ/ΚΥ, Σχέδιο Πόλης, φ. 51, Χάρτης της Ερμούπολης του 1841. Ι. Τραυλού-Α. Κόκκου, *Ερμούπολη*, 110. Αγριαντώνη- Φενερλή, *Ερμούπολη-Σύρος*, 40. Το λοιμοκαθαρτήριο μεταφέρθηκε στη θέση του σημερινού Νεωρείου, τουλάχιστον από τα τέλη του 1827, όπως προκύπτει από έγγραφο ιδιοκτησίας πλοίου με ημερομηνία 12/10/1827 και τελικά μεταφέρθηκε στα σημερινά Λαζαρέτα στη νότια πλευρά του λιμανιού, στον όρμο Πηδάλι. Ο θεμέλιος λίθος μπήκε στις 9/4/1839 και το 1840 είχε ολοκληρωθεί. πρβλ. Ι. Τραυλού-Α. Κόκκου, *Ερμούπολη*, 112 και Πίνακα 6.

[1097] Ο.π., αρ. 926, 12/10/1827, αρ. 2178, 27/9/1828, αρ. 2778, 11/2/1829. Σε πίνακα του W. von Weiler του 1842 διακρίνεται σκελετός υπό ναυπήγηση σκάφους στην πλευρά της ακτής μετά το παλαιό λοιμοκαθαρτήριο (σημερινό Νεώριο), Ι Τραυλού-Α. Κόκκου, *Ερμούπολη*, Πίνακας 7β.

[1098] Βλ. Παράρτημα 8.3 και πρβλ με χάρτη στο Αγριαντώνη- Φενερλή, *Ερμούπολη-Σύρος*, 45.

[1099] Βλ. Παράρτημα 8.4.

πλάστιγγα).[1100] Αν η θέση της ιδιοκτησίας του Ποτού συμπίπτει με τη θέση του ακινήτου της οδού Κιμώλου (σήμερα Ξενοδοχείο «Διογένης»), όπου αναφέρεται ότι έχτισε ο Ιωάννης Αγγ. Ζυγομαλάς τις αποθήκες του σε οικόπεδο του Μικέ Ποτού, τότε η θέση του ναυπηγείου του Σέχα βρίσκεται ακριβώς στην Πλατεία Παπάγου και του Παγίδα επίσης και ίσως λίγο πέρα από το ύψος της οδού Δωδεκανήσου.[1101] Για την ιδιοκτησία Σέχα, οι διαστάσεις του οικοπέδου και η χρήση του ως ναυπηγείο, που χρονολογείται από την 1η Ιουλίου του 1839, διασταυρώνεται και από πωλητήριο του Φραγκούλη Σέχα στο γιο του Δημήτριο το 1859.[1102]

Ο εντοπισμός του ναυπηγείου των Κουφουδάκη είναι πιο περίπλοκος, καθώς δεν διαθέτουμε παρά έμμεσες πληροφορίες για τη θέση του. Το 1840 ο Ιωάννης Κουφουδάκης ενοικιάζει στο ναυπηγείο το οικόπεδο του Ανωσυριανού Αναστάσιου Σαλάχα που συνορεύει με οικόπεδο του Σέχα, αλλά καμία πλευρά του δεν είναι παραθαλάσσια.[1103] Δύο χρόνια αργότερα, ο Ιωάννης πουλά στον γιό του Ζαννή ένα οικόπεδο 658 τ.μ., «κειμένου ἐνταῦθα εἰς τὸ Ναυπηγεῖον πλησίον τοῦ αἰγιαλοῦ» που συνορεύει επίσης με οικόπεδο του Φραγκούλη Σέχα.[1104] Να είναι άραγε το ίδιο οικόπεδο που νοίκιαζε πριν δύο χρόνια από τον Σαλάχα, διευρυμένο με την αγορά παρακείμενης γης; Πάντως σύμφωνα με την περιγραφή του οικοπέδου του Φραγκούλη Σέχα στο παραπάνω πωλητήριο του 1859, το οικόπεδο βρίσκεται μεταξύ της ιδιοκτησίας του Μικέ Ποτού (νότος) και του Ζαννή Κουφουδάκη (βορράς). Επομένως, η ιδιοκτησία Κουφουδάκη, σύμφωνα με το Παράρτημα 8.4 πρέπει να βρισκόταν μεταξύ της ιδιοκτησίας Σέχα και της ιδιοκτησίας Παγίδα, όπως οι δύο τελευταίες καταγράφηκαν στο σχέδιο του 1871.

Το ναυπηγείο του Παντελή Μάσκα βρισκόταν δυτικά του χειμάρρου της Λαλακιάς στο σημείο όπου σήμερα υπάρχουν οι εγκαταστάσεις του Νεωρείου. Από απόσπασμα του σχεδίου πόλεως και περιγραφή σε έγγραφα δικαστικής διαμάχης μεταξύ των κληρονόμων του Π. Μάσκα και του Δήμου Ερμουπόλεως, προκύπτει ότι το ναυπηγείο και οι αποθήκες βρίσκονταν νοτιοδυτικά του αρχικού εργοστασίου της Ελληνικής Ατμοπλοΐας, μεταξύ του τελευταίου και του νέου καρνάγιου σε μία

[1100] Αγριαντώνη- Φενερλή, *Ερμούπολη-Σύρος*, 45.
[1101] Ο.π., 44-45.
[1102] ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ. 30842, 27/4/1859. Στο ναυπηγείο του Φραγκούλη Σέχα, που πουλήθηκε στον Δημήτριο για 25.000 δραχμές, ήταν χτισμένες πέντε μικρές αποθήκες.
[1103] Ο.π., αρ. 11315, 9/12/1840.
[1104] Ο.π., αρ. 13854, 17/8/1842.

έκταση 6.352 τ.μ.[1105] Δεν γνωρίζουμε ωστόσο πότε εγκαταστάθηκε ο Παντελής Μάσκας στη θέση αυτή και αν το ναυπηγείο του βρισκόταν πρωτύτερα σε διαφορετική θέση.

Σε γενικές γραμμές το κόστος της γης στην Ερμούπολη δεν ήταν υψηλό και δεν επηρέαζε σημαντικά τα πάγια έξοδα των ναυπηγικών επιχειρήσεων. Στη Σύρο η μαζική και αναπότρεπτη εγκατάσταση των προσφύγων σε γαίες των ντόπιων διαμόρφωσε ένα ιδιόμορφο ιδιοκτησιακό καθεστώς, σύμφωνα με το οποίο κάποιος μπορούσε να χτίσει ακίνητα σε οικόπεδο άλλου χωρίς να το αγοράσει, πληρώνοντάς του ένα αρκετά χαμηλό ενοίκιο. Πολλά σπίτια, μαγαζιά και αποθήκες στην Ερμούπολη χτίστηκαν υπό αυτό το καθεστώς, εκτός από τις περιπτώσεις αγοράς των οικοπέδων από τους εποίκους. Ο Ιωάννης Κουφουδάκης για παράδειγμα, το 1840 πλήρωνε στον Αναστάσιο Σαλάχα, στο συμβόλαιο που αναφέραμε παραπάνω, 1,95 δραχμές/μήνα, πληρωτέες ανά τρίμηνο για το οικόπεδο που είχε ως επαγγελματική χρήση στο ναυπηγείο. Σε άλλη πηγή αναφέρεται ότι ο ιδιοκτήτης πλήρωνε ενοίκιο για το διάστημα που ναυπηγούσε το πλοίο του, 15-20 δραχμές, ανάλογα με το χώρο που καταλάμβανε.[1106] Σταδιακά βέβαια, όπως είδαμε παραπάνω, οι μεγάλοι ναυπηγοί της Ερμούπολης έθεσαν υπό την ιδιοκτησία τους τα οικόπεδα στα οποία έκαναν επαγγελματική χρήση και έχτισαν ακίνητα (αποθήκες), για δική τους χρήση και για περαιτέρω εκμετάλλευση, όπως η ενοικίαση σε άλλους επαγγελματίες (Νικόλαος Παγίδας, Ζαννής Κουφουδάκης, Μικές Ποτούς).

8.4.2 ΤΟ ΝΕΟ ΝΑΥΠΗΓΕΙΟ

Η ανάγκη μεταφοράς του ναυπηγείου από τη νοτιοδυτική πλευρά του λιμανιού (σημερινή Ακτή Στρατάρχη Παπάγου), σε άλλη περιοχή «εἴτε διὰ τὸν λόγον, ὅτι ἅπασα ἡ περιφέρεια του ἀνήκει εἰς ἰδιώτας, εἴτε διότι ἡ πόλις ἐκτανθεῖσα πρὸς τὴν θέσιν ταύτην ἀπαιτεῖ λόγῳ ἀσφαλείας τὴν ἀπομάκρυνσιν του ἐκτὸς τῆς πόλεως, εἴτε καὶ διὰ τὰς ἀνωτέρω περιστάσεις ὑπ' ὄψιν λαμβανομένας καὶ τὴν ὑπὸ τοῦ Σχεδίου τῆς πόλεως προσδιορισμένης χρήσεως τῆς ἐκτάσεως του..» απασχόλησε τις αρχές της πόλης ήδη από το 1861, όταν προχώρησε στη σύσταση γνωμοδοτικής επιτροπής για την επιλογή νέας θέσης του ναυπηγείου.[1107] Αν και δεν γνωρίζουμε την

[1105] Βλ. Παράρτημα 8.5
[1106] Καρδάσης, *Σύρος. Σταυροδρόμι*, 170.
[1107] ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Ι/Ναυπηγικά, 6, 1861, αρ. πρωτ. 1752. Δήμαρχος Ερμουπόλεως προς Επιτροπή, 8/7/1861 και 10/7/1861. Την επιτροπή αποτελούσαν οι ναυπηγοί Σταμάτιος Κουφουδάκης και

πορεία και τα αποτελέσματα των εργασιών της επιτροπής, ωστόσο ήδη το 1863 τα Υπουργεία Εσωτερικών και Οικονομικών δέχτηκαν την δωρεάν παραχώρηση μίας έκτασης στην ακτή νότια από το Μυλαράκι, από το Σφαγείο ως το τότε βυρσοδεψείο του Ιωάννη Κουρκουτάκη.[1108] Η παραχώρηση από το Δημόσιο στον Δήμο Ερμούπολης ενός οικοπέδου τεσσάρων στρεμμάτων στην παραπάνω θέση για την κατασκευή ναυπηγείου, εντός τριών ετών, έγινε με το νόμο ΡΜΣΤ΄ «Περὶ παραχωρήσεως ἀμμώδους γῆς διὰ κατασκευὴν ναυπηγείου» της 19/1/1866.[1109] Στις 9 Απριλίου 1867 με το νόμο ΣΣΤ΄ «Περὶ παραχωρήσεως εἰς τὸν Δῆμον Ἑρμουπόλεως παραλίας ἐκτάσεως πρὸς ἐπέκτασιν τοῦ Ναυπηγείου», παραχωρείτο και η ακτή βόρεια του Μυλαρακίου, από το Σφαγείο «μέχρι τοῦ ἐθνικοῦ οἰκοπέδου» (αποθήκες Ραυτόπουλου), κοντά στην αποθήκη του Εμμ. Ευστρατίου και τον αλευρόμυλο του Σταύρου Χρυσού. Η επέκταση αυτή κρίθηκε αναγκαία για την τοποθέτηση της ναυπηγικής ξυλείας και άλλων ναυπηγικών υλικών (Βλ. Παράρτημα 8.6).[1110]

Στις 30 Σεπτεμβρίου 1866 με Βασιλικό Διάταγμα εγκρίνεται η σύσταση μετοχικής εταιρείας με την επωνυμία «Ἑταιρία τοῦ Ναυπηγείου Ἑρμουπόλεως», που ξεκίνησε να δημιουργείται ήδη από τις 23 Ιουλίου 1866 με δημόσια πρόσκληση του Δημάρχου Ερμουπόλεως προς τους ενδιαφερόμενους υποψήφιους μετόχους.[1111] Η συγκρότηση μετοχικής εταιρείας για την κατασκευή και διαχείριση δημοτικών έργων ήταν μία εδραιωμένη πρακτική του Δήμου της Ερμούπολης. Έτσι χρηματοδοτήθηκαν και κατασκευάστηκαν όλα τα μεγάλα δημοτικά καταστήματα της πόλης, όπως το Ιχθυοπωλείο-Κρεοπωλείο, το Παντοπωλείο, το Καφενείο, αλλά και το Θέατρο «Απόλλων» με τη Λέσχη «Ελλάς».[1112] Οι μέτοχοι εισέπραταν τα έσοδα των δημοτικών επιχειρήσεων μέχρις αποπληρωμής των επενδυμένων κεφαλαίων τους, συν ένα προσδιορισμένο τόκο, που αποτελούσε το κέρδος και οι μετοχές που είχαν

Παντελής Μάσκας, οι πλοιοκτήτες και πλοίαρχοι, Δ. Καλημέρης, Δ. Καλάρης, Ανδρ. Κεφάλας και οι έμποροι και πλοιοκτήτες Λουκάς Κορέσης και Μ. Γαλάτης.

[1108] Ο.π., 1863, Υπουργείο Εσωτερικών προς Νομάρχη Κυκλάδων, αρ. 11275, 7/6/1863. Για την τοποθεσία βλ. ο.π, Δήμαρχος Ερμουπόλεως προς Β. Νομαρχία Κυκλάδων, αρ. 860/590, 9/3/1865.

[1109] Ο.π., Τ/Δημοτικά Έργα/77, σχέδιο του 1871.

[1110] Ο.π., Υπουργείο Οικονομικών προς Νομάρχη Κυκλαδων και Οικ. Έφορο Σύρου, αρ. 47631, 30/9/1866.

[1111] Ο.π., Β.Δ., συνημμένο σε έγγραφο του Υπουργείου Εσωτερικών προς Νομαρχία Κυκλάδων, αρ. 27585, 4/10/1866. Έντυπη ανακοίνωση του Δημάρχου Ερμουπόλεως, αρ. 2432, 23/7/1866.

[1112] Για το Ιχθυοπωλείο-Κρεοπωλείο βλ. Εξοφλητικό κατασκευής κτιρίου ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ. 19450, 25/4/1847. Για το Παντοπωλείο, Καφενείο, Θέατρο & Λέσχη αντίστοιχα, βλ. Καταστατικά ανώνυμων εταιρειών, ο.π., αρ. 25186, 7/10/1851, αρ. 31735, 8/11/1861 και αρ. 31773, 12/1/1862. Φενερλή, «Ο καλλωπισμός της πόλης», 177-182. Για σχέδια των κτιρίων αυτών βλ. Ι. Τραυλού-Α. Κόκκου, *Ερμούπολη*, 116-130. Για το Δημοτικό Καφενείο βλ. Αγριαντώνη-Φενερλή, *Ερμούπολη-Σύρος*, 37.

αποσβεστεί μεταβιβάζονταν στην ιδιοκτησία του Δήμου.[1113] Αυτή η τόσο ιδιαίτερη στα πλαίσια του ελληνικού κράτους, όσο και πετυχημένη πρακτική, να συνδέεται άραγε με την μακρά στο χρόνο εξοικείωση του χιώτικου και σμυρναίικου στοιχείου της πόλης σε επιχειρήσεις εταιρικού χαρακτήρα; Από το «Βιβλίον Μετόχων τοῦ Νέου Ναυπηγείου», προκύπτει μία κινητικότητα των προσώπων από τη σύσταση της εταιρείας το 1866 μέχρι το 1870, οπότε χρονολογείται η πιο πρόσφατη λίστα μετόχων που διαθέτουμε. Ο Χιώτης μεγαλέμπορος και τραπεζίτης Σταμάτιος Κ. Πρώιος αποτέλεσε τον κυριότερο μέτοχο της εταιρείας, αφού κατείχε 99 από τις 350 μετοχές.[1114] Άλλοι μεγαλομέτοχοι ήταν ο Στέφανος Κασιμάτης με 23 μετοχές, ο Χιώτης έμπορος Ζώρζης Νεγρεπόντες με 22, ο ιατρός Αχιλλέας Κατακουζινός με 20 και οι επίσης Χιώτες έμποροι Σταμάτιος Ι. Πρώιος, Δημήτριος Λέστος και Ζαννής Βούρος με 18 μετοχές (Βλ. Παράρτημα 8.7).[1115]

Η μετάβαση όμως από το παλαιό στο νέο ναυπηγείο δεν πραγματοποιήθηκε χωρίς να ανακύψουν σοβαρά προβλήματα. Η παραλιακή δεκάμετρου πλάτους ζώνη του παλαιού ναυπηγείου, που ανήκε στο Δημόσιο, διαιρέθηκε σε τέσσερα οικόπεδα 1372,93 τ.μ., και μέτωπο 107 μέτρων, τα οποία αποφασίστηκε να εκποιηθούν σε πλειστηριασμό, βάση του «ΙΖ΄Νόμου περὶ ἐκποιήσεως τῶν ἐθνικῶν, ἐπισκοπικῶν καὶ τῶν εἰς τὰς διαλελυμένας Μονὰς ανηκόντων φθαρτῶν κτημάτων» της 20ης Δεκεμβρίου 1863.[1116] Η απόφαση αυτή δημιούργησε μεγάλο πρόβλημα στη ναυπηγική βιομηχανία της πόλης, αφού η εκποίηση των οικοπέδων του παλαιού ναυπηγείου από το Δημόσιο σε ιδιώτες με σκοπό την οικοδόμηση, πριν τη δημιουργία του νέου ναυπηγείου, θα ανέστειλλε ή θα παρεμπόδιζε σοβαρά κάθε εργασιακή δραστηριότητα. «Πρὸς ναυπήγησιν πλοίων ἐργάζονται ἐν Ἑρμουπόλει ὑπὲρ τοὺς χιλίους ἐργάτας οἰκογενειάρχας· καταστρεφομένου δὲ τοῦ ὑπάρχοντος ναυπηγείου διὰ τῆς ἐν αὐτῷ ἀνεγέρσεως οἰκοδομῶν, μέγα μέρος τοῦ ἐργατικοῦ τούτου πληθυσμοῦ θέλει περιπέσῃ εἰς τὴν δυσχερῆ τῆς ἀεργίας κατάστασιν, ἕνεκα τῆς κατ' ἀνάγκην ἐπελευσομένης ἐλαττώσεως τῆς ἐργασίας, ἀναγκαζομένων τῶν βουλομένων

[1113] Βλ. παραπάνω καταστατικά δημοτικών επιχειρήσεων και. Ι. Τραυλού-Α. Κόκκου, *Ερμούπολη*, 115.
[1114] Για το Σταμάτιο Κ. Πρώιο βλ. Λούκος, *Πεθαίνοντας στη Σύρο*, 73-74 και Αγριαντώνη- Φενερλή, *Ερμούπολη-Σύρος*, 74.
[1115] Για τον Αχιλλέα Κατακουζινό και τον Δημήτριο Λέστο βλ. αντίστοιχα, Ηλεκτρονική Βάση Δεδομένων, *Δημοτολόγιο Ερμούπολης*,ο.π. αρ. 9996 και αρ. 1073.
[1116] ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Τ/Δημοτικά Έργα/77, «Δημοτικὰ ἔργα Δήμου Ἑρμουπόλεως. Ἀνέγερσις ἀποθηκῶν», ο.π. Για τον νόμο βλ. πωλητήρια του Δημοσίου των γαιών του παλαιού ναυπηγείου, ο.π. Η διαίρεση σε τέσσερα οικόπεδα στο παλαιό ναυπηγείο έγινε πριν τις 5 Αυγούστου 1863. Τ/Δημοτικά Έργα, 230, Διεύθυνση του Μηχανικού Κυκλάδων προς τη Δημοτική Αρχή Ερμουπόλεως, αρ. 516, 5/8/1863.

νὰ κτίσωσι πλοῖα νὰ προσφύγωσι εἰς ἄλλα ναυπηγεῖα.».[1117] Ο Δήμος επεδίωκε την αναστολή της εκποίησης των οικοπέδων, μέχρι να ετοιμαστεί ο χώρος του νέου ναυπηγείου, αλλά αφού δεν το κατάφερε, αποφάσισε να δώσει λύση στο ζήτημα αυτό με την αγορά των οικοπέδων.[1118] Η αξιοποίηση αυτών των οικοπέδων άρχισε να απασχολεί το Δήμο από το 1871 και μέχρι τα τέλη της δεκαετίας του 1880, με κύριο σκοπό την ανέγερση αποθηκών.[1119]

Ένα δεύτερο μεγάλο ζήτημα ήταν η διένεξη που προκάλεσε η εγκατάσταση του νέου ναυπηγείου στο Μυλαράκι, μεταξύ της εταιρείας του ναυπηγείου, των βυρσοδεψών και άλλων εργοστασιαρχών της περιοχής. Αρχικά η επιτροπή της εταιρείας για την κατασκευή του ναυπηγείου διαμαρτυρήθηκε για τις ακαθαρσίες των βυρσοδεψών που κατέληγαν στο χώρο του ναυπηγείου, δυσχέραιναν τις εργασίες και προκαλούσαν φθορές σε υλικά. Διαμαρτυρία, που παρά την παρέμβαση της αστυνομίας με σκοπό να υποχρεώσει τους βυρσοδέψες να κατασκευάσουν φράγματα για την παρεμπόδιση της ροής των λυμάτων προς το ναυπηγείο, φαίνεται ότι δεν είχε αποτέλεσμα.[1120] Από την άλλη, έντονες ήταν και οι αντιδράσεις των βυρσοδεψών, εργοστασιαρχών και λοιπών ιδιοκτητών γύρω από το νέο ναυπηγείο, εξαιτίας της περίφραξής του με λίθινο τείχος, που σύμφωνα με αυτούς δημιουργούσε κώλυμα στη φυσική ροή των υδάτων στη θάλασσα, λιμνάζοντα νερά στην οδό Ποσειδωνίας και εστίες μόλυνσης και ασθενειών, απαιτώντας τροποποιήσεις με κιγκλιδώματα ή με δημιουργία οδών μέσα από το ναυπηγείο. Μεταξύ της επιτροπής των πολιτών που αντιδρούσαν στην κατασκευή του τείχους ήταν ο αλευροποιός Γ. Βέλτσος και οι βυρσοδέψες Γεώργιος Λαγουρός, Μενέλαος Κορνηλάκης, Ιωάννης Κουρκουτάκης και Παναγ. Καλουτάς.[1121] Η επιτροπή κατάφερε με βασιλικό διάταγμα να επιτύχει τη διάνοιξη δύο οδών μέσα από το ναυπηγείο, γεγονός που προκάλεσε έντονη αναστάτωση και αντίδραση, όχι μόνο από την πλευρά της εταιρείας του νέου ναυπηγείου, αλλά από τον κλάδο των ναυπηγών, ξυλεμπόρων και συναφών

[1117] Ο.π., Τ/Δημοτικά Έργα, 230, Δήμαρχος Ερμουπόλεως προς τη Νομαρχία Κυκλάδων, αρ. 1504/1103, 13/5/1866.
[1118] Ο.π., αρ. 1504/1178, 20/5/1866. Για την αγορά των οικοπέδων βλ. ο.π., Ι/Ναυπηγικά/6, Οικονομικός Έφορος Σύρου και Κέας προς Δήμαρχο Ερμουπόλεως, αρ. πρωτ. 646, 2/7/1866.
[1119] Βλ. διάφορα έγγραφα σχετικά με την ανέγερση των αποθηκών στο χώρο του παλαιού ναυπηγείου, ο.π., Τ/Δημοτικά Έργα/77.
[1120] Ο.π., Ι/Ναυπηγικά/6. Αλληλογραφία μεταξύ Επιτροπής κατασκευής νέου ναυπηγείο προς Δήμαρχο Ερμούπολης, Δημάρχου με Αστυνομικό Διευθυντή Ερμούπολης, Διεύθυνσης του Μηχανικού Κυκλάδων με Δήμαρχο, από 8/5/1867 έως 12/12/1867. Υπουργείο εσωτερικών
[1121] Ο.π., Επιστολές εργοστασιαρχών και ιδιοκτητών προς τη Νομαρχία Κυκλάδων, 30/6/1869 και 28/1/1870, προς Διεύθυνση του Μηχανικού Κυκλάδων, 17/3/1870, προς Δήμαρχο, 17/5/1870 και προς Υπουργείο Εσωτερικών, 12/6/1870.

επαγγελμάτων προς τον Δήμο, αλλά και του ίδιου του Δήμου προς τη Νομαρχία Κυκλάδων, αφού κάτι τέτοιο απαιτούσε επιπλέον κόστος σε έργα και διερύγνυε την εργασιακή ενότητα του χώρου.[1122] Δυστυχώς, δεν γνωρίζουμε περαιτέρω αν τελικά ολοκληρώθηκε η διάνοιξη των δύο οδών στο νέο ναυπηγείο.

Το τρίτο πρόβλημα που ανέκυψε σχετίζεται με την πρακτική ναυπήγησης πλοίων και εναπόθεσης ξυλείας εκτός των χώρων του νέου ναυπηγείου, γεγονός που οδήγησε σε διαμαρτυρίες, όπως του Γεώργιου Καλαποδόπουλου, διευθυντή του νηματουργείου «Ομόνοια» τον Νοέμβριο του 1870.[1123] Παρά τις συνεχείς απαγορεύσεις της Αστυνομίας και του Δήμου ήδη από τον Απρίλιο του 1868, το φαινόμενο συνεχίστηκε τουλάχιστον μέχρι το 1874, ενώ παράλληλα υπάρχουν διαμαρτυρίες ομάδας ξυλεμπόρων για τη στενότητα του προσδιορισμένου χώρου εναπόθεσης της ξυλείας στο νέο ναυπηγείο και λανθασμένης πολιτικής ενοικίασής του σε πρόσωπα εκτός του κλάδου, που τον υπενοικίαζαν στη συνέχεια για να κερδοσκοπήσουν.[1124]

Η διακήρυξη του Δημάρχου Ερμούπολης στις 10 Μαΐου 1867, ο οποίος καλούσε, εντός 15 ημερών, τους κατόχους ναυπηγικής ξυλείας να δηλώσουν την έκταση, που είτε ήδη καταλάμβαναν, είτε είχαν πρόθεση να καταλάβουν, καθώς και η πληρωμή του ανάλογου ενοικίου, εγκαινίαζε ουσιαστικά τον προσδιορισμένο χώρο εναπόθεσης υλικών του νέου ναυπηγείου.[1125] Η ναυπήγηση πλοίων στο νέο ναυπηγείο ξεκίνησε σχεδόν παράλληλα με την εναπόθεση ξυλείας, ήδη από τις αρχές Ιουλίου του 1867.[1126] Η διαδικασία ναυπήγησης πλοίου, περιλάμβανε την αίτηση του ενδιαφερομένου προς την επιτροπή του νέου ναυπηγείου. «Προτιθέμενος νὰ κατασκευάσω ἐπὶ τοῦ Νέου Ναυπηγείου πλοῖον Βρίκιον παρακαλῶ τὴν Σ. Ἐπιτροπὴν νὰ μοι χορηγήσῃ τὴν πρὸς τοῦτο ἄδειαν. Ἐυπειθέστατος. Α. Κ. Ζαννῆς.».[1127] Η χορήγηση αδείας, που ήταν αρκετά άμεση από πλευράς χρόνου, όριζε επίσης και τη θέση στην οποία θα ναυπηγούνταν το πλοίο. «Ἡ ἐπὶ τοῦ Νέου Ναυπηγείου Ἐπιτροπὴ,

[1122] Ο.π., Διαχειριστική Επιτροπή Νέου Ναυπηγείου προς Δήμο Ερμούπολης, 5/12/1870. Ναυπηγοί, ξυλέμποροι και χορηγοί διαφόρων υλών του ναυπηγείου προς Δήμο Ερμούπολης, 7/12/1870. Δήμος Ερμούπολης προς Νομαρχία Κυκλάδων, αρ. 4250/3410, 15/12/1870.
[1123] Ο.π., Επιστολή Καλαποδόπουλου προς Δήμαρχο Ερμούπολης, 4/11/1870. Για το νηματουργείο «Ομόνοια» βλ., επίσης Αγριαντώνη- Φενερλή, *Ερμούπολη-Σύρος*, 124.
[1124] Ο.π., Δήμαρχος προς Δημοτικό Εισπράκτορα, αρ. 1238/647, Απρίλιος 1868. Δήμαρχος προς «Δημαστυνομίαν», αρ. 3909/3099, 10/11/1870. Διευθυντής της Αστυνομίας Ερμουπόλεως, αρ. 1189, 9/7/1871 και 11/12/1874. Δήμος Ερμούπολης προς Νομαρχία Κυκλάδων, αρ. 2338/1993, 22/7/1851. Διαχειριστική επιτροπή μετόχων προς Δήμαρχο, 4/12/1874. Αίτηση ξυλεμπόρων προς Δήμαρχο Ερμούπολης, 17/12/1874.
[1125] Ο.π., Διακήρυξη Δήμου Ερμούπολης, αρ. 1187, 10/5/1867.
[1126] Ο.π., Ι/Ναυπηγικά/7, Άδεια ναυπήγησης πλοίου, αρ. 6, 12/7/1867.
[1127] Ο.π., Άδεια ναυπήγησης πλοίου, αρ. 14, 5/9/1867 στον πλοίαρχο Ι. Μανωλούδη.

ἐπιτρέπει εἰς τὸν Κύριον Ἀνδρέαν Ζαννῆν, πλοίαρχον, νὰ κατασκευάσῃ εἰς ἣν θέσιν κατεσκευάσθη τὸ πλοῖον τοῦ πλοιάρχου Μανολούδη, τὸ πλοῖον του Βρίκιον.».[1128] Η αυθημερόν απάντηση στον Ανδρέα Ζαννή βέβαια δεν ήταν ο κανόνας, αλλά ούτε οι επτά ημέρες που χρειάστηκε για να πάρει άδεια ναυπήγησης και εναπόθεσης της απαιτούμενης ξυλείας ο πλοίαρχος Γεώργιος Γιαννίτζης στη θέση που θα άδειαζε ο Ανδρέας Ζαννής, μπορούν να θεωρηθούν μεγάλο χρονικό διάστημα.[1129] Παραπλήσια διαδικασία απαιτούνταν για την ενοικίαση χώρου εναπόθεσης ναυπηγικής ξυλείας. Η αίτηση του Ανδρέα Κολοζώφ, ξυλέμπορου από τα Δαρδανέλια, προς την επιτροπή του ναυπηγείου, διαβιβάστηκε στη διεύθυνση του Μηχανικού της Νομαρχίας Κυκλάδων, ζητώντας να ορίσει η τελευταία τη θέση εναπόθεσης ξυλείας και να διευθετήσει την πληρωμή του ενοικίου.[1130] Η άδεια του χορηγήθηκε την επόμενη μέρα και συντάχθηκαν δύο έγγραφα· ένα χειρόγραφο με τίτλο «Ἄδεια τοποθετήσεως ξυλείας», στο οποίο περιγράφεται η έκταση που κατέλαβε η ξυλεία (100 τετραγωγικά μέτρα), το ποσό του ενοικίου (50 δραχμές), η διάρκεια της μίσθωσης (ένα έτος) και η ενδεχόμενη προσαύξηση του ενοικίου σε περίπτωση κατάληψης περισσότερης έκτασης (50 λεπτά/τετραγωγικό μέτρο), το οποίο υπογράφουν τέσσερα μέλη της επιτροπής και ο μηχανικός της Νομαρχίας.[1131] Το δεύτερο έγγραφο είναι ένα αριθμημένο έντυπο, στο οποίο συμπληρώνονται στα κενά τα παραπάνω στοιχεία της μίσθωσης, υπογεγραμμένο από ένα μέλος της επιτροπής και τον Μηχανικό της Νομαρχίας.[1132]

Το ναυπηγείο δεν ήταν πλέον η μοναδική σχεδόν «βιομηχανία» της πόλης. Είχε να ανταγωνιστεί μονάδες παραγωγής εργοστασιακού τύπου, που πλήθαιναν, σε μία ζώνη, που ήταν περιορισμένη λόγω γεωγραφικής στενότητας και σε μία πόλη που επεκτεινόταν και της οποίας άλλαζαν ο ρόλος, οι ανάγκες και οι προτεραιότητες. Η διαχείριση και ο έλεγχος του ναυπηγείου από μία πολυμετοχική εταιρεία σε ένα οριοθετημένο, χωροταξικό και θεσμικό/διαδικαστικό πλαίσιο, έφερε δομικές αλλαγές στη ναυπηγική δραστηριότητα, τόσο σε σχέση με τις πρακτικές ναυπήγησης, όσο και με την πιο «ρευστή» χρήση και εκμετάλλευση του χώρου των προηγούμενων χρόνων.

[1128] Ο.π., αρ. 14, 5/9/1867.
[1129] Ο.π., Αίτηση αρ. 20, 23/9/1867. Χορήγηση αδείας, 30/9/1867. Την αίτηση έκανε ο ναυπηγός Πέτρος Μπούμης για λογαριασμό του Γ. Γιαννίτζη, ο οποίος το πιθανότερο ήταν αυτός που ανέλαβε και τη ναυπήγηση του πλοίου.
[1130] Ο.π., Αίτηση, 11/9/1867. Για τον Κολοζώφ, Ηλεκτρονική Βάση Δεδομένων, *Δημοτολόγιο Ερμούπολης*, ο.π. αρ. 13000.
[1131] Ο.π., χειρόγραφη άδεια, 12/9/1867.
[1132] Ο.π., «ΑΔΕΙΑ. Ἡ ἐπὶ τοῦ Νέου Ναυπηγείου Ἐπιτροπὴ», αρ. 6, 20/9/1867.

8.4.3. ΤΟ ΝΕΩΡΙΟ Ή ΠΑΚΤΩΤΗΡΙΟ (ΚΑΡΝΑΓΙΟ)

Ο χώρος επισκευής (καρνάγιο) των πλοίων βρισκόταν στο βόρειο τμήμα της δυτικής ακτής, περίπου από το σημείο του Ιχθυοπωλείου-Κρεοπωλείου (σημερινή Περιφέρεια Ν. Αιγαίου), έως τις πρώην Αποθήκες Ελληνικής Ατμοπλοΐας (σήμερα αλυσίδα εστιατορίων) (βλ. Παράρτημα 8.6).[1133] Η θέση αυτή σύντομα κατέστη προβληματική, εξαιτίας της επέκτασης της πόλης και των κινδύνων που εγκυμονούσε η έκθεση και χρήση των εύφλεκτων υλικών των καλαφατών. Πυρκαγιά ξέσπασε στο καρνάγιο στις 7 Αυγούστου 1839, χωρίς συνέπειες χάρη «εἰς τὴν ἐπαγρύπνησιν τοῦ Β. Διευθυντοῦ Κ. Κ. Λαγὰ τῆς Β. Κανονοφόρας ὁ Ἀνδροῦτσος, ὅστις ἅμα εἶδε τὴν πυρκαϊὰν ἔδραμε πάραυτα μετὰ τοῦ πληρώματος του καὶ ἔσβεσε τὸ κακὸν·».[1134] Ήδη από το 1848 αναφορές της αστυνομικής διεύθυνσης της πόλης και της Νομαρχίας ζητούν την επιλογή νέας θέσης για την επισκευή των πλοίων, καθώς ο χώρος που βρισκόταν το καρνάγιο, εκτός από τον κίνδυνο πυρκαγιάς, παρεμπόδιζε τη διάβαση των ανθρώπων και τη λειτουργία των εμπορικών καταστημάτων και αποθηκών.[1135] Επτά χρόνια αργότερα το Εμπορικό Επιμελήτηριο έθιγε επίσης το πρόβλημα του συνωστισμού των αγκυροβολημένων/φορτωμένων πλοίων δίπλα στα επισκευαζόμενα και τον κίνδυνο διάδοσης της πυρκαγιάς στο λιμάνι.[1136]

Επιτροπή, αποτελούμενη από τον Δήμαρχο Αμβρόσιο Δαμαλά, τον Λιμενάρχη Ανδρέα Κοσκορώζη, τον έμπορο και πλοιοκτήτη Στέφανο Κάππαρη και τον μηχανικό Γ. Μεταξά, επέλεξε το 1852 «τὸ μέρος τῆς Παραλίας ἐφ οὗ κεῖται τὸ Παλαιὸν λοιμοκαθαρτήριον τὸ ὁποῖον ἐκ τοῦ σχηματιζομένου φυσικοῦ λιμενίσκου καὶ ἐκ τῶν παρεχώντων ὅλας τὰς ἐπιθυμητὰς εὐκολίας ὑδάτων εὑρέθη ὡς τὸ ἁρμοδιότερον..».[1137] Η επιτροπή παράλληλα υπέβαλλε έκθεση, στην οποία προέβλεπε την κατασκευή λίθινου μώλου, δυναμικότητας τεσσάρων πλοίων μέτριας χωρητικότητας, διαστάσεων μήκους 80 μέτρων και πλάτους 5 μέτρων και προϋπολογισμού 57.672,67 δραχμών.[1138] Τέσσερα χρόνια αργότερα, το δημοτικό συμβούλιο, με βάση Β.Δ. της 9ης Ιουνίου 1856, ενέκρινε με ψήφισμα την κατασκευή πακτωτηρίου στον όρμο του παλαιού λοιμοκαθαρτηρίου προϋπολογισμού 46.909

[1133] Ι. Τραυλού-Α. Κόκκου, *Ερμούπολη*, Πίνακας 6. Αγριαντώνη- Φενερλή, *Ερμούπολη-Σύρος*, 39.
[1134] Εφημ. *Ἑλλάς*, αρ. 18, 11/8/1839.
[1135] ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Τ/Δημοτικά Έργα/6, Αστυνόμος Ερμούπολης προς Δήμαρχο, αρ. 219, 28/2/1848. Νομάρχης Κυκλάδων προς διάφορους φορείς, αρ. 2164, 2/4/1848.
[1136] Ο.π., Εμπορικό Επιμελητήριο προς Νομαρχία Κυκλάδων, αρ, 55, 9/8/1855.
[1137] Ο.π., πρός Δημαρχία Ερμουπόλεως, 4/8/1852.
[1138] Ο.π., «Προϋπολογισμός τῆς ἀπαιτούμενης χρηματικῆς δαπάνης διὰ κατασκευὴν λιθίνου προκυμαίας πλησίον τοῦ παλαιοῦ λοιμοκαθαρτηρίου πρὸς χρήσιν Νεωρείου Ἑρμουπόλεως», 4/8/1852.

δραχμών (45.000 δρχ το κεφάλαιο με τόκο 8%), με κεφάλαια της προκυμαίας Σύρου κατατεθειμένα στην Εθνική Τράπεζα.[1139] Η μεταφορά του χώρου επισκευών στη νέα θέση δεν πραγματοποιήθηκε πριν τα τέλη του 1857, αφού έγγραφο της Νομαρχίας προς τον Δήμο, που διαβίβαζε έγκριση του Υπ. Εσωτερικών για την κατάργηση του παλαιού καρνάγιου, παράλληλα παρότρυνε την ταχύτερη ολοκλήρωση των εργασιών του νέου.[1140]

Η εγκατάσταση του χώρου επισκευών των πλοίων στη νέα θέση, αν και διευθέτησε το ζήτημα του κινδύνου, από την άλλη, φαίνεται ότι δεν κάλυπτε επαρκώς τις ανάγκες του μεγαλύτερου λιμανιού «οὐ μόνον τῆς Ἑλλάδος, αλλὰ καὶ τῆς Ἀνατολῆς ἁπάσης,..».[1141] Στα τέλη του 1868 επιτροπή, αποτελούμενη από 70 περίπου πλοιοκτήτες, πλοιάρχους και άλλους επαγγελματίες του ναυτιλιακού κλάδου της πόλης, διαμαρτυρόταν στον Δήμαρχο για την ανεπάρκεια και την επικινδυνότητα λόγω ανέμων του αγκυροβολίου στο καρνάγιο, όσο και για τη στάση της παρακείμενης Εταιρείας Ελληνικής Ατμοπλοΐας, που δεν επέτρεπε την πρόσδεση ιστιοφόρων στο χώρο της. Υποστήριζαν, ότι η ανεπάρκεια των υποδομών δημιουργούσε διαφυγόντα κέρδη στο καρνάγιο, αφού οι πλοίαρχοι αναγκάζονταν να επισκευάσουν τα πλοία τους «εἰς διαφόρους τῆς Εὐρώπης λιμένας,..» και ζητούσαν έργα επέκτασης ασφαλούς προκυμαίας και τη διαγραφή των ορίων δικαιοδοσίας της Εταιρείας Ελληνικής Ατμοπλοΐας στο χώρο του πακτωτηρίου.[1142] Το 1875 ανάλογα παράπονα για την ανεπάρκεια των υποδομών του πακτωτηρίου και τα διαφυγόντα κέρδη από τους πλοιάρχους, που αναγκάζονταν να τα επισκευάσουν στο εξωτερικό, διατυπώνονται από μία επιτροπή 552 εκπροσώπων του ναυτιλιακού και ναυπηγικού κλάδου προς τον Δήμο της πόλης.[1143] Τελικά από έναν χάρτη του λιμανιού της Σύρου του 1880 πληροφορούμαστε ότι στον κόλπο του νέου καρνάγιου κατασκευάστηκαν ένας ανατολικός και ένας δυτικός κυματοθραύστης, ενώ στον όρμο Πηδάλι λειτουργούσε άλλο καρνάγιο, επίσης προστατευμένο από κυματοθραύστη (βλ. Παράρτημα 8.8).

[1139] Ο.π., Τ/Δημοτικά Έργα/80, Σ΄ Συνεδρίαση δημοτικού συμβουλίου, αρ. 219, 3/8/1856.

[1140] Ο.π., αρ. 8973, 24/10/1857. Στις 15/10/1856 επιτροπή ιδιοκτητών και κατοίκων της πόλης ζητούσε την ταχύτερη μεταφορά του πακτωτηρίου στη νέα θέση, εξαιτίας πυρκαγιάς που ξέσπασε επτά μέρες πριν. Τις επόμενες μέρες (18/10) ο Δήμος ζήτησε τη συνδρομή της Αστυνομίας σε διαταγή, που όριζε την ολοκλήρωση των εργασιών επισκευών καθημερινά μέχρι τις 4 μ.μ. και την απομάκρυνση των λέβητων και των πρώτων υλών. Ο.π., αρ. Δήμαρχος προς Δημαστυνόμο, αρ.2209, 18/10/1856. Αστυνόμος προς Δήμαρχο, αρ. 2203/1805, 22/10/1856.

[1141] Ο.π., επιστολή διαμαρτυρίας 70 πλοιοκτητών, ασφαλιστών και πλοιάρχων προς Δήμαρχο Ερμούπολης, 2/12/1868.

[1142] Ο.π.

[1143] Ο.π., Επιστολή διαμαρτυρίας πρός Δήμαρχο και δημοτικό συμβούλιο, 29/11/1875.

8.5 ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΟΙ ΚΛΑΔΟΙ - ΠΡΩΤΕΣ ΥΛΕΣ

8.5.1 ΞΥΛΕΙΑ-ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΞΥΛΕΜΠΟΡΙΟΥ

Η ξυλεία αποτελούσε τη βασικότερη πρώτη ύλη ναυπήγησης και ένα σημαντικό παράγοντα κόστους και ποιότητας κατασκευής των ιστιοφόρων. Η ξυλεμπορία και η μεταφορά της ξυλείας για τη ναυπήγηση ιστιοφόρων στην Ερμούπολη δημιούργησε σημαντικές συνδέσεις στην τοπική και την περιφερειακή οικονομία και απαιτούσε την εμπλοκή ανθρώπινων πόρων, έμπορους, εργάτες και θαλάσσιους μεταφορείς, τόσο από την Ερμούπολη, όσο και από τις δύο ακτές του Αιγαίου και των νησιών.

Πηγές μας για το εμπόριο και τη μεταφορά ξυλείας αποτελούν δύο τύποι συμβολαιογραφικών πράξεων, αμφότεροι προερχόμενοι από τους συμβολαιογράφους Σκαρλάτο Μάξιμο και Ανδρέα Δαβίδ που καλύπτουν την περίοδο 1827-1856. Ο πρώτος τύπος συμβολαιογραφικής πράξης είναι 60 περίπου ναυλώσεις πλοίων για τη μεταφορά της ξυλείας της περιόδου 1828-55 και ο δεύτερος 40 πωλητήρια ναυπηγικής ξυλείας της περιόδου 1827-56.

8.5.1.1 ΟΙ ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

Οι ναυλωτές ήταν συνήθως ξυλέμποροι, που ενίοτε αποκαλούντο ξυλάδες ή και ξυλοκόποι. Επίσης ήταν ναυπηγοί, πλοίαρχοι ή ναυτικοί, που παρακάμπτοντας τους ερμουπολίτες ξυλεμπόρους, μετέφεραν την απαιτούμενη ξυλεία για τα πλοία που ναυπηγούσαν. Ναυπηγοί και πλοίαρχοι με αυτή την πρακτική επιχειρούσαν μείωση του κόστους, με τη διαφορά ότι οι δεύτεροι είχαν αναλάβει στη συμφωνία με το ναυπηγό εξ ολοκλήρου τα έξοδα των υλικών και της μισθοδοσίας για τη ναυπήγηση του πλοίου.

Οι ξυλεμπορικές επιχειρήσεις προχωρούσαν κάποιες φορές σε συνεταιρισμό κεφαλαίων για τη μεταφορά φορτίων, όπως ο Ιωάννης Κατολιός με τον Μιχαήλ Μαντρά το 1839 για φορτίο 30 βουβών και 400 στραβόξυλων από το Ξηρό του Αίνου ή ο Ιωάννης Κ. Στυλιανού με τον Νικόλαο Μπαούλο το 1844 επίσης για ποσότητα βουβών και στραβόξυλων από το Ξηρό.[1144] Κυρίως όμως πολλές από αυτές ήταν οικογενειακές επιχειρήσεις. Έτσι, όταν ναύλωναν ένα ιστιοφόρο για τη μεταφορά

[1144] ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ. 9815, 22/12/1839, αρ. 16082, 4/3/1844. Τα βουβά ήταν άκοποι κορμοί δέντρων προορισμένα για τα επιμήκη στοιχεία της γάστρας. Τα στραβόξυλα ήταν ξύλα με φυσική καμπυλότητα προορισμένα για τους νομείς και άλλα ξύλα με ανάλογο σχήμα.

ξυλείας, ένα μέλος της επιχείρησης βρισκόταν ως ανταποκριτής στον τόπο παραλαβής και φρόντιζε η ξυλεία να είναι έτοιμη για τη φόρτωση, όταν θα έφθανε το ιστιοφόρο. Ο ανταποκριτής επομένως μπορεί να ήταν μέλος της οικογένειας, όπως οι Ιωάννης και Κωνσταντίνος Πισσίας, για λογαριασμό των συγγενών τους Μιχαήλ και Νικολάου ή ένας σταθερός συνεργάτης, όπως ο Γεώργιος Σιδερής, που για λογαριασμό του Γεώργιου Πήσσα, τον βρίσκουμε το 1839 στο Ξηρό του Αίνου και το 1847 στον κόλπο της Σύμης.[1145] Ο πλοίαρχος/μεταφορέας πλήρωνε μάλιστα ένα χρηματικό ποσό στον ανταποκριτή/φορτωτή, που θεωρείτο ένα είδος άτοκου δανείου προς το ναυλωτή, «Ναυτικοδάνεια ή φόντα ἐπὶ τοῦ φορτίου», όπως αναφέρεται, και το οποίο του επιστρεφόταν μαζί με το ναύλο.

Οι πλοίαρχοι/μεταφορείς ναύλωναν το πλοίο τους για τη μεταφορά ξυλείας είτε κατ'αποκοπή, «ἀ σκάνσο», όπως δήλωναν, είτε με καθορισμένη τιμή ανά τεμάχιο βουβών ή στραβόξυλων.[1146] Η επιλογή να πληρωθεί ο ναύλος κατ'αποκοπή γινόταν επί το πλείστον στις συμφωνίες που δεν προσδιοριζόταν η ποσότητα της ξυλείας και το πλοίο επρόκειτο να φορτωθεί στο μέγιστο της χωρητικότητάς του. Η τιμή του κατ'αποκοπή ή συνολικού ναύλου επομένως εξαρτιώταν κυρίως από τη χωρητικότητα του πλοίου. Έτσι, σε γολέτες 45 έως 85 τόνων ο συνολικός ναύλος την περίοδο 1838-47 κυμαινόταν μεταξύ 500 έως 950 δρχ, ενώ σε ιστιοφόρα 100-200 τόνων την περίοδο 1840-53 ποίκιλε από 960 έως και 6.000 δρχ. Στις συμφωνίες με καθορισμένη ποσότητα ξυλείας, οι τιμές ανά τεμάχιο μας δίνουν μία πιο λεπτομερή εικόνα των ναύλων. Ωστόσο, από τις τιμές των ναύλων μεταφοράς των βουβών ξύλων των ετών 1838-43 που εξετάσαμε, δεν μπορέσαμε να ξεχωρίσουμε τους παράγοντες που επηρέαζαν τη διακύμανσή τους. Για παράδειγμα στο έτος 1839 εντοπίστηκαν εννέα ναυλώσεις ιστιοφόρων, όπου η τιμή ανά τεμάχιο βουβών ξύλων ποικίλει από 7 έως 14,25 δρχ. Ο μόνος παράγοντας που παρατηρήσαμε ότι επηρέαζε τις τιμές των βουβών ξύλων (και αυτό όχι χωρίς εξαιρέσεις), ήταν στην περίπτωση που στο φορτίο συμπεριλαμβάνονταν και στραβόξυλα. Τότε, οι τιμές κυμαίνονταν από 5,5 έως 7,75/τεμάχιο. Αντίθετα, στην περίπτωση που στο φορτίο υπήρχαν μόνο βουβά, οι τιμές ανέβαιναν από 8,25 έως 16,5 δρχ/τεμάχιο. Αντίστοιχα, ο ναύλος των

[1145] Ο.π., αρ. 26865, 26/9/1853, αρ. 9693, 17/11/1839, αρ. 9820, 28/12/1839, αρ. 19641, 20/6/1847.
[1146] Η φράση ἀ σκάνσο είναι η ενετική εκδοχή του a scarso ή naulo a scarso, που σημαίνει ακριβώς συνολικός ναύλος ή κατ'αποκοπή. Henry & Renée Kahane and Andreas Tietze, *The Lingua Franca in the Levant. Turkish nautical terms of Italian and Greek origin.*, Κωνσταντινούπολη, 1988, (επανέκδοση), 79. Δίκαιος Β. Βαγιακάκος, *Συμβολὴ εἰς τὴν μελέτην τῶν ναυτικῶν ἐμπορικῶν καὶ οἰκονομικῶν ὅρων τοῦ ἑλληνικοῦ χῶρου (16ος-19ος αἰ.) Γλωσσικὸν σχεδίασμα.*, Αθήνα, χ.χ. 110.

στραβόξυλων την περίοδο 1838-43 ήταν πολύ πιο σταθερός και κυμαινόταν μεταξύ 50 και 80 λεπτών/τεμάχιο, με μία μέση τιμή τα 66 λεπτά/τεμάχιο.

Ένας επίσης βασικός παράγοντας της συμφωνίας ήταν ο χρόνος παράδοσης της ξυλείας. Οι ναυπηγοί που χρειάζονταν το ταχύτερο την ξυλεία για να ξεκινήσουν τη ναυπήγηση μιάς παραγγελίας όριζαν διορία παράδοσής της. Ο Μικές Ποτούς την περίοδο 1828-32 σε έξι συμφωνίες με πλοιάρχους έθετε πάντοτε διορία παράδοσης, που ποίκιλε από 40 έως 71 ημέρες, για παραλαβή ξυλείας από τη Μικρά Ασία και την Κάρπαθο. Αντίθετα, οι ξυλέμποροι δεν έθεταν διορία παράδοσης γιατί η ξυλεία δεν προοριζόταν συνήθως για άμεση χρήση, αλλά για μελλοντική πώληση. Στις ναυλώσεις που δεν προσδιορίζεται ο χρόνος παράδοσης ωστόσο, προσδιοριζόταν η σταλεία, δηλαδή ο χρόνος φόρτωσης της ξυλείας στον τόπο παραλαβής και η κόντρα σταλεία, ο πέραν της σταλείας χρόνος, για τον οποίο προβλεπόταν αποζημίωση του πλοιάρχου από το ναυλωτή.[1147] Στις πηγές μας ο συνολικός χρόνος σταλείας ποίκιλε από 3 έως 21 ημέρες και εξαρτιώταν από τον όγκο του φορτίου (κυρίως τα βουβά που ήταν ογκώδη) και τον τόπο παραλαβής, που κάποιες φορές ήταν παραπάνω από ένας. Έτσι ο Κυριάκος Κουρωνής, που έπρεπε να φορτώσει 150 βουβά και 200 στραβόξυλα σε τρεις διαφορετικές σκάλες του Ξηρού του Αίνου, συμφώνησε σταλεία δέκα εργάσιμων ημερών, ενώ ο Αμοργιανός πλοίαρχος Μιχαήλ Οικονομίδης σταλεία 21 ημερών, για την παραλαβή 300 βουβών και 150 στραβόξυλων στα Κιόβατα της Μικράς Ασίας και 10 ημέρες επιπλέον, αν τα βουβά ήταν 400 και τα στραβόξυλα 200.[1148] Οι συμβαλλόμενοι δεν έκαναν πάντοτε χρήση της κόντρα σταλείας, της οποίας η διάρκεια ήταν από 2 έως 10 ημέρες και η ημερήσια χρέωση από 15 έως 36 δρχ, ενώ σε κάποιες περιπτώσεις οριζόταν στο 2% επί του ναύλου.

Οι πλοίαρχοι/μεταφορείς της ξυλείας στην Ερμούπολη προέρχονταν από διάφορες περιοχές, όπως ο Αίνος, η Κάσος, η Ίος, το Καστελλόριζο και από την ίδια την Ερμούπολη. Οι περισσότεροι από αυτούς όμως που απασχολήθηκαν στις μεταφορές ναυπηγικής ξυλείας στην Ερμούπολη είναι οι πλοίαρχοι από τη Λίμνη Ευβοίας, όπως οι Νικόλαος Γκίκας, Κωνσταντίνος Θεοδώρου, Δημήτριος Χαρατζής, Αργύριος Παππαργυρίου και Κωνσταντίνος Μπατζιώτης, που εμφανίζονται με μεγαλύτερη συχνότητα. Κάποιοι πλοίαρχοι μάλιστα πέτυχαν πιο σταθερές συνεργασίες, όπως ο Κασιώτης Αντώνης Μανιάδης με τη γολέτα του «Θεμιστοκλής»,

[1147] Ο.π., 22.
[1148] ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ. 14999, 21/4/1843, αρ. 10400, 8/5/1840.

49 τόνων, που μετέφερε αποκλειστικά σε όλο το πρώτο εξάμηνο του 1832 ξυλεία από τη Μικρά Ασία για λογαριασμό του Μικέ Ποτού. Τα σκάφη που χρησιμοποιούντο ήταν μικρομεσαίας χωρητικότητας, από 40 έως 150 τόνους.[1149] Τα περισσότερα κάτω των 100 τόνων, ήταν κυρίως γολέτες, μέσης χωρητικότητας 68 τόνων, λίγες μπομπάρδες και μαρτίγοι και αρκετά μπρίκια μέσης χωρητικότητας 126 τόνων.

8.5.1.2 ΟΙ ΠΩΛΗΣΕΙΣ

Η πώληση ναυπηγικής ξυλείας στην Ερμούπολη δεν ήταν μόνο υπόθεση των εξειδικευμένων ξυλεμπόρων, αλλά και ευκαιριακών πωλητών, ναυτικών, ναυπηγών και άλλων. Οι έχοντες πρόθεση να ναυπηγήσουν πλοίο αγόραζαν βέβαια ξυλεία από τους ξυλεμπόρους της Ερμούπολης, όπως ο Ξένος Κατολιός, που πούλησε εγκάρσια στοιχεία του σκελετού (έδρες, μπρατσόλια, φουρνιστές, σκορπιούς) και ένα ποδόσταμα της πλώρης στον Ιωάννη Αμβρ. Ράλλη το 1840, ή οι Ιωάννης Στυλιανού και Μιχάλης Σιδερής, που πούλησαν στο Ανδριώτη πλοίαρχο Κωνσταντίνο Μπηρίκο (Εμπειρίκο) 80 βουβά της Θάσου, τα οποία όμως ανέλαβε να τα μεταφέρει από εκεί ο ίδιος.[1150] Ωστόσο, στην Ερμούπολη δραστηριοποιούνταν και ξυλέμποροι από άλλες περιοχές, όπως ο Παντελής Χρυσήνας από το Κρανίδι, που πούλησε 200 μαδέρια από πεύκο Ευβοίας στον Σαντορινιό πλοίαρχο Κωνσταντίνο Γ. Τζάνε (Ζάνε) το 1839 ή ο Ιωάννης Γ. Κήτζος από την Αθήνα που πούλησε στον Μυκόνιο Αντώνιο Μποναζούντα μεγάλη ποσότητα ξυλείας για το σκελετό του σκάφους από πεύκο Ευβοίας το 1840.[1151] Ακόμη και ξυλέμποροι της πόλης προμηθεύονταν έτοιμη ξυλεία από ευκαιριακούς πωλητές άλλων περιοχών, όπως ο Χατζημιχαήλ Πήσσας, που αγόρασε 400 μπρατσόλια από τον μαραγκό Αναστάσιο Μωραΐτη από το Νιόκαστρο με εγγυητή τον Ερμουπολίτη έμπορο, πελοποννησιακής καταγωγής, Ευστάθιο Μπόμπολα.[1152] Επίσης, οι ιδιοκτήτες αγόραζαν συχνά ξυλεία για το χτίσιμο του καραβιού τους από πωλητές που δεν ήταν επαγγελματίες ξυλέμποροι. Ο Ρόδιος στην

[1149] Χρησιμποιήθηκαν επίσης μικρά σκάφη, όπως ένα μίστικο και μία γολέτα 14 τόνων και 17 τόνων, αλλά και μεγάλα, όπως δύο μπρίκια 200 και 318 τόνων αντίστοιχα.
[1150] Η ξυλεία του Ιωάννη Αμβρ. Ράλλη προοριζόταν μάλλον για το μπρίκι «Αριστείδης», 174 τόνων, το οποίο βρίκεται στην ιδιοκτησία του από τις 17/3/1842 σύμφωνα με πωλητήριο, αν και δεν έχουμε εντοπίσει αποδεικτικό ναυπήγησης του. Βλ. ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ. 17813, 19/12/1845. Για το πωλητήριο ξυλείας βλ. ο.π., αρ. 10950, 28/8/1840. Για το πωλητήριο ξυλείας του Κων. Μπηρίκου, ο.π., αρ. 8048, 9/12/1838.
[1151] Ο.π., αρ. 8532, 22/3/1839. Η ξυλεία προοριζόταν για το μπρίκι «Παναγιά Μαλτέζα», 225 τόνων, που ναυπηγήθηκε από τον Νικόλαο Παγίδα, αποδεικτικό ιδιοκτησίας ο.π., αρ. 9195, 2/8/1839. Για την ξυλεία του Μποναζούντα βλ., ο.π., αρ. 9291, 23/1/1840.
[1152] Ο.π., 10211, 2/4/1840. Για τον Ευστάθιο Μπόμπολα βλ. Ηλεκτρονική Βάση Δεδομένων, *Δημοτολόγιο Ερμούπολης*,ο.π. αρ. 4996.

καταγωγή έμπορος Μαυριανός Ν. Μηλιώνης, το 1832, αγόρασε την ξυλεία για τη ναυπήγηση της γολέτας «Ρόδος», 86 τόνων, από τον Κασιώτη Μανώλη Ν. Μαγκασιανό, ο οποίος δεν ήταν ξυλέμπορος.[1153] Μερικοί ιδιοκτήτες, όπως οι Μυκονιάτες πλοίαρχοι Ιωάννης Δρακόπουλος και Πέρος Ξυδάκης, που σκόπευαν να ναυπηγήσουν στον τόπο τους, αγόρασαν μάλιστα την απαραίτητη ξυλεία από τους ναυπηγούς Μικέ Ποτού και Παντελή Μάσκα αντίστοιχα.[1154]

Οι ναυπηγοί από την πλευρά τους, προμηθεύονταν τη ναυπηγική ξυλεία, είτε κατευθείαν από τον τόπο προέλευσης, χωρίς τη μεσολάβηση των ξυλεμπόρων, όπως είδαμε στην ενότητα των ναυλώσεων, είτε αγοράζοντας από τους ξυλέμπορους και άλλους ευκαιριακούς πωλητές ξυλείας. Ο Μικές Ποτούς για την αγορά ξυλείας απευθυνόταν, τόσο σε Ερμουπολίτες «ξυλοκόπους», όπως τους Κωνσταντίνο Πισσία και Στυλιανό Μιχαήλ, όσο και σε επαγγελματίες εκτός της πόλης, όπως ο Σκιαθίτης «ξυλοτόμος» Αλέξανδρος Σκαβέτζος και ο έμπορος Ιωάννης Ηλίας από την Κάρπαθο.[1155] Ανάλογες επιλογές έκανε και ο Νικόλαος Παγίδας, που αγόρασε εγκάρσια στοιχεία του σκελετού (έδρες, μπρατσόλια, φουρνιστές, στραβόξυλα) της Καρπάθου από τον Αμοργιανό πλοίαρχο Γεώργιο Καμπουράκη το 1839.[1156] Ωστόσο, ο αριθμός πωλητηρίων ή ναυλώσεων μεταφοράς ναυπηγικής ξυλείας για λογαριασμό των ναυπηγών και ιδιοκτητών πλοίων της Ερμούπολης ήταν δυσανάλογα χαμηλός, σε σχέση με τις πράξεις ιδιοκτησίας πλοίων που εντοπίσαμε στην ίδια πηγή, τους συμβολαιογράφους Σκαρλάτο Μάξιμο και Ανδρέα Δαβίδ. Αυτό μας οδηγεί να υποθέσουμε βάσιμα, ότι οι ναυπηγοί και ιδιοκτήτες, τις περισσότερες φορές, μάλλον προμηθεύονταν τη ναυπηγική ξυλεία από τους τοπικούς ξυλέμπορους, γεγονός που πιθανόν δεν απαιτούσε απαραίτητα συμβολαιογραφική πράξη.

Οι ναυπηγοί δεν φαίνεται να κρατούσαν αποθέματα ξυλείας και η ποσότητα που αγόραζαν κάθε φορά ήταν ακριβώς υπολογισμένη για τις ανάγκες ναυπήγησης ενός σκάφους συγκεκριμένων διαστάσεων. Έτσι ο Ιωάννης Παγίδας, για το σκελετό ενός σκάφους μήκους 22 μέτρων, αγόρασε από τον Καρπάθιο έμπορο Χατζηνικόλαο Ανδρουλή, 800 στραβόξυλα (μήκους 9,14-11,88 μ., πλάτους 15-19 εκ., και πάχους 11-17 εκ.), 150 έδρες (στρώσεις) «ἀνάλογες μὲ τὰ στραβόξυλα», 100 μπρατσόλια και

[1153] Ο.π., Βιβλίον μνημονικῶν πράξεων ὑπὸ στοιχεῖον Γ′, αρ. 1550, 4/7/1832. Για την ιδιοκτησία της γολέτας βλ. ο.π., Βιβλίον Μνημονικόν ὑπὸ στοιχεῖον Ζ′, αρ. 1548, 23/11/1833.
[1154] Ο.π., Λυτά έγγραφα, αρ. 5197, 18/2/1837 και αρ. 6922, 29/3/1838. Ο Ποτούς αγόρασε δύο μέρες πριν την ξυλεία από τον Χιώτη πλοίαρχο Άγγελή Μερσηνιά, την οποία μεταπούλησε στην ίδια τιμή. Για τον Μερσηνιά, βλ., Ηλεκτρονική Βάση Δεδομένων, *Δημοτολόγιο Ερμούπολης*,ο.π. αρ. 1724.
[1155] Ο.π., Λυτά έγγραφα, αρ. 13700, 17/7/1842, αρ. 17172, 10/6/1845, αρ. 5670, 4/6/1837.
[1156] Ο.π., αρ. 8492, 17/3/1839.

10 φουρνιστές.[1157] Ο Γεώργιος Ιω. Βρατσάνος για τη ναυπήγηση του πλοίου του παρήγγειλε στον ξυλέμπορο Γεώργιο Τζήνη από την Καρύταινα, αγριοξυλεία Ευβοίας αποτελούμενη από: 6 κομμάτια ξύλα για σωτρόπια και καρίνες μήκους 10-12 πήχεις, δύο σταυρούς της πρύμνης, 20 ρηπήδια (βαθυκά), δύο σκορπιούς πρύμνης, 60 κουρζέτα μήκους 10-11 πήχεις και πλάτους μίας κάννας (30,48 εκ.), ένα ποδόσταμα της πλώρης, δύο τσούντες της πλώρης, δύο φυτευτά της πρύμνης, έναν ταλιαμά, ένα τιμόνι, τρεις μπαμπάδες πλώρης, 17 φουρνιστές, 14 γουρζέτα μήκους 7-8 πήχεις και πλάτος μίας κάννας, 24 γουρζέτα μήκους 8-10 πήχεις και πλάτους μίας κάννας, 500 στραβόξυλα διαστάσεων μήκους 3,05 μ., πλάτους 17,1 εκ., πάχους 20,9 εκ., και 761 στραβόξυλα διαστάσεων 3,35 μ., πλάτους 17,1 εκ., πάχους 20,9 εκ., 80 στρώσεις (έδρες), 150 μπρατσόλια και 8 κουβούσια. Όλη την παραπάνω ξυλεία σχεδίασε ο Νικόλαος Παγίδας «τῆς ὁποίας τὰ σχήματα φαίνονται εἰς εἰδικὸν σχέδιον χαραχθὲν ὑπὸ τοῦ ναυπηγοῦ Παγίδα, τὸ ὁποῖον σχέδιον ὑπογραφὲν ὑπὸ ἑξ ἀμφοτέρων τῶν συμβαλλομένων, παρέλαβεν ὁ Κύριος Τζήνης (ο ξυλέμπορος) διὰ νὰ τὸ ἔχῃ ὑπ' ὄψιν ὅταν κόψῃ τὴν ξυλείαν.».[1158] Η πρακτική της σχεδίασης των ξύλων ήταν αρκετά διαδεδομένη από τους ναυπηγούς, που εξασφάλιζαν έτσι την σωστή κοπή των ξύλων.

Οι τιμές των βουβών ξύλων υπόκειντο σε σχετικά ήπιες διακυμάνσεις στο μεγαλύτερο υπό εξέταση διάστημα. Τον Αύγουστο του 1827 η τιμή ήταν 66 γρόσια/βουβό. Έκτοτε έπεφτε συνεχώς μέχρι τον Ιούλιο του 1832 που έφτασε τα 40 γρόσια/βουβό. Από τον Δεκέμβριο του 1832 ανέβηκε σταθερά μέχρι τον Σεπτέμβριο του 1833, όταν έφτασε τα 60 γρόσια/βουβό. Οι διακυμάνσεις αυτές δεν είναι άσχετες ίσως με την πορεία της ναυπηγικής παραγωγής την αντίστοιχη περίοδο. Στα έτη 1831-32, όταν η τιμή κατρακύλησε στα 52, 50 και 40 γρόσια/βουβό, η παραγωγή του ναυπηγείου σε χωρητικότητα είχε μειωθεί σχεδόν στο μισό των προηγούμενων ετών, ενώ το 1833, όταν αυξήθηκε στα 60 γρόσια/βουβό, η παραγωγή τριπλασιάστηκε σε σχέση με τα έτη 1831-32.[1159] Ανάλογη συμπεριφορά δείχνουν οι τιμές και στα επόμενα έτη. Την περίοδο της ύφεσης, στα 1834-37, η τιμή του βουβού μειώθηκε έως και 9 δρχ τον Ιανουάριο του 1835, δηλαδή σε αντιστοιχία δραχμής/γροσίου 1:2,5, μειώθηκε κατά ένα τρίτο σε σχέση με την τιμή του 1833. Από τον Φεβρουάριο έως

[1157] Ο.π., αρ. 4847, 30/11/1836. Η ξυλεία πρέπει να προοριζόταν για το μπρίκι «Ερμούπολις», του Γεώργιου Δούμα, αποδεικτικό ιδιοκτησίας, ο.π., αρ. 5583, 13/5/1837 ή λιγότερο πιθανό για το μπρίκι «Αριστείδης» του Δημήτριου Μαντζουράνη, αποδ. Ιδιοκτησίας, ο.π., αρ. 6245, 13/10/1837.
[1158] Ο.π., αρ. 27814, 18/10/1854.
[1159] Βλ. Παράρτημα 3.1 & 3.3

τον Ιούνιο του 1837 η τιμή έπεσε από τις 19 στις 15,5 δρχ/βουβό. Η άνοδος που παρατηρείται στις αρχές του 1838 (στά τέλη του 1838 έφτασε τα 56 γρόσια/βουβό) δεν πρέπει να είναι άσχετη με την αύξηση της παραγωγής τη χρονιά αυτή και τη γενικότερη ανοδική τροχία που ακολούθησε έκτοτε το ναυπηγείο σε όλη τη δεκαετία του 1840. Οι τιμές κυμαίνονται στα επίπεδα των τελών της δεκαετίας του 1820, μεταξύ 20 και 30 δρχ/βουβό, αν και τα στοιχεία μας περιορίζονται μόνο μέχρι το 1845, όταν η τιμή ήταν 23,5 δρχ/βουβό Ευβοίας. Δέκα χρόνια αργότερα, οι τιμές φαίνεται να έχουν εκτοξευθεί τον Οκτώβριο του 1854 στις 60 δρχ για τα βουβά της Εύβοιας και τον Απρίλιο του 1855 στις 90 δρχ/βουβό.[1160] Την επόμενη χρονιά οι τιμές των βουβών της Εύβοιας κυμαίνονταν μεταξύ 50-60 δρχ, «τῆς Ἀνατολῆς», εννοώντας της Μικράς Ασίας, 100 δρχ και του Ξηρού μόλις 15-15,5 δρχ.[1161] Η ραγδαία αυτή αύξηση δεν φαίνεται να εξηγείται με την πορεία της παραγωγής, αλλά με άλλους παράγοντες που επιδρούν στην αγορά ναυπηγικής ξυλείας. Σύμφωνα με την παραπάνω πηγή, η τιμή της ξυλείας αυξήθηκε κατά 35% από το 1853, ως αποτέλεσμα συμφωνίας των ξυλεμπόρων της Ερμούπολης να θεσπίσουν πολιτική ενιαίων τιμών πώλησης.[1162]

Τα στραβόξυλα κυμαίνονταν μεταξύ 1-2 δρχ/τεμάχιο την περίοδο 1833-1839. Έκτοτε, μέχρι το 1845, η τιμή τους αυξήθηκε από 2,5 εώς 4 δρχ περίπου. Στις ίδιες περίπου τιμές κυμαίνονταν και άλλα δομικά στοιχεία του σκελετού, όπως τα μπρατσόλια και οι έδρες (στρώσεις). Το 1854 η τιμή τους έφτασε τις 5,80 δρχ/τεμάχιο. Οι τιμές συγκεκριμένων στοιχείων στα άκρα του σκελετού, όπως οι φουρνιστές, τα ποδοστάματα και οι σκορπιοί έφταναν μέχρι και τις 30δρχ/τεμάχιο το 1840.[1163] Δεκατέσσερα χρόνια μετά η τιμή για ανάλογα δομικά στοιχεία του σκελετού είχε διπλασιαστεί.[1164] Αναλόγως η τιμή ενός πηδαλίου στο διάστημα 1840-1854 είχε αυξηθεί από τις 25 στις 60 δρχ.

Από τις συμβολαιογραφικές πηγές προκύπτουν 19 πρόσωπα που παρουσιάζονται ως ξυλέμποροι, ξυλοκόποι, ξυλάδες ή πριονιστές στην Ερμούπολη. Στον Πίνακα 8.10, που στηρίζεται στις παραπάνω πηγές βλέπουμε ότι οι

[1160] Η τιμή των βουβών από αγριοξυλεία Ευβοίας, που προορίζονταν για το σωτρόπι και την καρίνα τον Οκτώβριο του 1854 κόστιζε 120 δρχ. Βλ. ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ. 27814, 18/10/1854.
[1161] Εφημ. *Ἕνωσις*, αρ. 233, 23/11/1856. Αναδημοσιευμένο στο Καρδάσης, *Σύρος. Σταυροδρόμι*, 410-412.
[1162] Ο.π.
[1163] ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ.10950, 28/8/1840.
[1164] Ο.π., αρ. 27814, 18/10/1854.

περισσότεροι ανήκουν σε συγκεκριμένες οικογένειες, τους Κατολιού, Πισσία και Σιδερή, όλοι Χιώτες, και ότι διαμορφώθηκαν έτσι κάποιοι οικογενειακοί επιχειρηματικοί πυρήνες, που έλεγχαν το εμπόριο ναυπηγικής ξυλείας στην Ερμούπολη. Και οι Ξυνογαλά, Στυλιανού και Σπίνου, επίσης Χιώτες, όπως διασταυρώνεται από το Δημοτολόγιο, αποτελούν οικογένειες με αξιοσημείωτη συνέχεια σε όλο το 19ο αιώνα στον τομέα της ξυλεμπορίας στην Ερμούπολη.

Πίνακας 8.10 Ξυλέμποροι της Ερμούπολης σύμφωνα με τις συμβολαιογραφικές πράξεις των Μάξιμου και Δαβίδ, 1827-55.

Αναγνώστου Κων/νος	Πισσίας Μιχαήλ
Κατολιός Ιωάννης	Πισσίας Νικόλαος
Κατολιός Ξένος	Σιδεράτος Μιχάλης
Μαντράς Μιχαήλ	Σιδερής Γεώργιος
Μιχαήλ Στυλιανός	Σιδερής Μιχαήλ
Μπαούλος Νικόλαος	Σιδερής Νικόλαος
Ξυνογαλάς Νικόλαος	Σκερνής Νικόλαος
Πήσσας Γεώργιος	Σποίνος Σιδέρης
Πησσίας Ιωάννης	Στυλιανού Κων. Ιωάννης
Πισσίας Κων/νος	

Πηγή: ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρος, Αρχείο Συμβολαιογράφου Μάξιμου Ταλασλή, Συμβ. Σκαρλάτος Μάξιμος, Κατάστιχα 1-6, 1827-1830, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Κατάστιχα 7-16, 1830-24/1/1835, Λυτά έγγραφα 1835-1855.

Σύμφωνα με το Δημοτολόγιο, κατά την περίοδο 1830-1880 υπήρχαν 54 ξυλέμποροι στην πόλη.[1165] Ωστόσο, όπως έγινε κατανοητό και από τις συμβολαιογραφικές πράξεις, ως εμπόρους ναυπηγικής ξυλείας οφείλουμε να λαμβάνουμε υπόψη και αυτούς που δήλωναν ως επάγγελμα ξυλοκόποι ή πριονιστές, αφού πολλά μέλη των οικογενειών Πισσία, Κατολιού, Σιδερή, Στυλιανού και άλλοι, που γνωρίζουμε ότι δραστηριοποιούνταν στο εμπόριο ναυπηγικής ξυλείας δήλωναν τα παραπάνω επαγγέλματα. Το γεγονός αυτό οφείλεται στο ότι οι έμποροι ναυπηγικής ξυλείας δεν προέρχονταν από την παραδοσιακή τάξη των εμπόρων, αλλά από τα συνεργεία των ξυλοκόπων. Δηλαδή, σε αρχικό στάδιο ήταν εξειδικευμένοι υλοτόμοι, που γνώριζαν τα είδη της ναυπηγικής ξυλείας και τις μεθόδους κοπής και οι οποίοι παράλληλα καθετοποίησαν τις δραστηριότητες τους στον τομέα των πωλήσεων της ξυλείας και εξελίχθηκαν σε ξυλεμπόρους. Χαρακτηριστικό είναι μάλιστα, ότι οι περισσότεροι από αυτούς τους εμπόρους ναυπηγικής ξυλείας, όπως οι

[1165] Σύμφωνα με τον Μιλτιάδη Μπούκα, *Οδηγός εμπορικός, γεωγραφικός,* 354-55, το 1875 στην Ερμούπολη αναφέρονται πέντε επιχειρήσεις εμπορίας ναυπηγικής ξυλείας: των Νικόλαου Ι.Πισσία, Ξένου Κ. Πισσία και Μιχαήλ Πισσία, του Δημ. Ξυνογαλά & Αφοί και του Γ. Κ. Σιδερή.

Ιωάννης Κατολιός, Ξένος Κατολιός, Γεώργιος Πήσσας, Ιωάννης Πισσίας, Ιωάννης Κ. Στυλιανού, Μιχαήλ Σιδερής, Νικόλαος Ξυνογαλάς και άλλοι, ήταν αναλφάβητοι.

Το μεγαλύτερο μέρος της ναυπηγικής ξυλείας προέρχονταν από περιοχές της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας. Η Μικρά Ασία, ο Κόλπος του Ξηρού στον Αίνο, η Θάσος, η Κάρπαθος και η Χαλκιδική ήταν οι περιοχές από τις οποίες κατέφθαναν τα περισσότερα φορτία ξυλείας. Με εξαίρεση την Κάρπαθο και λίγα φορτία από τη Σύμη, ο μεγαλύτερος όγκος της ξυλείας, προερχόταν από τις βόρειες ακτές του Αιγαίου και της Μικράς Ασίας. Από τη Μικρά Ασία η τοποθεσία συχνότερης προέλευσης της ξυλείας ήταν τα Κιόβατα, για τα οποία δυστυχώς δεν καταφέραμε να εντοπίσουμε την ακριβή τοποθεσία. Το Κηντζήκι ή Κηζήκη μπορεί να είναι η Κύζικος, στην Θάλασσα του Μαρμαρά, ενώ υπάρχει και μία αναφορά για το Τζανακαλέσι, που πιθανόν να πρόκειται για το σημερινό Τσανάκκαλε του Ελλησπόντου. Μεγάλος αριθμός φορτίων ξυλείας ερχόταν από το Ξηρό του Αίνου (βλ. Παράρτημα 8.10). Τα τοπωνύμια που αναφέρονται συχνότερα ως τόποι προέλευσης είναι το Σαλήνδερι, το Μαγαρήση, το Καράτζαλι και λιγοτερο συχνά, το Τουρκοχώρι και το Κιουρκάνι, τα οποία δυστυχώς δεν καταφέραμε να ταυτίσουμε γεωγραφικά. Αντίθετα, από τη Θάσο, από την οποία επίσης προέρχονται πολλά φορτία, ταυτίσαμε σχεδόν το σύνολο των τοπωνυμίων προέλευσης της ξυλείας. Η ξυλεία της Θάσου προέρχεται κυρίως από την Παναγιά, την Ποταμιά και τα Κοίνυρα στην ανατολική πλευρά του νησιού, αλλά και από τον Θεολόγο, στο εσωτερικό της νοτιοανατολικής πλευράς και τις επίσης νοτιοανατολικές παράκτιες τοποθεσίες Θυμωνιά και Αλική (βλ. Παράρτημα 8.9). Η τοποθεσία Κακή Ράχη μπορεί να είναι η σημερινή Καλλιράχη και Σκάλα Καλλιράχης στη δυτική πλευρά. Από την Χαλκιδική έχουμε αναφορές για μεταφορά ξυλείας από το Άγιο Όρος και την Κασσάνδρα στην τοποθεσία Πολύχρα (σημερινό Πολύχρονο).

Στην ελληνική επικράτεια η Εύβοια ήταν η βασικότερη πηγή ναυπηγικής ξυλείας και σε μικρότερο βαθμό και η Αττική. Από την Εύβοια, ο Εύριπος, δηλαδή η Χαλκίδα, η Κύμη, τα Βασιλικά (Βασιλικό) στη βόρεια πλευρά του νησιού, οι Γούβαις, μάλλον κοντά στην Ιστιαία, και η τοποθεσία Πελέκι στο Μαντούδι, ήταν οι τοποθεσίες προέλευσης φορτίων. Στην Αττική έχουμε αναφορές για την περιοχή του Μαραθώνα και τα τοπωνύμια της Βαλανιδέζας και της Ραφήνας.

Η εισαγωγή ξυλείας από την Οθωμανική Αυτοκρατορία, ήταν ένα βασικό πρόβλημα της ναυπηγικής βιομηχανίας της Ερμούπολης. Ο τύπος της Ερμούπολης ανακίνησε το θέμα αυτό σε διάφορες περιστάσεις, με αφορμή την ύψωση των τιμών

της ναυπηγικής ξυλείας και την απαγόρευση εξαγωγής της από την οθωμανική κυβέρνηση. Η αποζημίωση, σε περίπτωση μη εξασφάλισης άδειας εξαγωγής της ξυλείας από τις οθωμανικές αρχές, αποτελούσε ένα διαρκές σημείο που επισήμαναν οι συμβαλλόμενοι στις συμφωνίες μεταφοράς ξυλείας.[1166] Η αιτία του προβλήματος ήταν η αδυναμία εκμετάλευσης των εγχώριων δασών, εξαιτίας της έλλειψης οδικού δικτύου, που θα διευκόλυνε τη μεταφορά της εγχώριας ξυλείας από το εσωτερικό των δασών προς τα παράλια σημεία φόρτωσης. Η προτεινόμενη λύση, απευθυνόμενη προς τις κρατικές αρχές, ήταν πάντοτε η ίδια: «..οἱ βουλευταὶ μας...δὲν ἐστοχάσθησαν νὰ κάμουν μίαν τέτοιαν πρότασιν εἰς τὴν Κυβέρνησιν νὰ κατασκευάσῃ δρόμους διὰ νὰ εὐκολυνθῇ τὸ κατέβασμα τῶν κερεστέδων ἀπὸ τὰ βουνὰ εἰς τὸ ἀκρογιάλι,..», όπως υποστηρίζει ο ναυπηγός μαστρο-Νικολής στον υποτιθέμενο διάλογο με υποψήφιο παραγγελιοδότη το 1856 ή όπως αναφέρεται σε δημοσίευμα οκτώ χρόνια αργότερα «Ὅθεν ἡ κυβέρνησις τῆς Ἑλλάδος πρέπει νὰ φροντίσῃ νὰ κάμῃ δρόμους, ἵνα δύνανται οἱ ἄνθρωποι νὰ καταβιβάζωσιν εὐκόλως εἰς τὰ παράλια τὴν ξυλείαν..».[1167]

Οι αναφορές για τα είδη της ξυλείας που χρησιμοποιούνταν δεν είναι πολύ λεπτομερείς. Σε πολλές πράξεις ιδιοκτησίας πλοίων αναφέρεται ότι το πλοίο ναυπηγήθηκε από ημεροξυλεία και σε αρκετά λιγότερα από αγριοξυλεία, χωρίς να προσδιορίζεται περαιτέρω το είδος της ξυλείας που χρησιμοποιήθηκε για τα διάφορα μέρη του. Σε ελάχιστα συμφωνητικά ναυπήγησης προσδιορίζεται ότι το πλοίο επρόκειτο να ναυπηγηθεί από πεύκο. Η ημεροξυλεία επομένως, σε μεγάλο βαθμό μπορεί να ταυτιστεί κυρίως με το πεύκο. Αυτό διασταυρώνεται και από τις συμφωνίες μεταφοράς ή πώλησης ναυπηγικής ξυλείας, όπου το πεύκο είναι το πιο διαδεδομένο είδος ξυλείας. Άλλα είδη ξυλείας είναι η δρυς και η αγριοξυλεία. Η τελευταία ταυτίζεται με το πουρνάρι και μαζί με τη δρυ ανήκουν στη σκληρή ξυλεία, την οποία χρησιμοποιούσαν συνήθως για τα ξύλα του σκελετού, που απαιτούσαν μεγαλύτερη αντοχή και κάποια εξ αυτών καμπυλοειδές σχήμα, όπως τα μπρατσόλια και οι φουρνιστές.[1168]

Το πεύκο, από την άλλη, κατατάσσεται στη μαλακή ξυλεία. Τα βασικά είδη πεύκου που χρησιμοποιούνταν στη ναυπηγική στον ελλαδικό χώρο μέχρι και σήμερα,

[1166] ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Βιβλίον μνημονικῶν πράξεων ὑπὸ στοιχεῖον Ε', αρ. 2195, 23/12/1832. ο.π., Λυτά έγγραφα, αρ. 7067, 6/5/1838, αρ. 7298, 5/10/1838, αρ. 26865, 26/9/1853.
[1167] Καρδάσης, *Σύρος. Σταυροδρόμι*, 410-412, ο.π., και εφημ. *Ἑρμούπολις*, αρ. 4, 12/9/1864 και εφημ. *Ἕνωσις*, αρ. 191, 13/1/1856.
[1168] Δαμιανίδης, *Ελληνική Παραδοσιακή*, 170.

είναι η τραχεία πεύκη (Pinus Brutia) και η χαλέπειος πεύκη (Pinus Halepensis). Η τραχεία πεύκη είναι πιο βαρύ και σκληρό ξύλο από την χαλέπειο και χάρη στη μεγαλύτερη περιεκτικότητα ρητίνης είναι πιο ανθεκτική στο νερό. Φτάνει σε μεγαλύτερο ύψος και οι ίσιοι κορμοί της θεωρούνται πιο κατάλληλοι για το πέτσωμα, ενώ η χαλέπειος με μεγαλύτερη φυσική καμπυλότητα ήταν καταλληλότερη για τα αντίστοιχα δομικά στοιχεία του σκελετού.[1169] Σύμφωνα με έναν χάρτη ευδοκίμησης των δασών με τραχεία και χαλέπειο πεύκη στο Αιγαίο, συμπεραίνουμε ότι η ξυλεία πεύκου που ερχόταν στην Ερμούπολη από τις ακτές της Μικράς Ασίας, τη Θάσο και την Κάρπαθο ανήκε στην κατηγορία της τραχείας πεύκης, ενώ αυτή της Εύβοιας και της Αττικής στην χαλέπειο πεύκη.[1170]

8.5.2 ΜΕΤΑΛΛΟΥΡΓΕΙΑ-ΣΙΔΗΡΟΥΡΓΕΙΑ

Η ανάγκη μεταλλικών εξαρτημάτων στη ναυπήγηση των πλοίων δημιούργησε μία σημαντική σύνδεση προς τα πίσω στην οικονομία της πόλης, την ανάπτυξη των σιδηρουργείων, που η βιωσιμότητα και η ευημερία τους εξαρτιώνταν άμεσα από την πορεία της ναυπηγικής παραγωγής. Η οργάνωση της παραγωγής μεταλλικών εξαρτημάτων ήταν σε επίπεδο εργαστηρίου και μάλιστα, όπως και οι ειδικότητες του ναυπηγείου, ναυπηγοί, μαραγκοί, καλαφάτες κλπ, οι σιδηρουργοί ήταν και αυτοί μετακινούμενοι τεχνίτες, εφόσον υπήρχε τέτοια ζήτηση.[1171] Σύμφωνα με το δημοτολόγιο της πόλης την περίοδο 1830-1880 αναφέρονται 109 σιδηρουργοί.[1172] Η θέση των σιδηρουργείων, σύμφωνα με σχέδιο του τότε διευθυντή Μηχανικού Κυκλάδων Αλέξανδρου Γεωργαντά του έτους 1859, βρισκόταν πάνω από το ναυπηγείο, κοντά στη συμβολή των οδών Ταλάντων (σημερινή Στ. Πρωίου) και Ποσειδωνίας (σημερινή Ν. Μανδηλαρά) και πιο συγκεκριμένα στο τετράγωνο πίσω από τον ατμόμυλο «Α. Νικολιά & Α. Μαζίνου», μετέπειτα εργοστάσια Γεώργιου Δ. Καλημέρη και Χρήστου Ασημομύτη (πρβλ. Παράρτημα 8.11 με Αγριαντώνη-Φενερλή, *Ερμούπολη-Σύρος*, 122-123).[1173] Τη θέση αυτή επιβεβαιώνει και το σχέδιο πόλης του Weiler του 1837 (Παράρτημα 8.3). Σύμφωνα με τον οδηγό του Μ.

[1169] Ο.π., 172.
[1170] Ο.π., 173, εικ. 213.
[1171] Οι σιδηρουργοί Χατζηκοσμάς Κουμούλας και Αργύριος Αναστασίου μετέβησαν στην Μύκονο και Αμοργό αντίστοιχα για να κατασκευάσουν τα μεταλλικά μέρη των πλοίων που ναυπηγούνταν στα εκεί ναυπηγεία. ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ. 5269, 11/3/1837 και αρ. 11218, 6/11/1840.
[1172] Ηλεκτρονική Βάση Δεδομένων, *Δημοτολόγιο Ερμούπολης*,ο.π.
[1173] Το σχέδιο του Γεωργαντά πρέπει να σχετίζεται με την ανάπλαση του χώρου για τη διάνοιξη της οδού Ποσειδωνίας που ξεκίνησε το 1854, Ι. Τραυλού-Α. Κόκκου, *Ερμούπολη,* 68.

Μπούκα, το 1875 στην Ερμούπολη υπήρχαν στην οδό του Ναυπηγείου τα σιδηρουργεία του Ιω. Αποστόλου, των Αντώνιου Χ. Βουλγαράκη και Απόστ. Βουλγαράκη, του Διον. Γιατρά και των Γ. Κουμούλα, Κ. Κουμούλα και Ευ. Κουμούλα.[1174]

Τα στοιχεία που διαθέτουμε για την κατασκευή σιδερένιων εξαρτημάτων των πλοίων είναι λίγα και καλύπτουν την περίοδο 1837-47. Τα περισσότερα συμφωνητικά δε, καλύπτουν μόνο τη διετία 1838-39. Οι τιμές κατασκευής μεταλλικών εξαρτημάτων στο διάστημα αυτό ακολουθούν μία φθίνουσα πορεία. Τον Μάρτιο του 1837 ο Χατζηκοσμάς Κουμούλας συμφώνησε με τους μυκονιάτες πλοιάρχους Αλεξανδρή Αγγελή και Ιωάννη Δρακόπουλο την κατασκευή μεταλλικών εξαρτημάτων για 81 λεπτά/οκά.[1175] Η τιμή έφτασε στο ανώτατο όριο της 1 δραχμής/οκά τον Ιούνιο του 1838 και παρέμεινε σχετικά ψηλά, στα 83 λεπτά/οκά μέχρι τον Απρίλιο του 1839. Τον Ιούνιο του ίδιου έτους η τιμή έπεσε στα 70 λεπτά/οκά, ανέβηκε προσωρινά τον Σεπτέμβριο στα 76 και 78 λεπτά, για να ξαναπέσει το 1840 πάλι στα 70 λεπτά/οκά. Επτά χρόνια αργότερα είχε πέσει στα 66 λεπτά/οκά (βλ. Πίνακα 8.11). Ο ακατέργαστος σίδηρος εισάγονταν σε μεγαλύτερες ποσότητες από την Αγγλία, αλλά και τη Ρωσία. Έτσι προκύπτει από τους πίνακες εισαγωγών που δημοσίευαν οι ξένοι πρόξενοι της Σύρου και από τα συμφωνητικά κατασκευής μεταλλικών εξαρτημάτων, όπου συχνά πληροφορούμαστε την προέλευση του σιδήρου.[1176] Ο αγγλικός σίδηρος φαίνεται ότι χρησιμοποιούνταν για τα περισσότερα εξαρτήματα, ενώ ο ρωσικός για πολύ συγκεκριμένα, όπως τα βελόνια και τα μεταλλικά στοιχεία της ιστιοφορίας του πλοίου (βλ. § 4.4).

Πίνακας 8.11 Τιμές κατεργασίας μεταλλικών εξαρτημάτων για την ναυπήγηση ιστιοφόρων από σιδηρουργούς της Ερμούπολης, 1837-1847.

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	ΟΝΟΜΑ ΣΙΔΗΡΟΥΡΓΟΥ	ΠΟΣΟΤΗΤΑ ΣΙΔΗΡΟΥ (ΣΕ ΟΚΑΔΕΣ)	ΜΕΓΕΘΟΣ ΠΛΟΙΟΥ*	ΤΙΜΗ (ΛΕΠΤΑ/ΟΚΑ)
1837-3-11	Χατζηκοσμάς Κουμούλας	3.500	2 πλοία 230 τόνων το καθένα.	81
1838-1-15	Χατζηκοσμάς Κουμούλας	1.000	18	89
1838-6-2	Αντώνιος Ιω. Καρυστινός		14	1 δρχ/οκά
1838-6-18	Μήτρος Κοσμάς		25,5	82
1838-11-16	Φωτής Ψαρός	2.800	22,5	82
1839-3-18	Δημήτριος	3.600-4.000	23	85

[1174] Μπούκας, *Οδηγός εμπορικός,* ο.π., 361.
[1175] ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ. 5269, ο.π.
[1176] Καρδάσης, *Σύρος. Σταυροδρόμι*, 88, Πίνακας 6.

	Μπουγιούκας			
1839-4-19	Δημήτριος Μπουγιούκας	2.000	27	83
1839-6-22	Αντώνιος Ιω. Καρυστινός	2.550	27	70
1839-9-23	Δημήτριος Μπουγιούκας	2.500	21	78
1839-9-28	Αντώνιος Ιω. Καρυστινός	3.000	23	76
1840-8-3	Χατζηζαχαρίας Ιωάννου	4.000	22	70
1840-11-6	Αργύριος Αναστασίου	3.000	22	70
1847-3-6	Χατζηκοσμάς Κουμούλας	6.000	27	66

Πηγή: ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρος, Αρχείο Συμβολαιογράφου Μάξιμου Ταλασλή, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα.

* Οι τιμές αντιστοιχούν (εκτός από την πρώτη κυψέλη) στο μήκος του πλοίου υπολογισμένο σε ναυπηγικούς πήχεις. Ο ναυπηγικός πήχυς ισούται με 0,914 του μέτρου.

8.5.3 ΛΟΙΠΕΣ ΝΑΥΠΗΓΙΚΕΣ ΠΡΩΤΕΣ ΥΛΕΣ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΕΙΔΗ

Όλες οι απαραίτητες πρώτες ύλες για τη ναυπηγική και τα ναυτιλιακά είδη ήταν διαθέσιμα στην αγορά της Ερμούπολης, την «αποθήκη της ανατολικής Μεσογείου», που εξυπηρετούσε τις ανάγκες τόσο των ναυτότοπων του ελληνικού κράτους, όσο και της οθωμανικής επικράτειας.[1177] Το 1835 ο σπετσιώτης Αντώνιος Γεωργίου Γκίνης, εκπρόσωπος του αδελφού του Βασιλείου Γ. Γκίνη, που ναυπηγούσε στη Ρόδο το μπρίκι «Ελένη», αγόρασε όλα τα απαραίτητα ναυτιλιακά είδη του πλοίου στην Ερμούπολη. Αγόρασε πανιά αξίας 772 δρχ και 60 λεπτών από τον χιώτη Αλέξανδρο Ζ. Πετροκόκκινο & συντροφία, μία άγκυρα αξίας 34 τάλληρων δίστυλων (204 δρχ) από τον επίσης χιώτη Γεώργιο Καλβοκορέση και μία γούμενα (χονδρό σχοινί) αξίας 80 τάλληρων δίστυλων (480 δρχ) από τον σμυρνιό Νικόλαο Λέτζο. Η αγορά έγινε με πίστωση, με έκδοση ομολογιών διάρκειας 91 ημερών για τους δύο πρώτους προμηθευτές και πίστωση πέντε μηνών για τον τελευταίο προμηθευτή, με εγγυητή τον κρητικής καταγωγής έμπορο Κωνσταντίνο Παππαδάκη.[1178] Η αγορά ναυτιλιακών ειδών με πίστωση φαίνεται ότι ήταν μία συνηθισμένη πρακτική στην αγορά της Ερμούπολης. Ο ανδριώτης πλοίαρχος Ιωάννης Λεονάρδου Ζωγράφος αγόρασε με εγγυητή τον επίσης ανδριώτη πλοίαρχο Μιχαήλ Φεδερίκο Καμπάνη, από τον Κωσταντίνο Κοτζηφάκη & συντροφία, δύο αλυσίδες και δύο άγκυρες, κόστους

[1177] AMAE, CCC, Syra, τ. 3, 20/4/1849, 265. «Une vaste depôt de bois de construction et de mâture, d'ancres et de chaines, de toiles à voile et de cordages, fournent à tous les besoin des chantiers et aux demandes des île et du bâtiment de la Grèce aussi bien que des îles et du littoral de l'empire ottoman.». Ο χαρακτηρισμός «αποθήκη της ανατολικής Μεσογείου» ανήκει στην Χριστίνα Αγριαντώνη, *Οι Απαρχές*, 84.

[1178] ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ. 4, 19/2/1835. Για τους Λέτζο και Παππαδάκη βλ. Ηλεκτρονική Βάση Δεδομένων, *Δημοτολόγιο Ερμούπολης*,ο.π. αρ. 82 και αρ.1931.

1.360 δρχ και 91 λεπτών, με άτοκη αποπληρωμή εντός τεσσάρων μηνών και με 1% τόκο μετά το πέρας της παραπάνω προθεσμίας.[1179]

Οι άγκυρες, οι αλυσίδες και ο σφυρήλατος σίδηρος εισάγονταν από την Αγγλία.[1180] Στην Ερμούπολη αναφέρεται στα 1853 από τον Γάλλο πρόξενο ότι υπήρχε ένα εργαστήριο κατασκευής αγκυρών μεσαίων διαστάσεων από σφυρηλατημένο σίδηρο, κατάλληλων περισσότερο για ιστιοφόρα μικρότερης χωρητικότητας.[1181] Τα σχοινιά εισάγονταν από την Αγκώνα, την Τεργέστη, την Αγγλία, τη Γαλλία και τη Ρωσία.[1182] Το μόνο γνωστό σχοινοποιείο ήταν αυτό του Γ. Γλύκα για το οποίο γνωρίζουμε ότι δημιουργήθηκε μετά το 1853.[1183] Ωστόσο, στο δημοτολόγιο της πόλης εντοπίστηκαν τρεις σχοινοποιοί το 19ο αιώνα, οι δύο από αυτούς ήταν μάλιστα εγκατεστημένοι από τη δεκαετία του 1820.[1184] Στο σχέδιο πόλης του Weiler του 1837 (βλ. Παράρτημα 8.3) σημειώνεται η θέση σχοινοποιείου πίσω από τα ναυπηγεία, ενώ επίσης εισαγωγή κάνναβης γινόταν ήδη από νωρίς στην Ερμούπολη, χωρίς να γνωρίζουμε όμως τον προορισμό της χρήσης της.[1185] Σύμφωνα με τον οδηγό του Μπούκα του 1875 το μοναδικό σχοινοποιείο ήταν των Δημ. & Αντ. Γλύκα, μάλλον απογόνων του Γ. Γλύκα.[1186] Ο Άγγλος πρόξενος στη Σύρο στην αναφορά του επίσης για το έτος 1875 αναφέρει ένα και μοναδικό σχοινοποιείο, το οποίο μάλιστα λειτουργεί με ατμοκίνηση.[1187]

Οι μακαράδες αναφέρεται ότι εισάγονταν από την Αγγλία, αλλά οι ανάγκες της ζήτησης οδήγησαν από νωρίς στη δημιουργία εργαστηρίων στην πόλη.[1188] Συνολικά εντοπίστηκαν 32 μακαραδοποιοί ή μακαρατζήδες στην Ερμούπολη τον 19ο αιώνα, στην πλειοψηφία τους Υδραίοι.[1189] Μάλιστα το 1841 κάποιοι από αυτούς προχώρησαν στη δημιουργία συντροφίας.[1190] Η φήμη της ποιότητας κατασκευής των μακαράδων της Ερμούπολης ξεπερνούσε και αυτή των μακαράδων της Αγγλίας,

[1179] ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ. 19077. 2/1/1847.
[1180] AMAE, CCC, Syra, τ. 4, 28/6/1853, 77. Καρδάσης, *Σύρος. Σταυροδρόμι*, 173.
[1181] AMAE, CCC, Syra, τ. 4, 28/6/1853, 77. Αγριαντώνη, *Οι Απαρχές*, 93.
[1182] AMAE, CCC, Syra, τ. 4, 28/6/1853, 79. Καρδάσης, *Σύρος. Σταυροδρόμι*, 88-89, Πίνακας 6. Εφημ. *Αἴολος*, 2/9/1844.
[1183] Αγριαντώνη, *Οι Απαρχές*, 150.
[1184] Οι σχοινοποιοι ήταν ο Κωνσταντίνος Σπηλιότης από τη Θεσσαλονίκη, ο Δημήτριος Τζέτας από την Πελοπόννησο και ο Αντώνιος Αθανασίου από τη Λέσβο. Ηλεκτρονική Βάση Δεδομένων, *Δημοτολόγιο Ερμούπολης*,ο.π.
[1185] Εφημ. *Αἴολος*, 2/9/1844. Καρδάσης, *Σύρος. Σταυροδρόμι*, 88-89, Πίνακας 6.
[1186] Μπούκας, *Ὁδηγὸς ἐμπορικός*, ο.π., 361.
[1187] F.O. Syra, *Report by Consul Binney on the Trade and Commerce of the Cyclades during the Year 1875*, 11/6/1876, 1278-1279.
[1188] Καρδάσης, *Σύρος. Σταυροδρόμι*, 173.
[1189] Ηλεκτρονική Βάση Δεδομένων, *Δημοτολόγιο Ερμούπολης*,ο.π.
[1190] Βλ. § 8.1.2

όπως ισχυρίζονταν οι Έλληνες ναυτικοί, σύμφωνα με τον Γάλλο πρόξενο.[1191] Άλλα εισαγόμενα ναυτιλιακά είδη και υλικά ήταν τα πανιά, που έρχονταν από τη Μάλτα και την Αγγλία και η πίσσα και το κατράμι από τη Ρωσία.[1192]

[1191] AMAE, CCC, Syra, τ. 4, 28/6/1853, 79.
[1192] Ο.π.,77 και Καρδάσης, *Σύρος. Σταυροδρόμι*, 173.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Στην εισαγωγή αναφέρθηκε, ότι στόχος της παρούσας μελέτης ήταν η ανάδειξη της σημασίας της ναυπηγικής δραστηριότητας στην Ερμούπολη την εποχή του ιστίου στις πρώτες πέντε δεκαετίες από την ίδρυση της πόλης, που συμπίπτει και με την ίδρυση του ελληνικού κράτους (1830-1880). Παράλληλα, διατυπώθηκε η πρόθεση εξέτασης των παραγόντων και των μηχανισμών που διαμόρφωσαν τα χαρακτηριστικά ενός ναυπηγικού κέντρου της ιστιοφόρου ναυτιλίας την περίοδο αυτή. Η ανάλυση της ναυπηγικής δραστηριότητας στην Ερμούπολη στηρίχθηκε σε τρεις άξονες: τον οικονομικό, τον τεχνολογικό και τον θεσμικό. Οι άξονες αυτοί θεωρούμε ότι αποτελούν τις βασικές όψεις μιας παραγωγικής δραστηριότητας, όπως η ναυπηγική, και ότι μέσω αυτών αποτυπώνονται τα κύρια χαρακτηριστικά, το πλαίσιο λειτουργίας και την ιστορική δυναμική της δραστηριότητας αυτής.

Στη Ερμούπολη του 19ου αιώνα υπήρξαν εξ αρχής οι προϋποθέσεις συγκρότησης και ανάπτυξης της ιστιοφόρου ναυπηγικής σε κλίμακα χωρίς ανάλογο προηγούμενο στο χώρο του Αιγαίου και της ευρύτερης ανατολικής Μεσογείου. Η συγκέντρωση πολυάριθμου εξειδικευμένου εργατικού δυναμικού, με αποκλειστική εξάρτηση από τον μισθό, υπήρξε μία πρώτη αναγκαία συνθήκη για την εδραίωση και τη διαμόρφωση «βιομηχανικών» χαρακτηριστικών της ναυπηγικής. Αυτό το εργατικό δυναμικό που εγκαταστάθηκε στην Ερμούπολη, στο οποίο πλειοψηφούσε το χιώτικο στοιχείο, και το οποίο ήταν σαφώς ιεραρχημένο και διαρθρωμένο, διέθετε μία τεχνογνωσία στη ναυπήγηση πλοίων που χρονολογείται τουλάχιστον από τα τέλη του 18ου αιώνα, στις απαρχές συγκρότησης του ελληνόκτητου στόλου. Οι τεχνίτες αυτοί είναι ουσιαστικά η δεύτερη σχεδόν γενεά, που γεννήθηκε στο μεταίχμιο του 18^{ου} και 19^{ου} αιώνα, μετά από αυτή τη γενεά που ναυπήγησε στη Χίο, στη Μικρά Ασία, στις Σπέτσες και αλλού, τα ιστιοφόρα του πρώτου μεγάλου ρεύματος της ελληνόκτητης ναυτιλίας στο τελευταίο τέταρτο του 18^{ου} αιώνα. Παράλληλα με την εργατική δύναμη και την τεχνογνωσία, στην Ερμούπολη, μία από τις πιο σημαντικές αγορές του Λεβάντε, η διαθεσιμότητα και ροή κεφαλαίων από τον επιχειρηματικό κόσμο της πόλης και το ευρύτερο δίκτυο σύνδεσής του με τις διεθνείς αγορές συμπλήρωναν τους θεμελιώδεις παράγοντες για την εδραίωση της ναυπηγικής δραστηριότητας.

Η δυναμική του χώρου, ως πόλης-λιμανιού και οι επικρατούσες συνθήκες στο εμπόριο και τις θαλάσσιες μεταφορές σε διεθνές επίπεδο, ήταν επίσης σημαντικοί παράγοντες που επηρέασαν τη μεγέθυνση και απογείωση της ιστιοφόρου ναυπηγικής.

Η εξέλιξη της Ερμούπολης σε ένα από τα σημαντικά διαμετακομιστικά κέντρα της Μεσογείου και στο κυριότερο ναυτιλιακό κέντρο της ανατολικής Μεσογείου, στο οποίο συγκεντρώθηκαν κεφάλαια, βασικές δραστηριότητες και υπηρεσίες της ναυτιλιακής βιομηχανίας, καθόρισαν το επίπεδο της ζήτησης και της έκτασης των εργασιών του ναυπηγείου. Άμεσα, σε μεγάλο βαθμό, η παραγωγή του ναυπηγείου φαίνεται ότι εξαρτιόταν από το εμπόριο και τις μεταφορές σιτηρών από τη Μαύρη Θάλασσα και τον Δούναβη προς τη Δύση. Η ελληνόκτητη ναυτιλία εξειδικευμένη σε αυτό το είδος των χύδην φορτίων τροφοδότησε αποφασιστικά τη ζήτηση για νέα ιστιοφόρα, που στην πλειοψηφία τους ναυπηγούνταν στην Ερμούπολη.

Η ανάπτυξη πληθώρας δραστηριοτήτων και υπηρεσιών σχετικών με τη ναυτιλία και τη ναυπηγική στο λιμάνι της Ερμούπολης, συνέβαλε στη διαφοροποίηση του ναυπηγείου σε σχέση με άλλα ναυπηγεία του ελλαδικού και λεβαντίνικου χώρου, το οποίο εξελίχθηκε σε ένα πραγματικό ναυπηγικό κέντρο. Στο κέντρο αυτό, σημείο αναφοράς του ναυτιλιακού κόσμου, συνέρρεαν πλοίαρχοι, πλοιοκτήτες, ναυτικοί και εμπλεκόμενοι στη ναυτιλία, όχι μόνο για τη ναυπήγηση πλοίων, αλλά και για επισκευές και για προμήθεια πρώτων υλών και ναυτιλιακών ειδών. Η συνεχής και όχι εποχική, καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, δραστηριότητα, οι εντατικοί ρυθμοί παράδοσης σκαφών, η εξειδικευμένη και πλήρως προλεταριοποιημένη εργατική δύναμη και οι συνδέσεις που δημιούργησε στην οικονομία σε τοπικό και περιφερειακό επίπεδο, μας οδηγούν να χαρακτηρίσουμε το ναυπηγείο της Ερμούπολης ως την πρώτη βιομηχανία εντάσεως εργασίας του ελληνικού κράτους. Η βιομηχανία αυτή γνώρισε την παρακμή σταδιακά με την παρακμή της Ερμούπολης ως διαμετακομιστικού κέντρου. Παράλληλα, η διείσδυση της ατμοπλοΐας σε αγορές που προηγουμένως κυριαρχούσε απόλυτα το ιστιοφόρο, αλλά και η αγορά πληθώρας μεταχειρισμένων ξύλινων ιστιοφόρων από το εξωτερικό μετά το 1870 περίπου, κυρίως από την Αγγλία, η οποία είχε στραφεί ήδη σε νέες τεχνολογίες, έπληξαν καίρια την ναυπηγική αγορά της Ερμούπολης. Επίσης, η ανάπτυξη του νέου ναυτιλιακού κέντρου της Ελλάδας στον Πειραιά στο τελευταίο τέταρτο του 19^{ου} αιώνα, έστρεψε τα κεφάλαια και τις δραστηριότητες μεγάλου μέρους του εφοπλιστικού κόσμου από την Ερμούπολη προς το λιμάνι της πρωτεύουσας.

Η συμβολή της αξίας παραγωγής του ναυπηγείου στην ελληνική οικονομία της περιόδου, εκτιμάται ότι ήταν αξιοσημείωτου μεγέθους, κυρίως κατά την οθωνική περίοδο. Τα υψηλά ποσοστά που καταλαμβάνει στο σύνολο της δευτερογενούς παραγωγής, την καθιστούν την σημαντικότερη μεταποιητική δραστηριότητα, του

ελληνικού κράτους. Παρότι τα ποσοστά του ναυπηγείου της Ερμούπολης στο σύνολο του ΑΕΠ είναι σχετικά χαμηλά (γύρω στο 1% κατά μέσο όρο για την περίοδο 1838-1866), πρέπει να ληφθεί υπόψη η ανισότητα του μεγέθους ανάπτυξης μεταξύ του πρωτογενούς και δευτερογενούς τομέα της ελληνικής οικονομίας της περιόδου. Επομένως, η μέση ακαθάριστη αξία της ναυπηγικής παραγωγής της Ερμούπολης, που κυμάνθηκε μεταξύ 1,5 και 2 εκατομμυρίων δραχμών την περίοδο 1838-1866, πρέπει να θεωρηθεί μία υψηλού μεγέθους πρόσοδος για τα δεδομένα παραγωγής της ελληνικής οικονομίας της εποχής.

Η ναυπηγική βιομηχανία της Ερμούπολης δημιούργησε επίσης πολύ σημαντικές συνδέσεις, στην τοπική και περιφερειακή οικονομία. Σε τοπικό επίπεδο οι ανάγκες για εξαρτήματα και εξοπλισμό των νεότευκτων και επισκευαζόμενων ιστιοφόρων, οδήγησαν στην ίδρυση εργαστηρίων συναφών με το ναυπηγικό κλάδο, όπως σιδηρουργεία, μακαραδοποιεία, σχοινοποιεία. Σε περιφερειακό επίπεδο, η ανάγκη εισαγωγής ναυπηγικής ξυλείας, δημιούργησε ένα οργανωμένο δίκτυο, κοπής, μεταφοράς και διάθεσής της στη ναυπηγική αγορά. Στο δίκτυο αυτό εμπλέκονταν τόσο ξυλοκόποι-έμποροι από την Ερμούπολη, που αναλαμβάναν να κόψουν την κατάλληλη ξυλεία και να την μεταφέρουν, κυρίως από τις οθωμανικές περιοχές στην Ερμούπολη, όσο και πλοίαρχοι και πλοιοκτήτες από τον ευρύτερο χώρο του Αιγαίου, την Κάσο, τη Λίμνη Ευβοίας, την Σκιάθο, που απασχολούνταν συστηματικά ως μεταφορείς της ξυλείας από τους τόπους κοπής προς το ναυπηγείο.

Στην περίοδο της ακμής του ναυπηγείου, τις δεκαετίες 1840-1860, ο όγκος παραγωγής μπορεί να συγκριθεί με μεγάλα ναυπηγεία του Ατλαντικού και της Βόρειας Θάλασσας: της Αγγλίας, της Γαλλίας, του Καναδά και των ΗΠΑ. Παρά το γεγονός ότι τα συγκρινόμενα με την Ερμούπολη ναυπηγεία απευθύνουνται σε τελείως διαφορετικές αγορές, φαίνεται ότι σε οργανωτικό και τεχνολογικό επίπεδο οι μεταξύ τους διαφορές την εποχή του ξύλινου ιστιοφόρου είναι ελάχιστες. Σύμφωνα με τα δεδομένα παραγωγής αυτών των χωρών, το ναυπηγείο της Ερμούπολης μπορεί να χαρακτηριστεί ένα μεσαίας έως και μεγάλης δυναμικότητας ναυπηγείο. Στη Μεσόγειο και την οθωμανική Ανατολή δυστυχώς δεν εντοπίσαμε στοιχεία για ανάλογη σύγκριση. Ωστόσο, δεν θα ήταν υπερβολή, με βάση τα στοιχεία της σύγκρισης με τα ατλαντικά ναυπηγεία και με δεδομένο το προβάδισμα της βορειοατλαντικής ναυτιλίας, να υποθέσουμε ότι το ναυπηγείο της Ερμούπολης μπορεί να συγκαταλεχθεί ανάμεσα στα μεγαλύτερα του μεσογειακού χώρου.

Από πλευράς τυπολογίας πλοίων, ναυπηγούνταν σκάφη πολλών και ποικίλων τύπων, με στοιχεία και επιρροές από τη μεσογειακή και την βορειοευρωπαϊκή παράδοση, τόσο για την ακτοπλοΐα, όσο και για την ποντοπόρο ναυτιλία. Ωστόσο, το ναυπηγείο εξειδικεύεται περισσότερο στο μπρίκι, διίστιο σκάφος, το οποίο αποτελεί τον βασικό τύπο πλοίου της ελληνόκτητης ναυτιλίας, ήδη από την προεπαναστατική περίοδο. Το μπρίκι, το οποίο χαρακτηρίσαμε ως το βαρόμετρο της ναυπηγικής παραγωγής και ανήκει στην βορειοευρωπαϊκή ναυτική παράδοση, φαίνεται ότι απαντούσε ιδανικά στις ανάγκες της ελληνόκτητης ναυτιλίας για τη μεταφορά χύδην φορτίων, όπως τα σιτηρά, σε μεσαίων αποστάσεων διαδρομές, κυρίως μεταξύ Μαύρης Θάλασσας και δυτικής Μεσογείου, σε σχέση με τις υπερωκεάνειες διαδρομές των τριίστιων ιστιοφόρων των ατλαντικών οικονομιών της εποχής. Γενικότερα, μπορούμε να πούμε ότι το επίπεδο τεχνογνωσίας του ερμουπολίτικου ναυπηγείου, δεν διαφοροποιείται σε βασικά σημεία από άλλα ξυλοναυπηγεία στο διεθνή χώρο. Αν και δεν πρωτοπορεί, ωστόσο προσπαθεί και ακολουθεί τις διεθνείς επιταγές στις θαλάσσιες μεταφορές, όπως φαίνεται και από την εξειδίκευση σε τύπους πλοίων, που συναντάμε σε πολλές χώρες του δυτικού κόσμου, όπως μπρίκια, γολέτες, μπάρκα, πάντα βεβαίως σε συνάρτηση με τις απαιτήσεις της ζήτησης, που συνοψίζονται στις ανάγκες του ελληνόκτητου στόλου.

Σε θεσμικό επίπεδο, η ναυπήγηση ιστιοφόρου στην Ερμούπολη φαίνεται ότι ήταν μία διαδικασία που απαιτούσε εξειδικευμένη γνώση του αντικειμένου και των προσώπων της αγοράς. Οι συμφωνίες που συνάπτονταν γραπτά σε συμβολαιογράφο, από τα πρόσωπα της ναυπηγικής αγοράς, παραγγελιοδότες, μεσάζοντες και τεχνίτες, αποκαλύπτουν αφενός μια τυποποίηση των συμφωνητικών, που υποδηλώνει μεγάλη συχνότητα τέτοιου είδους συναλλαγών. Αφετέρου, οι αναλυτικοί όροι και οι ρήτρες των συμβολαίων δηλώνουν την ύπαρξη συναλλακτικού κόστους, το οποίο προσπαθούν να μειώσουν οι συναλλασόμενες πλευρές διασφαλίζοντας τα συμφωνηθέντα μέσω αυτών των λεπτομερών όρων. Επίσης μέσα από τους όρους των συμβολαίων αποτυπώνονται κανόνες, συμπεριφορές, νοοτροπίες και πρακτικές των ανθρώπων της ναυτιλίας την εποχή του ιστίου, που αναδεικνύουν την κουλτούρα, τα χαρακτηριστικά και το αξιακό σύστημα ενός ολόκληρου κόσμου· του κόσμου των ναυτικών κοινωνιών, των ναυτότοπων, που έχει μάθει να λειτουργεί με τους όρους οικονομίας του εμπορικού καπιταλισμού, σε μία αγορά, που από τα μέσα του 19^{ου} αιώνα σταδιακά μεταβάλλεται και προσλαμβάνει νέα χαρακτηριστικά υπό την επίδραση της δεύτερης βιομηχανικής επανάστασης.

Η ναυπηγική αγορά της Ερμούπολης, προέκταση του ναυτιλιακού κέντρου, ήταν μία διαρθρωμένη και οργανωμένη αγορά, η οποία εξασφάλιζε την κάλυψη των αναγκών των πρωταγωνιστών της ναυτιλιακής βιομηχανίας, τόσο σε τοπικό, όσο και σε ευρύτερο γεωγραφικό επίπεδο. Προσέλκυε επενδυτές από τον ευρύτερο χώρο του Αιγαίου, του Ιονιού, της Μαύρης Θάλασσας, και από τις ελληνικές παροικίες της κεντρικής και της δυτικής Μεσογείου. Η γεωγραφικά διευρυμένη «πελατεία» του ναυπηγείου αντικατοπτρίζει την κεντρική του θέση στο πλαίσιο της ναυτιλιακής βιομηχανίας της ανατολικής Μεσογείου και επιπλέον καταδεικνύει την εξάρτηση της ναυτιλίας σημαντικών ελληνικών ναυτότοπων του Αιγαίου και του Ιονίου από το μεγάλο ναυτιλιακό και ναυπηγικό κέντρο.

Επίσης, σε σχέση με τους πλοιοκτήτες, φαίνεται ότι διαμορφώνεται μία ενδιαφέρουσα τάση προς μία συγκεντρωτική πλοιοκτησία, όπως προκύπτει από τις ιδιοκτησίες των νεότευκτων πλοίων, τα πωλητήρια μεταχειρισμένων και τα συμφωνητικά διαχείρισης των ιστιοφόρων (διορισμοί πλοιάρχων κλπ). Η τάση αυτή συνδυάζεται με δομικές αλλαγές στο ναυτιλιακό επιχειρείν σε σχέση με την προεπαναστατική περίοδο. Το ιστιοφόρο στη μετεπαναστατική Ερμούπολη δεν είναι πλέον πλοίο-έμπορος, αλλά αποκλειστικά και μόνο μεταφορέας. Δηλαδή, δεν απαιτείται η συγκέντρωση κεφαλαίου επί του φορτίου (σερμαγιά), ούτε οι ναύτες αμοίβονται με μερίδια όπως στο συντροφοναυτικό σύστημα. Το ιστιοφόρο επιβιώνει και κερδοφορεί παρέχοντας εξειδικευμένα μεταφορικές υπηρεσίες και εξαρτάται από το ναύλο, ενώ ο πλοίαρχος και οι ναύτες αμοίβονται με μισθό. Η συγκεντρωτική ιδιοκτησία του ιστιοφόρου, στο οποίο κυριαρχεί το σχήμα ενός, δυο ή τριών ιδιοκτητών το περισσότερο, ανήκει κυρίως σε ιδιοκτήτες που ασκούν κατά βάση το ναυτικό επάγγελμα και σε αρκετά μικρότερο ποσοστό σε εμπόρους. Οι αλλαγές αυτές στο ρόλο και τη λειτουργία του ιστιοφόρου και του πλαισίου της ναυτιλιακής δραστηριότητας οδηγούν σε ένα αυστηρότερα οριοθετημένο καταμερισμό εργασίας, σε εξειδίκευση και στη διαμόρφωση μιας διακριτής επαγγελματικής ομάδας: τους εφοπλιστές.

Η οργάνωση της παραγωγής ακολούθησε κοινά πρότυπα με άλλα ναυπηγικά κέντρα ιστιόφορου ναυτιλίας της περιόδου στο διεθνή χώρο. Οι ναυπηγικές επιχείρησεις ήταν ατομικού/οικογενειακού τύπου, για τις οποίες απαιτούνταν μικρά κεφάλαια, ενώ η συνάθροιση τους με άλλες συναφείς επιχειρήσεις σε χωρική εγγύτητα, τις καθιστούσε εξαιρετικά ευέλικτες. Έτσι η είσοδος, η αποχώρηση και η επανείσοδος στον κλάδο ήταν ένα συχνό φαινόμενο, ενώ απουσιάζουν εντελώς

εταιρικά σχήματα επιχειρήσεων. Ωστόσο, δημιουργήθηκε μία διαβάθμιση μεταξύ των αρχιναυπηγών/επιχειρηματιών, σύμφωνα με την οποία διακρίνονται τρεις κατηγορίες επιχειρήσεων: των περισσοτέρων με ελάχιστη ή αμελητέα συμμετοχή στο σύνολο των ναυπηγήσεων, αυτών με συχνή ανά περιόδους, αλλά όχι διαρκή στο χρόνο συμμετοχή και μιας αρκετά μικρής μερίδας με διαρκή παρουσία ως κατόχων των μέσων παραγωγής σε όλη την περίοδο που εξετάζουμε. Στην ανώτερη βαθμίδα διακρίνουμε τη συγκρότηση μίας ελίτ ναυπηγικών επιχειρήσεων, που ελέγχει το μεγαλύτερο μέρος της παραγωγής σε όλο το υπό εξέταση διάστημα. Αυτή η ναυπηγική ελίτ απαρτίζεται από Χιώτες ναυπηγούς, οι οποίοι, εκτός από την κεκτημένη τεχνογνωσία και φήμη, που φαίνεται ότι ήταν μία κληρονομιά προηγούμενων περιόδων, είχαν και τις ανάλογες προσβάσεις στον κεφαλαιουχικό/πλοιοκτητικό κόσμο της Ερμούπολης και της ευρύτερης ελληνόκτητης ναυτιλίας.

Η μεταφορά του ναυπηγείου από την παλαιά του θέση, στη θέση που βρίσκεται μέχρι και σήμερα, αλλά και οι αντιπαλότητες και οι ανταγωνισμοί που αναπτύχθηκαν με άλλους επιχειρηματικούς κλάδους της πόλης, κυρίως με βιομηχανικές μονάδες εργοστασιακού τύπου από τα τέλη της δεκαετίας του 1860, σημασιοδότησαν την απαρχή της παρακμής της ιστιοφόρου ναυπηγικής ως παραγωγικής δραστηριότητας. Το ναυπηγείο δεν ήταν πλέον η πιο σημαντική βιομηχανία της πόλης. Νέου τύπου επιχειρήσεις, νέες παραγωγικές δραστηριότητες, νέες μορφές επενδύσεων, έστρεφαν τα κεφάλαια και τους πόρους της πόλης, σε εκμηχανισμένες μορφές παραγωγής εργοστασιακού τύπου, σύμφωνα με τις επιταγές των νέων οικονομικών δεδομένων της δεύτερης βιομηχανικής επανάστασης στις τρεις τελευταίες δεκαετίες του 19^{ου} αιώνα.

Η παρούσα μελέτη θεωρούμε ότι συμβάλλει στην ανάδειξη του ναυπηγείου της Ερμούπολης ως ένα από τα σημαντικότερα ναυπηγικά κέντρα (αν όχι το σημαντικότερο) της ιστιοφόρου ναυτιλίας στην ανατολική Μεσόγειο την εποχή του ιστίου, και προσδιορίζει το εύρος και το βεληνεκές της δράσης του στο πλαίσιο της οικονομίας του ελληνικού κράτους και της ευρύτερης περιφέρειας του Λεβάντε. Επίσης, κατέδειξε ότι η ιστιοφόρος ναυπηγική της Ερμούπολης διαμόρφωσε χαρακτηριστικά βιομηχανίας, παρά το γεγονός ότι από τεχνολογικής πλευράς πρόκειται για μια κατεξοχήν προβιομηχανική δραστηριότητα.

Ακόμη, εισήγαγε νέα θεωρητικά εργαλεία, όπως της οικονομικής γεωγραφίας, στην αναζήτηση του ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος της ναυπηγικής βιομηχανίας

και την έννοια της επιχειρηματικότητας σε σχέση με την παραγωγική επίδοση και τις οικονομικοκοινωνικές επιλογές των αρχιναυπηγών, εργαλεία που δεν έχουν χρησιμοποιηθεί από τη σχετική με τη ναυπηγική βιβλιογραφία εξ όσων γνωρίζουμε.

Τέλος, η ανάλυση της ιστιοφόρου ναυπηγικής μέσα από τις τρεις βασικές όψεις: της οικονομίας, της τεχνολογίας και του θεσμικού πλαισίου φωτίζει με μεγάλη λεπτομέρεια σημαντικές πλευρές αυτής της δραστηριότητας, που δεν έχουν αναδειχθεί από τη μέχρι τώρα βιβλιογραφία, ενώ παράλληλα φιλοδοξούμε ότι το ερμηνευτικό αυτό σχήμα, μπορεί να αποτελέσει ένα χρήσιμο υπόδειγμα για περαιτέρω μελέτες με ανάλογη θεματική.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 - ΠΑΡΑΓΩΓΗ, ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΟΤΗΤΑ & ΕΠΙΔΟΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ

Παράρτημα 3.1 Παραγωγή του Ναυπηγείου της Ερμούπολης σε αριθμό πλοίων, 1828-1880.

ΕΤΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ	ΕΤΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ
1828	7	1854	37
1829	17	1855	63
1830	20	1856	81
1831	18	1857	116
1832	19	1858	74
1833	43	1859	65
1834	29	1860	72
1835	57	1861	35
1836	43	1862	27
1837	29	1863	50
1838	54	1864	40
1839	41	1865	39
1840	75	1866	63
1841	63	1867	98
1842	31	1868	108
1843	60	1869	80
1844	73	1870	70
1845	85	1871	79
1846	89	1872	45
1847	71	1873	39
1848	91	1874	89
1849	96	1875	88
1850	102	1876	65
1851	80	1877	33
1852	73	1878	72
1853	50	1879	71
		1880	70

Πηγές: Για τα έτη 1828-66 επεξεργασμένα στοιχεία από ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρος, Αρχείο Συμβολαιογράφου Μάξιμου Ταλασλή, Συμβ. Σκαρλάτος Μάξιμος, Κατάστιχα 1-6, 1827-1830, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Κατάστιχα 7-16, 1830-24/1/1835, Λυτά έγγραφα 1835-1862. Συλλογή Ιστορικού Αρχείου Κυκλάδων, Συμβ. Κων. Αγγελίδης, Ευρετήρια, 1-5, 1854-1863, Συμβ. Αντώνιος Αλμπέρτος, Ευρετήρια 1-2, 1853-1864, Συμβ. Μιχ. Ιωάννόπουλος, Ευρ. 1-2, 1843-1845, Συμβ. Χρ. Ιωάννου Ευρ.1-10, 1846-1860. Ι/Ναυπηγικά, 1836-1866.

Για τα έτη 1864 & 1865: στοιχεία από Βασίλης Καρδάσης, *Σύρος. Σταυροδρόμι της ανατολικής Μεσογείου (1832-1857).*, Αθήνα, 1999, Πίνακας 25, 180-181.

Για τα έτη 1867-70: επεξεργασμένα στοιχεία από Τζελίνα Χαρλαύτη και Νίκος Βλασσόπουλος, *Ποντοπόρεια, 1830-1940. Ποντοπόρα Ιστιοφόρα και Ατμόπλοια από την ίδρυση του ελληνικού κράτους μέχρι τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο*, Αθήνα: Ε.Λ.Ι.Α., 2002.

Για τα έτη 1871-1880: Foreign Office/Annual Series, *Diplomatic & Consular Reports on Trade & Finance, Greece, Syros*, 1871-1880.

Παράρτημα 3.2 Παραγωγή του Ναυπηγείου της Ερμούπολης σε χιλιάδες τόνους, 1828-1880.

ΕΤΟΣ	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΒΑΣΕΙ ΤΩΝ ΠΗΓΩΝ*	ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΤΩΝ ΠΗΓΩΝ /ΣΥΝΟΛΟ ΝΑΥΠΗΓΟΥΜΕΝΩΝ ΠΛΟΙΩΝ	ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ**
1828	1.273,68	7/7	1.273,68
1829	3.828,74	16/17	4.109,94
1830	3.779,23	18/20	4.022,06
1831	1.247,21	16/18	2.559,35
1832	2.169,25	19/19	2.169,25
1833	6.354,74	43/43	6.354,74
1834	3.504,23	29/29	3.504,23
1835	3.024,79	57/57	3.024,79
1836	2.480,09	40/43	2.532,56
1837	1.898,87	23/29	2.032,86
1838	6.341,25	36/54	7.746,17
1839	8.354,74	41/41	8.354,74
1840	12.164,29	63/75	13.237,57
1841	7.547,85	50/63	8.367,19
1842	2.944,35	28/31	3.044,88
1843	5.281,82	35/60	6.743,85
1844	7.856,50	46/73	9.397,01
1845	9.410,42	50/85	12.073,58
1846	11.288,14	58/89	14.488,10
1847	18.463,73	65/71	19.112,11
1848	12.718,74	58/91	17.928,09
1849	12.134,15	78/96	13.800,43
1850	10.413,61	98/102	10.479,00
1851	6.460,35	56/80	8.109,79
1852	5.119,91	50/73	6.596,02
1853	6.410,89	32/50	9.416,35
1854	5.215,25	24/37	6.737,07

* Για την προκύπτουσα χωρητικότητα ακολουθήσαμε την παρακάτω μέθοδο: για τα πλοία που δεν γνωρίζουμε τη χωρητικότητα από τις διαθέσιμες πρωτογενείς πηγές ή από δημοσιευμένες πηγές όπως η *Ποντοπόρεια* (βλ. παραπάνω), υιοθετήσαμε τον τρόπο καταμέτρησης της χωρητικότητας όπως ορίζεται από το βασιλικό διάταγμα της 29 Νοεμβρίου 1833 δημοσιευμένο στο ΦΕΚ, αρ. 41, 16 Δεκεμβρίου 1833, με την προϋπόθεση φυσικά ότι γνωρίζουμε τις τρείς βασικές διαστάσεις (μήκος, μέγιστο πλάτος, βάθος).

** Για την δημιουργία της εκτιμώμενης χωρητικότητας, την οποία υιοθετήσαμε για τις αναλύσεις μας ακολουθήσαμε την παρακάτω μέθοδο: σε κάθε έτος εντοπίσαμε τον αριθμό των πλοίων των οποίων δεν γνωρίζουμε τη χωρητικότητα, ούτε μπορούμε να την εκτιμήσουμε με βάση την οριζόμενη μέθοδο του βασιλικού διατάγματος του 1833 (δεν διαθέτουμε τις τρεις βασικές διαστάσεις) και τα κατατάξαμε ανά τύπο. Στη συνέχεια, βρήκαμε τη μέση χωρητικότητα του έτους για τον κάθε ζητούμενο τύπο πλοίου από τα υπόλοιπα διαθέσιμα πλοία της κάθε χρονίας και τον αποδώσαμε στα πλοία αντίστοιχου τύπου που δεν γνωρίζαμε τη χωρητικότητα. Στην περίπτωση που σε κάποια χρονιά δεν διαθέταμε στοιχεία για τη χωρητικότητα ενός τύπου πλοίου, χρησιμοποιούσαμε στοιχεία από το εγγύτερο έτος. Στη συνέχεια προσθέσαμε στο σύνολο της προκύπτουσας χωρητικότητας, τα υπόλοιπα της εκτίμησης μας και έτσι δημιουργήθηκε η εκτιμώμενη χωρητικότητα.

1855	8.499,50	47/63	9.390,95
1856	9.309,21	55/81	11.717,21
1857	11.118,10	79/116	13.607,78
1858	5.022,47	34/74	6.862,42
1859	2.849,57	23/65	4.537,53
1860	2.765,36	20/72	4.600,54
1861	1.821,00	9/35	3.345,57
1862	4.455,51	18/27	4.885,17
1863	6.559,00	28/50	7.750,65
1864			
1865	2.556,50		2.556,50
1866	9.474,90	46/63	11.269,35
1867	20.831,00		
1868	21.644,00		
1869	17.586,00		
1870	13.756,00		
1871	11.088,00		
1872	4.049,00		
1873	3.499,00		
1874	6.622,00		
1875	10.483,00		
1876	7.359,00		
1877	3.343,00		
1878	9.731,00		
1879	6.041,00		
1880	6.168,00		

Πηγές: Για τα έτη 1828-66 επεξεργασμένα στοιχεία από ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρος, Αρχείο Συμβολαιογράφου Μάξιμου Ταλασλή, Συμβ. Σκαρλάτος Μάξιμος, Κατάστιχα 1-6, 1827-1830, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Κατάστιχα 7-16, 1830-24/1/1835, Λυτά έγγραφα 1835-1862. Συλλογή Ιστορικού Αρχείου Κυκλάδων, Συμβ. Κων. Αγγελίδης, Ευρετήρια, 1-5, 1854-1863, Συμβ. Αντώνιος Αλμπέρτος, Ευρετήρια 1-2, 1853-1864, Συμβ. Μιχ. Ιωάννόπουλος, Ευρ. 1-2, 1843-1845, Συμβ. Χρ. Ιωάννου Ευρ.1-10, 1846-1860. Ι/Ναυπηγικά, 1836-1866.

Για το έτος 1864 δεν υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία. Για το έτος 1865 βρέθηκε χειρόγραφο σημείωμα με τη συνολική χωρητικότητα σε Ι/Ναυπηγικά/6 με αρ. 159.

Για τα έτη 1867-70: επεξεργασμένα στοιχεία από Τζελίνα Χαρλαύτη και Νίκος Βλασσόπουλος, *Ποντοπόρεια, 1830-1940. Ποντοπόρα Ιστιοφόρα και Ατμόπλοια από την ίδρυση του ελληνικού κράτους μέχρι τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο*, Αθήνα: Ε.Λ.Ι.Α., 2002.

Για τα έτη 1871-1880: Foreign Office/Annual Series, *Diplomatic & Consular Reports on Trade & Finance, Greece, Syros*, 1871-1880.

Παράρτημα 3.2.1 Παραγωγή του Ναυπηγείου της Ερμούπολης και συνολική παραγωγή ελληνόκτητης ναυτιλίας, ανα δεκαετίες, 1830-1879.

ΔΕΚΑΕΤΙΑ	ΕΡΜΟΥΠΟΛΗ	ΣΥΝΟΛΟ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
1830-39	42.340,75	
1840-49	118.137,04	343.518,00
1850-59	87.403,11	308,071,00
1860-69	94.738,79	487.418,00
1870-79	75.971,00	584.317,00

Πηγές: Για την Ερμούπολη επεξεργασμένα στοιχεία από Παράρτημα 2.2. Για το σύνολο της ελληνόκτητης ναυτιλίας: επεξεργασμένα στοιχεία από Τζελίνα Χαρλαύτη και Νίκος Βλασσόπουλος, *Ποντοπόρεια, 1830-1940. Ποντοπόρα Ιστιοφόρα και Ατμόπλοια από την ίδρυση του ελληνικού κράτους μέχρι τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο*, Αθήνα: Ε.Λ.Ι.Α., 2002.

Παράρτημα 3.2.2 Ναυπηγική παραγωγή Ερμούπολης, ναύλοι διαδρομής Οδησσού-Μασσαλίας, ναυτιλιακό εισόδημα ελληνόκτητης ναυτιλίας, 1835-1880.

Έτος	Χωρητικότητα (σε εκατοντάδες τόνους)	Ναύλοι διαδρομής Οδησσός-Μασσαλία (σε σελίνια)	Ναυτιλιακό εισόδημα ελληνόκτητης ναυτιλίας (σε εκατ. δρχ ΛΝΕ)*
1835	30.24	27,06	39.40
1836	25.30	32,44	39.43
1837	20.32	37,88	37.76
1838	77.46	47,12	52.56
1839	83.54	52,02	55.80
1840	132.3	27,77	25.10
1841	83.67	19,33	29.47
1842	29.89	31,10	35.84
1843	67.43	22,55	21.67
1844	93.97	27,72	26.06
1845	120.73	30,44	34.98
1846	144.88	38,54	62.76
1847	191.12	47,99	62.53
1848	179.28	33,34	36.05
1849	138.00	27,94	29.90
1850	104.79	25,20	26.15
1851	81.09	27,00	39.63
1852	65.96	35,03	33.75
1853	94.16	60,60	59.66
1854	67.37	43,43	37.49
1855	93.91	26,25	26.58

* Δραχμές Λατινικής Νομισματικής Ένωσης.

1856	117.17	26,25	39.11
1857	136.07	23,85	33.41
1858	68.11	23,48	28.86
1859	45.37	26,63	29.51
1860	46.00	28,05	25.50
1861	33.45	26,25	36.60
1862	48.85	23,10	27.28
1863	77.50	24,53	30.75
1864		23,85	39.91
1865	25.56	26,25	33.93
1866	112.69	24,53	34.68
1867	208.30	22,43	40.36
1868	216.40	21,38	32.42
1869	178.56	22,05	45.31
1870	137.50	21,38	59.00
1871	110.88	20,33	35.02
1872	40.49	22,43	47.75
1873	34.99	19,65	42.24
1874	66.22	17,18	51.42
1875	104.80	17,18	36.89
1876	73.59	21,30	41.70
1877	33.43	21,53	45.41
1878	97.31	12,90	29.63
1879	60.41	13,20	40.71
1880	61.68	12,45	41.93

Πηγές: Για την ναυπηγική παραγωγή της Ερμούπολης: Παράρτημα 2.2. Για τους ναύλους της διαδρομής Οδησσού- Μασσαλίας: Τζ. Χαρλαύτη & Γεωρ. Κωστελένος, «Τριτογενής τομεάς και οικονομική ανάπτυξη: το ναυτιλιακό εισόδημα, 1835-1914», *Ελληνική Οικονομική Ιστορία, 19ος-20ος αι.*, επιμ. Θ. Καλαφάτης, Ε. Πρόντζας, Πολιτιστικό Ίδρυμα Ομίλου Πειραιώς, υπό έκδοση, Παράρτημα 4 και για το ναυτιλιακό εισόδημα: ο.π., Παράρτημα 12.

Παράρτημα 3.2.3 Ναυπηγική παραγωγή Ερμούπολης, Νορβηγικός ναυλοδείκτης, ναυλοδείκτης Isserlis, ναυτιλιακό εισόδημα ελληνόκτητης ναυτιλίας, 1866-1880.

Έτος	Χωρητικότητα (σε εκατοντάδες τόνους)	Νορβηγικός ναυλοδείκτης	Ναυλοδείκτης Isserlis	Ναυτιλιακό εισόδημα ελληνόκτητης ναυτιλίας(σε εκατ. δρχ ΛΝΕ)
1866	112.7	122		34.68
1867	208.3	121		40.36
1868	216.4	118		32.42
1869	178.6	100	100	45.31
1870	137.5	102	103	59.00

1871	110.9	110	102	35.02
1872	40.5	134	103	47.75
1873	35.0	147	117	42.24
1874	66.2	146	108	51.42
1875	104.8	130	99	36.89
1876	73.6	130	98	41.70
1877	33.4	122	99	45.41
1878	97.3	121	91	29.63
1879	60.4	114	85	40.71
1880	61.7	101	87	41.93

Πηγές: Παράρτημα 2.2.2. Για το νορβηγικό ναυλοδείκτη και τον Isserlis: Lewis R. Fischer & Helge W. Nordvik, «Θαλάσσιες μεταφορές και ενοποίηση της οικονομίας του Βορείου Ατλαντικού, 1850-1914», στο Τζελίνα Χαρλαύτη, (επιμ.), *Ιστορία και Ναυτιλία 16ος-20ος αιώνας*, Αθήνα, 2001, 271-299, Πίνακες 9.6 και 9.7.

Παράρτημα 3.2.4 Συγκριτικά στοιχεία παραγωγής από το διεθνή χώρο, 1830-1879.

Δεκαετία	Ερμούπολη	Δουνκέρκη	Βοστώνη	Πρίνς Έντουαρντ Άιλαντ	Σάντερλαντ
1830-1839	42.340,75	3.563,10	46.326,00	51.200,00	350.650,00
1840-1849	118.137,04	4.353,42	101.323,50	88.400,00	377.220,00
1850-1859	87.403,11	30.651,00	260.153,00	148.300,00	542.215,00
1860-1869	94.738,79	21.663,00	14.832,77	236.500,00	646.435,00
1870-1879	75.971,00	10.365,00		173.600,00	935.315,00

Πηγές: Για την Ερμούπολη:επεξεργασμένα στοιχεία από Παράρτημα 2.2.
Για την Δουνκέρκη:επεξεργασμένα στοιχεία από Christian Pfister – Langanay, *Constructeurs, charpentiers et navires à Dunkerque du XVIIe au XXe siècle,* Δουνκέρκη, χ.χ., 55-61.
Για τη Βοστώνη: επεξεργασμένα στοιχεία από William Armstrong Fairburn, *Merchant Sail*, Vol. VI, Σέντερ Λόβελ, Μέϊν, 1945-55, 2905, 2908. Σημείωση: Τα στοιχεία των δεκαετιών 1830-39 και 1860-69 αφορούν μόνο την περιοχή του Μέντφορντ. Για τις υπόλοιπες δεκαετίες αθροίσαμε τα στοιχεία από τις δύο κύριες ναυπηγικές ζώνες του Μέντφορντ και του Ήστ Μπόστον.
Γιά το Πρίνς Έντουαρντ Άιλαντ: επεξεργασμένα στοιχεία από Matthews K. & Panting G., *Ships & Shipbuilding in the North Atlantic Region*, Newfoundland, 1978, Appendix 1, 149-150.
Για το Σάντερλαντ: επεξεργασμένα στοιχεία από Simon Ville, "Shipbuilding in the NE of England in the 19th cent." Shipbuilding in the UK in the 19th cent.: a regional approach. Simon Ville (επιμ.), *Research in Maritime History*, n.4, Νέα Γη, 1993, Table 1, 36.

Παράρτημα 3.3 Ρυθμός ανάπτυξης της παραγωγής του Ναυπηγείου της Ερμούπολης, 1828-1880.

ΕΤΟΣ	ΡΥΘΜΟΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ	ΕΤΟΣ	ΡΥΘΜΟΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
1828			
1829	222,68	1854	-28,45
1830	-2,14	1855	39,39

1831	-36,37	1856	24,77
1832	31,36	1857	16,14
1833	192,95	1858	-49,94
1834	-44,86	1859	-33,38
1835	-13,68	1860	1,39
1836	-16,27	1861	-27,28
1837	-19,73	1862	46,02
1838	281,05	1863	58,66
1839	7,86	1866	
1840	58,44	1867	84,85
1841	-36,79	1868	3,90
1842	-64,28	1869	-17,50
1843	125,61	1870	-22,96
1844	39,34	1871	-19,40
1845	28,48	1872	-63,48
1846	20,00	1873	-13,58
1847	31,92	1874	89,25
1848	-6,20	1875	58,31
1849	-23,02	1876	-29,80
1850	-24,07	1877	-54,57
1851	-22,61	1878	191,09
1852	-18,67	1879	-37,92
1853	42,76	1880	2,10

Πηγές: Επεξεργασμένα στοιχεία εκτιμώμενης χωρητικότητας από Παραρτήμα 3.2

Παράρτημα 3.4 Μέση τιμή/τόνο νεότευκτων πλοίων του ναυπηγείου της Ερμούπολης, 1828-1866 & ισοτιμία της μέσης τιμής σε λίρες Αγγλίας.

Έτος	**Ετήσια μέση τιμή /τόνο**	**Αριθμός πλοίων που δίνουν στοιχεία για τη μέση τιμή.**	**Ετήσιος σύνολικός αριθμός ναυπηγούμενων πλοίων.**	**Ισοτιμία Λίρας Αγγλίας σε Δρχ**	**Μετατροπή της μέσης τιμής σε £**	**Πηγή της ισοτιμίας £:δρχ.**
1828						
1829	*124,079*	*1*				
1830	*115.38*	*1*				
1831	*26,984*	*1*				
1832	*157,48*	*1*				
1833	*119,298*	*1*				
1834	*0*	*0*				

1835	*119,31*	*3*				
1836	*0*	*0*				
1837	*82,76*	*2*				
1838	141,65	15	54	28,50	4,97	Μέσος όρος από: Foreign Office/32. General Correspondence/ Greece. Στα ελληνικά υπό Ελ. Πρεβελάκη & Φιλ., Γλύτση, Αθήνα, 1975, 461.
1839	161,45	41	41	28,50	5,66	Χαρλαύτη &. Κωστελένος, ο.π., Παράρτημα 12.
1840	160,50	56	75	28,50	5,63	Ο.π.
1841	138,25	39	63	28,50	4,85	Ο.π.
1842	144,47	28	31	28,50	5,07	Ο.π.
1843	134,90	32	60	28,50	4,73	Ο.π.
1844	143,24	38	73	28,50	5,05	Μ.ο. από: Εφημ. «Αίολος», αρ. 3, 7, 10, 13, 19, από 2/9 έως 23/12/1844.
1845	157,22	48	85	28,50	5,52	Χαρλαύτη &. Κωστελένος, ο.π.
1846	178,61	57	89	27,69	6,45	Ο.π.
1847	219,86	66	71	28,50	7,71	Ο.π.
1848	205,14	51	91	27,00	7,60	AMAE Syra, 3, 17/4/1848, 152.
1849	184,74	73	96	28,36	6,51	Χαρλαύτη &. Κωστελένος, ο.π.
1850	169,59	98	102	28,80	5,89	Νικόλας Κουγέας, *Η τιμή του συναλλάγματος και η νομισματική πολιτική στηνΕλλάδα, (1843-79)*, Αθήνα, 1992, 98.
1851	138,49	57	80	28,65	4,83	Μ.ο. έτους από Κουγέας, ο.π., 98.
1852	138,28	50	73	29,60	4,67	Βασίλης Καρδάσης, *Σύρος. Σταυροδρόμι της ανατολικής Μεσογείου, 1832-1857*, Αθήνα, 1999, 268
1853	160,18	30	50	29,60	5,41	Μ.ο. έτους από Καρδάση, ο.π.

1854	193,02	23	37	28,44	6,79	Μ.ο. έτους από Κουγέας, ο.π., 98.
1855	192,98	40	63	27,56	7,00	Μ.ο. έτους από Κουγέας, ο.π.
1856	234,24	50	81	29,90	7,83	Μ.ο. έτους από:Εφημ. «Τηλέγραφος των Κυκλάδων», αρ. 59, 16/6/1856 & αρ. 87, 31/12/1856.
1857	215,22	60	116	30,13	7,14	Ο.π., αρ. 92, 9/2/1857, αρ.113, 9/7/, αρ. 133, 26/11, αρ. 135, 10/12/1857.
1858	213,95	28	74	28,40	7,53	Χαρλαύτη &. Κωστελένος, ο.π.
1859	167,21	5	65	28,65	5,84	Μ.ο. έτους από Κουγέας, ο.π., 99.
1860	214,56	7	72	28,21	7,61	Μ.ο. έτους από Κουγέας, ο.π.
1861		0	0			
1862	243,74	10	27	29,00	8,40	Χαρλαύτη &. Κωστελένος, ο.π.
1863	233,49	28	50	31,30	7,46	Μ.ο. έτους από Κουγέας, ο.π., 136.
1864						
1865						
1866	295,75	45	63	28,72	10,30	Μ.ο. έτους από Κουγέας, ο.π., 136.

Πηγές: Επεξεργασμένα στοιχεία από Παράρτημα 3.2 και Παράρτημα 3.6.

Παράρτημα 3.4.1 Συγκριτικά στοιχεία ετήσιας μέσης τιμής/τόνο νεότευκτων & μεταχειρισμένων πλοίων στην αγορά της Ερμούπολη σε σχέση και με τις τιμές των ναύλων Οδησσού-Μασσαλίας, 1838-1863.

Έτος	**Ναύλοι Οδησσού-Μασσαλίας (σε σελίνια)**	**Ετήσια μέση τιμή/τόνο σε νεότευκτα πλοία (σε δρχ)**	**Ετήσια μέση τιμή/τόνο σε μεταχειρισμένα πλοία (σε δρχ)**	**Διαφορά τιμής νεότευκτων/ μεταχειρισμένων. (σε δρχ)**
1838	47,12	141,65	91,53	50,12
1839	52,02	161,45	109,28	50,79
1840	27,77	160,50	92,59	67,91
1841	19,33	138,25	112,84	25,41
1842	31,10	144,47	82,23	62,24
1843	22,55	134,90	98,32	36,58
1844	27,72	143,24	107,68	35,56

1845	30,44	157,22	110,11	47,11
1846	38,54	178,61	93,11	85,50
1847	47,99	219,86	118,81	101,05
1848	33,34	205,14	112,53	92,61
1849	27,94	184,74	117,76	66,98
1850	25,20	169,59	117,77	51,82
1851	27,00	138,49	100,61	37,88
1852	35,03	138,28	97,47	40,81
1853	60,60	160,18	118,38	41,80
1854	43,43	193,02	114,08	78,94
1855	26,25	192,98	123,65	69,33
1856	26,25	234,24	148,70	85,54
1857	23,85	215,22	142,14	73,08
1858	23,48	213,95	133,51	80,44
1859	26,63	167,21	84,98	82,23
1860	28,05	214,56	118,26	96,30
1861	26,25		116,49	
1862	23,10	191,18	137,15	54,03
1863	24,53	233,49	*155,60**	77,89

Πηγές: Για τους ναύλους Οδησσού-Μασσαλίας Παράρτημα 3.2.2. Για τη μέση τιμή των νεότευκτων Παράρτημα 3.4 και για τη μέση τιμή των μεταχειρισμένων, επεξεργασμένα στοιχεία από ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρος, Αρχείο Συμβολαιογράφου Μάξιμου Ταλασλή, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα 1838-1863.

*****Η μέση τιμή των μεταχειρισμένων πλοίων του έτους 1863 προέκυψε από μόνο δύο περιπτώσεις αγοραπωλησιών.

Παράρτημα 3.4.2 Κατανομή μέσης τιμής/τόνο σε κλάσεις χωρητικότητας ανα δεκαετία.

Κλάση χωρητικότητας	**1838-49**	**1850-59**	**1860-66**
0-50	148,27	159,90	172,08
51-100	151,87	170,61	289,04
101-150	156,92	181,63	230,88
151-200	165,33	185,61	240,89
201-250	177,23	188,06	289,43
251-300	200,58	213,66	284,48
<300	204,67	238,97	255,24

Πηγές: Επεξεργασμένα στοιχεία από Παράρτημα 2.4 και από ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρος, Αρχείο Συμβολαιογράφου Μάξιμου Ταλασλή, Συμβ. Σκαρλάτος Μάξιμος, Κατάστιχα 1-6, 1827-1830, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Κατάστιχα 7-16, 1830-24/1/1835, Λυτά έγγραφα 1835-1862. Συλλογή Ιστορικού Αρχείου Κυκλάδων, Συμβ. Κων. Αγγελίδης, Ευρετήρια, 1-5, 1854-1863, Συμβ. Αντώνιος Αλμπέρτος, Ευρετήρια 1-2, 1853-1864, Συμβ. Μιχ. Ιωάννόπουλος, Ευρ. 1-2, 1843-1845, Συμβ. Χρ. Ιωάννου Ευρ.1-10, 1846-1860. Ι/Ναυπηγικά, 1836-1866.

Παράρτημα 3.4.3 Σύγκριση τιμών νεότευκτων ιστιοφόρων Πρίνς Έντουαρντ Άιλαντ και Νιού Μπρούνγουικ (Ατλαντικός Καναδάς) και Ερμούπολης, 1838-1866. (Οι τιμές είναι σε λίρες στερλίνες).

ΕΤΟΣ	ΠΡΙΝΣ ΕΝΤ.ΑΙΛΑΝΤ & ΝΙΟΥ ΜΠΡΟΥΝΣΓΟΥΙΚ	ΜΕΣΟΣ ΌΡΟΣ ΤΙΜΩΝ ΚΑΝΑΔΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ	ΕΡΜΟΥΠΟΛΗ	ΔΙΑΦΟΡΑ ΤΙΜΗΣ ΚΑΝΑΔΙΚΩΝ/ΕΡΜΟΥ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ
1838	6,50	6,50	4,97	1,53
1839	6,00	6,00	5,66	0,34
1840	6,00-8,00	7,00	5,63	1,37
1841	4,00-7,00	5,50	4,85	0,65
1842	7,00	7,00	5,07	1,93
1843	4,00	4,00	4,73	-0,73
1844	3,50	3,50	5,05	-1,55
1845	5,50-6,00	5,75	5,52	0.,23
1846	5,50-6,00	5,75	6,45	-0,70
1847			7,71	
1848	4,00-6,50	5,25	7,60	-2,35
1849	5,50	5,50	6,51	-1,01
1850	4,50-7,00	5,75	5,89	-0,14
1851			4,83	
1852	5,50-7,00	6,25	4,67	1,58
1853	5,50-8,00/14,00	6,75	5,41	1,34
1854	5,50-11,75/15,00	8,625	6,79	1,84
1855			7,00	
1856	7,00-8,25	7,625	7,83	-0,21
1857			7,14	
1858	7,00	7,00	7,53	-0,53
1859	7,00-8,50	7,75	5,84	1,91
1860	7,00-9,00	8,00	7,61	0,39
1861	5,50-9,50	7,50		
1862	7,25-10,00	8,625	8,40	0,23
1863	7,00-10,00	8,50	7,46	1,04
1864	5,00-9,00	7,00		
1865	5,50-9,00	7,25		
1866	5,50-8,50	7,00	10,30	-3,30

Πηγή: Για την Ερμούπολη: Παράρτημα 3.4. Για τα καναδικά πλοία: επεξεργασμένα στοιχεία από Eric W. Sager & Gerald E. Panting, *Maritime Capital. The shipping industry in Atlantic Canada, 1820-1914*, Μόντρεαλ & Κίνγκστον, 1990, 69.

Παράρτημα 3.5 Εκτίμηση της αξίας της ναυπηγικής παραγωγής της Ερμούπολης, 1838-1866.

Έτος	Αριθμός πλοίων από τα οποία προέρχεται η ετήσια αξία της ναυπηγικής παραγωγής	Ετήσιο σύνολο των ναυπηγημένων πλοίων	Χωρητικότητα πλοίων από τα οποία προκύπτει η αξία της ναυπηγικής παραγωγής	Ετήσια εκτιμώμενη χωρητικότητα	Προκύπτουσα ετήσια αξία ναυπηγικής παραγωγής.	Εκτιμώμενη αξία της ναυπηγικής παραγωγής με τη χρήση της μέσης τιμής /έτος*
1838	15	54	2.700,22	7.746,17	393.490	1.108.249
1839	41	41		8.354,74	1.333.403	1.333.403
1840	55	75	10.593,57	13.237,57	1.759.014	2.183.376
1841	39	63	4.962,85	8.367,19	728.464	1.199.114
1842	28	31	2.944,34	3.044,88	444.504	459.029
1843	32	60	4.178,09	6.743,85	562.360	908.481
1844	58	73	7.290,89	9.397,01	1.039.194	1.340.874
1845	77	85	11.301,58	12.073,58	1.785.681	1.907.055
1846	86	89	14.174,28	14.488,10	2.466.400	2.522.452
1847	71	71		19.112,11	4.212.820	4.212.820
1848	68	91	13.911,04	17.928,09	2.918.700	3.742.758
1849	84	96	11.744,04	13.800,43	2.343.084	2.722.982
1850	100	102	10.378,99	10.479,00	1848.857	1.865.817
1851	72	80	7.770,01	8.109,79	1.051.608	1.098.664
1852	66	73	6.168,30	6.596,02	1.005900	1.065.045
1853	43	50	8.237,07	9.416,35	1.278.500	1.467.397
1854	33	37	6.213,62	6.737,07	1.367.000	1.468.037
1855	50	63	7.384,90	9.390,95	1.536.500	1.923.628
1856	63	81	10.277,00	11.717,21	2476.930	2.814.284
1857	82	116	9.673,77	13.607,78	1.999.345	2.846.023
1858	45	74	4.397,01	6.862,42	952.920	1.480.394
1859	10	65	402,90	4.537,53	72.655	764.006,2
1860	23	72	1.004,70	4.600,54	230.615	1.002.139
1861				3.345,57		
1862	16	27	2.926,47	4.885,17	612.650	1.090.063
1863	48	50	7.721,95	7.750,65	1.807.725	1.814.427
1864						
1865				2.556,50		
1866	62	63	11.040,34	11.269,35	3.191.000	3.258.730

Πηγές: Επεξεργασμένα στοιχεία από Παράρτηματα 2.1, 2.2 και από ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρος, Αρχείο Συμβολαιογράφου Μάξιμου Ταλασλή, Συμβ. Σκαρλάτος Μάξιμος, Κατάστιχα 1-6, 1827-1830, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Κατάστιχα 7-16, 1830-24/1/1835, Λυτά έγγραφα 1835-1862. Συλλογή Ιστορικού Αρχείου Κυκλάδων, Συμβ. Κων. Αγγελίδης, Ευρετήρια, 1-5, 1854-1863, Συμβ. Αντώνιος Αλμπέρτος, Ευρετήρια 1-2, 1853-1864, Συμβ. Μιχ. Ιωάννόπουλος, Ευρ. 1-2, 1843-1845, Συμβ. Χρ. Ιωάννου Ευρ.1-10, 1846-1860. Ι/Ναυπηγικά, 1836-1866.

* Για την εκτίμηση της αξίας της ναυπηγικής παραγωγής χρησιμοποιήσαμε τον εξής τύπο: -(Ετήσια εκτιμώμενη χωρητικότητα-ετήσια χωρητικότητα προκύπτουσας αξίας ναυπηγικής παραγωγής)*Ετήσια μέση τιμή/τόνο+προκύπτουσα ετήσια αξία ναυπηγικής παραγωγής.

Παράρτημα 3.5.1 Εκτίμηση του ποσοστού της ναυπηγικής παραγωγής της Ερμούπολης στη δευτερογενή παραγωγή και στο σύνολο ΑΕΠ, 1838-1866.

ΕΤΟΣ	ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΗ ΑΞΙΑ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ	ΠΡΟΣΤΙΘΕΜΕΝΗ ΑΞΙΑ	ΜΕΤΑΤΡΟΠΗ ΣΕ ΔΡΧ ΛΝΕ	ΔΕΥΤΕΡΟΓΕΝΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗ ΣΕ ΔΡΧ ΛΝΕ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΣΕ ΔΕΥΤΕΡΟΓΕΝΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗ	ΣΥΝΟΛΟ ΑΕΠ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΣΕ ΣΥΝΟΛΟ ΑΕΠ
1838	1.108.249	668.828,16	598,601,20	1.253.000	47,77	76.561.464	0,78
1839	1.333.403	804.708,71	720,214,30	1.432.000	50,29	82.158.944	0,88
1840	2.183.376	1.317.667,42	1.179.312,34	1.432.000	82,35	90.511.374	1,30
1841	1.199.114	723.665,31	647.680,45	1.778.902	36,41	81.524.303	0,79
1842	459.029	277.024,01	247.936,49	1.785.883	13,88	72.050.835	0,34
1843	908.481	548.268,30	490.700,13	1.883.438	26,05	70.304.740	0,70
1844	1.340.874	809.217,52	724.249,68	1.945.193	37,23	72.286.510	1,00
1845	1.907.055	1.150.907,60	1.030.062,30	2.008.022	51,30	725.55.290	1,42
1846	2.522.452	1.522.299,62	1.362.458,16	2.605.936	52,28	77.310.985	1,76
1847	4.212.820	2.542.436,87	2.275.481,00	2.676.659	85,01	70.202.232	3,24
1848	3.742.758	2.258.754,23	2.021.585,04	2.695.507	75,00	78.740.260	2,57
1849	2.722.982	1.643.319,52	1.470.770,97	2.827.663	52,01	81.072.203	1,81
1850	1.865.817	1.126.020,86	1.007.788,67	2.971.311	33,92	89.725.822	1,12
1851	1.098.664	663.043,52	593.423,95	3.351.775	17,70	93.491.567	0,63
1852	1.065.045	642.754,74	575.265,49	4.752.307	12,10	111.072.033	0,52
1853	1.467.397	885.574,37	792.589,06	5.516.619	14,37	102.915.915	0,77
1854	1.468.037	885.960,06	792.934,26	5.304.772	14,95	118.870.213	0,67
1855	1.923.628	1.160.909,57	1.039.014,07	5.810.197	17,88	109.909.135	0,95
1856	2.814.284	1.698.420,45	1.520.086,30	6.705.000	22,67	151.598.737	1,00
1857	2.846.023	**1.717.574,66***	1.537.229,32	6.101.448	25,19	145.799.997	1,05
1858	1.480.394	893.418,06	799,609,17	6.807.370	11,75	136.394.946	0,59
1859	764.006,2	461.077,75	412,664,59	7.469.205	5,52	166.176.291	0,25
1860	1.002.139	604.790,79	541.287,75	7.833.112	6,91	152.205.786	0,36
1861							
1862	1.090.063	657.853,26	588.778,67	10.281.930	5,73	154.490.247	0,38
1863	1.814.427	1.095.006,55	980.030,86	11.872.989	8,25	160.133.781	0,61
1864							
1865							
1866	3.258.730	1.966.643,38	1.760.145,82	12.835.088	13,71	194.257.887	0,91

Πηγές: Παράρτημα 3.6 και Γεώργιος Κωστελένος και λοιποί, *Πηγές οικονομικής ιστορίας της Νεότερης Ελλάδας. Ποσοτικά στοιχεία και στατιστικές σειρές. Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν, 1839-1939.* Αθήνα, 2007, Πίνακας 3-ΙΙ, 102-103 & Πίνακας 6-ΙΙΙ, 137-138.

***** Η εκτίμηση της προστιθέμενης αξίας στηρίχθηκε σε πίνακα εισαγωγών της Σύρου του Γάλλου Προξένου του έτους 1857, δημοσιευμένο από Καρδάσης, *Σύρος. Σταυροδρόμι*, 86-89. Από την εκτίμηση της προστιθέμενης αξίας του έτους 1857 προέκυψε ο συντελεστής 0.6035, ο οποίος χρησιμοποιήθηκε και για τις υπόλοιπες χρονιές.

Παράρτημα 3.6 Εκτίμηση της μέσης χωρητικότητας των ναυπηγούμενων πλοίων της Ερμούπολης, 1828-1880.

ΕΤΟΣ	ΜΕΣΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ	ΕΤΟΣ	ΜΕΣΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ
1828	181,95	1855	174,29
1829	247,54	1856	166,94
1830	198,91	1857	140,95
1831	124,72	1858	134,30
1832	114,17	1859	128,58
1833	147,78	1860	131,68
1834	120,84	1861	202,33
1835	53,06	1862	234,50
1836	82,56	1863	234,25
1837	62,00	1864	
1838	167,03	1865	
1839	203,77	1866	205,98
1840	193,08	1867	212,56
1841	150,96	1868	200,40
1842	101,53	1869	223,20
1843	150,91	1870	196,51
1844	170,79	1871	140,35
1845	188,21	1872	89,98
1846	194,62	1873	89,72
1847	279,75	1874	74,40
1848	219,29	1875	119,13
1849	155,57	1876	113,22
1850	106,26	1877	101,30
1851	115,36	1878	135,15
1852	102,83	1879	85,08
1853	200,34	1880	88,11
1854	217,30		

Πηγές: Για τα έτη 1828-66: επεξεργασμένα στοιχεία από ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρος, Αρχείο Συμβολαιογράφου Μάξιμου Ταλασλή, Συμβ. Σκαρλάτος Μάξιμος, Κατάστιχα 1-6, 1827-1830, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Κατάστιχα 7-16, 1830-24/1/1835, Λυτά έγγραφα 1835-1862. Συλλογή Ιστορικού Αρχείου Κυκλάδων, Συμβ. Κων. Αγγελίδης, Ευρετήρια, 1-5, 1854-1863, Συμβ. Αντώνιος Αλμπέρτος, Ευρετήρια 1-2, 1853-1864, Συμβ. Μιχ. Ιωάννόπουλος, Ευρ. 1-2, 1843-1845, Συμβ. Χρ. Ιωάννου Ευρ.1-10, 1846-1860. Ι/Ναυπηγικά, 1836-1866.

Για το έτος 1864 δεν υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία. Για το έτος 1865 βρέθηκε χειρόγραφο σημείωμα με τη συνολική χωρητικότητα σε Ι/Ναυπηγικά/6 με αρ. 159.

Για τα έτη 1867-70: επεξεργασμένα στοιχεία από Τζελίνα Χαρλαύτη και Νίκος Βλασσόπουλος, *Ποντοπόρεια, 1830-1940. Ποντοπόρα Ιστιοφόρα και Ατμόπλοια από την ίδρυση του ελληνικού κράτους μέχρι τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο*, Αθήνα: Ε.Λ.Ι.Α., 2002.

Για τα έτη 1871-1880: Foreign Office/Annual Series, *Diplomatic & Consular Reports on Trade & Finance, Greece, Syros*, 1871-1880.

Παράρτημα 3.7 Κατάσταση εξόδων ναυπήγησης του μπρικιού «Κωλέτης», δημοσιευμένη από AMAE, SYRA, 3, 20/4/1849, 267-269.[*]

Compte des Frais de Construction et d'Armement de Navire le Colette, jaugeant 342 Tonneaux, Construit en 1847 à Syra par le Scieur J. Pagidas Constructeur.
[Λογαριασμός εξόδων κατασκευής και εφοπλισμού του πλοίου ο Κωλέτης, χωρητικότητας 342 τόνων, ναυπηγημένο το 1847 στη Σύρο από τον πριονιστή Ι. Παγίδα κατασκευαστή[**]].

Construction de la Coque [Κατασκευή της γάστρας]

—Bois— [Ξυλεία]

478 Couples (Στραβόξυλα) à 3 d 20. 1529 Δ. 60 lepta.
479 « « 3. 90. 1868 10 Drach. lepta.
103 Courbes. (Βρατζόλια) 401. 70.
Guirlandes (Φουρνισταῖς) Marsouins=Σκορπιός 274.40
Total.....4073.80
[Σύνολο]

500 bordages=Μαδέρια=de Madalie à 5 ½				***2750***		
324	***«***	***«***	***de Tzanakalesci à 9.***	***2916***	***5666***	
32 bréecintes= τζάπαις=			***« à 14 ½***	***464***		
15	***«***	***«***	***« à 20***	***300***	***764***	
4 pièces de quille= Βουβά=de Kiobata à 200				***800***		
5	***«***	***«***	***« à 104 ½***	***522 25.***		
5	***«***	***«***	***« à 125***	***625***		
1	***«***	***« de Karagatsi***	***à 100***	***100***		
1 mèche de gouvernail.....200				***200***	***2247***	***25.***

[Άξονας πηδαλίου]

5 bois droits, provenant de Xéros.....159
[Ίσια ξύλα προερχόμενα από το Ξηρό]

145 «	***«***	***«***	***«***	***.....4488***		
30 «	***«***	***«***	***«***	***.....1002***		
17 «	***«***	***«***	***«***	***.....687 20.***		
30 «	***«***	***«***	***«***	***Thassos.....1080***	***7413***	***20.***

[Θάσος]

42 Epontilles=Ποντέλια.....214						
39	***«***	***«***	***«***	***.....351***	***565***	
12 tritoires de pameaux= κουβούσια.....79 50					***79.***	***50***
Planches et autres bois de petits dimensions...348 50.					***348***	***50***

[Σανίδια και άλλα ξύλα μικρών διαστάσεων]

Totaux.....20157. 25
[Σύνολο]

Report 20157
[Μεταφορά (λογιστικού υπολοίπου)]

à retrancher pour rente de bois inutiles.....410
Reste, total net du prix du Bois.....20660

[*] Η δική μας μετάφραση είναι μέσα σε αγκύλες.
[**] Ο Γάλλος Πρόξενος αναφέρει ως αρχιναυπηγό-κατασκευαστή τον Ι. Παγίδα, ένω από το έγγραφο ιδιοκτησίας προκύπτει ότι αρχιναυπηγός του «Κωλέτη» ήταν ο γιός του Ιωάννη, Νικόλαος. Επιπλέον ενδιαφέρον έχει το γεγονός ότι αναφέρει τον αρχιναυπηγό ως πριονιστή (Scieur).

[Υπόλοιπο, καθαρό σύνολο κόστους της ξυλείας]

—Main d' oeuvre— [Εργασία]

1819 ½ journées de charpentiers=Πελεκάνοι [sic]***: 12466 65.***
[Ημερομίσθια ξυλουργών]

456 « de pesceuter = Καρφωταί=.....2187 45.
84 ½ « de scieurs de long= Πριονισταί=896 70.
214 « de calefats=Καλαφάται= 2037 70. 17588
Total....2574 journéesdont 712 (.....)

—Cloux et Fers— [Καρφιά και Σίδηρος]

7849 oques de cloux à 66 lepta l' oque.....5180 34.
[οκάδες καρφιών προς 66 λεπτά η οκά]

1123 « « « « 1499 55.
105 « de chaînes de haubans=Μούδαις= 131.
326 « de Galhauban=Πατεράτζα 259. 31.
92 ½ « de petit chaînes.....100 7170
[μικρές αλυσίδες]

562 « chevilles en cuivre=Καρφιά 2196 10.
91 ½ « de cuivre pour le Gouvernail.366
[ορειχάλκινα καρφιά για το πηδάλιο]

Main d' oeuvre 60 2622
[εργασία]

—Goudron Etuppe — [Πίσσα, Στουπί]

1425 oques de Goudron et Résine.....251 27
[Οκάδες πίσσα και ρετσίνι]

200 « d' Etouppe.....99 94 351
[Στουπί]

8970 chevilles en bois=Καβίλιαις.....308

Salaires du Constructeur.....1200
[Αμοιβή του κατασκευαστή]
Cadeaux en même.....351 90
[Δώρο στον ίδιο]
Salaires des matelots surveillantes.....1124 55
[Αμοιβές στους ναύτες για τη φύλαξη (του σκάφους)]
frais de nourriture de même.....674 60 1799
[Έξοδα διατροφής των ιδίων]
Total des frais de Construction de la coque.....52055
[Συνολικό κόστος κατασκευής της γάστρας]

Agrès et Apparaux
[Εξαρτισμός & εξοπλισμός]

59 ½ quintaux de cordages= Σχοινιά de Trieste....3470 73
40 ½ « « de Hanott.....2577 95 6178 37
2 ½ « de bitord=Τρισίλιον de Trieste.....129 69
2 chains anglaises pesant 132 quintaux 4203 98
[αγγλικές αλυσίδες που ζυγίζουν 132 κουϊντάλια]

3 ancres « « 34 «.....1457 5660 98
[άγκυρες που ζυγίζουν 34 κουϊντάλια]

2 Mâte, y compris le main d'ouvre.....1212
[Κατάρτια, συμπεριλαμβανομένης και της εργασίας]
Droits de Douane et Nolis des dits mate.....768 88 1980 88
[Δικαιώματα Τελωνείου και ναύλοι των παραπάνω καταρτιών]
Poulies=Μακαράδες. Barces de (.....) 1158
(Κορζεταις)
frais de mâture.....706 1844
[Εξοδα ιστιοφορίας]
15 pièces de toile de Malte par voiles.....1392 92
[κομμάτια ύφασματςος Μάλτας για πανιά]
9 « « de Bonagousta.....1000
4 « « de Hanott.....308 2700 92
façon des voiles.....263 55
[κατασκευή πανιών]
1 guindeau, Μανιβέλον.....1100
frais de mise en place.....228 1328
[Εξοδα τοποθέτησης]
4 écubiers= όκια.....178 80 178 80
7 bariques à eau.....506 23
[Νεροβάρελα]
Peintures diverses.....285 60
[Διάφορα βαψίματα]
fer blanc pour double les soutes à (.....) 297 83
[Λευκοσίδηρος για επικάλυψη στις αποθήκες ...]
fil à voile et cordeaux.....380 10
[Σχοινί πανιών και ορμίσματος]
Emménagement du porte et de la chambre.....1009 90
[Διαίρεση πόρτας και κάμαρης]

Total des frais d'achat d'agrès.....22615 16
[Σύνολο εξόδων αγοράς εξαρτισμού]
Dépenses diverses
[Διάφορα έξοδα]
Nolis et portefaix.....727 54
[Ναύλοι και λιμενικά τέλη]
1 habitacle= Γριζώλα.....39 20
3 j'ai d'ancre= Στύπος.....100
Pavillon.....50
[Σημαία]
Couronnement= Πρύμη et figure.....196
[Πρύμνη και ακρώπρωρο]
4 guirlandes= φουρνισταῖς 169 70
Droits divers.....455 02 1009 92
[Διάφορα τέλη]
Dépenses pour la 1er voyage, vivres, (...).....1278 95
[Εξοδα για το πρώτο ταξίδι, τρόφιμα, (...)]
Total des dépenses diverses.....3010 39
[Σύνολο διαφόρων εξόδων]

Récapitulation :

[Ανακεφαλαίωση]

Compte de frais pour la coque*.....*52058 Δ 59 lepta

[Λογαριασμός εξόδων της γάστρας]

« ***«*** ***les agrès*.....*22615 15***

[« « του εξαρτισμού]

« ***des dépenses diverses*.....*3010 39***

[« διαφόρων εξόδων]

Total général*.....*77684 14

[Γενικό σύνολο]

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ Ι-ΤΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Παράρτημα 4.1 (α-ε). Τυποποίηση της δομής των όρων των συμφωνητικών ναυπήγησης στην Ερμούπολη την περίοδο 1831-1855, με βάση συμβόλαια από ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου Συμβολαιογράφος Ανδρέα Δαβίδ, Κατάστιχα 7-16, 1830-24/1/1835, Λυτά έγγραφα 1835-1862.

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟΥ (α)
Από 28-12-1831 μέχρι 1-9-1837.

<u>ΠΑΓΙΟΙ ΟΡΟΙ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟΥ</u>
<u>ΣΥΧΝΟΙ, ΜΗ ΠΑΓΙΟΙ ΟΡΟΙ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟΥ</u>

Α) ΓΕΝΙΚΑ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ:
1) Ημερομηνία
2) Προσδιορισμός τόπου (Γραφείο Συμβολαιογράφου και διεύθυνση)
3) Στοιχεία Μαρτύρων (Όνομα, Επάγγελμα, Καταγωγή)
4) Στοιχεία Συμβαλλομένων (Όνομα, Επάγγελμα, Καταγωγή)

Β) ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΝΑΥΠΗΓΟΥ:
4) Τύπος πλοίου
5) *Διορία ναυπήγησης* (Σε μερικές περιπτώσεις βρίσκεται στους τελευταίους όρους του εγγράφου).
6) Διαστάσεις σκάφους (Μήκος, Μέγιστο Πλάτος, Βάθος)
7) Προσδιορισμός ναυπηγικού προϊόντος:
Προσδιορισμός εξόδων & φάσεων ναυπήγησης που αναλαμβάνει ο Ναυπηγός. (π.χ. Ξυλεία και Ημερομίσθια Ξυλουργών και Λεπτουργών).
1) Βεβαίωση χρήσης ποιοτικής ξυλείας.
2) Δικαίωμα ιδιοκτήτη να αλλάξει τα ξύλα που δεν θεωρεί καλής ποιότητας. (Ο συγκεκριμένος όρος μπορεί να βρίσκεται και σε άλλα σημεία του συμβολαίου).
8) Τεχνική περιγραφή:
Είδος, αριθμός και διαστάσεις δομικών μερών της γάστρας και διευκρινήσεις για τις υπερκατασκευές και λοιπό εξοπλισμό σκάφους.

Γ) ΛΟΙΠΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΙΔΙΟΚΤΗΤΗ & ΝΑΥΠΗΓΟΥ:
9) Κάρφωση και Καλαφάτισμα (του Ιδιοκτήτη όταν το σκάφος παραδίδεται «άσπρον»)
10) Καθέλκυση: υποχρεώσεις Ιδιοκτήτη: Αναλώσιμα Υλικά (Σχοινιά, Άλυμμα) και Εργατικά.
11) Καθέλκυση: Υποχρεώσεις Ναυπηγού: Πάγια εγκατάσταση, συντονισμός και ευθύνη καθέλκυσης.

Δ) ΤΙΜΗ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗΣ ΚΑΙ ΑΜΟΙΒΕΣ:
12) Κόστος ναυπήγησης γάστρας (υλικά και ημερομίσθια) και προσδιορισμός αριθμού δόσεων αποπληρωμής σε συγκεκριμένα στάδια ναυπήγησης.

Ε) ΚΑΤΑΛΗΚΤΙΚΟ ΜΕΡΟΣ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟΥ:
3) Υπόσχεση τήρησης συμφωνίας-Ρήτρα.
4) Εγγυητής
5)Επίτροπος Ιδιοκτήτη (Μπορεί να βρίσκεται και σε άλλο σημείο του εγγράφου).
13) Υπογραφές Συμβαλλομένων και Μαρτύρων
6) Διορθώσεις-Διευκρινήσεις-Προσθήκες.

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟΥ (β)
Από 1-9-1837 μέχρι 20-9-1839.

ΠΑΓΙΟΙ ΟΡΟΙ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟΥ
ΣΥΧΝΟΙ, ΜΗ ΠΑΓΙΟΙ ΟΡΟΙ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟΥ

Α) ΓΕΝΙΚΑ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ:
1) Ημερομηνία
2) Προσδιορισμός τόπου (Γραφείο Συμβολαιογράφου και διεύθυνση)
3) Στοιχεία Μαρτύρων (Όνομα, Επάγγελμα, Καταγωγή)
4) Στοιχεία Συμβαλλομένων (Όνομα, Επάγγελμα, Καταγωγή)

Β) ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΝΑΥΠΗΓΟΥ:
4) Τύπος πλοίου
5) *Διορία ναυπήγησης* (Σε μερικές περιπτώσεις βρίσκεται στους τελευταίους όρους του εγγράφου).
6) Διαστάσεις σκάφους (Μήκος, Μέγ.Πλάτος, Βάθος)
7) Προσδιορισμός ναυπηγικού προϊόντος:
Προσδιορισμός εξόδων & φάσεων ναυπήγησης που αναλαμβάνει ο Ναυπηγός. (Ξυλεία και Ημερομίσθια Ξυλουργών και Λεπτουργών).
1) Βεβαίωση χρήσης ποιοτικής ξυλείας. Αναφορά προέλευσης και είδους ξυλείας.
2) Δικαίωμα ιδιοκτήτη να αλλάξει τα ξύλα που δεν θεωρεί καλής ποιότητας. (Ο συγκεκριμένος όρος μπορεί να βρίσκεται και σε άλλα σημεία του συμβολαίου).
8) Τεχνική περιγραφή:
Είδος, αριθμός και διαστάσεις δομικών μερών της γάστρας και διευκρινήσεις για τις υπερκατασκευές και λοιπό εξοπλισμό σκάφους.

Γ) ΤΙΜΗ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗΣ ΚΑΙ ΑΜΟΙΒΕΣ:
9) Κόστος ναυπήγησης γάστρας (υλικά και ημερομίσθια) και προσδιορισμός αριθμού δόσεων αποπληρωμής σε συγκεκριμένα στάδια ναυπήγησης.

Δ) ΛΟΙΠΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΙΔΙΟΚΤΗΤΗ & ΝΑΥΠΗΓΟΥ:
10) Κάρφωση και Καλαφάτισμα (του Ιδιοκτήτη όταν το σκάφος παραδίδεται «άσπρον»)
11) Καθέλκυση: υποχρεώσεις Ιδιοκτήτη: Αναλώσιμα Υλικά (Σχοινιά, Άλυμμα) και Εργατικά.
12) Καθέλκυση: Υποχρεώσεις Ναυπηγού: Πάγια εγκατάσταση, συντονισμός και ευθύνη καθέλκυσης

Ε) ΚΑΤΑΛΗΚΤΙΚΟ ΜΕΡΟΣ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟΥ:
3) Εγγυητής
4)Επίτροπος Ιδιοκτήτη (Μπορεί να βρίσκεται και σε άλλο σημείο του εγγράφου).
5)*Υπόσχεση τήρησης συμφωνίας-Ρήτρα.*
13)Υπογραφές Συμβαλλομένων και Μαρτύρων.
6)Διορθώσεις-Διευκρινήσεις-Προσθήκες.

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟΥ (γ)
Από 20-9-1839 μέχρι 14-7-1852.

<u>ΠΑΓΙΟΙ ΟΡΟΙ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟΥ</u>
<u>ΣΥΧΝΟΙ, ΜΗ ΠΑΓΙΟΙ ΟΡΟΙ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟΥ</u>

Α) ΓΕΝΙΚΑ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ:
1) Προσδιορισμός τόπου (Γραφείο Συμβολαιογράφου και διεύθυνση)
2) Στοιχεία Συμβαλλομένων (Όνομα, Επάγγελμα, Καταγωγή)

Β) ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΝΑΥΠΗΓΟΥ:
3) Τύπος πλοίου
4) Διορία ναυπήγησης
5) Διαστάσεις σκάφους (Μήκος, Μέγ.Πλάτος, Βάθος)
6) Προσδιορισμός ναυπηγικού προϊόντος:
Προσδιορισμός εξόδων & φάσεων ναυπήγησης που αναλαμβάνει ο Ναυπηγός. (Ξυλεία και Ημερομίσθια Ξυλουργών και Λεπτουργών).
1) Βεβαίωση χρήσης ποιοτικής ξυλείας. Αναφορά προέλευσης και είδους ξυλείας.
2) Δικαίωμα ιδιοκτήτη να αλλάξει τα ξύλα που δεν θεωρεί καλής ποιότητας. (Ο συγκεκριμένος όρος μπορεί να βρίσκεται και σε άλλα σημεία του συμβολαίου).
7) Τεχνική περιγραφή:
Είδος, αριθμός και διαστάσεις δομικών μερών της γάστρας και διευκρινήσεις για τις υπερκατασκευές και λοιπό εξοπλισμό σκάφους.
3) Περιγραφή μεταλλικών μερών

Γ) ΤΙΜΗ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗΣ ΚΑΙ ΑΜΟΙΒΕΣ:
8) Κόστος ναυπήγησης γάστρας (υλικά και ημερομίσθια) και προσδιορισμός αριθμού δόσεων αποπληρωμής σε συγκεκριμένα στάδια ναυπήγησης.

Δ) ΛΟΙΠΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΙΔΙΟΚΤΗΤΗ & ΝΑΥΠΗΓΟΥ:
9) Κάρφωση και Καλαφάτισμα (του Ιδιοκτήτη όταν το σκάφος παραδίδεται «άσπρον»)
10) Καθέλκυση: υποχρεώσεις Ιδιοκτήτη: Αναλώσιμα Υλικά (Σχοινιά, Άλυμμα) και Εργατικά.
11) Καθέλκυση: Υποχρεώσεις Ναυπηγού: Πάγια εγκατάσταση, συντονισμός και ευθύνη καθέλκυσης

Ε) ΚΑΤΑΛΗΚΤΙΚΟ ΜΕΡΟΣ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟΥ:

4) Εγγυητής
5)Επίτροπος Ιδιοκτήτη (Μπορεί να βρίσκεται και σε άλλο σημείο του εγγράφου).
6)Υπόσχεση τήρησης συμφωνίας-Ρήτρα.
12) Ημερομηνία
13)Υπογραφές Συμβαλλομένων, στοιχεία και υπογραφές Μαρτύρων (Όνομα, Επάγγελμα, Καταγωγή)
7)Διορθώσεις-Διευκρινήσεις-Προσθήκες.

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟΥ (δ)
Από 13-5-1838 μέχρι 15-3-1855.

<u>ΠΑΓΙΟΙ ΟΡΟΙ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟΥ</u>
<u>ΣΥΧΝΟΙ, ΜΗ ΠΑΓΙΟΙ ΟΡΟΙ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟΥ</u>

Α) ΓΕΝΙΚΑ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ:
1) Προσδιορισμός τόπου (Γραφείο Συμβολαιογράφου και διεύθυνση)
2) Στοιχεία Συμβαλλομένων (Όνομα, Επάγγελμα, Καταγωγή)

Β) ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΝΑΥΠΗΓΟΥ:
3) Τύπος πλοίου
4) Διορία ναυπήγησης
5) Διαστάσεις σκάφους (Μήκος, Μέγ.Πλάτος, Βάθος)
6) Προσδιορισμός ναυπηγικού προϊόντος:«Μαύρον», Καλαφατισμένο.
Προσδιορισμός εξόδων & φάσεων ναυπήγησης που αναλαμβάνει ο Ναυπηγός. (Ξυλεία και Ημερομίσθια Ξυλουργών και Λεπτουργών, Κάρφωση και Καλαφάτισμα).
1) Βεβαίωση χρήσης ποιοτικής ξυλείας. Αναφορά προέλευσης και είδους ξυλείας.
2) Δικαίωμα ιδιοκτήτη να αλλάξει τα ξύλα που δεν θεωρεί καλής ποιότητας. (Ο συγκεκριμένος όρος μπορεί να βρίσκεται και σε άλλα σημεία του συμβολαίου).
7) Τεχνική περιγραφή:
Είδος, αριθμός και διαστάσεις δομικών μερών της γάστρας και διευκρινήσεις για τις υπερκατασκευές και λοιπό εξοπλισμό σκάφους.
3) Περιγραφή μεταλλικών μερών

Γ) ΤΙΜΗ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗΣ ΚΑΙ ΑΜΟΙΒΕΣ:
8) Κόστος ναυπήγησης γάστρας (υλικά και ημερομίσθια) και προσδιορισμός αριθμού δόσεων αποπληρωμής σε συγκεκριμένα στάδια ναυπήγησης.

Δ) ΛΟΙΠΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΙΔΙΟΚΤΗΤΗ & ΝΑΥΠΗΓΟΥ:
9) Καθέλκυση: υποχρεώσεις Ιδιοκτήτη: Αναλώσιμα Υλικά (Σχοινιά, Άλυμμα) και Εργατικά.
10) Καθέλκυση: Υποχρεώσεις Ναυπηγού: Πάγια εγκατάσταση, συντονισμός και ευθύνη καθέλκυσης.

Ε) ΚΑΤΑΛΗΚΤΙΚΟ ΜΕΡΟΣ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟΥ:

4) Εγγυητής
5)Επίτροπος Ιδιοκτήτη (Μπορεί να βρίσκεται και σε άλλο σημείο του εγγράφου).
6)Υπόσχεση τήρησης συμφωνίας-Ρήτρα.
11) Ημερομηνία
12) Υπογραφές Συμβαλλομένων, στοιχεία και υπογραφές Μαρτύρων (Όνομα, Επάγγελμα, Καταγωγή)
7)Διορθώσεις-Διευκρινήσεις-Προσθήκες.

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟΥ (ε)
Από 13-5-1838 μέχρι 15-3-1855.

ΠΑΓΙΟΙ ΟΡΟΙ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟΥ
ΣΥΧΝΟΙ, ΜΗ ΠΑΓΙΟΙ ΟΡΟΙ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟΥ

Α) ΓΕΝΙΚΑ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ:
1) Προσδιορισμός τόπου (Γραφείο Συμβολαιογράφου και διεύθυνση)
2) Στοιχεία Συμβαλλομένων (Όνομα, Επάγγελμα, Καταγωγή)

Β) ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΝΑΥΠΗΓΟΥ:
3) Τύπος πλοίου
4) Διορία ναυπήγησης
5) Διαστάσεις σκάφους (Μήκος, Μέγ.Πλάτος, Βάθος)
6) Προσδιορισμός ναυπηγικού προϊόντος:«Μαύρον», Καλαφατισμένο.
Προσδιορισμός εξόδων & φάσεων ναυπήγησης που αναλαμβάνει ο Ναυπηγός. (Ξυλεία και Ημερομίσθια Ξυλουργών και Λεπτουργών, Κάρφωση και Καλαφάτισμα).
1) Βεβαίωση χρήσης ποιοτικής ξυλείας. Αναφορά προέλευσης και είδους ξυλείας.
2) Δικαίωμα ιδιοκτήτη να αλλάξει τα ξύλα που δεν θεωρεί καλής ποιότητας. (Ο συγκεκριμένος όρος μπορεί να βρίσκεται και σε άλλα σημεία του συμβολαίου).
7) Τεχνική περιγραφή:
Είδος, αριθμός και διαστάσεις δομικών μερών της γάστρας και διευκρινήσεις για τις υπερκατασκευές και λοιπό εξοπλισμό σκάφους.
3) Περιγραφή μεταλλικών μερών

Γ). ΛΟΙΠΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΙΔΙΟΚΤΗΤΗ & ΝΑΥΠΗΓΟΥ:
8) Καθέλκυση: υποχρεώσεις Ιδιοκτήτη: Αναλώσιμα Υλικά (Σχοινιά, Άλυμμα) και Εργατικά.
9) Καθέλκυση: Υποχρεώσεις Ναυπηγού: Πάγια εγκατάσταση, συντονισμός και ευθύνη καθέλκυσης

Δ) ΤΙΜΗ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗΣ ΚΑΙ ΑΜΟΙΒΕΣ:
10) Κόστος ναυπήγησης γάστρας (υλικά και ημερομίσθια) και προσδιορισμός αριθμού δόσεων αποπληρωμής σε συγκεκριμένα στάδια ναυπήγησης

Ε) ΚΑΤΑΛΗΚΤΙΚΟ ΜΕΡΟΣ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟΥ:

4) Εγγυητής
5)Επίτροπος Ιδιοκτήτη (Μπορεί να βρίσκεται και σε άλλο σημείο του εγγράφου).
6)Υπόσχεση τήρησης συμφωνίας-Ρήτρα.
11) Ημερομηνία
12) Υπογραφές Συμβαλλομένων, στοιχεία και υπογραφές Μαρτύρων (Όνομα, Επάγγελμα, Καταγωγή)
7)Διορθώσεις-Διευκρινήσεις-Προσθήκες.

Παράρτημα 4.2. Συμφωνητικό ναυπήγησης πλοίου.

(Γ.Α.Κ./Αρχείο Νομού Κυκλάδων, Σύρος. Αρχείο Συμβολαιογράφου Μάξιμου Ταλασλή. Συμβ. Ανδρέας Δαυΐδ. Βιβλίον μνημονικῶν πράξεων ὑπὸ στοιχεῖον Γ΄, ἀρ. 883.)

Αριθμος 883 -Συμφωνητικὸν.-

Τῳ χιλιοστῷ Ὀκτακοσιοστῷ Τριακοστῷ πρώτῳ ἔτει, τῇ εἰκοστῇ Ὀγδόῃ Δεκεμβρίου, ἡμέρα Δευτέρα πρό Μεσημβρίας, ἐπαρουσιάσθησαν ἐνώπιον ἐμοῦ τοῦ Δημοσίου Μνήμονος τῆς Νήσου Σύρας, καὶ τῶν προσυπογραφομένων μαρτύρων τῶν κυρίων Θ. Αποστολίδου καὶ Διονυσίου Ράπτη ὑδραιου κατοικούντων ἐδῶ καὶ γνωστῶν μου, ὁ Ναυπηγὸς Μηκὲς Ποτοῦ χίος καὶ ὁ Κύριος Χαραλάμπης Βασιλάτος Κεφαλὴν, κάτοικοι ἀμφότεροι ἐδῶ καὶ γνωστοί μου, οἵτινες ὁμολόγησαν, ὅτι ἐσυμφωνησαν μεταξύ των τὰ ἀκόλουθα. Ατον:Ὁ Ναυπηγὸς Μηκὲς ὑπόσχεται εντὸς δύο μηνῶν περίπου, νὰ Ναυπηγήσῃ διὰ λογαριασμὸν τοῦ Κυρίου βασιλάτου, τὸ σκάφος ἑνὸς Μπρηκκίου τοῦ ὁποίου ἡ καρήνα ἀπὸ ἀρμὸν εἰς ἀρμὸν, θέλει ἔχει μῆκος εἰκοσι δύο πηχῶν μὲ ἰδια του ἔξοδα. Βρον: Ἡ ξυλικὴ τὴν ὁποίαν θέλει μεταχειρισθῇ θέλει εἶσθαι καλὴ πρώτης ποιότητος καὶ τὰ μὲν στραβόξυλα θέλουν εἶσθαι τῆς Καρπάθο, τὰ δὲ βουβὰ ἄν ᾖναι δυνατὸν νὰ ᾖναι τῆς Εὐρίππου. Γτον:Τὴν ἐσωτερικὴν κατασκευὴν τοῦ σκάφους, ὁ Ναυπηγὸς ὑπόσχεται, νὰ τὴν κάμῃ κατὰ τὸν ἀκόλουθον τρόπον. Θέλει βάλει ὀκτὼ μπρατζόλια ἀπὸ κάθε μέρος, κάτωθεν τῆς κουβέρτας ἢ καὶ περισσώτερα ἄν χρειαστοῦν. Εννέα ἤ καὶ δέκα καδέναις τοῦ κουραδώρου, μὲ τὰ ἀναγκαῖα μπρατζόλια των. Νὰ ἦναι πετζομένα ἀπὸ τὸ φάρσι ἕως εἰς τᾶις καδέναις τοῦ Κουραδώρου,. Θέλει κάμει τὴν Σεντήναν μὲ ταῖς σκάτζες τῶν καταρτιῶν, καὶ τὴν στρῶσιν τῆς πρώρης, μὲ τὸν πουλμέν. Τὴν πατωσιὰν τῆς κάμαρης καὶ τὸν πουλμέ. Τὸν ἐργάτην, μπουκαπόρταις, τὸ κοδωνοστάσιον, τὸ τιμόνη, τὸν Ταλιαμᾶ, τὰ καπόνια τῆς πρώρης, ταῖς μούραις, ταῖς πίνταις, οἵα πορτέλλα χρειαζονται εἰς τὰ παραπέτα, ταῖς παραξάρταις, καὶ μίαν βάρκαν αναλογον τοῦ πλοίου. Δτον: ὑπόσχεται δὲ, καὶ ὁ Κύριος νὰ κάμῃ δι ἐξόδων του, ὅλην τὴν κάρφωσιν, τὰ ἡμερομίσθεια τῶν πουργουτζήδων, καλαφάταις, πισαις, κατράμια, στουπί καὶ τὰ σχοινιὰ τῆς σκάρας καὶ τῶν βάζων καὶ τὸ ἄλυμμα. Τὰ δὲ ξύλα διὰ λογαρισμὸν τοῦ

Ναυπηγοῦ ὅσα ἤθελεν χρειασθεῖ διὰ τὰ βάζα. Ετον: Εἶναι ὡσαύτως διὰ λογαριασμὸν τοῦ Κυρίου Βα

Διωνισιως ραφτης ματης Α.Δαϋιδ Μνήμων

Σιλάτου, οἱ Τουλγέριδες καὶ ὅσην ξυλικὴν ἤθελαν ἐξοδεύσει. Στ':Τιμὴ τοῦ περὶ οὗ ὁ λόγος Σκάφους ἐσυμφωνήθη μεταξὺ τῶν μερῶν, γρόσια δεκα εννεα ἥμισυ χιλιάδες, τὰ ὁποῖα ὁ Κύριος Βασιλάτος ὑπόσχεται νὰ πληρώση πρός τὸν Ναυπηγὸν εκ διαλειμμάτων, ἕως οὗ ῥήψη τὸ παρόν σκάφος εἰς τῆν θάλασσαν, ὅτε θέλει τοῦ κάμει τὴν ἐξόφλησιν. Ταῦτα συμφωνήσαντες, καὶ ὑποσχόμενοι νὰ φυλάξουν, ὑποφαίνονται-

χαραλαμπος βασιλατος ηποσχομε μηκες πουτους υποσχομε

διωνυσιως ραφτης μαρτης Θ Ἀποστολίδης μάρτυς Ὁ Μνήμων ΑΔαϋιδ

Παράρτημα 4.3 Πωλητήριο ναυπηγικής ξυλείας.

(Γ.Α.Κ./Αρχείο Νομού Κυκλάδων, Σύρος. Αρχείο Συμβολαιογράφου Μάξιμου Ταλασλή. Συμβ. Ανδρέας Δαυΐδ. Βιβλίον μνημονικῶν πράξεων ὑπὸ στοιχεῖον Γ΄, ἀρ. 874.)

Αριθμὸς 874 -Συμφωνητικὸν καὶ πωλητείριον-

Τῳ χιλιοστῷ Οκτακοσιοστῷ Τριακοστῷ πρώτῳ ἔτει τῇ εἰκοστῇ πρώτη Δεκεμβρίου, ἡμέρα Δευτέρα μετα μεσημβρίαν, ἐπαρουσιάσθησαν ἐνώπιον ἐμοῦ τοῦ δημοσίου Μνήμονος τῆς Νήσου Σύρας, καὶ τῶν προσυπογραφομένων μαρτύρων τῶν Κυρίων θ Αποστολιδου καὶ Α: Ματζούνη Μουλᾶ κατοικούντων ἐδῶ καὶ γνωστῶν μου, οἱ Κύριοι Γεώργιος Δαλέζιος Συριανὸς, καὶ Γεώργιος Λεπέσης Πετζιώτης, ὁ μὲν κάτοικος ἐδῶ, ὁ δὲ εὑρεθεὶς πρὸς ὥραν ἐδῶ, γνωστοί μου ἀμφότεροι, ὅιτινες οἰκιοθελῶς, ἐσυμφώνησαν μεταξύ των τὰ ἀκόλουθα. Ατον: Ὁ ῥηθεὶς Κύριος Δαλέζιος πωλεῖ πρὸς τὸν Κύριον Λεπέση τὴν κάτωθεν Ναυπηγίσιμον ξυλικὴν, παραδοτέα εἰς Σπέτζας μετὰ πεντήκοντα μίαν ἡμέραν ἀπὸ σήμερον, εἰς τὴν ἀκρογιαλιᾶν, ἐλευθέραν ἐξόδων. Τριακόσια μαδέρια, ἐξ ὧν τὰ ἥμισυ μέσες τὰ δὲ ἄλλα ἥμισυ καπάκια. Ἐκ τῶν τελευταίων ἂν ἤθελαν εὑρεθεῖ πενῆντα μ' ὀλίγην λειψάδα ὁ ἀγοραστὴς εἶναι εἰς χρέος, καὶ ὑπόσχεται νὰ τὰ δέχεται. νὰ ἦναι τόσον φαρδιὰ, ὥστε ἀφοῦ πελεκηθοῦν, νὰ μὴν ἦναι ὀλιγώτερα ἀπὸ ὀκτὼ παρμάκια Ἰσοκέφαλα. Ἀπὸ δὲ τὸ ὅλον, τὰ ἑξήκοντα μαδέρια θέλουν εἶσθαι στραβὰ Μονόβολτα. Β'ον:Ἐσυμφωνήθη μεταξὺ τῶν μερῶν, ὅτι τὸ μάκρος τῶν μαδεριῶν θέλει εἶσθαι ἐννέα καὶ δέκα πήχεις, τὸ χόνδρος δυὸ παρμάκια, τὸ πλάτος Ἰσοκέφαλα ὀκτῶ καὶ ἐννέα παρμάκια, ἂν δὲ ᾖναι πλατύτερα εἰς τὸ κάτω μέρος εἶναι ἀδιάφορον. Γ: ὑπόσχεται ὁ πωλητὴς Κύριος Δαλέζιος νὰ τοῦ παραδώσῃ ὡσάυτως εἴκοσι βουβὰ, ἐκ τῶν ὁποίων τὰ ἓξ θέλουν ἔχει, ὀκτὼ πηχῶν μάκρος, τὰ ἑπτὰ ἐννέα πηχῶν, τὰ πέντε δέκα πηχῶν, καὶ τὰ δύο διὰ καρίναις εἰ μὲν εἶναι εἴκοσι ἓξ, ἕως εἰκοσι ἑπτὰ πηχῶν μάκρος καὶ τὰ δύο ἐνονόμενα, θέλει τοῦ πληρόνει εκ αυτοὺ γρόσια περὶ

πλέον τῆς συμφωνηθείσας τιμῆς, καὶ κατωθεν σημειωθησομένης. Ἂν δὲ ὁ πωλητὴς δὲν ἤθελε δυνηθῆ νὰ προβλέψῃ ταῖς δύο καρίναις εἰς αὐτὸ τὸ μέγεθος, ἀντὶ τούτων, θέλει δόσει πρὸς τὸν ἀγοραστὴν δύο βουβᾶ πηχῶν δέκα συμπεριλαμβανομένων εἰς τὴν τιμὴν ὅλης τῆς ξυλικῆς. Τὸ φάρδος ὅλων τῶν βουβῶν θέλει εἶσθαι, ὀκτὼ καὶ εννέα παρμάκια Ἰσοκέφαλα καὶ τετράγωνα. Ἐξ αὐτῶν, τέσσερα βουβὰ ἀπὸ τὰ κοντήτερα θέλουν εἶσθαι στραβὰ μονόβολτα. Εἰ δὲ ἤθελαν εἶναι πλατύτερα εἰς τὸ κάτω μέρος εἶναι αδιάφορον. Τέσσερα Μπρατζόλια μάκρος πηχῶν πέντε τὰ δύο πόδια, τὸ δὲ χόνδρος ἑπτὰ παρμάκια. Δτον: Ἡ τιμὴ ὅλης τῆς ταύτης τῆς ξυλικῆς, ἐσυμφωνήθη διὰ γρόσια επτὰ χιλίαδες ἑξακόσια, ἐξ ὧν τὰ μὲν ἑξακόσια ὁ ἀγοραστὴς κύριος λεπεσης θέλει τὰ δόσει πρὸς τὰ τὸν πωλητὴν πριν ὑπογράψουν τὸ παρὸν. χιλ:τέσσερεις θέλει πληρόσει πρὸς τὸν πλοίαρχον τὸν μέλλοντα νὰ μεταφέρῃ τὴν ξυλικὴν εἰς Σπέτζαις, ἅμα τὴν ἀποβιβάση εἰς τὴν ἀκρογιαλιᾶν, περὶ δὲ τῶν τριῶν χιλιάδων γροσίων, θέλει ἀκούσει τὰς διαταγὰς τοῦ πωλητοῦ. Ετον: Τὸ εἰς Πετζαις δασμοτελωνείον, εἶναι καὶ εννοεῖται διὰ λογαριασμὸν τοῦ ἀγοραστοῦ Στ:Ὅστις ἐκ τῶν δύο μερῶν, ἤθελεν παραβεῖ ὅλην, ἢ καὶ μέρει τὴν παρούσαν ἐθελούσιαν συμφωνίαν, θέλει αποζημιώνει τὸν ἄλλον, δὶ ὅλας τὰς ζημίας, ἔξοδα, κέρδη κ.τ.λ: κ.τ.λ: Ταῦτα συμφωνήσαντες ὑποφαίνονται

Γεώργιος Δαλέζιο;ς βεβεω γιωργιος λεμπεσις

Αντώνιος μάτζουνις μωλάς μάρτοίς

Θεμ Αποστολίδης μάρτυς Αδαϋιδ Μνήμων

Παράρτημα 4.4. Συμβολαιογραφική πράξη ιδιοκτησίας πλοίου.

(Γ.Α.Κ./Αρχείο Νομού Κυκλάδων, Σύρος. Αρχείο Συμβολαιογράφου Μάξιμου Ταλασλή. Συμβ. Ανδρέας Δαυΐδ, Λυτά έγγραφα, αρ. 7627.)

ἀριθμὸς 7627 - Ἰδιοκτησία

Τῳ χιλιοστῷ Ὀκτακοσιοστῷ Τριακοστῷ ὀγδόῳ ἔτει, τῇ εἰκοστῇ ἐννάτῃ Αὐγούστου ἡμέρα Δευτέρα μετὰ μεσημβρίαν ἐν Ἑρμουπόλει Σύρου, εἰς τὸ κατὰ τὴν ἀγορὰν γραφεῖον μου, ἐνῶπιον ἐμοῦ τοῦ Συμβολαιογράφου Α. Δαυΐδ, καὶ τῶν προσυπογραφομένων μαρτύρων τῶν κυρίων Ἀβραᾶμ χατζῆ Κυριάκου, τὸ ἐπάγγελμα ἐμπόρου, καὶ Σταματίου Ῥεμβίκου, τὸ ἐπάγγελμα ἐμπόρου, κατοικούντων ἐδῶ γνωστῶν μου, καὶ ἀσχέτων συγγενείας μὲ τοὺς συμβαλλομένους, ἐπαρουσιάσθησαν οἱ κύριοι Γεώργιος Δούμας ἔμπορος, καὶ Νικόλαος Ἰωάννου Παγίδας ναυπηγὸς, κάτοικοι ἐδῶ, ἀμφότεροι γνωστοὶ μου, ἐξ ὧν ὁ τελευταίος, ἤτοι ὁ κύριος Παγίδας, ὡμολόγησεν ὅτι συμφωνήσας μὲ τὸν ῥηθέντα κύριον Δούμα, διὰ νὰ τοῦ ναυπηγήσῃ τὸ σκάφος ἑνὸς πλοίου Βρικίου, ἐναυπήγησεν αὐτὸ

ἐνταῦθα ἀπὸ ἡμεροξυλείαν, διαρκοῦντος τοῦ ἐνεστῶτος θέρους, καὶ ἔχει μῆκος πήχεις ναυπηγικοὺς εἴκοσι ἕνα, πλάτος κάννες εἴκοσι τρεῖς, καὶ βάθος ἢ ὕψος κάννες δώδεκα καὶ ἕξ δακτύλους. Ὁμολογεῖ προσέτι ὁ ἀναφερόμενος κύριος Παγίδας ὅτι ὁ Κύριος Δούμας διὰ τῆς ἐπιστασίας του ἐξόδευσε Δραχμὰς δέκα τρεῖς χιλιάδας ἑξακόσιας διὰ τὴν κατασκευὴν αὐτοῦ τοῦ σκάφους, δηλαδὴ διὰ τὴν ἀναλωθεῖσαν ξυλείαν, κάρφωσιν, ἡμερομίσθεια ἑαυτοῦ καὶ τῶν ὑπ' αὐτοῦ δουλευσάντων λεπτουργῶν, ξυλοκόπων καὶ καλαφατῶν. Διὸ δυνάμει τοῦ παρόντος ἐγγράφου τῆς ἰδιοκτησίας ὁ ναυπηγὸς Παγίδας θεωρεῖ ἰδιοκτήτην ἀναμφισβήτητον καὶ μόνον κύριον αὐτοῦ τοῦ σκάφους, τὸν διαλαμβανόμενον κύριον Δούμα. Ὁμολογεῖ προσέτι ὁ κύριος Δούμας, ὅτι ἐξόδευσεν ἑτέρας δέκα χιλιάδας τετρακοσίας Δραχμὰς διὰ τὰ ἔπιπλα καὶ σκεύη αὐτοῦ τοῦ σκάφους ὀνομασθέντος Τζεπέλωβον, ὥστε τὸ ὅλον τῆς ἀξίας τοῦ περὶ οὗ ὁ λόγος πλοίου εἶναι εἴκοσι τέσσερεις χιλιάδας Δραχμάς. Ὁμολογεῖ ἐπὶ τέλους ὁ κύριος Δούμας ὅτι ἐναυπήγησεν αὐτὸ τὸ πλοῖον ἐξ ἐντολῆς καὶ διὰ λογαριασμοὺ τοῦ ἐν Ἰσμαΐλ ἐμπόρου Ῥώσσου τοῦ κυρίου Δημητρίου Καραβασίλη, κατὰ τὴν ὑπὸ χρονολογίαν εἴκοσι ὀκτῶ Ἀπριλίου ἐνεστῶτος ἔτους ἐπιτροπὴν γενομένην εἰς τὸ Ἰσμαΐλ, καὶ εἰς τὸ παρὸν παραρτώμενην. Διὸ δυνάμει τῆς παροῦσης ἰδιοκτησίας ὁ κύριος Δούμας θεωρεῖ ἰδιοκτήτην ἀναμφισβήτητον καὶ παντοτινὸν κύριον τοῦ περὶ οὗ ὁ λόγος σκάφους τὸν διαλαμβανόμενον κύριον Δημήτριον Καραβασίλη. Εἰς ἔνδειξιν ὑποφαίνονται ἰδιοχείρως των, ἀφοῦ τοὺς ἀνεγνώσθη εὐκρινῶς καὶ μεγαλοφώνως.

Νικόλαος Ἰῶ Παγίδας

Γεώργιος Δούμας

Α χατζηκυριάκος μαρτὶς Ὁ Συμβολαιογράφος

Σταμάτιος ρεμβίκος μαρτυρας Α Δαυιδ

Παράρτημα 4.5. Συμφωνητικό ναυπήγησης και διαχείρισης πλοίου.

(Γ.Α.Κ./Αρχείο Νομού Κυκλάδων, Σύρος. Αρχείο Συμβολαιογράφου Μάξιμου Ταλασλή. Συμβ. Σκαρλάτος Μάξιμος. Α. Τίτλος. Πωλητήρια καραβιών καὶ ἄλλων πλοίων καὶ ναυλοσυμφωνητικὰ του Δημοσίου Μνήμωνος τῆς νήσου Σύρας, Βιβλίον 1829, Τόμος Β, ἀρ. 2., Σελ. 89, ἀριθ. 4187).

ἀριθ. 4187 Συμφωνητικόν Ναυπηγίας Πλοίου-

Παρά τῷ ἡμετέρῳ Γραφείῳ τοῦ Π. Δημ. Μνήμονος τῆς Νήσου Σύρας, σήμερον παῤῥησιασθέντες ἐξ ἑνὸς μέρους οἱ κύριοι Νικόλαος Μεταξᾶς & Συνδρ. καὶ ἐξ ἄλλου ὁ κύριος Νικόλαος Μεταξᾶς μόνος, καὶ ἐξ ἄλλου ὁ κύριος Γεώργιος Δημητρίου Μπρατζάνος Ψαριανὸς, ἐφανέρωσαν καὶ ἐδηλοποίησαν ὅτι οἰκείᾳ αὐτῶν βουλῇ καὶ θελήσεως καὶ αὐτοπροαιρέτως ἐσυμφώνησαν νὰ ναυπηγήσωσιν ἕν πλοῖον Βρίκιον εἰς τελείων

Ἰδιοκτησίων των, νὰ ἐνέχωνται οἱ πρῶτοι εἰς τὸ ἕν τρίτον ἀριθ. 1/3 αὐτοῦ καὶ ὁ δεύτερος εἰς τὸ τρίτον 1/3 καὶ ὁ τρίτος εἰς τὸ ἄλλο ἕν τρίτον 1/3 διὰ δαπάνης καὶ ἐξόδων κατ' ἀναλογίαν ἕκαστος τῆς ρηθήσης ἐνοχῆς των καὶ μὲ τὰς ἀκολούθας συνθήκας.

Α'. Τὸ πλοῖον αὐτὸ θέλει τὸ ναυπηγήσωσιν εἰς ὅποιον τόπον στοχασθῶσι καὶ κρίνωσι διὰ συμφερώτερον τους, ἀφοῦ ἐσκεμμένως καὶ τὰ τρία μέρη στοχασθῶσι τὸ τόπον, καὶ τὸ ὁποῖον θέλει ἔχει μῆκος τῆς τροπίδος πηχῶν εἴκοσι ἀριθ 20 ἕως εἰκοσιμία 21. –

Β'. Ὁ ρηθεὶς κύριος Βρατζάνος, θέλει λάβει τὴν ὁλόκληρον φροντίδα διὰ νὰ παρασταθῇ ἀπ ἀρχῆς ἕως τέλος εἰς τὴν ναυπηγίαν τοῦ Πλοίου αὐτοῦ, εἰς τὸν ὁπλισμὸν του καὶ τὰ λοιπὰ, ἕως ὁτου ν' ἀποπληρωθῇ ἐντελῶς, χωρὶς νὰ ἔχῃ νὰ λαμβάνῃ ἢ νὰ ζητᾷ διὰ μισθοὺς τῶν κόπων του οὐδὲ ὀβολὸν εἰς ὅποιον μέρος ἤθελε κατεσκευασθῇ τὸ Βρίκιον αὐτὸ.-

Γ'. Ὁ κύριος Νικόλαος Μεταξᾶς & Συνδρ. ὑπόσχονται νὰ λάβωσι τὴν φροντίδα εἰς τὸ νὰ προβλέψωσι καὶ νὰ φέρωσι μὲ τὸ ἀζήμιον τους ἀπ ὅποιον τόπον κρίνωσι τὰ μέρη ὠφελημιώτερον τους ὅλα τὰ χρειαζόμενα διά τὴν ἐπισκευὴν καὶ ἐφοπλισμὸν τοῦ Πλοίου αὐτοῦ, χωρὶς νὰ ζητῶσι καμμίαν ἀντιμισθίαν περὶ τῶν κόπων ὁποῦ θέλει καταβάλλουν διὰ τοῦτο.-

Δ'. Ὑπόσχονται καὶ ὑποχρεοῦνται καὶ τὰ τρία μέρη διὰ νὰ καταβάλωσιν ἀραδικῶς ἕκαστος αὐτῶν τὸ ἀνάλογον τους κατὰ τὴν ρηθεῖσαν ἐνοχὴν των τὰ χρειαζόμενα χρήματα εἰς τὴν ἐπισκευὴν καὶ ἐφοπλισμὸν τοῦ Πλοίου αὐτοῦ, ἄνευ ἀναβολῆς καιροῦ ἤτε καμμιᾶς προφάσεως.-

Ε'. Ὑπόσχεται ὁ κύριος Βρατζάνος ὅτι εὐθὺς ὁποῦ ἤθελε ῥιφθῇ ἀποτελειωμένον τὸ ρηθὲν Πλοῖον εἰς τήν θάλασσαν, εἰς ὅποιον τόπον ἤθελεν ἦσθαι, νὰ παῤῥησιάζῃ τὸν Ἀρχιναυπηγὸν τοῦ Πλοίου αὐτοῦ εἰς τὸ ἀνῆκον τεριτήριον τοῦ τόπου ἐκείνου, διὰ νὰ γράφῃ ἐν τάξει τὸ τῆς ἰδιοκτησίας ἔγγραφον, τὸ ὁποῖον νὰ ἐξηγῆται ῥητῶς ὅτι τὸ ἕν τρίτον τῆς Ἰδιοκτησίας αὐτοῦ, ἀναλογεῖ εἰς τοὺς κυρίους Νικόλαον Μεταξᾶ καὶ Συνδρ. τὸ ἄλλο ἕν τρίτον 1/3 εἰς τὸν κύριον Νικόλαον Μεταξᾶ μόνον, καὶ εἰς τόν κύριον Γεώργιον Βρατζάνον τὸ ἕτερον ἕν τρίτον, καὶ τὸ ὁποῖον ἔγγραφον νὰ χρεωστῇ τοῦτος ὁ ? (ακατανόητο σύμβολο) ὕστερος νὰ τὸ φέρνῃ καὶ νὰ τὸ παῤῥησιάζῃ πρός τοὺς πρώτους ἀνυπερθέτως καὶ ἀπροφασίστως. –

ΣΤ'. Ἐσυμφώνησαν τὰ μέρη ὅτι τὸ πλοῖον αυτὸ νὰ Πλοιαρχῆται παρὰ τοῦ αὐτοῦ κυρίου Βρατζάνου, μὲ ὑπόσχεσιν του ὅμως ὅτι διὰ κάθε ταξείδιον καὶ κάθε ἐπιχείρημα ὁποῦ ἤθελεν νὰ κάμνῃ, νὰ ἐρωτᾶ καὶ νὰ συμβουλεύεται τούς ῥηθέντας συνδρόφους του, ὑπακούων εἰς τάς ὁδηγίας των, ὥστε ἐν κοινῇ συναινέσει καὶ τελείᾳ συμφωνίᾳ ὅλων νὰ ἐνεργῆται κάθε πράγμα καὶ κάθε ἐπιχείρημα τοῦ Πλοίου αὐτοῦ.-

Ζ'. Εἶναι εἰς χρέος ὁ Πλοίαρχος Βρατζάνος νὰ βαστᾷ τακτικὰ κατάστιχα καὶ τακτικὸν ἡμερολόγιον τοῦ Πλοίου αὐτοῦ, καὶ νὰ δίδῃ κατὰ καιρούς καθαρὸν λογαριασμὸν τῶν

πράξεων του πρὸς τοὺς ῥηθέντας συνδρόφους του καὶ τῶν ἐσόδων καὶ ἐξόδων τοῦ πλοίου αὐτοῦ, πρὸ πάντων δὲ νὰ τοῖς παραδώςῃ καθαρὸν καὶ παστρικὸν λογαριασμὸν τῆς ναυπηγίας του εὐθὺς ὁποῦ ἤθελεν ἀποτελειωθῇ χωρὶς καμμίαν ἀναβολὴν καιροῦ. –

Η΄. Τὸ Πλοῖον αὐτὸ θέλει τὸ ταξιδεύσει κατὰ καιροὺς μὲ σημαίαν ἐκείνην ὅπου ἤθελον ἐπιτρέπει αἱ περιστάσεις ἢ ὁποῦ ἤθελεν ἐγκρίνεται μεταξύ τους εὔλογον.-

Θ΄. Λογαριαζόμενοι κατὰ καιροὺς ὅ,τι κέρδος ἠμπορεῖ ὁ πλουσιόδωρος θεὸς νὰ τοὺς ἐξαποστείλῃ, θέλει γίνεται μερίδια τρία, καὶ νὰ λαμβάνωσιν οἱ κύριοι Νικόλαος Μεταξᾶς καὶ Συνδρ. τὸ ἕν τρίτον, 1/3 ὁ κύριος Μεταξᾶς τὸ ἄλλο καὶ ὁ κύριος Βρατζάνος τὸ ἕτερον, ὅστις καπ Βρατζάνος θέλει λαμβάνει καὶ ἕν μερδικὸν ἀπὸ τὰ κατὰ καιροὺς γινόμενα μερδικὰ τοῦ Καραβίου αυτοῦ εἰς τὰ ταξείδια του πρὸς πληρωμὴν τῆς πλοιαρχίας του, σημειοῖται δὲ ὅτι ἀν ἤθελε τοῖς ἀκολουθήσει ποτέ ζημία, χρεωστῶσι νὰ τήν πληρώνωσι τὰ τρία μέρη ἕκαστον κατὰ τὴν ἀναλογίαν τῆς ἐνοχῆς των.-

Ι΄. Ὁ Πλοίαρχος κύριος Βρατζάνος δὲν ἔχει τὴν ἄδειαν νὰ ἀσηκώνεῃ θαλασσοδάνεια κατ’οὐδένα τρόπον ἁπλῶς ἐπὶ τοῦ πλοίου αὐτοῦ, ἀλλὰ μόνον ἐπάνω εἰς τὴν ἐνοχὴν του νὰ ἠμπορῇ νὰ ἀσηκώνῃ ἕως γρόσια πέντε χιλιάδες ἀριθ. 5000: καὶ ἡ ἐνοχὴ τῶν ἄλλων νὰ μνήσκῃ πάντα ἄθηκτος καὶ ἀνέπαφος.-

Ια΄. Καὶ τελευταῖον διαπερεοῦσι καὶ στερεοῦσι (Sic) ταὐτην τὴν συμφωνίαν των καθ ὅλα τὰ ἀνωτέρω ἄρθρα, ἐαν ὅμως ποτὲ ἤθελαν λάβωσι δυσαρεσκείας ἐν τῷ μεταξύ των, ὥστε νὰ κάμῃ χρεία νὰ διαχωρισθῶσιν, ἐσυμφώνησαν ὅτι νὰ εὐγάνωσιν αὐτὸ ὡς ἐν δημοπρασίᾳ μεταξὺ αὐτῶν καὶ ὅστις προσφέρει τὸ περισσότερον, εἰς ἐκεῖνον νὰ μνήσκῃ τὸ ὁλόκληρον πλοῖον αυτὸ, πληρόνωντας πρὸς τοὺς ἑτέρους τὸ ἀνάλογον τους, καὶ νὰ ἐξοφλῶνται.-

Καὶ εἰς ἔνδειξιν ἔμπροσθεν ἡμῶν καὶ τῶν προσυπογραφομένων μαρτύρων ἅπαντα τὰ μέρη ὡς κατωτέρω ὑπογράφοντες ἀντίγραφον διδομένου τοῦ παρόντος συμφωνητικοῦ ἑνὶ ἑκάστῳ τῶν μερῶν, ἐσφράγιζον παρ’ ἡμῶν καὶ ἐνυπόγραφον.-

Βλαδίμηρος Μπας Μαρτυρὼ- Ἐν Σύρᾳ τῇ 16 Χβρίου 1829:

Εὐστράτιος Ἀργέντης ὁμοίως Ν:Μεταξᾶς καὶ Συντροφία-

Τὸ γνήσιον τῶν ὑπογραφῶν τῶν κυρίων Ν. Μεταξᾶ: Νικόλαος Μεταξάς-

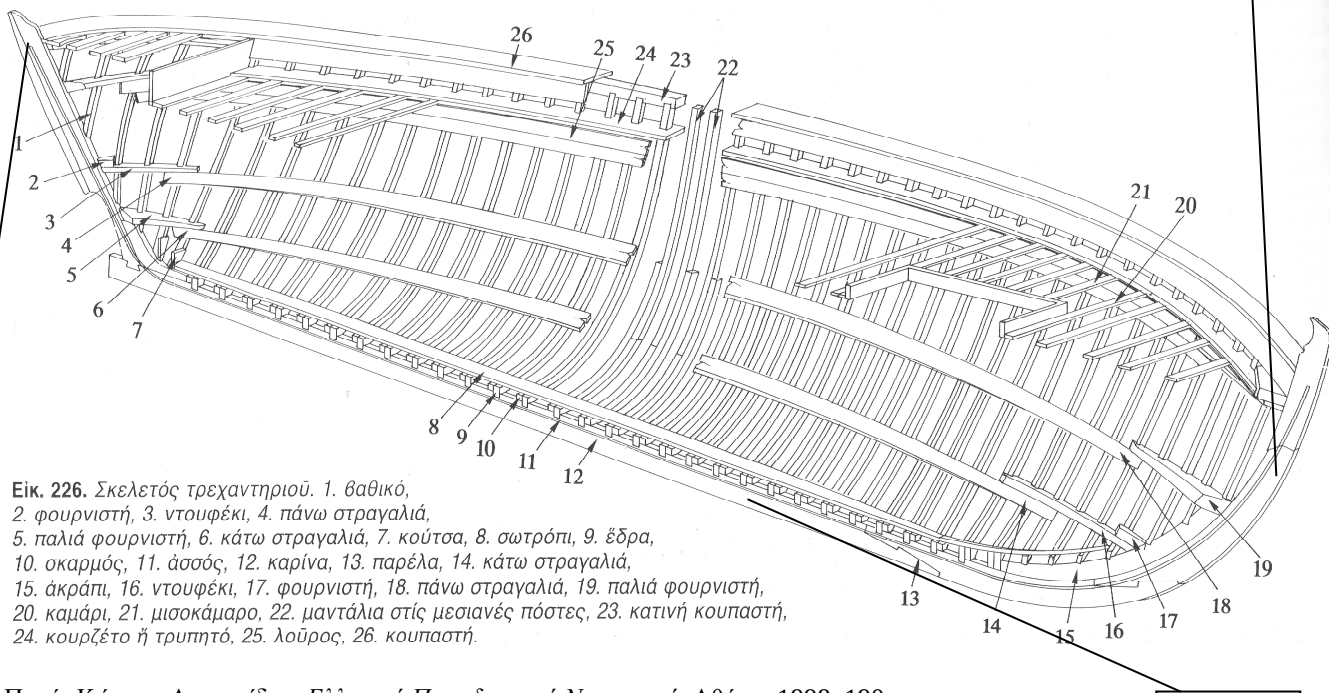
Τοῦ Νικολάου Μεταξὰ μόνον, καὶ γηοργης Δημητριου μπρατζανου-

Γεωργίου Δημητρίου Βρατζάνου βεβαιοῦντες ὅτι ἰδιοχείρως τὴν ὑπογράφθησαν, καὶ τῶν μαρτύρων Βλαδίμηρον Μπὰν καὶ Εὐστράτιον Ἀργέντην ἐπικυροῦμεν τὰ γεγραμμένα ὑποφαινόμενοι.-

Ὁ Π.Δ. Μνήμων Ν.Σ.

Σ. Μάξιμος:-

Παράρτημα 5.1 Διαμήκη και εγκάρσια δομικά στοιχεία του σκελετού της γάστρας.*

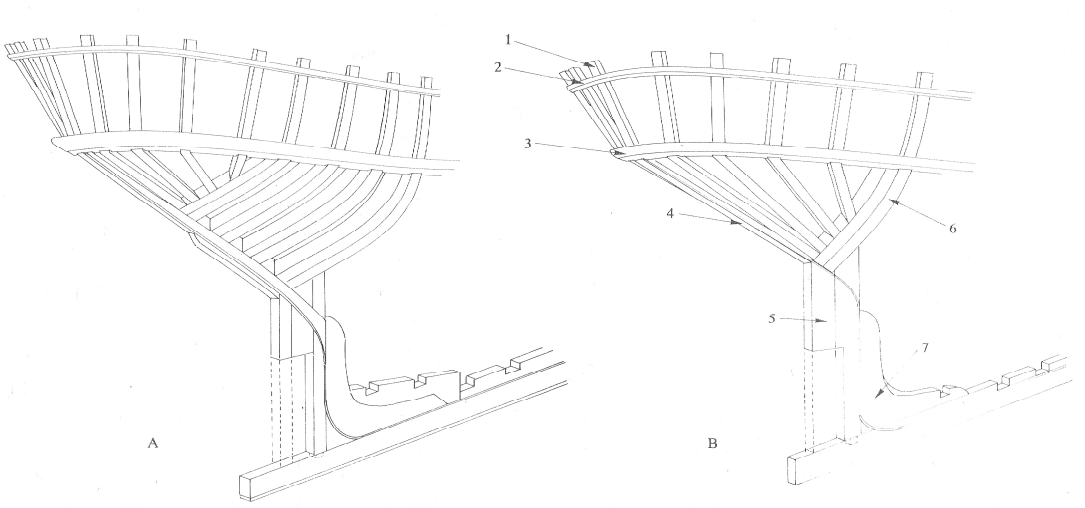


Εικ. 226. *Σκελετός τρεχαντηριοῦ. 1. βαθικό, 2. φουρνιστή, 3. ντουφέκι, 4. πάνω στραγαλιά, 5. παλιά φουρνιστή, 6. κάτω στραγαλιά, 7. κούτσα, 8. σωτρόπι, 9. ἔδρα, 10. οκαρμός, 11. ἀσσός, 12. καρίνα, 13. παρέλα, 14. κάτω στραγαλιά, 15. ἀκράπι, 16. ντουφέκι, 17. φουρνιστή, 18. πάνω στραγαλιά, 19. παλιά φουρνιστή, 20. καμάρι, 21. μισοκάμαρο, 22. μαντάλια στίς μεσιανές πόστες, 23. κατινή κουπαστή, 24. κουρζέτο ἤ τρυπητό, 25. λοῦρος, 26. κουπαστή.*

Πηγή: Κώστας Δαμιανίδης, *Ελληνική Παραδοσιακή Ναυπηγική*, Αθήνα, 1998, 190.

*****Η εικόνα αναφέρεται σε γάστρα τύπου τρεχαντήρι και όχι τύπου καραβόσκαρου που αντιστοιχεί στα περισσότερα υπό εξέταση σκάφη από το υλικό. Ωστόσο, τα βασικά δομικά στοιχεία και τα ονόματα τους στα ξύλινα σκάφη είναι κοινά.

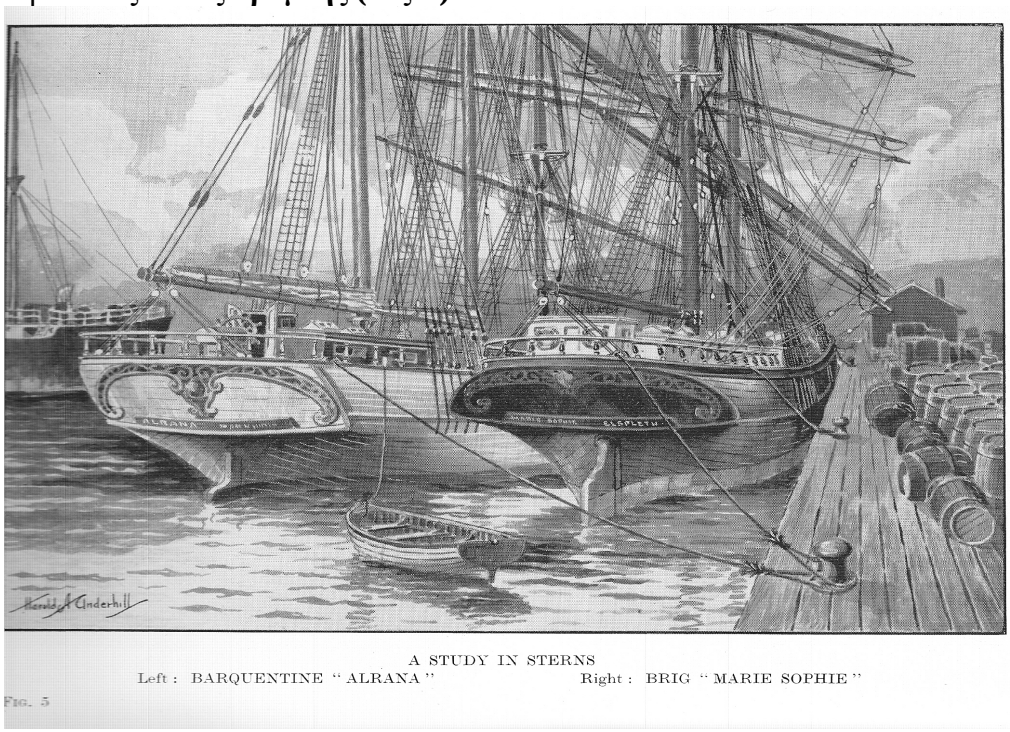
Παράρτημα 5.2 Σκελετός ελλειψοειδούς πρύμνης καραβόσκαρου.



Εικ. 237. *Σκελετός τῆς πρύμνης (Α) ἑνός μεγάλου καί (Β) ἑνός μικροῦ καραβόσκαρου. 1. ριπίδι, 2. φοῦρμα, 3. λιβιδέρα, 4. κουτάλα, 5. πρυμνιό ποδόσταμα, 6. ἀρέτα, 7. σκορπιός ἤ ἀγκώνας.*

Πηγή: Δαμιανίδης,, ο.π., 194

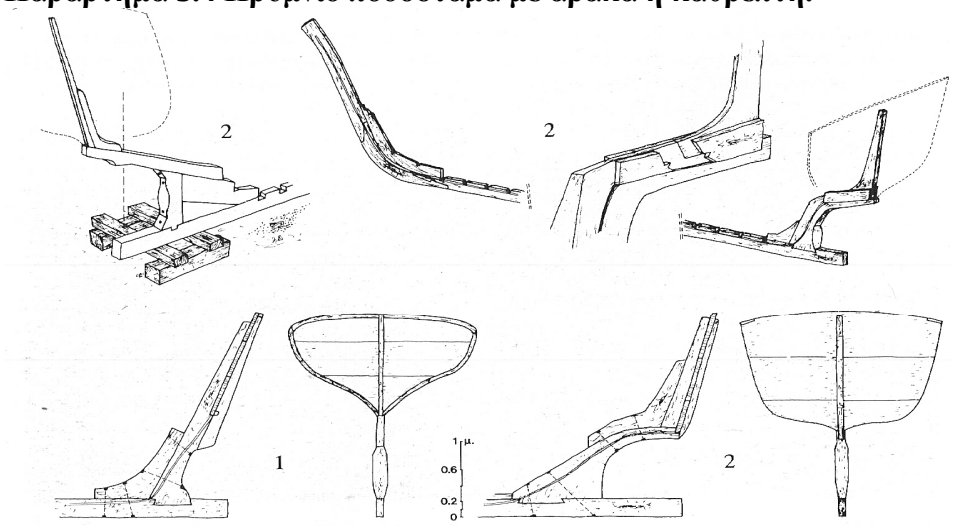
Παράρτημα 5.3 Τετραγωνισμένη πρύμνη καραβιού (αριστερά) και ενδιάμεσος αψιδωτός τύπος πρύμνης (δεξιά).



A STUDY IN STERNS
Left : BARQUENTINE "ALRANA" Right : BRIG "MARIE SOPHIE"
FIG. 5

Πηγή: Harold A. Underhill, *Deep-Water Sail*, Γλασκώβη, 1952, 16.

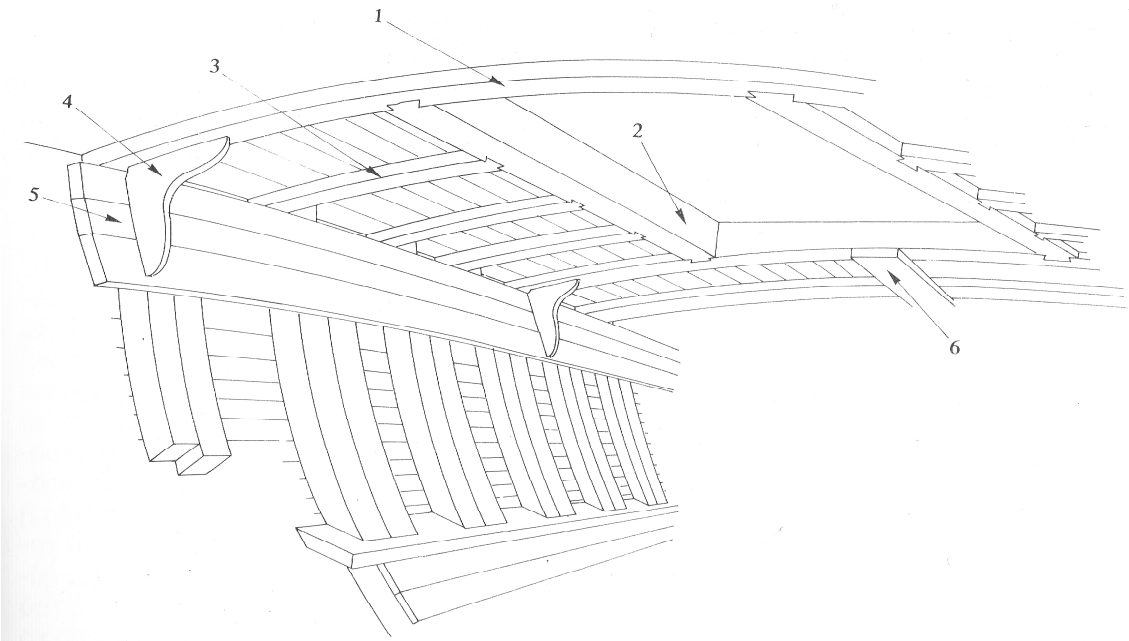
Παράρτημα 5.4 Πρυμνιό ποδόσταμα με άβακα ή καθρέπτη.



Εικ. 220. *1. Σύνδεση τῆς καρίνας μέ τό πρυμνιό ποδόσταμα στούς παλιότερους βαρκαλάδες. 2. Διάφορα εἴδη σύνδεσης τῆς καρίνας μέ τό πλωριό καί τό πρυμνιό ποδόσταμα στούς νεότερους βαρκαλάδες.*

Πηγή: Δαμιανίδης, ο.π., 184.

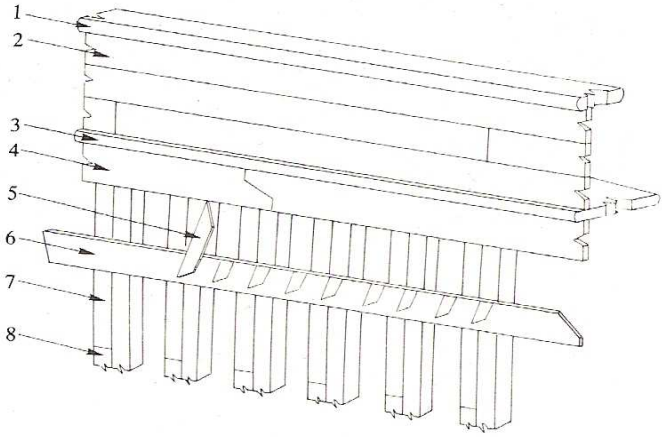
Παράρτημα 5.5 Εσωτερική όψη εγκάρσιων & διάμηκων στοιχείων του σκελετού.



Εικ. 245. *Συνδέσεις καμαριῶν καί ἄλλων στοιχείων τῆς κουβέρτας ἑνός καϊκιοῦ. 1. καμάρι, 2. μεριά, 3. μισοκάμαρα, 4. μπρατσόλι, 5. στραγαλιά, 6. πικεριά.*

Πηγή: Δαμιανίδης,, ο.π., 201.

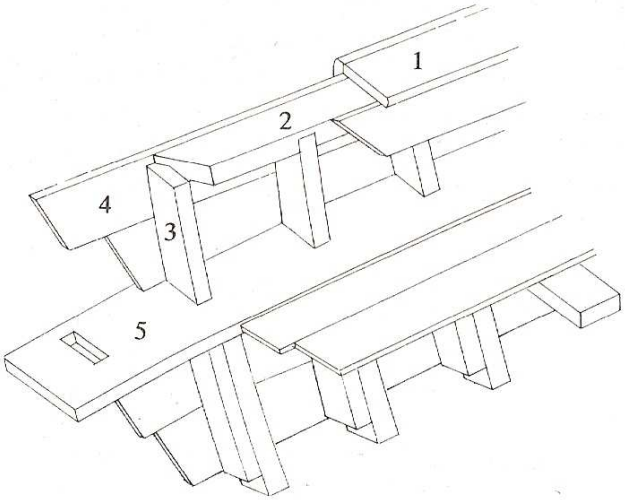
Παράρτημα 5.6 Η θέση της τσάπας στη διαμόρφωση του πετσώματος και της κουπαστής. Στο σχέδιο πρόκειται για το υπ'αριθμόν 2 ξύλο, κάτω από την κουπαστή (αρ. 1), που σχηματίζει τρείς σειρές.



Εικ. 251. *Ἡ χρήση τοῦ μασταριοῦ καί τῆς στατζόλας γιά τόν καθορισμό τοῦ σχήματος τῶν σανιδιῶν τοῦ πετσώματος. 1. κουπαστή, 2. πάνω ζωνάρι ἤ ἀστάρι κουπαστῆς, 3. τρυπητό, 4. ζωνάρι, 5. μασταρί, 6. στατζόλα, 7. μαντάλι, 8. σκαρμός.*

Πηγή: Δαμιανίδης,, ο.π., 205.

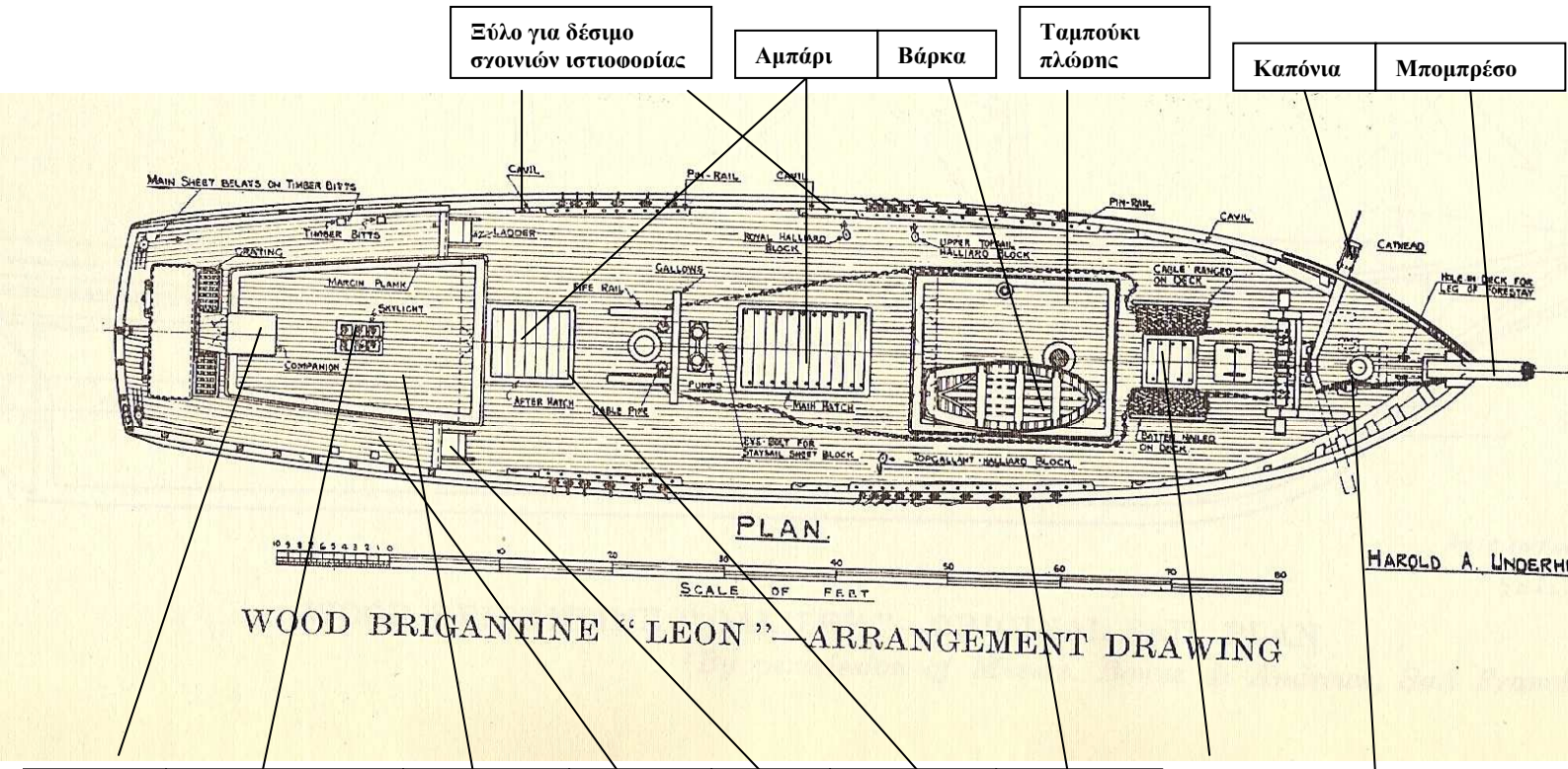
Παράρτημα 5.7 Στοιχεία διαμόρφωσης της κουπαστής.



Εἰκ. 246. *Λεπτομέρεια κουπαστῆς καί τρυπητοῦ. 1. κουπαστή, 2. κατινή κουπαστή, 3. μαντάλι, 4. πάνω ζωνάρι ἤ ἀστάρια κουπαστῆς, 5. τρυπητό ἤ κουρζέτο.*

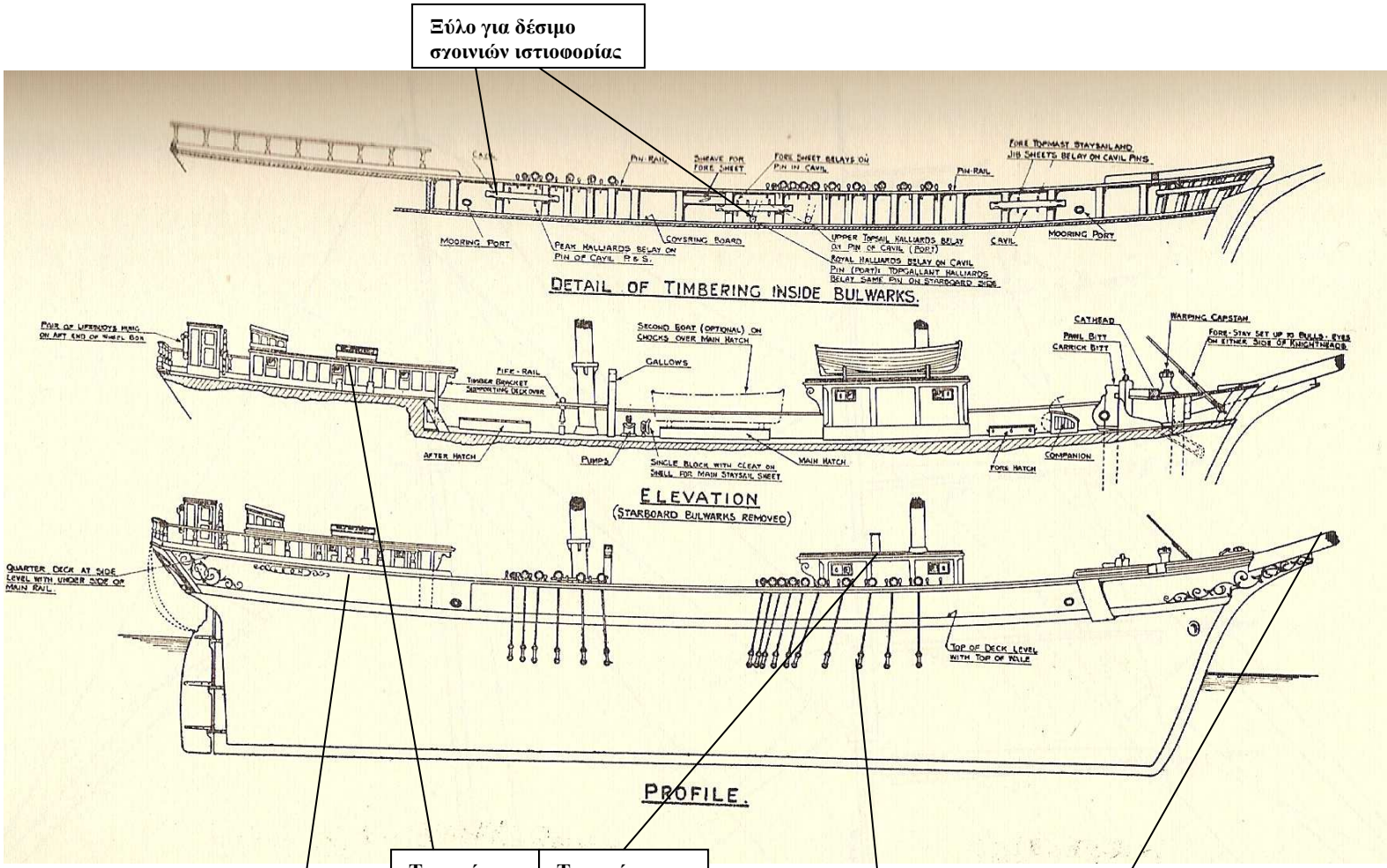
Πηγή: Δαμιανίδης,, ο.π., 204.

Παράρτημα 5.8 Κάτοψη μπριγαντινιού "Leon", 302 τόνων, που ναυπηγήθηκε το 1881 στο Laurvig της Νορβηγίας.



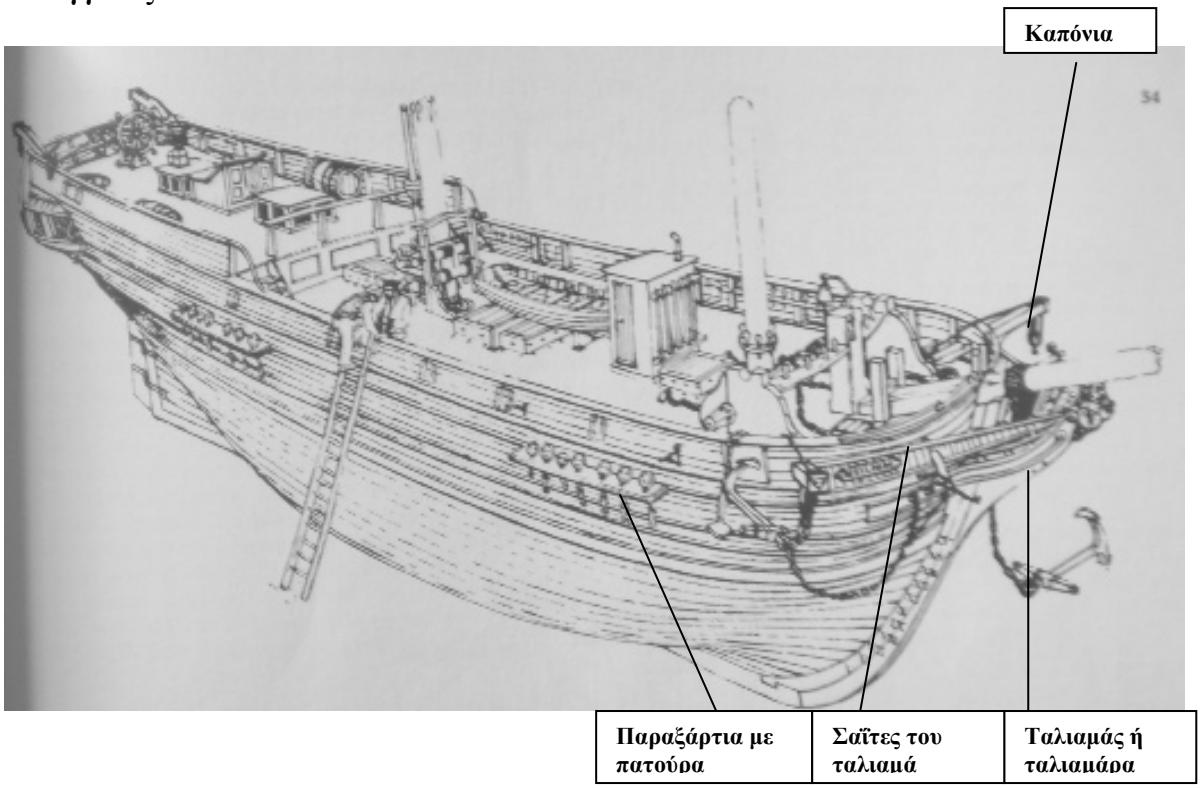
Πηγή: επεξεργασμένη εικόνα από Underhill, ο.π., Table 25.

Παράρτημα 5.9 Προφίλ μπριγαντινιού "Leon", ο.π. Παράρτημα 5.8.



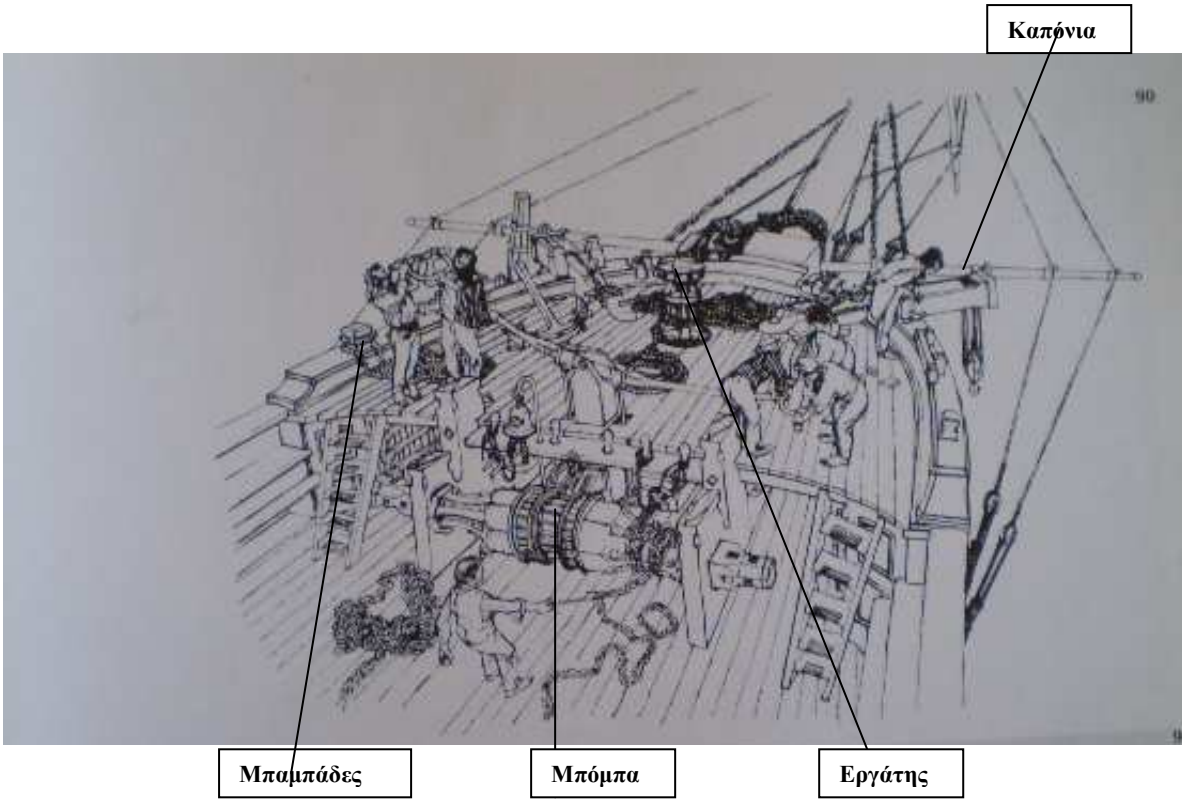
Πηγή: επεξεργασμένη εικόνα από Underhill, ο.π., Table 25.

Παράρτημα 5.10 Όψη της γάστρας και του καταστρώματος του μπρικιού "Neilson", 232 τόνων, που ναυπηγήθηκε από τον Edward Adams στο Buckler's Hard της Αγγλίας το 1824.



Πηγή: επεξεργασμένη εικόνα από David Mc Gregor, *Merchant Sailing Ship, 1815-1850,* Λονδίνο, 1984, 39.

Εικόνα 5.11 Εργασίες στην πλώρη του πλοίου από σχέδιο του T. W. Ward.



Πηγή: επεξεργασμένη εικόνα από Mc Gregor, ο.π., 89.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6 ΤΥΠΟΛΟΓΙΑ & ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ ΠΛΟΙΩΝ

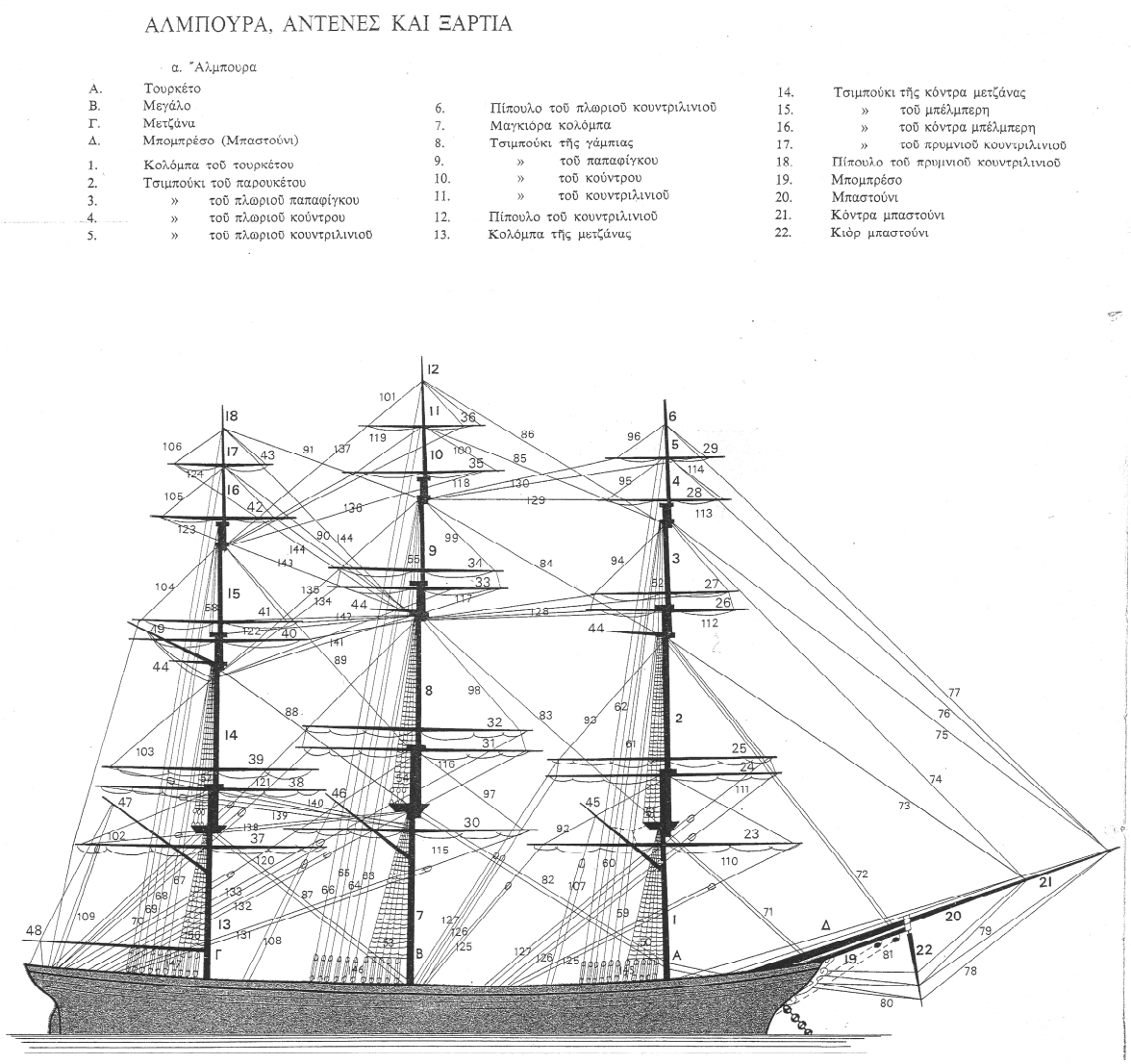
Παράρτημα 6.1 Επεξεργασμένα στοιχεία βασικών διαστάσεων και χωρητικότητας μπρικιών στο ναυπηγείο της Ερμούπολης, 1828-1866.

ΕΤΟΣ	ΑΝΑΛΟΓΙΑ ΜΗΚΟΥΣ/ΜΕΓΙΣΤΟΥ ΠΛΑΤΟΥΣ		ΜΕΣΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ	ΜΕΣΕΣ ΒΑΣΙΚΕΣ ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ (ΜΗΚΟΣ, ΜΕΓ. ΠΛΑΤΟΣ, ΒΑΘΟΣ)			
1828	3,19		215,23	22,33	7,01	3,74	
1829	2,88		301,22	22,78	7.,89	4,24	
1830	2,91		242,86	21,78	7,46	4,10	
1831	2,85		202,07	20,02	7,02	3,71	
1832	2,80		155,21	18,60	6,63	3,29	
1833	2,83		162,06	18,52	6,55	3,68	
1834	2,82		141,79	17,61	6,24	3,38	
1835	2,80		171,95	19,06	6,79	3,63	
1836	2,80		151,26	17,87	6,38	3,64	
1837	2,84		162,37	18,88	6,64	3,68	
1838	2,81		191,45	20,33	7,23	4,02	
1839	2,82		199,74	20,48	7,25	4,07	
1840	2,80		200,73	19,93	7,10	4,04	
1841	2,64		181,72	18,76	7,10	3,83	
1842	2,80		190,87	19,89	7,11	3,93	
1843	2,82		214,22	20,50	7,26	4,03	
1844	2,83		200,58	21,17	7,47	4,15	
1845	2,78		209,65	19,87	7,12	3,88	
1846	2,88		218,25	21,52	7,47	4,14	
1847	2,92		291,78	23,77	8,13	4,70	
1848	2,85		248,04	21,39	7,51	4,26	
1849	2,79		214,25	20,75	7,43	4,16	
1850	2,81		189,80	20,18	7,17	4,03	
1851	2,84		202,60	20,66	7,26	4,03	
1852	2,86		192,93	19,33	6,75	3,57	
1853	2,89		254,34	22,02	7,61	4,23	
1854	2,89		247,19	21,73	7,53	4,40	
1855	3,00		202,29	21,30	7,08	4,00	
1856	2,96		194,26	20,35	6,87	3,81	
1857	2,95		176,43	19,95	6,75	3,72	
1858	3,10		166,81	20,64	6,65	3,31	
1859	*3,00*	*1,00*	185,83	*21,03*	*7.00*	*3,96*	*1,00*
1860	*3,17*	*1,00*	161,19	*24,68*	*7,77*	*4,41*	*1,00*
1861	*2,90*	*1,00*	194,00	*18,59*	*6,40*	*3,35*	*1,00*
1862	*3,12*	*3,00*	257,83	*23,60*	*7,54*	*4,31*	*3,00*
1863			223,30				
1864							
1865							
1866			218,56				

Πηγές: Για τα έτη 1828-66 επεξεργασμένα στοιχεία από ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρος, Αρχείο Συμβολαιογράφου Μάξιμου Ταλασλή, Συμβ. Σκαρλάτος Μάξιμος, Κατάστιχα 1-6, 1827-1830, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Κατάστιχα 7-16, 1830-24/1/1835, Λυτά έγγραφα 1835-1862. Συλλογή Ιστορικού Αρχείου Κυκλάδων, Συμβ.

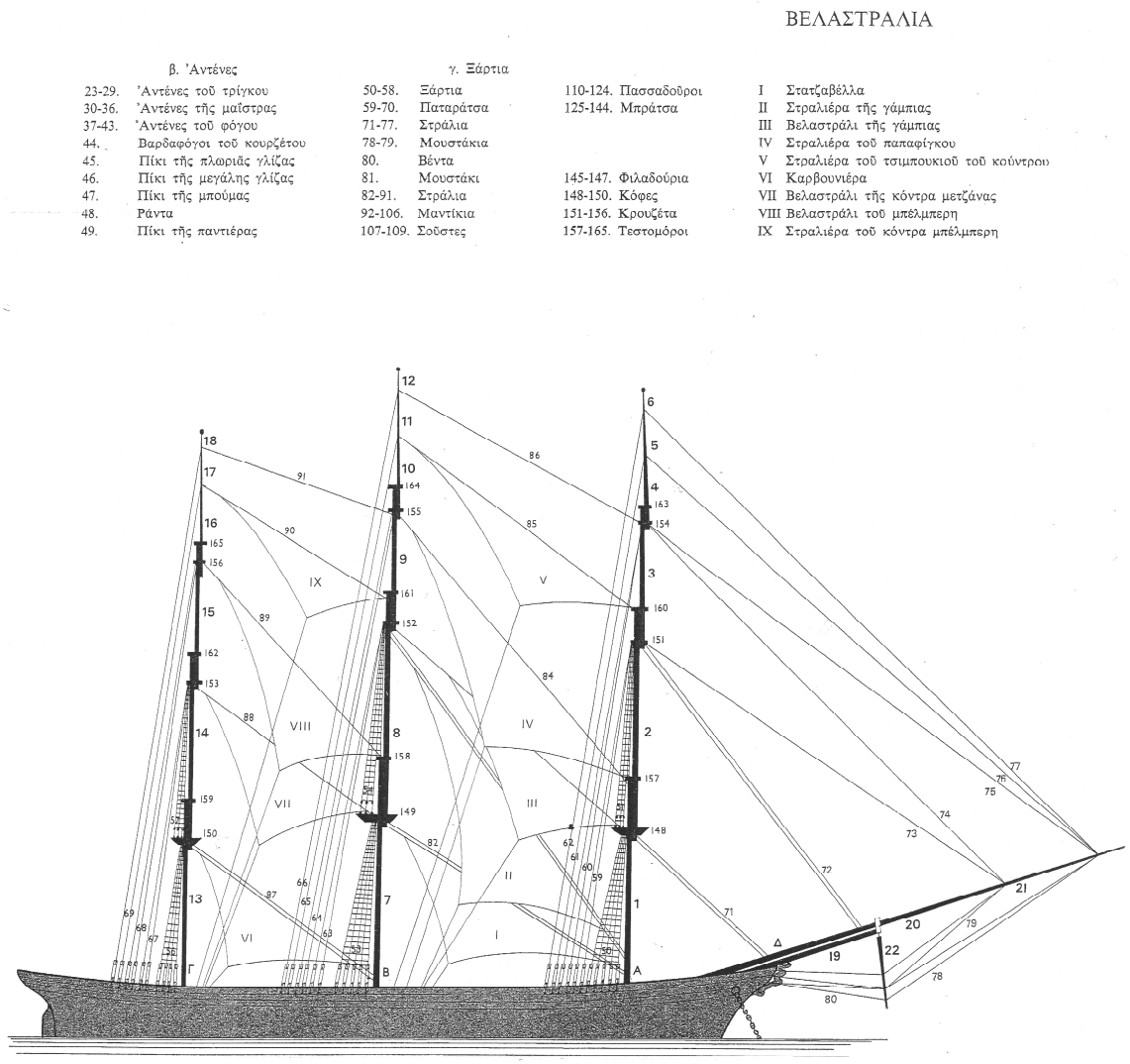
Κων. Αγγελίδης, Ευρετήρια, 1-5, 1854-1863, Συμβ. Αντώνιος Αλμπέρτος, Ευρετήρια 1-2, 1853-1864, Συμβ. Μιχ. Ιωάννόπουλος, Ευρ. 1-2, 1843-1845, Συμβ. Χρ. Ιωάννου Ευρ.1-10, 1846-1860. Ι/Ναυπηγικά, 1836-1866.
Με πλάγια γράμματα αναφέρεται ο (ισχός) αριθμός των περιπτώσεων από τις οποίες προέρχονται τα στοιχεία.

Παράρτημα 6.3 Απεικόνιση στοιχείων του εξαρτισμού ενός τριίστιου πλοίου (full rigged ship): Άλμπουρα (κατάρτια), αντένες & ξάρτια.



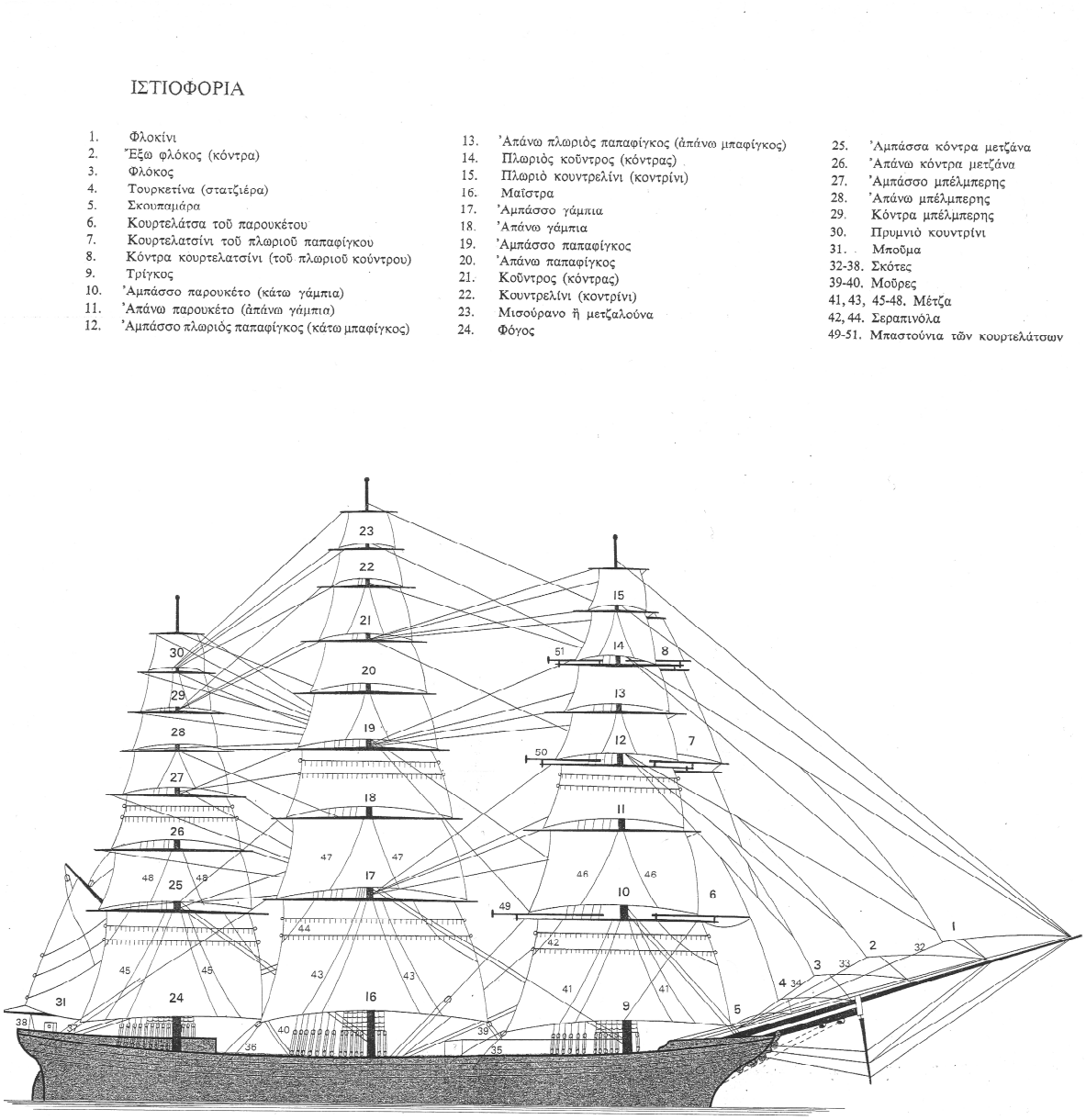
Πηγή: Στέλιος Παπαδόπουλος (επιμ.), *Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία*, Σχέδια Βασικοί τύποι πλοίων.

Παράρτημα 6.4 Απεικόνιση στοιχείων του εξαρτισμού ενός τριίστιου πλοίου (full rigged ship): Αντένες, ξάρτια & βελαστράλια.



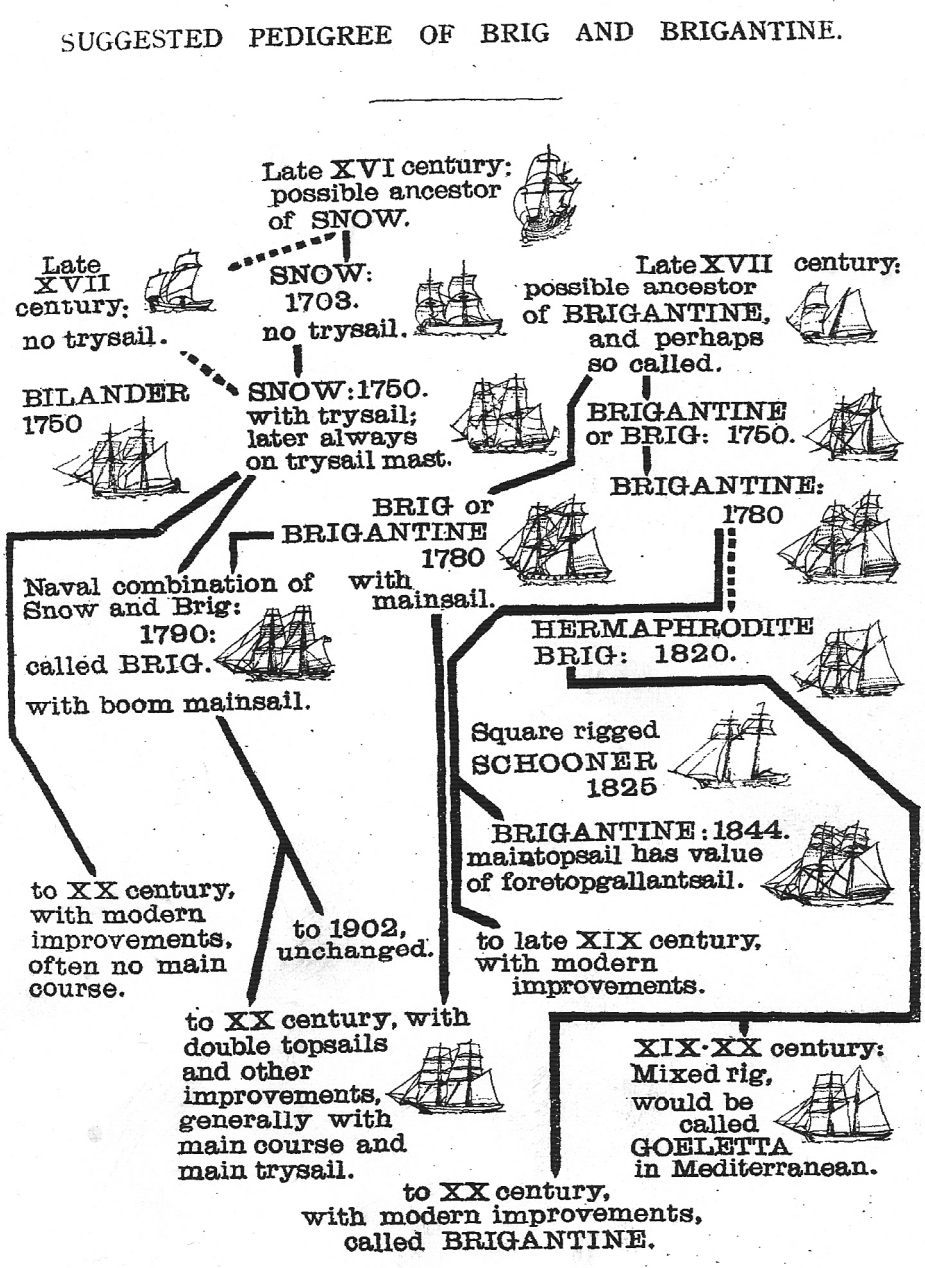
Πηγή: Στέλιος Παπαδόπουλος (επιμ.), *Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία*, Σχέδια Βασικοί τύποι πλοίων.

Παράρτημα 6.5 Απεικόνιση στοιχείων του εξαρτισμού ενός τριίστιου πλοίου (full rigged ship): Ιστιοφορία.



Πηγή: Στέλιος Παπαδόπουλος (επιμ.), *Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία*, Σχέδια Βασικοί τύποι πλοίων.

Παράρτημα 6.6 Προτεινόμενο γενεαλογικό δέντρο του μπρικιού και του γολετόμπρικου (brig & brigantine). Brindley H.H. & Moore Alan, "Square-rigged vessels with two masts", *Mariner's Mirror*, 7, 1921 (3), 195.



Παράρτημα 7.1 Κατανομή αριθμού επενδυτών γεωγραφικών ομάδων καταγωγής Ερμούπολης, 1828-1866.

ΠΕΡΙΟΧΗ ΚΑΤΑΓΩΓΗΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΕΝΔΥΤΩΝ	% ΓΕΝΙΚΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ	% ΣΥΝΟΛΟΥ ΕΡΜΟΥΠΟΛΗΣ
ΑΙΝΟΣ	7	0,29	0,69
ΑΜΦΙΣΣΑ	3	0,12	0,29
ΑΝΑΦΗ	1	0,04	0,10
ΑΝΔΡΟΣ	4	0,17	0,39
ΑΝΩ ΣΥΡΟΣ	12	0,50	1,18
ΑΡΓΟΣ	1	0,04	0,10
ΑΡΕΟΠΟΛΗ	2	0,08	0,20
ΕΡΜΟΥΠΟΛΗ	201	8,35	19,71
ΕΦΕΣΟΣ	2	0,08	0,20
ΖΑΓΟΡΑ	5	0,21	0,49
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	3	0,12	0,29
ΙΛΛΥΡΙΑ	1	0,04	0,10
ΙΟΝΙΑ ΝΗΣΙΑ	1	0,04	0,10
ΙΩΑΝΝΙΝΑ	2	0,08	0,20
ΚΑΙΣΑΡΕΙΑ	1	0,04	0,10
ΚΑΛΑΜΑΤΑ	1	0,04	0,10
ΚΑΡΥΣΤΟΣ	1	0,04	0,10
ΚΑΣΟΣ	2	0,08	0,20
ΚΑΣΤΕΛΛΟΡΙΖΟ	3	0,12	0,29
ΚΕΡΚΥΡΑ	1	0,04	0,10
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ	10	0,42	0,98
ΚΟΡΣΙΚΗ	1	0,04	0,10
ΚΟΥΤΑΛΗ	1	0,04	0,10
ΚΡΑΝΙΔΙ	1	0,04	0,10
ΚΡΗΤΗ	14	0,58	1,37
ΚΥΔΩΝΙΕΣ	6	0,25	0,59
ΚΥΘΗΡΑ	2	0,08	0,20
ΚΥΘΝΟΣ	1	0,04	0,10
ΚΥΝΟΥΡΙΑ	1	0,04	0,10
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΗ	3	0,12	0,29
ΛΑΚΩΝΙΑ	3	0,12	0,29
ΛΑΜΙΑ	2	0,08	0,20
ΛΕΡΟΣ	15	0,62	1,47
ΛΕΣΒΟΣ	4	0,17	0,39
ΛΕΩΝΙΔΙΟ	1	0,04	0,10
ΛΗΜΝΟΣ	10	0,42	0,98
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	2	0,08	0,20
ΜΕΓΑΡΑ	1	0,04	0,10
ΜΟΣΧΟΝΗΣΙΑ	9	0,37	0,88
ΜΥΚΟΝΟΣ	3	0,12	0,29

ΝΑΞΟΣ	2	0,08	0,20
ΝΑΥΠΛΙΟ	1	0,04	0,10
ΠΑΡΟΣ	1	0,04	0,10
ΠΑΤΜΟΣ	3	0,12	0,29
ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ	1	0,04	0,10
ΡΟΔΟΣ	1	0,04	0,10
ΣΑΜΟΣ	10	0,42	0,98
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	1	0,04	0,10
ΣΕΡΡΕΣ	1	0,04	0,10
ΣΙΦΝΟΣ	2	0,08	0,20
ΣΚΙΑΘΟΣ	2	0,08	0,20
ΣΚΥΡΟΣ	1	0,04	0,10
ΣΜΥΡΝΗ	21	0,87	2,06
ΣΠΑΡΤΗ	1	0,04	0,10
ΤΗΝΟΣ	4	0,17	0,39
ΤΡΙΠΟΛΗ	1	0,04	0,10
ΤΣΕΣΜΕ	2	0,08	0,20
ΥΔΡΑ	27	1.12	2,65
ΧΙΟΣ	303	12,59	29,71
ΨΑΡΑ	291	12,09	28,53

Πηγές: Για τα έτη 1828-66 επεξεργασμένα στοιχεία από ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρος, Αρχείο Συμβολαιογράφου Μάξιμου Ταλασλή, Συμβ. Σκαρλάτος Μάξιμος, Κατάστιχα 1-6, 1827-1830, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Κατάστιχα 7-16, 1830-24/1/1835, Λυτά έγγραφα 1835-1862. Συλλογή Ιστορικού Αρχείου Κυκλάδων, Συμβ. Κων. Αγγελίδης, Ευρετήρια, 1-5, 1854-1863, Συμβ. Αντώνιος Αλμπέρτος, Ευρετήρια 1-2, 1853-1864, Συμβ. Μιχ. Ιωάννόπουλος, Ευρ. 1-2, 1843-1845, Συμβ. Χρ. Ιωάννου Ευρ.1-10, 1846-1860. Ι/Ναυπηγικά, 1836-1866.

Παράρτημα 7.2 Κατανομή αριθμού επενδυτών γεωγραφικών ομάδων καταγωγής εκτός Ερμούπολης, 1828-1866.

ΠΕΡΙΟΧΗ ΚΑΤΑΓΩΓΗΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΕΝΔΥΤΩΝ	% ΓΕΝΙΚΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ	% ΣΥΝΟΛΟΥ ΕΡΜΟΥΠΟΛΗΣ
ΑΓΙΟ ΟΡΟΣ	1	0,04	0,10
ΑΔΡΑΜΥΤΙΟ	1	0,04	0,10
ΑΘΗΝΑ	4	0,17	0,40
ΑΪΒΑΛΙ	1	0,04	0,10
ΑΙΓΙΝΑ	1	0,04	0,10
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	1	0,04	0,10
ΑΜΑΛΙΑΠΟΛΗ/ΜΙΤΖΕΛΑ	11	0,46	1,10
ΑΜΟΡΓΟΣ	4	0,17	0,40
ΑΝΑΦΗ	1	0,04	0,10
ΑΝΔΡΟΣ	130	5,40	13,01
ΑΡΕΟΠΟΛΗ	2	0,08	0,20
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑΣ	1	0,04	0,10
ΒΑΥΑΡΙΑ	1	0,04	0,10
ΒΟΛΟΣ	2	0,08	0,20
ΒΡΑΪΛΑ	6	0,25	0,60

ΓΑΛΑΞΙΔΙ	12	0,50	1,20
ΓΑΛΑΤΣΙ	1	0,04	0,10
ΓΥΘΕΙΟ	1	0,04	0,10
ΔΑΛΜΑΤΙΑ	1	0,04	0,10
ΕΡΜΙΟΝΗ	4	0,17	0,40
ΕΡΥΘΡΑΙΑ	1	0,04	0,10
ΕΥΠΑΤΟΡΙΑ	1	0,04	0,10
ΖΑΚΥΝΘΟΣ	6	0,25	0,60
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	4	0,17	0,40
ΙΘΑΚΗ	18	0,75	1,80
ΙΚΑΡΙΑ	3	0,12	0,30
ΙΟΣ	4	0,17	0,40
ΙΣΜΑΪΛΙ	1	0,04	0,10
ΚΑΪΡΟ	1	0,04	0,10
ΚΑΝΤΗΛΑ ΑΚΑΡΝΑΝΙΑΣ	1	0,04	0,10
ΚΑΣΟΣ	3	0,12	0,30
ΚΑΣΤΕΛΛΟΡΙΖΟ	2	0,08	0,20
ΚΑΣΤΡΙ	1	0,04	0,10
ΚΕΑ	4	0,17	0,40
ΚΕΡΚΥΡΑ	1	0,04	0,10
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ	39	1,62	3,90
ΚΙΜΩΛΟΣ	12	0,50	1,20
ΚΟΡΩΝΗ	1	0,04	0,10
ΚΟΥΤΑΛΗ	2	0,08	0,20
ΚΡΑΝΙΔΙ	14	0,58	1,40
ΚΡΗΤΗ	21	0,87	2,10
ΚΡΗΤΗ (ΜΗΛΟΣ)	1	0,04	0,10
ΚΡΗΤΗ (ΣΙΦΝΟΣ)	1	0,04	0,10
ΚΥΔΩΝΙΕΣ	3	0,12	0,30
ΚΥΘΗΡΑ	16	0,67	1,60
ΚΥΘΝΟΣ	12	0,50	1,20
ΚΥΜΗ	4	0,17	0,40
ΚΥΠΡΟΣ	3	0,12	0,30
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΗ	26	1,08	2,60
ΛΕΡΟΣ	6	0,25	0,60
ΛΕΣΒΟΣ	5	0,21	0,50
ΛΕΩΝΙΔΙΟ	1	0,04	0,10
ΛΗΜΝΟΣ	12	0,50	1,20
ΛΙΒΟΡΝΟ	1	0,04	0,10
ΛΙΜΝΗ ΕΥΒΟΙΑΣ	22	0,91	2,20
ΛΟΝΔΙΝΟ	1	0,04	0,10
ΜΑΡΙΟΥΠΟΛΗ	1	0,04	0,10
ΜΑΣΣΗΤΟΣ	1	0,04	0,10
ΜΑΧΟΝ	1	0,04	0,10
ΜΕΣΟΛΛΟΓΙ	1	0,04	0,10
ΜΗΛΟΣ	20	0,83	2,00
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ	1	0,04	0,10
ΜΟΣΧΟΝΗΣΙΑ	3	0,12	0,30

ΜΠΕΡΤΙΑΝΣΚ	2	0,08	0,20
ΜΥΚΟΝΟΣ	41	1,70	4,10
ΜΥΚΟΝΟΣ (ΖΑΚΥΝΘΟΣ)	1	0,04	0,10
ΝΑΞΟΣ	10	0,42	1,00
ΝΑΥΠΛΙΟ	7	0,29	0,70
ΟΔΗΣΣΟΣ	8	0,33	0,80
ΟΘ. ΑΥΤΟΚΡΑΤΟΡΙΑ	1	0,04	0,10
ΠΑΡΟΣ	28	1,16	2,80
ΠΑΤΜΟΣ	4	0,17	0,40
ΠΑΤΡΑ	1	0,04	0,10
ΠΕΙΡΑΙΑΣ	6	0,25	0,60
ΠΟΡΟΣ	14	0,58	1,40
ΡΕΝΣΚ ΒΕΣΣΑΡΑΒΙΑΣ	1	0,04	0,10
ΡΩΣΙΑ	4	0,17	0,40
ΣΑΛΑΜΙΝΑ	1	0,04	0,10
ΣΑΜΟΣ	10	0,42	1,00
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	68	2,83	6,81
ΣΑΡΔΗΝΙΑ (ΧΑΝΙΑ)	1	0,04	0,10
ΣΕΡΙΦΟΣ	2	0,08	0,20
ΣΙΦΝΟΣ	14	0,58	1,40
ΣΚΙΑΘΟΣ	1	0,04	0,10
ΣΚΟΠΕΛΟΣ	3	0,12	0,30
ΣΚΥΡΟΣ	3	0,12	0,30
ΣΜΥΡΝΗ	6	0,25	0,60
ΣΠΑΡΤΗ	1	0,04	0,10
ΣΠΕΤΣΕΣ	42	1,75	4,20
ΣΤΥΛΙΔΑ	4	0,17	0,40
ΣΩΚΙΑ	1	0,04	0,10
ΤΑΪΓΑΝΙΟ	4	0,17	0,40
ΤΕΝΕΔΟΣ	2	0,08	0,20
ΤΕΡΓΕΣΤΗ	6	0,25	0,60
ΤΗΝΟΣ	43	1,79	4,30
ΤΡΙΚΕΡΙ	7	0,29	0,70
ΤΣΕΣΜΕ	6	0,25	0,60
ΥΔΡΑ	121	5,03	12,11
ΥΔΡΑ (ΣΙΦΝΟΣ)	1	0,04	0,10
ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	1	0,04	0,10
ΦΩΚΑΙΣ	1	0,04	0,10
ΧΑΛΚΙΔΑ	9	0,37	0,90
ΧΙΟΣ	21	0,87	2,10
ΧΙΟΣ (ΑΙΓΙΝΑ)	1	0,04	0,10
ΧΙΟΣ (ΚΩΝ/ΠΟΛΗ)	4	0,17	0,40
ΧΙΟΣ (ΝΑΥΠΛΙΟ)	1	0,04	0,10
ΨΑΡΑ	16	0,67	1,60
ΨΑΡΑ (ΑΘΗΝΑ)	2	0,08	0,20

Πηγές: Για τα έτη 1828-66 επεξεργασμένα στοιχεία από ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρος, Αρχείο Συμβολαιογράφου Μάξιμου Ταλασλή, Συμβ. Σκαρλάτος Μάξιμος, Κατάστιχα 1-6, 1827-1830, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Κατάστιχα 7-16, 1830-24/1/1835, Λυτά έγγραφα 1835-1862. Συλλογή Ιστορικού Αρχείου Κυκλάδων, Συμβ. Κων. Αγγελίδης, Ευρετήρια, 1-5, 1854-1863, Συμβ. Αντώνιος Αλμπέρτος, Ευρετήρια 1-2, 1853-1864, Συμβ.

Μιχ. Ιωάννόπουλος, Ευρ. 1-2, 1843-1845, Συμβ. Χρ. Ιωάννου Ευρ.1-10, 1846-1860. Ι/Ναυπηγικά, 1836-1866.

Παράρτημα 7.3 Κατανομή χωρητικότητας νεότευκτων πλοίων των ομάδων καταγωγής πλοιοκτητών/επενδυτών, 1828-1866.

ΠΕΡΙΟΧΗ ΚΑΤΑΓΩΓΗΣ	ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ (ΤΟΝΟΙ)	% ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ
ΑΓΙΟ ΟΡΟΣ	32,83	0,012
ΑΔΡΑΜΥΤΙΟ	41,5	0,015
ΑΘΗΝΑ	279,03	0,101
ΑΪΒΑΛΙ	11,27	0,004
ΑΙΓΙΝΑ	19,91	0,007
ΑΙΝΟΣ (ΕΡΜΟΥΠΟΛΗ)	551,52	0,200
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	15	0,005
ΑΜΑΛΙΑΠΟΛΗ/ΜΙΤΖΕΛΑ	1458,80	0,529
ΑΜΟΡΓΟΣ	47,19	0,017
ΑΜΦΙΣΣΑ (ΕΡΜΟΥΠΟΛΗ)	452,27	0,164
ΑΝΑΦΗ	10,00	0,004
ΑΝΑΦΗ (ΕΡΜΟΥΠΟΛΗ)	96,00	0,035
ΑΝΔΡΟΣ	16.580,87	6,012
ΑΝΔΡΟΣ (ΕΡΜΟΥΠΟΛΗ)	991,92	0,360
ΑΝΩ ΣΥΡΟΣ	2.474,62	0,897
ΑΡΓΟΣ (ΕΡΜΟΥΠΟΛΗ)	104,50	0,038
ΑΡΕΟΠΟΛΗ	13,42	0,005
ΑΡΕΟΠΟΛΗ (ΕΡΜΟΥΠΟΛΗ)	313,30	0,114
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑΣ	12,55	0,005
ΒΑΥΑΡΙΑ	16,43	0,006
ΒΟΛΟΣ	94,36	0,034
ΒΡΑΪΛΑ	953,03	0,346
ΓΑΛΑΞΙΔΙ	1.543,99	0,560
ΓΑΛΑΤΣΙ	210,75	0,076
ΓΥΘΕΙΟ	4,94	0,002
ΔΑΛΜΑΤΙΑ	29,00	0,011
ΕΡΜΙΟΝΗ	225,09	0,082
ΕΡΜΟΥΠΟΛΗ	21.360,07	7,745
ΕΡΥΘΡΑΙΑ	119,61	0,043
ΕΦΕΣΟΣ (ΕΡΜΟΥΠΟΛΗ)	58,74	0,021
ΖΑΓΟΡΑ (ΕΡΜΟΥΠΟΛΗ)	979,23	0,355
ΖΑΚΥΝΘΟΣ	712,72	0,258
ΘΕΣ/ΝΙΚΗ	238,42	0,086
ΘΕΣ/ΝΙΚΗ (ΕΡΜΟΥΠΟΛΗ)	510,77	0,185
ΙΘΑΚΗ	2.972,73	1,078

ΙΚΑΡΙΑ	34,80	0,013
ΙΛΛΥΡΙΑ	5,58	0,002
ΙΟΝΙΑ ΝΗΣΙΑ (ΕΡΜΟΥΠΟΛΗ)	25,00	0,009
ΙΟΣ	247,83	0,090
ΙΣΜΑΪΛΙ	191,77	0,070
ΙΩΑΝΝΙΝΑ (ΕΡΜΟΥΠΟΛΗ)	568,22	0,206
ΚΑΪΡΟ	170,82	0,062
ΚΑΛΑΜΑΤΑ	15,9	0,006
ΚΑΝΤΗΛΑ ΑΚΑΡΝΑΝΙΑΣ	168,26	0,061
ΚΑΡΥΣΤΟΣ (ΕΡΜΟΥΠΟΛΗ)	48,5	0,018
ΚΑΣΟΣ	43,5	0,158
ΚΑΣΟΣ (ΕΡΜΟΥΠΟΛΗ)	88,39	0,032
ΚΑΣΤΕΛΟΡΙΖΟ	137,72	0,050
ΚΑΣΤΕΛΟΡΙΖΟ (ΕΡΜΟΥΠΟΛΗ)	376,17	0,136
ΚΑΣΤΡΙ	75,5	0,027
ΚΕΑ	100,44	0,036
ΚΕΡΚΥΡΑ	30,74	0,011
ΚΕΡΚΥΡΑ (ΕΡΜΟΥΠΟΛΗ)	133,28	0,048
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ	6.463,73	2,344
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ (ΕΡΜΟΥΠΟΛΗ)	705,11	0,256
ΚΙΜΩΛΟΣ	358,17	0,130
ΚΟΥΤΑΛΗ	290,64	0,105
ΚΟΥΤΑΛΗ (ΕΡΜΟΥΠΟΛΗ)	240,00	0,087
ΚΡΑΝΙΔΙ	749,66	0,272
ΚΡΑΝΙΔΙ (ΕΡΜΟΥΠΟΛΗ)	122,00	0,044
ΚΡΗΤΗ	1.343,48	0,487
ΚΡΗΤΗ (ΕΡΜΟΥΠΟΛΗ)	1.983,27	0,719
ΚΡΗΤΗ (ΜΗΛΟΣ)	2,88	0,001
ΚΡΗΤΗ (ΣΙΦΝΟΣ)	2,88	0,001
ΚΥΔΩΝΙΕΣ	133,2	0,048
ΚΥΔΩΝΙΕΣ (ΕΡΜΟΥΠΟΛΗ)	320,76	0,116
ΚΥΘΗΡΑ	931,52	0,338
ΚΥΘΗΡΑ (ΕΡΜΟΥΠΟΛΗ)	18,5	0,007
ΚΥΘΝΟΣ	192,65	0,070
ΚΥΘΝΟΣ (ΕΡΜΟΥΠΟΛΗ)	8,82	0,003
ΚΥΜΗ	126,64	0,046
ΚΥΝΟΥΡΙΑ (ΕΡΜΟΥΠΟΛΗ)	400,00	0,145
ΚΥΠΡΟΣ	145,23	0,053
ΚΩΝ/ΠΟΛΗ	3.386,18	1,228
ΚΩΝ/ΠΟΛΗ	40,29	0,015

(ΕΡΜΟΥΠΟΛΗ)		
ΛΑΚΩΝΙΑ (ΕΡΜΟΥΠΟΛΗ)	71,75	0,026
ΛΑΜΙΑ (ΕΡΜΟΥΠΟΛΗ)	30,99	0,011
ΛΕΡΟΣ	145,50	0,053
ΛΕΡΟΣ (ΕΡΜΟΥΠΟΛΗ)	1.348,24	0,489
ΛΕΣΒΟΣ	211,5	0,077
ΛΕΣΒΟΣ (ΕΡΜΟΥΠΟΛΗ)	288,96	0,105
ΛΕΩΝΙΔΙΟ	57,50	0,021
ΛΕΩΝΙΔΙΟ (ΕΡΜΟΥΠΟΛΗ)	72,50	0,026
ΛΗΜΝΟΣ	1.225,34	0,444
ΛΗΜΝΟΣ (ΕΡΜΟΥΠΟΛΗ)	1.046,30	0,379
ΛΙΒΟΡΝΟ	105,00	0,038
ΛΙΜΝΗ ΕΥΒΟΙΑΣ	1.436,03	0,521
ΛΟΝΔΙΝΟ	107,50	0,039
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ (ΕΡΜΟΥΠΟΛΗ)	126,00	0,046
ΜΑΡΙΟΥΠΟΛΗ	300,00	0,109
ΜΑΣΣΗΤΟΣ	51,67	0,019
ΜΑΧΟΝ	214,21	0,078
ΜΕΓΑΡΑ (ΕΡΜΟΥΠΟΛΗ)	55,40	0,020
ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ	295,00	0,107
ΜΗΛΟΣ	721,84	0,262
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ	57,50	0,021
ΜΟΣΧΟΝΗΣΙΑ	227,05	0,082
ΜΟΣΧΟΝΗΣΙΑ (ΕΡΜΟΥΠΟΛΗ)	441,76	0,160
ΜΠΕΡΤΙΑΝΣΚ	445,79	0,162
ΜΥΚΟΝΟΣ	6.413,75	2,326
ΜΥΚΟΝΟΣ (ΕΡΜΟΥΠΟΛΗ)	635,99	0,231
ΜΥΚΟΝΟΣ (ΖΑΚΥΝΘΟΣ)	194,00	0,070
ΝΑΞΟΣ	293,68	0,106
ΝΑΞΟΣ (ΕΡΜΟΥΠΟΛΗ)	46,57	0,017
ΝΑΥΠΛΙΟ	598,93	0,217
ΟΔΗΣΣΟΣ	2.215,93	0,804
ΟΘ. ΑΥΤΟΚΡΑΤΟΡΙΑ	214,21	0,078
ΠΑΡΟΣ	569,26	0,206
ΠΑΡΟΣ (ΕΡΜΟΥΠΟΛΗ)	5,74	0,002
ΠΑΤΜΟΣ	205,11	0,074
ΠΑΤΜΟΣ (ΕΡΜΟΥΠΟΛΗ)	512,63	0,186
ΠΑΤΡΑ	62,00	0,022
ΠΕΙΡΑΙΑΣ	239,20	0,087
ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ (ΕΡΜΟΥΠΟΛΗ0	157,44	0,057
ΠΟΡΟΣ	404,78	0,147
ΡΕΝΣΚ ΒΕΣΣΑΡΑΒΙΑΣ	82,00	0,030
ΡΟΔΟΣ (ΕΡΜΟΥΠΟΛΗ)	126,00	0,046

ΡΩΣΙΑ	1.316,25	0,477
ΡΩΣΙΑ (ΚΩΝ/ΠΟΛΗ)	178,93	0,065
ΣΑΛΑΜΙΝΑ	51,00	0,018
ΣΑΜΟΣ	620,71	0,225
ΣΑΜΟΣ (ΒΡΑΪΛΑ)	12,11	0,004
ΣΑΜΟΣ (ΕΡΜΟΥΠΟΛΗ)	1.222,58	0,443
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	9.916,85	3,596
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (ΕΡΜΟΥΠΟΛΗ)	75,50	0,027
ΣΑΡΔΗΝΙΑ (ΧΑΝΙΑ)	237,61	0,086
ΣΕΡΙΦΟΣ	8,00	0,003
ΣΕΡΡΕΣ (ΕΡΜΟΥΠΟΛΗ)	181,30	0,066
ΣΙΦΝΟΣ	838,60	0,304
ΣΙΦΝΟΣ (ΕΡΜΟΥΠΟΛΗ)	75,87	0,028
ΣΚΙΑΘΟΣ	58,66	0,021
ΣΚΙΑΘΟΣ (ΕΡΜΟΥΠΟΛΗ)	34,06	0,012
ΣΚΟΠΕΛΟΣ	2,58	0,001
ΣΚΥΡΟΣ	38,00	0,014
ΣΚΥΡΟΣ (ΕΡΜΟΥΠΟΛΗ)	32,01	0,012
ΣΜΥΡΝΗ	1.117,35	0,405
ΣΜΥΡΝΗ (ΕΡΜΟΥΠΟΛΗ)	2.418,64	0,877
ΣΠΑΡΤΗ	5,69	0,002
ΣΠΑΡΤΗ (ΕΡΜΟΥΠΟΛΗ)	109,12	0,040
ΣΠΕΤΣΕΣ	5.608,99	2,034
ΣΤΥΛΙΔΑ	109,87	0,040
ΣΩΚΙΑ	47,53	0,017
ΤΑΪΓΑΝΙΟ	1.270,33	0,461
ΤΕΝΕΔΟΣ	44,00	0,016
ΤΕΡΓΕΣΤΗ	1.110,60	0,403
ΤΗΝΟΣ	2.497,13	0,905
ΤΗΝΟΣ (ΕΡΜΟΥΠΟΛΗ)	720,67	0,030
ΤΡΙΚΕΡΙ	633,97	0,261
ΤΣΕΣΜΕ	281,86	0,230
ΤΣΕΣΜΕ (ΕΡΜΟΥΠΟΛΗ)	76,06	0,102
ΥΔΡΑ	13.372,52	0,028
ΥΔΡΑ (ΕΡΜΟΥΠΟΛΗ)	2.757,14	4,849
ΥΔΡΑ (ΣΙΦΝΟΣ)	25,00	1,000
ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ (ΕΡΜΟΥΠΟΛΗ)	21,00	0,009
ΦΩΚΑΙΣ	131,83	0,008
ΧΑΛΚΙΔΑ	557,64	0,048
ΧΙΟΣ	2.510,97	0,202
ΧΙΟΣ (ΕΡΜΟΥΠΟΛΗ)	43.748,91	0,911
ΨΑΡΑ	4.966,79	15,864
ΨΑΡΑ (ΑΘΗΝΑ)	331,78	1,801
ΨΑΡΑ (ΕΡΜΟΥΠΟΛΗ)	58.530,08	21,224

Πηγές: Για τα έτη 1828-66 επεξεργασμένα στοιχεία από ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρος, Αρχείο Συμβολαιογράφου Μάξιμου Ταλασλή, Συμβ. Σκαρλάτος Μάξιμος, Κατάστιχα 1-6, 1827-1830, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Κατάστιχα 7-16, 1830-24/1/1835, Λυτά έγγραφα 1835-1862. Συλλογή Ιστορικού Αρχείου Κυκλάδων, Συμβ.

Κων. Αγγελίδης, Ευρετήρια, 1-5, 1854-1863, Συμβ. Αντώνιος Αλμπέρτος, Ευρετήρια 1-2, 1853-1864, Συμβ. Μιχ. Ιωάννόπουλος, Ευρ. 1-2, 1843-1845, Συμβ. Χρ. Ιωάννου Ευρ.1-10, 1846-1860. Ι/Ναυπηγικά, 1836-1866.

Παράρτημα 7.4 Συνολική αξία των νεότευκτων πλοίων του ναυπηγείου της Ερμούπολης ανά ομάδα καταγωγής και αντιστοιχούμενοι τόνοι χωρητικότητας επί της αξίας των πλοίων, 1828-66.

ΣΥΝΟΛΟ ΙΔΙΟΚΤΗΤΩΝ	ΑΞΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ (ΔΡΧ)	% ΑΞΙΩΝ ΠΛΟΙΩΝ	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΟΥΜΕΝΗ ΣΤΙΣ ΑΞΙΕΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ	% ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΟΥΜΕΝΗΣ ΣΤΙΣ ΑΞΙΕΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ
ΑΔΡΑΜΥΤΙΟ	10.292	0,028	41,5	0,028
ΑΘΗΝΑ	70.000	0,189	279,03	0,189
ΑΙΓΙΝΑ	4.000	0,011	19,91	0,011
ΑΙΝΟΣ (ΕΡΜΟΥΠΟΛΗ)	35.900	0,097	280,78	0,097
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	2.437,5	0,007	15,00	0,007
ΑΜΑΛΙΑΠΟΛΗ/ΜΙΤΖΕΛΑ	250.200	0,674	1228,80	0,674
ΑΜΟΡΓΟΣ	3.110	0,008	40,02	0,008
ΑΜΦΙΣΣΑ (ΕΡΜΟΥΠΟΛΗ)	96.000	0,259	445,51	0,259
ΑΝΑΦΗ	1.400	0,004	10,00	0,004
ΑΝΔΡΟΣ	2.708.707,65	7,302	12504,86	7,302
ΑΝΔΡΟΣ (ΕΡΜΟΥΠΟΛΗ)	137.250	0,370	776,68	0,370
ΑΝΩ ΣΥΡΟΣ	159.221	0,429	865,03	0,429
ΑΡΕΟΠΟΛΗ (ΕΡΜΟΥΠΟΛΗ)	49.496	0,133	293,99	0,133
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑΣ	1.200	0,003	12,55	0,003
ΒΑΥΑΡΙΑ	4.500	0,012	16,43	0,012
ΒΟΛΟΣ	13.300	0,036	94,36	0,036
ΒΡΑΪΛΑ	170.000	0,458	953,03	0,458
ΓΑΛΑΞΙΔΙ	284.069,6	0,766	1323,54	0,766
ΓΑΛΑΤΣΙ	38.750	0,104	210,75	0,104
ΔΑΛΜΑΤΙΑ	5.000	0,013	29,00	0,013
ΕΡΜΙΟΝΗ	40.000	0,108	189,00	0,108
ΕΡΜΟΥΠΟΛΗ	3.315.077,87	8,936	18.677,20	8,936
ΕΡΥΘΡΑΙΑ	14.000	0,038	119,61	0,038
ΕΦΕΣΟΣ (ΕΡΜΟΥΠΟΛΗ)	8.166,66	0,022	58,75	0,022
ΖΑΓΟΡΑ (ΕΡΜΟΥΠΟΛΗ)	116.300	0,314	959,18	0,314
ΖΑΚΥΝΘΟΣ	103.000	0,278	253,48	0,278
ΘΕΣ/ΝΙΚΗ	33.333,33	0,090	238,45	0,090
ΘΕΣ/ΝΙΚΗ (ΕΡΜΟΥΠΟΛΗ)	96.500	0,260	477,00	0,260
ΙΘΑΚΗ	515.800	1,390	2.706,97	1,390
ΙΚΑΡΙΑ	4.200	0,011	34,80	0,011
ΙΟΝΙΑ ΝΗΣΙΑ (ΕΡΜΟΥΠΟΛΗ)	6.250	0,017	50,00	0,017
ΙΟΣ	23.300	0,063	233,48	0,063
ΙΣΜΑΪΛΙ	24.000	0,065	191,77	0,065
ΙΩΑΝΝΙΝΑ (ΕΡΜΟΥΠΟΛΗ)	57.500	0,155	300,63	0,155
ΚΑΪΡΟ	20.250	0,055	170,82	0,055
ΚΑΛΑΜΑΤΑ (ΕΡΜΟΥΠΟΛΗ)	2.500	0,007	15,93	0,007
ΚΑΣΟΣ	47.000	0,127	189,00	0,127
ΚΑΣΟΣ (ΕΡΜΟΥΠΟΛΗ)	4.000	0,011	20,00	0,011

ΚΑΣΤΕΛΟΡΙΖΟ	7.000	0,019	84,22	0,019
ΚΑΣΤΕΛΟΡΙΖΟ (ΕΡΜΟΥΠΟΛΗ)	24.250	0,065	143,00	0,065
ΚΕΑ	7.500	0,020	44,92	0,020
ΚΕΡΚΥΡΑ	3.750	0,010	30,74	0,010
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ	656.379,98	1,769	3.431,25	1,769
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ (ΕΡΜΟΥΠΟΛΗ)	135.775	0,366	679,43	0,366
ΚΙΜΩΛΟΣ	26.265	0,071	222,14	0,071
ΚΟΥΤΑΛΗ	62.333,33	0,168	290,64	0,168
ΚΡΑΝΙΔΙ	93.153,33	0,251	614,65	0,251
ΚΡΗΤΗ	145.264,98	0,392	1.233,69	0,392
ΚΡΗΤΗ (ΕΡΜΟΥΠΟΛΗ)	325.583,33	0,878	1.644	0,878
ΚΥΔΩΝΙΕΣ	12.000	0,032	82,17	0,032
ΚΥΔΩΝΙΕΣ (ΕΡΜΟΥΠΟΛΗ)	28.900	0,078	173,35	0,078
ΚΥΘΗΡΑ	66.250	0,179	567,06	0,179
ΚΥΘΗΡΑ (ΕΡΜΟΥΠΟΛΗ)	3.985	0,011	16,00	0,011
ΚΥΘΝΟΣ	15.297,5	0,041	104,10	0,041
ΚΥΘΝΟΣ (ΕΡΜΟΥΠΟΛΗ)	1.200	0,003	8,82	0,003
ΚΥΜΗ	13.666,66	0,037	83,64	0,037
ΚΥΠΡΟΣ	26.000	0,070	145,23	0,070
ΚΩΝ/ΠΟΛΗ	657.150,36	1,771	3.344,24	1,771
ΛΑΜΙΑ (ΕΡΜΟΥΠΟΛΗ)	1.666,66	0,004	8,66	0,004
ΛΕΡΟΣ	17.545	0,047	143,64	0,047
ΛΕΡΟΣ (ΕΡΜΟΥΠΟΛΗ)	151.901	0,409	892,21	0,409
ΛΕΣΒΟΣ	25.500	0,069	125,17	0,069
ΛΕΣΒΟΣ (ΕΡΜΟΥΠΟΛΗ)	18.325	0,049	126,26	0,049
ΛΕΩΝΙΔΙΟ (ΕΡΜΟΥΠΟΛΗ)	21.000	0,057	130,00	0,057
ΛΗΜΝΟΣ	201.550	0,543	1.225,34	0,543
ΛΗΜΝΟΣ (ΕΡΜΟΥΠΟΛΗ)	105.843,33	0,285	632,77	0,285
ΛΙΒΟΡΝΟ	36.500	0,098	105,00	0,098
ΛΙΜΝΗ ΕΥΒΟΙΑΣ	195.400	0,527	1.534,18	0,527
ΛΟΝΔΙΝΟ	67.500	0,182	235,00	0,182
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ (ΕΡΜΟΥΠΟΛΗ)	28.000	0,075	126,00	0,075
ΜΑΡΙΟΥΠΟΛΗ	60.000	0,162	300,00	0,162
ΜΑΣΣΗΤΟΣ	7.000	0,019	51,67	0,019
ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ	65.000	0,175	295,00	0,175
ΜΕΓΑΡΑ (ΕΡΜΟΥΠΟΛΗ)	16.000	0,043	55,40	0,043
ΜΗΛΟΣ	72.160	0,195	588,62	0,195
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ	11.000	0,030	57,50	0,030
ΜΟΣΧΟΝΗΣΙΑ (ΕΡΜΟΥΠΟΛΗ)	56.825	0,153	249,99	0,153
ΜΠΕΡΤΙΑΝΣΚ	80.100	0,216	445,79	0,216
ΜΥΚΟΝΟΣ	1.062.705,32	2,865	5.904,85	2,865
ΜΥΚΟΝΟΣ (ΕΡΜΟΥΠΟΛΗ)	67.300	0,181	410,08	0,181
ΜΥΚΟΝΟΣ (ΖΑΚΥΝΘΟΣ)	50.000	0,135	194,00	0,135
ΜΥΤΙΛΗΝΗ	15.000	0,040	53,67	0,040
ΝΑΞΟΣ	13.940	0,038	127,84	0,038
ΝΑΞΟΣ (ΕΡΜΟΥΠΟΛΗ)	4.000	0,011	23,90	0,011
ΝΑΥΠΛΙΟ	95.490	0,257	654,32	0,257
ΟΔΗΣΣΟΣ	96.870	0,261	985,91	0,261

ΠΑΡΟΣ	58.468,33	0,158	424,18	0,158
ΠΑΡΟΣ (ΕΡΜΟΥΠΟΛΗ)	1.000	0,003	5,74	0,003
ΠΑΤΜΟΣ	27.000	0,073	205,12	0,073
ΠΑΤΜΟΣ (ΕΡΜΟΥΠΟΛΗ)	101.000	0,272	512,63	0,272
ΠΕΙΡΑΙΑΣ	32.196	0,087	239,20	0,087
ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ (ΕΡΜΟΥΠΟΛΗ0	21.000	0,057	157,44	0,057
ΠΟΡΟΣ	58.375	0,157	374,92	0,157
ΡΕΝΣΚ ΒΕΣΣΑΡΑΒΙΑΣ	12.000	0,032	82,00	0,032
ΡΩΣΙΑ	146.122	0,394	961,19	0,394
ΡΩΣΙΑ (ΚΩΝ/ΠΟΛΗ)	22.194	0,060	178,93	0,060
ΣΑΛΑΜΙΝΑ	3.500	0,009	51,00	0,009
ΣΑΜΟΣ	97.125	0,262	539,59	0,262
ΣΑΜΟΣ (ΒΡΑΪΛΑ)	2.324	0,006	12,11	0,006
ΣΑΜΟΣ (ΕΡΜΟΥΠΟΛΗ)	190.154,8	0,513	917,69	0,513
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	1.400.921,42	3,776	7.738,21	3,776
ΣΕΡΙΦΟΣ	600	0,002	6,00	0,002
ΣΕΡΡΕΣ (ΕΡΜΟΥΠΟΛΗ)	13.998	0,038	90,00	0,038
ΣΙΦΝΟΣ	148.345	0,400	789,59	0,400
ΣΙΦΝΟΣ (ΕΡΜΟΥΠΟΛΗ)	4.237,5	0,011	63,37	0,011
ΣΚΙΑΘΟΣ	10.000	0,027	58,66	0,027
ΣΚΙΑΘΟΣ (ΕΡΜΟΥΠΟΛΗ)	6.000	0,016	34,06	0,016
ΣΚΟΠΕΛΟΣ	500	0,001	2,58	0,001
ΣΚΥΡΟΣ	1.765	0,005	10,00	0,005
ΣΜΥΡΝΗ	196.166,66	0,529	1.066,52	0,529
ΣΜΥΡΝΗ (ΕΡΜΟΥΠΟΛΗ)	306.610	0,827	1.849,03	0,827
ΣΩΚΙΑ	10.000	0,027	47,53	0,027
ΣΠΑΡΤΗ (ΕΡΜΟΥΠΟΛΗ)	18.000	0,049	109,12	0,049
ΣΠΕΤΣΕΣ	905.850	2,442	5.578,33	2,442
ΣΤΥΛΙΔΑ	1.5916,66	0,043	109,40	0,043
ΤΑΪΓΑΝΙΟ	148.450	0,400	811,00	0,400
ΤΕΝΕΔΟΣ	8.000	0,022	44,00	0,022
ΤΕΡΓΕΣΤΗ	211.233,33	0,569	1.110,58	0,569
ΤΗΝΟΣ	441.220,89	1,189	2.432,69	1,189
ΤΗΝΟΣ (ΕΡΜΟΥΠΟΛΗ)	155.500	0,419	631,82	0,419
ΤΡΙΚΕΡΙ	62.450	0,168	633,98	0,168
ΤΣΕΣΜΕ	39.125	0,105	281,86	0,105
ΤΣΕΣΜΕ (ΕΡΜΟΥΠΟΛΗ)	7.500	0,020	51,06	0,020
ΥΔΡΑ	1.560.159,99	4,206	9.042,37	4,206
ΥΔΡΑ (ΕΡΜΟΥΠΟΛΗ)	493.660,66	1,331	2.305,52	1,331
ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ (ΕΡΜΟΥΠΟΛΗ)	625	0,002	6,00	0,002
ΦΩΚΑΙΣ	27.000	0,073	131,83	0,073
ΧΑΛΚΙΔΑ	78.848,4	0,213	595,69	0,213
ΧΙΟΣ	395.211,4	1,065	2.007,78	1,065
ΧΙΟΣ (ΕΡΜΟΥΠΟΛΗ)	7.260.618,16	19,572	35.529,65	19,572
ΨΑΡΑ	477.747,96	1,288	2.076,06	1,288
ΨΑΡΑ (ΑΘΗΝΑ)	71.500	0,193	331,78	0,193
ΨΑΡΑ (ΕΡΜΟΥΠΟΛΗ)	8.414.178,44	22,682	40.976,55	22,682
ΣΥΝΟΛΟ	**37.096.235,99**	**100,00**	**194.167,25**	**100,00**

Πηγές: Για τα έτη 1828-66 επεξεργασμένα στοιχεία από ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρος, Αρχείο Συμβολαιογράφου Μάξιμου Ταλασλή, Συμβ. Σκαρλάτος Μάξιμος, Κατάστιχα 1-6, 1827-1830, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Κατάστιχα 7-16, 1830-24/1/1835, Λυτά έγγραφα 1835-1862. Συλλογή Ιστορικού Αρχείου Κυκλάδων, Συμβ. Κων. Αγγελίδης, Ευρετήρια, 1-5, 1854-1863, Συμβ. Αντώνιος Αλμπέρτος, Ευρετήρια 1-2, 1853-1864, Συμβ. Μιχ. Ιωάννόπουλος,

Παράρτημα 7.5 Λίστα των ευγενέστερων οικογενειών της Χίου του 18ο αιώνα, από καταγραφή του Σκαρλάτου Κ. Μαυροκορδάτου.

Cette liste .., écrite de la main de Scarlatos Constantin Mavrogordato, petit-fils du voivode Jean Nicolau Madrogordato Scarlato,ne porte pas de date, mais comme Scarlato C. Mavrogordato naquit en 1709 et mourut en 1768, elle peut avoir ete etablis les annees 1730 et 1768. La voici: (ακολουθεί η ελληνική εκδοχή που παραπέμπεται στην υποσημείωση 4).

Πίναξ τῶν μεγάλων ἀρχοντικῶν οἰκογένειῶν τῆς Χίου, ἐκ παλαιοτάτων βυζαντίων οἴκων καταγομένων, πλὴν τῶν ἐκ Γενούης εὐγενεστάτων Ἀργέντων, Γριμάλδη, Ζίφων, Καζανόβα, Καράληδων, Καστέλληδων, Νεγροπονταίων, Πατερίων, Πρασακάκη, Σαλβάγων, Σεκιάρη καὶ Τσιτσίνια.

Τὰ εὐγενέστερα καὶ παλαιότατα ἀρχοντικὰ γένη ταῦτα εἰσὶ τριάκοντα ἑπτὰ, ἐξ ὧν τὰ ἀρχαιότερα καὶ εὐγενέστερα ἀπαρτίζουν τὴν "Πεντάδα", ἣν ἀκολουθεῖ ἡ "Δωδεκάς".

Καὶ εἰς μὲν τὴν "Πεντάδα" ἀνήκουν οἱ ἐπιφανέστατοι καὶ εὐγενέστατοι οἶκοι τῶν Ἀργέντων, τῶν Μαυρογορδάτων, τῶν Πετροκκόκινων, τῶν Ῥοδοκανάκηδων καὶ τῶν Σκυλιτσῶν.

Εἰς δὲ τὴν "Δωδεκάδα", οἱ Ἀγέλαστοι, οἱ Βοῦροι, οἱ Γαλάται, οἱ Γριμάλδη, οἱ Καλβοκορέσαι, οἱ Κοντόσταυλοι, οἱ Κορέσοι, Νεγροπόνται, οἱ Ῥάλληδες, οἱ Σεβαστόπουλοι, οἱ Πρασακάκαι καὶ οἱ Σκαραμαγκάδες.

Τὰ λοιπὰ "Εἴκοσι γένη" εἰσιν' οἱ Αὐγερινοί, οἱ Βλαστοί ἐκ Κρήτης, οἱ Δαμαλάδες, οἱ Ζίφοι, οἱ Ζυγομαλάδες, οἱ Καζανόβα, οἱ Καλουτάδες, οἱ Καραλήδες, οἱ Καστέληδες, οἱ Μάξιμοι, οἱ Πασπάται, οἱ Πατέριοι, οἱ Ῥοϊδαι ἐξ Ἀθηνῶν, οἱ Σαλβάγοι, οἱ Τσιτσίνια, οἱ Φραγκιάδες καὶ οἱ Χρυσοβελόναι.

Πηγή: Philip Argenti, *Libro D' Oro de la Noblesse de Chio*, Volume I, Notices Historiques, Λονδίνο, 1955, 31.

Παράρτημα 7.6 Κατανομή των επενδυτών του ναυπηγείου Ερμούπολης (1828-1866) στην κατηγορία των ναυτικών επαγγελμάτων.

ΝΑΥΤΙΚΑ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΑ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΕΝΔΥΤΩΝ	% ΕΠΙ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΝΑΥΠΗΓΟΥΜΕΝΩΝ ΠΛΟΙΩΝ	% ΕΠΙ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ	ΑΞΙΕΣ ΝΑΥΠΗΓΟΥΜΕΝΩΝ ΠΛΟΙΩΝ	% ΕΠΙ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ
ΑΛΙΕΥΣ	14	0,96	190,36	0,099	40.181	0,14

ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥ	1	0,07	146,25	0,076	18.750	0,06
ΕΜΠΟΡΟΠΛΟΙ ΑΡΧΟΣ	30	2,05	5.924,61	3,096	1.106.380,66	3,78
ΘΑΛΑΣΣΙΝΟΣ	9	0,62	2.395,85	1,252	151.003	0,52
ΛΕΜΒΟΥΧΟΣ	8	0,55	67,17	0,035	12.148	0,04
ΜΑΟΥΝΙΕΡΗΣ	1	0,07	9,19	0,005		
ΝΑΥΤΗΣ	8	0,55	885,67	0,463	65.258,33	0,22
ΝΑΥΤΙΚΟΣ	854	58,41	98.488,62	51,464	15.547.400,57	53,10
ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ	154	10,53	25.049,78	13,089	3.280.969,68	11,21
ΠΛΩΤΑΡΧΗΣ Β. ΝΑΥΤΙΚΟΥ	1	0,07	172,45	0,090	27.000	0,09
ΥΠΟΝΑΥΑΡΧΟΣ/ΓΕΡΟΥΣΙΑΣΤΗΣ	1	0,07	111,66	0,058	26.000	0,09
ΣΥΝΟΛΟ	**1.081**	**73,94**	**133.441,6**	**69,728**	**20.275.091,24**	**69,24**

Πηγές: Για τα έτη 1828-66 επεξεργασμένα στοιχεία από ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρος, Αρχείο Συμβολαιογράφου Μάξιμου Ταλασλή, Συμβ. Σκαρλάτος Μάξιμος, Κατάστιχα 1-6, 1827-1830, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Κατάστιχα 7-16, 1830-24/1/1835, Λυτά έγγραφα 1835-1862. Συλλογή Ιστορικού Αρχείου Κυκλάδων, Συμβ. Κων. Αγγελίδης, Ευρετήρια, 1-5, 1854-1863, Συμβ. Αντώνιος Αλμπέρτος, Ευρετήρια 1-2, 1853-1864, Συμβ. Μιχ. Ιωάννόπουλος, Ευρ. 1-2, 1843-1845, Συμβ. Χρ. Ιωάννου Ευρ.1-10, 1846-1860. Ι/Ναυπηγικά, 1836-1866.

Παράρτημα 7.7 Κατανομή των επενδυτών του ναυπηγείου Ερμούπολης (1828-1866) στην κατηγορία των εμπορικών επαγγελμάτων.

ΕΜΠΟΡΙΚΑ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΑ	**ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΕΝΔΥΤΩΝ**	**% ΕΠΙ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ**	**ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΝΑΥΠΗΓΟΥΜΕΝΩΝ ΠΛΟΙΩΝ**	**% ΕΠΙ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ**	**ΑΞΙΕΣ ΝΑΥΠΗΓΟΥΜΕΝΩΝ ΠΛΟΙΩΝ**	**% ΕΠΙ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ**
ΑΝΘΡΑΚΕΥΣ	1	0,07				
ΑΝΘΡΑΚΟΠΩΛΗΣ	1	0,07	7,35	0,004	16.000	0,0361
ΑΡΓΥΡΑΜΟΙΒΟΣ	1	0,07	2,00	0,001		
ΓΑΛΑΚΤΟΠΩΛΗΣ	2	0,14	46,13	0,024	1.687,5	0,0301
ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ	2	0,14	170,65	0,089	29.000	0,0758
ΕΜΠΟΡΙΚΟΣ ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ	1	0,07	4,50	0,002	750	0,0029
ΕΜΠΟΡΙΚΟΣ ΓΡΑΦΕΥΣ	1	0,07	121,33	0,063	31.666,66	0,0791
ΕΜΠΟΡΟΚΤΗΜΑΤΙΑΣ	1	0,07	159,75	0,083	26.250	0,1041
ΕΜΠΟΡΟΜΕΣΙΤΗΣ	1	0,07	9,76	0,005	45.000	0,1222
ΕΜΠΟΡΟΣ	186	12,72	28.721,82	15,008	4.561.953,93	15,0240
ΙΧΘΥΟΠΩΛΗΣ	7	0,48	56,28	0,029	2.050	0,0100
ΚΑΠΝΟΠΩΛΗΣ	3	0,21	129,42	0,068	32.095	0,1112
ΚΑΦΕΠΩΛΗΣ	2	0,14	20,75	0,011	2.900	0,0135
ΚΡΕΟΠΩΛΗΣ	2	0,14	44,04	0,023	15.000	0,0287
ΚΤΗΜΑΤΕΜΠΟΡΟΣ	1	0,07	10,00	0,005	1.765	0,0065
ΛΑΧΑΝΟΠΩΛΗΣ	2	0,14	20,04	0,010	1.050	0,0059
ΜΕΣΙΤΗΣ	1	0,07	15,95	0,008		

ΜΕΤΑΠΡΑΤΗΣ	2	0,14	52,33	0,027	2.400	0,0073
ΞΥΛΕΜΠΟΡΟΣ	8	0,55	399,96	0,209	16.956,07	0,0671
ΟΙΝΟΠΩΛΗΣ	9	0,62	460,6	0,241	68.325	0,2936
ΟΠΩΡΟΠΩΛΗΣ	1	0,07	3,00	0,002		
ΟΨΩΠΩΛΗΣ	11	0,75	643,24	0,336	115.848,8	0,4193
ΣΥΝΟΛΟ	**246**	**16,83**	**31.098,9**	**16,250**	**4.970.697,96**	**16,4376**

Πηγές: Για τα έτη 1828-66 επεξεργασμένα στοιχεία από ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρος, Αρχείο Συμβολαιογράφου Μάξιμου Ταλασλή, Συμβ. Σκαρλάτος Μάξιμος, Κατάστιχα 1-6, 1827-1830, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Κατάστιχα 7-16, 1830-24/1/1835, Λυτά έγγραφα 1835-1862. Συλλογή Ιστορικού Αρχείου Κυκλάδων, Συμβ. Κων. Αγγελίδης, Ευρετήρια, 1-5, 1854-1863, Συμβ. Αντώνιος Αλμπέρτος, Ευρετήρια 1-2, 1853-1864, Συμβ. Μιχ. Ιωάννόπουλος, Ευρ. 1-2, 1843-1845, Συμβ. Χρ. Ιωάννου Ευρ.1-10, 1846-1860. Ι/Ναυπηγικά, 1836-1866.

Παράρτημα 7.8 Κατανομή των επενδυτών του ναυπηγείου Ερμούπολης (1828-1866) στην κατηγορία των επαγγελμάτων του πρωτογενούς τομέα παραγωγής.

ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΑ ΠΡΩΤΟΓΕΝΟΥΣ ΤΟΜΕΑ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΕΝΔΥΤΩΝ	% ΕΠΙ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΝΑΥΠΗΓΟΥΜΕΝΩΝ ΠΛΟΙΩΝ	% ΕΠΙ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ	ΑΞΙΕΣ ΝΑΥΠΗΓΟΥΜΕΝΩΝ ΠΛΟΙΩΝ	% ΕΠΙ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ
ΓΕΩΡΓΟΣ	2	0,14	23,2	0,012	2.800	0,0096
ΚΤΗΜΑΤΙΑΣ	9	0,62	1.612,62	0,843	291.208,33	0,9946
ΣΥΝΟΛΟ	**11**	0,75	**1.635,82**	**0,855**	**294.008,33**	**1,0041**

Πηγές: Για τα έτη 1828-66 επεξεργασμένα στοιχεία από ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρος, Αρχείο Συμβολαιογράφου Μάξιμου Ταλασλή, Συμβ. Σκαρλάτος Μάξιμος, Κατάστιχα 1-6, 1827-1830, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Κατάστιχα 7-16, 1830-24/1/1835, Λυτά έγγραφα 1835-1862. Συλλογή Ιστορικού Αρχείου Κυκλάδων, Συμβ. Κων. Αγγελίδης, Ευρετήρια, 1-5, 1854-1863, Συμβ. Αντώνιος Αλμπέρτος, Ευρετήρια 1-2, 1853-1864, Συμβ. Μιχ. Ιωάννόπουλος, Ευρ. 1-2, 1843-1845, Συμβ. Χρ. Ιωάννου Ευρ.1-10, 1846-1860. Ι/Ναυπηγικά, 1836-1866.

Παράρτημα 7.9 Κατανομή των επενδυτών του ναυπηγείου Ερμούπολης (1828-1866) στην κατηγορία των επαγγελμάτων του δευτερογενούς τομέα παραγωγής.

ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΑ ΔΕΥΤΕΡΟΓΕΝΟΥΣ ΤΟΜΕΑ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΕΝΔΥΤΩΝ	% ΕΠΙ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΝΑΥΠΗΓΟΥΜΕΝΩΝ ΠΛΟΙΩΝ	% ΕΠΙ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ	ΑΞΙΕΣ ΝΑΥΠΗΓΟΥΜΕΝΩΝ ΠΛΟΙΩΝ	% ΕΠΙ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ
ΑΡΤΟΠΟΙΟΣ	3	0,21	73,84	0,039	9.600	0,0328
ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΑΣ	1	0,07	40,12	0,021	8.000	0,0273
ΓΛΥΚΟΠΟΙΟΣ	1	0,07	87,50	0,046	1.575	0,0054
ΕΡΓΑΤΗΣ	1	0,07	1,41	0,001	100	0,0003
ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΑΡΧΗΣ	1	0,07	20,25	0,011	6.000	0,0205
ΚΑΛΑΦΑΤΗΣ	2	0,14	256,85	0,134		
ΚΛΕΙΔΟΠΟΙΟΣ	1	0,07	55,80	0,029	11.600	0,0396
ΛΕΠΤΟΥΡΓΟΣ	1	0,07	2,00	0,001	430	0,0015
ΛΙΘΟΞΟΟΣ	1	0,07	12,50	0,007	2.500	0,0085
ΜΑΚΑΡΑΔΟΠΟΙΟΣ	1	0,07	123,50	0,065	21.000	0,0717
ΜΑΡΑΓΚΟΣ	9	0,62	668,20	0,349	86.533,5	0,2955
ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ	1	0,07	43,97	0,023		
ΝΑΥΠΗΓΟΣ	25	1,71	15.931,96	8,325	2.645.755,39	9,0359
ΟΡΕΙΧΑΛΚΟΥΡΓΟΣ	1	0,07	207,50	0,108	37.500	0,1281
ΠΡΙΟΝΙΣΤΗΣ	1	0,07	154,50	0,081	60.000	0,2049
ΡΑΠΤΗΣ	2	0,14	20,25	0,011	1.000	0,0034
ΣΑΝΔΑΛΟΠΟΙΟΣ	5	0,34	77,35	0,040	34.000	0,1161

ΣΙΔΗΡΟΥΡΓΟΣ	3	0,21	127,69	0,067	13.250	0,0453
ΣΚΥΤΟΤΟΜΟΣ	1	0,07	126,50	0,066	42.500	0,1451
ΣΟΒΑΤΖΗΣ	1	0,07	22,33	0,012		
ΤΕΚΤΩΝ	2	0,14	123,20	0,064	3.100	0,0106
ΥΦΑΝΤΗΣ	1	0,07	100,80	0,053	7.000	0,0239
ΦΑΝΟΠΟΙΟΣ	1	0,07	10,25	0,005		
ΦΑΡΜΑΚΟΠΟΙΟΣ	2	0,14	102,25	0,053	17.500	0,0598
ΧΡΥΣΟΧΟΟΣ	1	0,07	83,80	0,044	20.200	0,0690
ΣΥΝΟΛΟ	**69**	**4,72**	**18.474,32**	**9,654**	**3.029.143,89**	**10,3453**

Πηγές: Για τα έτη 1828-66 επεξεργασμένα στοιχεία από ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρος, Αρχείο Συμβολαιογράφου Μάξιμου Ταλασλή, Συμβ. Σκαρλάτος Μάξιμος, Κατάστιχα 1-6, 1827-1830, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Κατάστιχα 7-16, 1830-24/1/1835, Λυτά έγγραφα 1835-1862. Συλλογή Ιστορικού Αρχείου Κυκλάδων, Συμβ. Κων. Αγγελίδης, Ευρετήρια, 1-5, 1854-1863, Συμβ. Αντώνιος Αλμπέρτος, Ευρετήρια 1-2, 1853-1864, Συμβ. Μιχ. Ιωάννόπουλος, Ευρ. 1-2, 1843-1845, Συμβ. Χρ. Ιωάννου Ευρ.1-10, 1846-1860. Ι/Ναυπηγικά, 1836-1866.

Παράρτημα 7.10 Κατανομή των επενδυτών του ναυπηγείου Ερμούπολης (1828-1866) στην κατηγορία των διοικητικών επαγγελμάτων.

ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΑ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΑ	**ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΕΝΔΥΤΩΝ**	**% ΕΠΙ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ**	**ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΝΑΥΠΗΓΟΥΜΕΝΩΝ ΠΛΟΙΩΝ**	**% ΕΠΙ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ**	**ΑΞΙΕΣ ΝΑΥΠΗΓΟΥΜΕΝΩΝ ΠΛΟΙΩΝ**	**% ΕΠΙ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ**
ΑΝΘΥΠΑΣΠΙΣΤΗΣ	1	0,07	55,4	0,029	60.000	0,2049
ΓΕΡΟΥΣΙΑΣΤΗΣ	1	0,07	220,12	0,115	45.500	0,1554
ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ ΛΙΜΕΝΑΡΧΕΙΟΥ	1	0,07	81,94	0,043	13.000	0,0444
ΓΡΑΜΜΑΤΙΚΟΣ ΝΟΜΑΡΧΙΑΣ ΚΥΚΛΑΔΩΝ	1	0,07	68,33	0,036	15.000	0,0512
ΔΗΜΟΤΙΚΟΣ ΥΠΑΛΛΗΛΟΣ	1	0,07	6,00	0,003	900	0,0031
ΕΙΡΗΝΟΔΙΚΗΣ	1	0,07	159,00	0,083	31.000	0,1059
ΙΕΡΕΥΣ	1	0,07	475,79	0,249	2.000	0,0068
ΛΙΜΕΝΑΡΧΗΣ ΕΡΜΟΥΠΟΛΗΣ	1	0,07	84,00	0,044	14.000	0,0478
ΤΑΧΥΔΡΟΜΙΚΟΣ ΥΠΑΛΛΗΛΟΣ	1	0,07	13,00	0,007	2.000	0,0068
ΥΠΑΛΛΗΛΟΣ ΑΓΓΛΙΚΟΥ ΠΡΟΞΕΝΕΙΟΥ	1	0,07	70,35	0,037		
ΥΠΑΛΛΗΛΟΣ ΔΙΑΜΕΤΑΚΟΜΙΣΗΣ	1	0,07	214,24	0,112	35.000	0,1195
ΣΥΝΟΛΟ	**11**	**0,75**	**1.448,17**	**0,757**	**218.400**	**0,7459**

Πηγές: Για τα έτη 1828-66 επεξεργασμένα στοιχεία από ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρος, Αρχείο Συμβολαιογράφου Μάξιμου Ταλασλή, Συμβ. Σκαρλάτος Μάξιμος, Κατάστιχα 1-6, 1827-1830, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Κατάστιχα 7-16, 1830-24/1/1835, Λυτά έγγραφα 1835-1862. Συλλογή Ιστορικού Αρχείου Κυκλάδων, Συμβ. Κων. Αγγελίδης, Ευρετήρια, 1-5, 1854-1863, Συμβ. Αντώνιος Αλμπέρτος, Ευρετήρια 1-2, 1853-1864, Συμβ. Μιχ. Ιωάννόπουλος, Ευρ. 1-2, 1843-1845, Συμβ. Χρ. Ιωάννου Ευρ.1-10, 1846-1860. Ι/Ναυπηγικά, 1836-1866.

Παράρτημα 7.11 Κατανομή των επενδυτών του ναυπηγείου Ερμούπολης (1828-1866) στην κατηγορία των επαγγελμάτων υπηρεσιών.

ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΑ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΕΝΔΥΤΩΝ	% ΕΠΙ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΝΑΥΠΗΓΟΥΜΕΝΩΝ ΠΛΟΙΩΝ	% ΕΠΙ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ	ΑΞΙΕΣ ΝΑΥΠΗΓΟΥΜΕΝΩΝ ΠΛΟΙΩΝ	% ΕΠΙ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ
ΔΙΕΡΜΗΝΕΥΣ	1	0,07	230,20	0,120	17.900	0,0611
ΙΑΤΡΟΣ	1	0,07	149,25	0,078		
ΜΟΥΣΙΚΟΣ	2	0,14	77,07	0,040	4.250	0,0145
ΥΠΑΛΛΗΛΟΣ	2	0,14	155,14	0,081	500	0,0017
ΥΠΗΡΕΤΗΣ	1	0,07	16,11	0,008		
ΦΥΛΑΞ	1	0,07	33,01	0,017	2.625	0,0090
ΣΥΝΟΛΟ	**8**	**0,55**	**660,78**	**0,345**	**25.275**	**0,0863**

Πηγές: Για τα έτη 1828-66 επεξεργασμένα στοιχεία από ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρος, Αρχείο Συμβολαιογράφου Μάξιμου Ταλασλή, Συμβ. Σκαρλάτος Μάξιμος, Κατάστιχα 1-6, 1827-1830, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Κατάστιχα 7-16, 1830-24/1/1835, Λυτά έγγραφα 1835-1862. Συλλογή Ιστορικού Αρχείου Κυκλάδων, Συμβ. Κων. Αγγελίδης, Ευρετήρια, 1-5, 1854-1863, Συμβ. Αντώνιος Αλμπέρτος, Ευρετήρια 1-2, 1853-1864, Συμβ. Μιχ. Ιωάννόπουλος, Ευρ. 1-2, 1843-1845, Συμβ. Χρ. Ιωάννου Ευρ.1-10, 1846-1860. Ι/Ναυπηγικά, 1836-1866.

Παράρτημα 7.12 Κατανομή των επενδυτών του ναυπηγείου Ερμούπολης (1828-1866) στην κατηγορία του γυναικείου φύλου.

ΓΥΝΑΙΚΕΙΟ ΦΥΛΟ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΕΝΔΥΤΩΝ	% ΕΠΙ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΝΑΥΠΗΓΟΥΜΕΝΩΝ ΠΛΟΙΩΝ	% ΕΠΙ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ	ΑΞΙΕΣ ΝΑΥΠΗΓΟΥΜΕΝΩΝ ΠΛΟΙΩΝ	% ΕΠΙ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ
ΓΥΝΑΙΚΑ	15	1,03	1.549.24	0,810	201.916,65	0,6896
ΘΥΓΑΤΕΡΑ/ΣΥΖΥΓΟΣ	1	0,07				
ΜΗΤΕΡΑ	1	0,07	93	0,049		
ΣΥΖΥΓΟΣ (Η)	16	1,09	1.775,21	0,928	217.208,32	0,7418
ΧΗΡΑ	3	0,21	771,90	0,403	30.000	0,1025
ΣΥΝΟΛΟ	**36**	**2,46**	**4.189,35**	**2,189**	**449.124,97**	**1,5339**

Πηγές: Για τα έτη 1828-66 επεξεργασμένα στοιχεία από ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρος, Αρχείο Συμβολαιογράφου Μάξιμου Ταλασλή, Συμβ. Σκαρλάτος Μάξιμος, Κατάστιχα 1-6, 1827-1830, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Κατάστιχα 7-16, 1830-24/1/1835, Λυτά έγγραφα 1835-1862. Συλλογή Ιστορικού Αρχείου Κυκλάδων, Συμβ. Κων. Αγγελίδης, Ευρετήρια, 1-5, 1854-1863, Συμβ. Αντώνιος Αλμπέρτος, Ευρετήρια 1-2, 1853-1864, Συμβ. Μιχ. Ιωάννόπουλος, Ευρ. 1-2, 1843-1845, Συμβ. Χρ. Ιωάννου Ευρ.1-10, 1846-1860. Ι/Ναυπηγικά, 1836-1866.

Παράρτημα 7.13 Κατανομή ιδιοκτησίας πλοίων του ναυπηγείου Ερμούπολης (1828-1866) ανά αριθμό επενδυτών.

ΑΡΙΘΜΟΣ ΙΔΙΟΚΤΗΤΩΝ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ	% ΑΡΙΘΜΟΥ ΠΛΟΙΩΝ	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΠΛΟΙΩΝ	% ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΠΛΟΙΩΝ	ΑΞΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ	% ΑΞΙΩΝ ΠΛΟΙΩΝ
ΕΝΑΣ ΙΔΙΟΚΤΗΤΗΣ	1304	62,42	169.046,7	59,55	21.128.325	53,37
ΔΥΟ ΙΔΙΟΚΤΗΤΕΣ	515	24,65	71.102,31	25,05	11.203.941	28,30
ΤΡΕΙΣ ΙΔΙΟΚΤΗΤΕΣ	197	9,43	31.561,89	11,12	52.033.36	13,14
ΤΕΣΣΕΡΕΙΣ ΙΔΙΟΚΤΗΤΕΣ	54	2,58	8.730,45	3,08	1.433.517	3,62
< 4 ΙΔΙΟΚΤΗΤΕΣ	19	0,91	3.441,02	1,21	622.450	1,57

ΣΥΝΟΛΟ	**2.089**		**283.882,40**		**39.591.569**	

Πηγές: Για τα έτη 1828-66 επεξεργασμένα στοιχεία από ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρος, Αρχείο Συμβολαιογράφου Μάξιμου Ταλασλή, Συμβ. Σκαρλάτος Μάξιμος, Κατάστιχα 1-6, 1827-1830, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Κατάστιχα 7-16, 1830-24/1/1835, Λυτά έγγραφα 1835-1862. Συλλογή Ιστορικού Αρχείου Κυκλάδων, Συμβ. Κων. Αγγελίδης, Ευρετήρια, 1-5, 1854-1863, Συμβ. Αντώνιος Αλμπέρτος, Ευρετήρια 1-2, 1853-1864, Συμβ. Μιχ. Ιωάννόπουλος, Ευρ. 1-2, 1843-1845, Συμβ. Χρ. Ιωάννου Ευρ.1-10, 1846-1860. Ι/Ναυπηγικά, 1836-1866.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8-ΟΙ ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ

Παράρτημα 8.1 Προσωπογραφικά στοιχεία αρχιναυπηγών Ερμούπολης.

Ναυπηγός	Καταγωγή Ναυπηγού	Καταγωγή σύμφωνα με το Δημοτολόγιο	Επάγγελμα σύμφωνα με το Δημοτολόγιο	Περίοδος ζωής*	Περίοδος δράσης
Αγγελής Χριστόδουλος	Χίος (Αίγινα)				1829-41
Αγγέλου Γεωρ. Ιωάννης	Λέρος		Ναυτομαραγκός	1825-	1846-61
Αλμπανέζος Δημήτριος	Τήνος				1845-58
Ανδρέου Γρηγόριος		Μοσχονήσια	Ναυτικός	1815-	1847-47
Απόστολος Στυλιανός					1838
Βαλσάμου Δημοσθένης					1860
Βασιλικός Νικόλαος	Χίος		Μαραγκός	1792-	1847-52
Βασιλικός Νικ. Αντώνιος	Χίος	Ερμούπολη	Μαραγκός	1834-	1852-59
Βασιλικός Λεώνης	Χίος			1801-	1832-48
Βενέκος Χρήστος					1859-60
Βούργαρης Γεωρ. Εμμανουήλ				† 1889	1849-51
Γεραγότης Σταθής					1849
Γεωργαντάς Γεώργιος		Χίος	Αλιεύς		1849
Γεωργίου Μανώλης				† 1895	1850
Γιαννίκος Κων/νος					1850-51
Γκίνης Ιωάννης					1850-51
Γκιώνης Ι. Γκιώνης					1842-47
Γκιώνης Ιωάννης		Ύδρα	Μαραγκός	1826-	1841-49
Γλύκας Νικόλαος		Χίος	Ξυλοκόπος	1805-	1844-45
Γλυκογιάννης (Γλυκογιαννάκης) Δημήτριος		Χίος	Μαραγκός	1785-	1833
Γλυνός Γεώργιος		Ερμούπολη	Ναυπηγός	1831-	1858-63
Γουρουντής Κων/νος		Χίος	Μαραγκός	1803 /1810-1885	1849-61
Δεληκωνσταντής Παναγιώτης	Χίος				1829
Δέντας Ιω. Δημήτριος	Σπέτσες				1846
Δημητρίου Στεφανής	Ερμούπολη				1851-57
Δράμητζας Γεώργιος	Ψαρά				1833-41
Ευαγγέλης (Ευαγγέλλου) Δημήτριος		Μοσχονήσια	Μαραγκός	1814-	1847
Ευδαίμων Αντώνιος		Θήρα	Ναυπηγός	1822-	1860
Ευστρατίου Παναγιώτης			Μαραγκός	1831-	1859
Ζαμπέλης Θεοδ. Μανόλης					1849-50
Ζαφηράκης Ι. Χαράλαμπος					1838
Ζαφήρης Χατζηιωάννης	Χίος		Μαραγκός	1784-	1832-36
Ζέπος Κων/νος				† 1879	1836
Θεοδώρου Ανδρέας	Μύκονος				1840-48
Ιωάννου Γεώργιος	Σκόπελος				1830
Καλούδης Ιω. Δ.					1841
Καμπόσος Εμμανουήλ	Ερμούπολη	Πάτμος	Μαραγκός	1809-	1857
Καμπούρης Αθ. Παναγιώτης	Μοσχονήσια		Μαραγκός		1844-46
Καμπούρης Π. Αθανάσιος	Μοσχονήσια		Μαραγκός	1814-	1841-52
Καρακωνσταντής Παν. Σταμάτιος	Χίος		Μαραγκός	1822-	1846-55

Καρακωνσταντής Παναγιώτης	Χίος				1832-49
Καράλης Δημ. Νικόλαος	Χίος		Ναυπηγός	1827-	1850-54
Καράλης Δημήτριος					1836
Καρύδης Σπύρος	Κύθηρα				1834
Κεφάλας Δημήτριος		Χίος	Ξυλουργός	1812-	1846
Κοκκινάκης Γεώργιος		Κρήτη	Πελεκάνος	1794-	1860
Κοκκινάκης Χαράλαμπος	Χίος		Ναυπηγός	1825-	1850-66
Κοκοτύρης Ιωάννης					1851
Κουμουτζάκος Βασίλειος		Γύθειο			1861
Κουπητώρις Δημ. Χρήστος					1852-57
Κουτζίνης Πέτρος	Ερμούπολη				1828
Κουφουδάκης Αντώνιος		Χίος	Λεπτουργός	1806-	1835
Κουφουδάκης Ι. Δημήτριος	Χίος		Ναυτικός	1820-	1847-48
Κουφουδάκης Ζαννής	Χίος		Ναυτικός	1815 /1817/*1818*-1880	1842-66
Κουφουδάκης Ιω.Σταμάτιος	Χίος		Λεπτουργός	1804/1815/*1820*-1884	1835-66
Κουφουδάκης Ιωάννης	Χίος		Ναυπηγός	1782/1794-1852	1831-48
Κρητικός Ι. Σπυρίδων					1858
Κρινιγκάς Χριστόδουλος	Χίος			1796-1851	1839-44
Κρυστάλης Χριστοφής	Χίος		Λεπτουργός	1813/1815-1888	1845-66
Κύδης Β. Αντώνιος		Χίος		1839-1889	1855-63
Κωνσταντίνου Ανδρέας					1858-59
Λάμπος Κων/νος	Χίος		Ναυπηγός	1794-	1831-37
Λεβαδάρος Κων. Ανδρέας	Χίος		Ναυπηγός	1835-	1859-66
Λέκας Δημήτριος					1856
Λεκατζάς Γεωρ. Παναγής					1849-52
Λεοντής Αποστόλης	Λέσβος				1834-35
Λερηώτης Αλέξανδρος	Ύδρα				1840-44
Λέριος Στ. Ιωάννης	Ερμούπολη				1846
Λεριώτης Στ. Δημήτριος	Ύδρα		Ναυτικός	1807-	1833-46
Λιβάρος Ν. Κων/νος					1836
Λινάρης Εμμανουήλ					1841
Λιόσης Ι. Νικόλαος					1852
Μάγκας Χατζηγιάννης					1835-36
Μάγκος Χατζηδημήτριος	Χίος		Μαραγκός	1812-	1850-66
Μαρακάκης Μιχαήλ					1860
Μάσκας Παντελής	Χίος		Ναυπηγός	**1794**-1872	1828-62
Μάσκας Σταμάτιος	Χίος		Ναυτικός	1809/1808/*1815*-1879	1833-66
Μαυροθαλασσίτης Ιω. Δημήτριος		Τήνος	Μαραγκός	1825-	1850
Μιχαήλος Ανδρέας					1852
Μιχελής Δ. Ιωάννης	Ερμούπολη				1849-62
Μοσχονησίου Θ. Ανδρέας	Μύκονος				1836
Μπαμπαφούρης Νικόλαος					1852
Μπερδελής Νικόλαος					1853-54
Μπετζάνης Δημήτριος	Σκόπελος				1853
Μπισκετζής Γ. Ιωάννης	Λέσβος				1852-66
Μπογιατζόγλου Παναγιώτης					1858
Μπομπιόλης Χατζηγεώργιος					1846

Μπούμης Α. Πέτρος		Ύδρα	Ναυπηγός	1827-	1866
Μπουσουνάκης Μιχαήλ		Κάσος	Μαραγκός	1810-	1842
Νικολάου Ιωάννης					1854
Νικολάου Κων/νος	Σαντορίνη				1833
Ντινγλόζης Αναγνώστης					1850
Ντρήβας Εμμ. Αθανάσιος					1841-42
Παγίδας Ιωάννης	Χίος		Ναυπηγός	**1774**/1774-1849	1828-47
Παγιδάς Νικόλαος	Χίος		Ναυπηγός	*1805*/1809/1816-1871	1828-66
Παπιώλης Χατζηγιώργος		Κρήτη	Ναυτικός	1780-	1845-46
Παππαδάκης Θεόδωρος (Καλαφάτης)		Ύδρα	Καλαφάτης	1822-	1852
Παππατζιός Αντώνιος	Χίος		Ναυπηγός	1821-	1849-59
Παρασκευάς Νικόλαος					1852
Πελοποννήσιος Εμμ.Θεμιστοκλής	Ερμούπολη				1857
Περδίκας Δημ. Νικόλαος	Σπέτσες				1846
Περδίκης Γεώργιος	Χίος (Τήνος)		Μαραγκός	1789-	1829-44
Πετρής Ιωάννης		Ρόδος	Λεπτουργός	1817-	1850
Πέτρου Γεώργιος	Σκόπελος				1830
Πέτρου Κων/νος					1852
Πιζάνης Άγγελος	Μάλτα				1840
Πλατσούκας Αναγν. Λάζαρος					1852
Πλατσούκας Αναγνώστης					1853
Ποτούς Ανδρέας		Χίος	Ναυτικός	1830/1830-1878	1856-59
Ποτούς Μικές	Χίος		Αρχιτέκτων	**1801**-1867	1829-63
Πρίντεζης Ιωάννης	Σύρος				1848
Ραφαλιάς Ιωάννης					1850
Σαίτος Ιωάννης	Άνω Σύρος				1850
Σαμαράς Παντελής					1845-59
Σαντοριναίος Νικ. Κωστής					1836
Σαρηκάκης Χριστόδουλος		Τσεσμέ	Μαραγκός	1799-	1839
Σβύρος Νικόλαος		Χίος	Ναυπηγός	1795-	1846-48
Σέχας Δημ. Ιωάννης	Χίος				1845-52
Σέχας Ι. Φραγκούλης	Χίος		Ναυπηγός	1798/1801/*1800*-1868	1829-60
Σέχας Ιω. Δημήτριος	Χίος		Πλοίαρχος	1795-1864	1833-54
Σέχας Φ. Δημήτριος	Χίος		Ναυπηγός	1830-	1855-59
Σιγιδός Ιωάννης	Χίος				1833
Σκορδούλης Αναστάσιος	Κεφαλονιά				1830-31
Σολωμός Γ. Νικόλαος	Λέσβος				1833-66
Σουσάνας Γεωρ. Ηλίας					1848-50
Σόχος Μάρκος				† 1894	1858
Σπύρου Ανδριανός					1845
Σταματίου Ιωάννης	Σπέτσες				1843-63
Σφακιανός Χατζηιωάννου Δημήτριος					1849
Σφακιανός Χ"Ιω. Μιχαήλ					1848
Σωτηράκης Ευστράτιος	Χίος		Μαραγκός	1789-	1830-58
Τζακνιάς Άγγελος					1845
Τζάννες Νικόλαος					1848
Τζιτζίνιας Ι. Εμμανουήλ		Ύδρα	Ναυπηγός	1820-	1847-63

Τρίτζας Κ. Γεώργιος					1851
Τσινάρης Μανόλης					1838-55
Τσιτσίνης Ι. Περιαλάς					1857
Φαλερός Θεόδωρος					1855
Φίλης Κ. Νικόλαος					1849
Φλαμουράκιας Χατζηιωάννης	Χίος				1833
Φλούμης Επιφάνιος	Σκόπελος				1866
Φουρναράκης Κων/νος		Χίος	Μαραγκός	1809-	1846
Φραγκάκης Α.					1843
Φράγκος Εμμανουήλ		Ύδρα	Ναυπηγός	1822-1899	1853-61
Χαλδαίος Δημήτριος					1851
Χριστοδούλου Γεώργιος		Χίος	Μαραγκός	1812-	1851-53
Χριστόπουλος Αν. Αθανάσιος					1860-62
Χρυσάκης Γεωρ. Δημήτριος		Κρήτη	Μαραγκός	1825-	1852
Χρυσίνας Δ. Ιωάννης	Κρανίδι				1857-63
Ψωμάς Ν. Στυλιανός		Ερμούπολη	Ξυλουργός	1836-	1866

Πηγή: Για τα έτη 1828-66 επεξεργασμένα στοιχεία από ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρος, Αρχείο Συμβολαιογράφου Μάξιμου Ταλασλή, Συμβ. Σκαρλάτος Μάξιμος, Κατάστιχα 1-6, 1827-1830, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Κατάστιχα 7-16, 1830-24/1/1835, Λυτά έγγραφα 1835-1862. Συλλογή Ιστορικού Αρχείου Κυκλάδων, Συμβ. Κων. Αγγελίδης, Ευρετήρια, 1-5, 1854-1863, Συμβ. Αντώνιος Αλμπέρτος, Ευρετήρια 1-2, 1853-1864, Συμβ. Μιχ. Ιωάννόπουλος, Ευρ. 1-2, 1843-1845, Συμβ. Χρ. Ιωάννου Ευρ.1-10, 1846-1860. Ι.Α.Δ.Ε., Ι/Ναυπηγικά, 1836-1866, Δ/Ληξιαρχείο (Ε) Θάνατοι. Πρόχειρα βιβλία αποβιώσεων, αρ. 1, 1848-52 και ληξιαρχικά βιβλία αποβιώσεων (διάφορα έτη). Ηλεκτρονικές Βάσεις Δεδομένων, *Δημοτολόγιο Ερμούπολης* και *Απογραφή Ερμούπολη, 1860, 1870, 1878*, Η Πόλη στους Νεώτερους Χρόνους, Χρήστος Λούκος (επιμ.), Ινστιτούτο Μεσογειακών Σπουδών, Ρέθυμνο. Πέπη Γαβαλά-Ελένη Γαρέζου, *Τα γλυπτά μνημεία του κοιμητήριου του Αγίου Γεωργίου. Ερμούπολη Σύρου (19ος-20ος αιώνας)*, Αθήνα, 1994.

* Π.χ. 1800 (Δημοτολόγιο), *1800* (Απογραφή), 1800 (Αποβιώσεις), **1800** (Γαβαλά-Γαρέζου).

Παράρτημα 8.2 Παραγωγική επίδοση των αρχιναυπηγών της Ερμούπολης.

Ναυπηγοί	Αξίες πλοίων σε δρχ (κατ'εκτίμηση)	Αξίες πλοίων σε δρχ (από τις πηγές)	Χωρητικότητα πλοίων	Χωρητικότητα πλοίων που αντιστοιχεί στις αξίες των πλοίων (από τις πηγές)	Αριθμός πλοίων	Μέση Χωρητικότητ
Αγγελής Χριστόδουλος	350.269,29	20.000,00	2.224,21	127,00	9	24
Αγγέλου Γεωρ. Ιωάννης	15.641,19	1.437,00	283,00	26,00	7	4
Αλμπανέζος Δημήτριος	24.300,00	24.300,00	138,85	138,85	3	4
Ανδρέου Γρηγόριος	6.540,00	6.540,00	50,82	50,82	3	1
Απόστολος Στυλιανός			22,33		1	2
Βαλσάμου Δημοσθένης			72,50		1	7
Βασιλικός Νικόλαος	15.314,86	15.008,00	164,70	161,40	5	3
Βασιλικός Νικ. Αντώνιος	3.876,64	1.260,00	21,26	6,91	3	
Βασιλικός Λεώνης	133.020,30	84.568,00	1.028,01	653,56	32	3
Βενέκος Χρήστος			26,0		2	1
Βούργαρης Γεωρ. Εμμανουήλ	15.530,00	15.530,00	115,10	115,10	3	3
Γεραγότης Σταθής	138,00	138,00	2,87	2,87	1	
Γεωργαντάς Γεώργιος	1.000,00	1.000,00	5,16	5,16	1	
Γεωργίου Μανώλης	5.400,00	5.400,00	38,84	38,84	1	3
Γιαννίκος Κων/νος	6.022,83	3.500,00	42,59	24,75	2	2
Γκίνης Ιωάννης	55.000,00	55.000,00	285,00	285,00	2	14
Γκιώνης Ι. Γκιώνης	146.200,00	146.200,00	560,89	560,89	3	18
Γκιώνης Ιωάννης	23.700,00	23.700,00	994,00	994,00	4	24
Γλύκας Νικόλαος			4,00		2	
Γλυκογιάννης (Γλυκογιαννάκης) Δημήτριος			360,68		5	7
Γλυνός Γεώργιος	51.215,63	40.300,00	325,34	256,00	9	3
Γουρουντής Κων/νος	350.039,79	274.830,00	2.201,38	1.728,39	17	12
Δεληκωνσταντής Παναγιώτης			75,78		1	7
Δέντας Ιω. Δημήτριος	22.800,00	22.800,00	218,24	218,24	1	21
Δημητρίου Στεφανής	125.805,08	75.000,00	650,06	387,54	4	16
Δράμητζας Γεώργιος	121.101,29	47.190,00	942,07	367,10	15	6
Ευαγγέλης (Ευαγγέλλου) Δημήτριος	180,00	180,00	3,17	3,17	1	
Ευδαίμων	1.400,00	1.400,00	10,00	10,00	1	1

Αντώνιος						
Ευστρατίου Παναγιώτης			13,50		1	1
Ζαμπέλης Θεοδ. Μανόλης	11.025,00	11.025,00	94,40	94,40	3	3
Ζαφηράκης Ι. Χαράλαμπος			22,33		1	2
Ζαφήρης Χατζηιωάννης			285,50		5	5
Ζέπος Κων/νος			66,00		1	6
Θεοδώρου Ανδρέας	13.300,00	13.300,00	105,38	105,38	3	3
Ιωάννου Γεώργιος			22,81		1	2
Καλούδης Ιω. Δ.			326,00		2	16
Καμπόσος Εμμανουήλ			0,22		1	
Καμπούρης Αθ. Παναγιώτης	7.944,88	3.000,00	92,24	34,83	2	4
Καμπούρης Π. Αθανάσιος	478.048,85	391.564,00	3.348,31	2.742,56	70	4
Καρακωνσταντής Παν. Σταμάτιος	398.865,36	292.000,00	2.606,79	1.908,37	15	17
Καρακωνσταντής Παναγιώτης	148.280,51	127.075,00	957,00	820,14	6	15
Καράλης Δημ. Νικόλαος	108.643,80	46.500,00	866,30	370,78	7	12
Καράλης Δημήτριος			6,00		1	
Καρύδης Σπύρος			200,54		2	10
Κεφάλας Δημήτριος	46.000,00	46.000,00	218,00	218,00	1	21
Κοκκινάκης Γεώργιος	360,00	360,00	2,00	2,00	1	
Κοκκινάκης Χαράλαμπος	828.281,84	395.270,00	4.075,15	1.944,73	45	9
Κοκοτύρης Ιωάννης			6,00		1	
Κουμουτζάκος Βασίλειος			17,85		1	1
Κουπητώρις Δημ. Χρήστος	92100,00	92.100,00	607,13	607,13	7	8
Κουτζίνης Πέτρος			117,46		1	11
Κουφουδάκης Αντώνιος			49,70		2	2
Κουφουδάκης Ι. Δημήτριος	275.355,68	234.050,00	1.653,44	1.405,41	8	20
Κουφουδάκης Ζαννής	5.585.577,69	5.163.030,00	26.368,75	24.373,96	145	18
Κουφουδάκης Ιω.Σταμάτιος	2.996.016,39	2.260.950,00	12.047,30	9.091,52	82	14
Κουφουδάκης Ιωάννης	2.459.280,85	1.697.836,00	13.271,26	9.162,20	81	16
Κρητικός Ι. Σπυρίδων			13,00		1	1
Κρινιγκάς Χριστόδουλος	235.665,63	202.290,00	1.332,13	1.143,47	10	13
Κρυστάλης Χριστοφής	3.280.722,55	2.754.200,00	13.815,02	11.597,85	66	20

Κύδης Β. Αντώνιος	40.367,39	7.215,00	392,54	70,16	35	1
Κωνσταντίνου Ανδρέας	34.359,97	20.500,00	310,48	185,24	4	7
Λάμπος Κων/νος	24.798,17	1.000,00	919,02	37,06	24	3
Λεβαδάρος Κων. Ανδρέας	1.441.379,22	949.675,00	7.141,64	4.705,38	51	14
Λέκας Δημήτριος			196,33		1	19
Λεκατζάς Γεωρ. Παναγής	49.800,00	49.800,00	323,30	323,30	3	10
Λεοντής Αποστόλης			227,21		4	5
Λερηώτης Αλέξανδρος			564,21		3	18
Λέριος Στ. Ιωάννης	1.228,00	1.228,00	10,37	10,37	2	
Λεριότης Στ. Δημήτριος	234.404,90	202.000,00	1.656,50	1.427,5	9	18
Λιβάρος Ν. Κων/νος			64,00		1	6
Λινάρης Εμμανουήλ			31,00		1	3
Λιόσης Ι. Νικόλαος			13,00		1	1
Μάγκας Χατζηγιάννης			34,31		2	1
Μάγκος Χατζηδημήτριος	592.892,70	493.000,00	3.129,80	2.602,48	20	15
Μαρακάκης Μιχαήλ			28,70		2	1
Μάσκας Παντελής	4.557.976,88	3.171.000,00	27.263,40	18.967,24	152	17
Μάσκας Σταμάτιος	1.985.918,75	1.542.030,00	10.497,54	8.151,15	58	18
Μαυροθαλασσίτης Ιω. Δημήτριος	60,00	60,00	1,61	1,61	1	
Μιχαήλος Ανδρέας	175,00	175,00	3,36	3,36	1	
Μιχελής Δ. Ιωάννης	9.200,00	9.200,00	18,16	18,16	2	
Μοσχονησίου Θ. Ανδρέας			33,06		1	3
Μπαμπαφούρης Νικόλαος			13,00		1	1
Μπερδελής Νικόλαος	13.500,00	13.500,00	73,00	73,00	2	3
Μπετζάνης Δημήτριος	48.000,00	48.000,00	262,52	262,52	1	26
Μπισκετζής Γ. Ιωάννης	127.643,01	91.500,00	793,80	569,03	30	2
Μπογιατζόγλου Παναγιώτης	2.400,00	2.400,00	13,5	13,50	1	1
Μπομπιόλης Χατζηγεώργιος	1.500,00	1.500,00	11,29	11,29	1	1
Μπούμης Α. Πέτρος	640.000,00	640.000,00	1.910,91	1.910,91	8	23
Μπουσουνάκης Μιχαήλ	3.000,00	3.000,00	30,52	30,52	1	3

Νικολάου Ιωάννης			13,00		1	1
Νικολάου Κων/νος			32,01		1	3
Ντινγλόζης Αναγνώστης	3.900,00	3.900,00	8,00	18,00	1	1
Ντρήβας Εμμ. Αθανάσιος	79.300,00	79.300,00	554,54	554,54	4	13
Παγίδας Ιωάννης	1.337.859,29	414.000,00	11.387,38	3.523,82	55	20
Παγιδάς Νικόλαος	9.934.885,65	7.913.217,00	50.770,23	40.438,90	275	18
Παπιώλης Χατζηγιώργος	4.950,00	4.950,00	40,47	40,47	3	1
Παππαδάκης Θεόδωρος (Καλαφάτης)	200,00	200,00	3,00	3,00	1	
Παππατζιός Αντώνιος	498.568,18	426.220,00	3.308,55	2.828,44	54	6
Παρασκευάς Νικόλαος	420,58	420,00	3,42	3,42	1	
Πελοποννήσιος Εμμ.Θεμιστοκλής	5.500,00	5.500,00	21,46	21,46	1	2
Περδίκας Δημ. Νικόλαος	168.000,00	168.000,00	1.307,87	1.307,87	8	16
Περδίκης Γεώργιος	44.692,05	430,00	207,87	2,00	2	10
Πετρής Ιωάννης	3.000,33	3.000,00	28,28	28,28	1	2
Πέτρου Γεώργιος					1	
Πέτρου Κων/νος			79,67		1	7
Πιζάνης Άγγελος	22.000,00	22.000,00	91,00	91,00	1	9
Πλατσούκας Αναγν. Λάζαρος	15.000,00	15.000,00	120,56	120,56	1	12
Πλατσούκας Αναγνώστης	17.000,00	17.000,00	262,52	262,52	1	26
Ποτούς Ανδρέας	423.223,00	271.600,00	1.782,71	1.144,04	15	11
Ποτούς Μικές	2.183.108,56	1.508.496,00	13.258,95	9.161,74	82	16
Πρίντεζης Ιωάννης	24.000,00	24.000,00	140,00	140,00	1	14
Ραφαλιάς Ιωάννης			75,00		1	7
Σαίτος Ιωάννης	372,00	372,00	2,00	2,00	1	
Σαμαράς Παντελής	2.926,06	1.670,00	69,91	39,90	5	1
Σαντοριναίος Νικ. Κωστής			58,00		1	5
Σαρηκάκης Χριστόδουλος	19.980,00	19.980,00	183,74	183,74	1	18
Σβύρος Νικόλαος	367.600,00	367.600,00	1.746,51	1.746,51	8	21
Σέχας Δημ. Ιωάννης	494.179,88	452.000,00	2.436,93	2.228,93	11	22
Σέχας Ι. Φραγκούλης	4.054.838,32	2.798.583,00	22.507,59	15.534,37	123	18
Σέχας Ιω. Δημήτριος	349.128,05	293.100,00	1.788,51	1.501,49	9	19
Σέχας Φ. Δημήτριος	308.433,50	277.000,00	1.305,03	1.172,03	5	26
Σιγιδός Ιωάννης			198,00		1	19
Σκορδούλης Αναστάσιος			715,15		4	17

Σολωμός Γ. Νικόλαος	972.301,72	749.471,00	6.037,17	4.653,58	113	5
Σουσάνας Γεωρ. Ηλίας	63.482,90	20.110,00	363,03	115,00	4	9
Σόχος Μάρκος	1.891,01	280,00	23,30	3,45	3	
Σπύρου Ανδριανός	200,00	200,00	13,00	13,00	1	1
Σταματίου Ιωάννης	39.0323,64	177.580,00	2.009,47	914,22	27	7
Σφακιανός Χατζηιωάννου Δημήτριος	9.600,00	9.600,00	45,00	45,00	1	4
Σφακιανός Χ"Ιω. Μιχαήλ	57.278,90	46.500,00	376,23	305,43	3	12
Σωτηράκης Ευστράτιος	97.639,91	42.326,00	787,56	341,04	30	2
Τζακνιάς Άγγελος	200,00	200,00	13,00	13,00	1	1
Τζάννες Νικόλαος	8.000,00	8.000,00	56,80	56,80	1	5
Τζιτζίνιας Ι. Εμμανουήλ	552.569,96	368.000,00	3.172,13	2.112,57	18	17
Τρίτζας Κ. Γεώργιος	1.700,00	1.700,00	22,55	22,55	1	2
Τσινάρης Μανόλης	3.360,83	500,00	40,33	6,00	4	1
Τσιτσίνης Ι. Περιαλάς	22.000,00	22.000,00	172,32	172,32	1	17
Φαλερός Θεόδωρος			2,00		1	
Φίλης Κ. Νικόλαος	240,00	240,00	2,00	2,00	1	
Φλαμουράκιας Χατζηιωάννης			18,41		1	1
Φλούμης Επιφάνιος	265.396,15	203.000,00	974,03	745,03	7	13
Φουρναράκης Κων/νος	2.891,19	660,00	40,17	9,17	3	1
Φραγκάκης Α.			2,00		1	
Φράγκος Εμμανουήλ	760.088,92	533.750,00	3.798,75	2.667,56	18	21
Χαλδαίος Δημήτριος	48.000,00	48.000,00	219,00	219,00	1	21
Χριστοδούλου Γεώργιος	90.700,00	90.700,00	473,00	473,00	3	15
Χριστόπουλος Αν. Αθανάσιος	1.350,00	450,00	6,00	2,00	2	
Χρυσάκης Γεωρ. Δημήτριος	10.000,00	10.000,00	79,67	79,67	1	7
Χρυσίνας Δ. Ιωάννης	70.538,19	51.100,00	188,70	136,70	13	1
Ψωμάς Ν. Στυλιανός	95.000,00	95.000,00	413,24	413,24	4	10

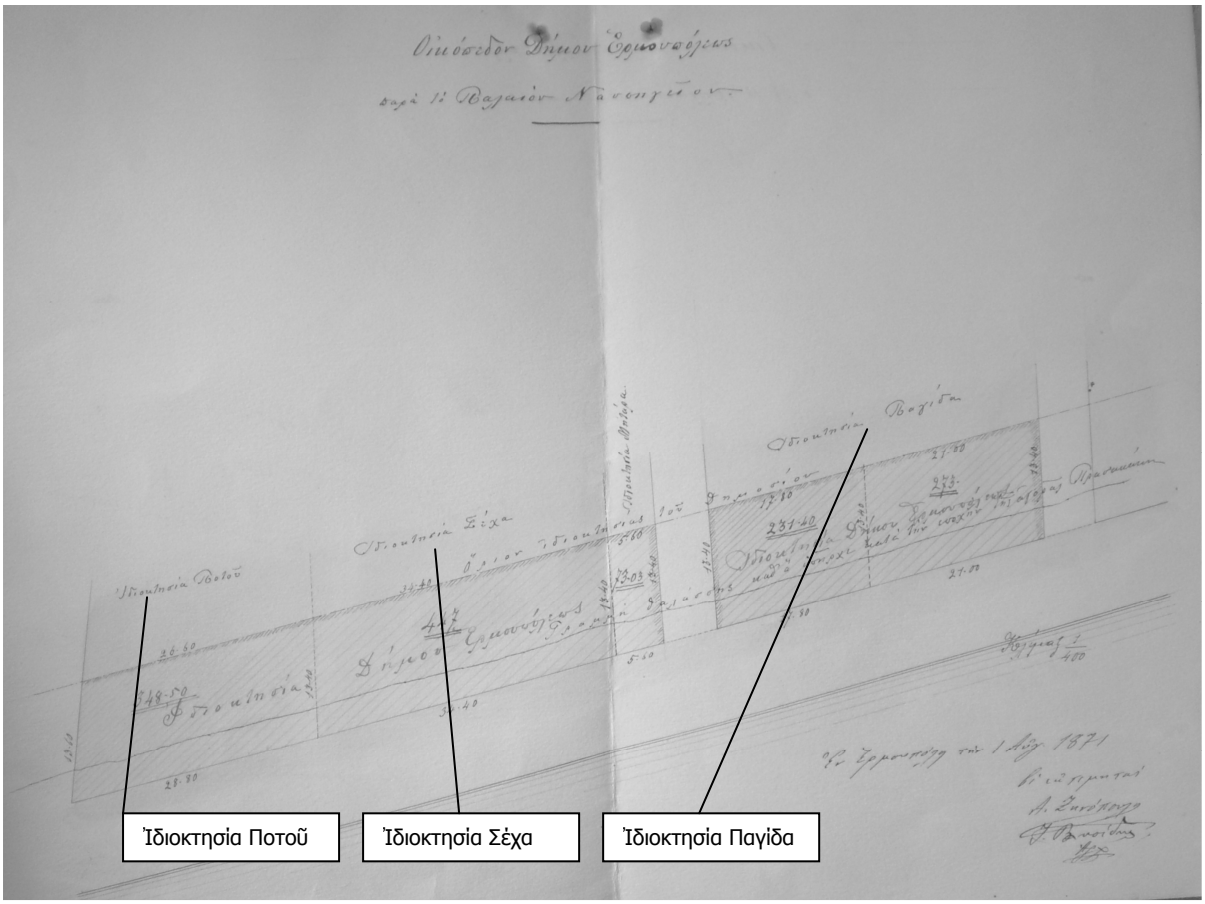
Πηγή: : Για τα έτη 1828-66 επεξεργασμένα στοιχεία από ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρος, Αρχείο Συμβολαιογράφου Μάξιμου Ταλασλή, Συμβ. Σκαρλάτος Μάξιμος, Κατάστιχα 1-6, 1827-1830, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Κατάστιχα 7-16, 1830-24/1/1835, Λυτά έγγραφα 1835-1862. Συλλογή Ιστορικού Αρχείου Κυκλάδων, Συμβ. Κων. Αγγελίδης, Ευρετήρια, 1-5, 1854-1863, Συμβ. Αντώνιος Αλμπέρτος, Ευρετήρια 1-2, 1853-1864, Συμβ. Μιχ. Ιωάννόπουλος, Ευρ. 1-2, 1843-1845, Συμβ. Χρ. Ιωάννου Ευρ.1-10, 1846-1860. Ι.Α.Δ.Ε., Ι/Ναυπηγικά, 1836-

Παράρτημα 8.3 Θέσεις του ναυπηγείου, των σιδηρουργείων, του σχοινοποιείου και του λοιμοκαθαρτηρίου σύμφωνα με το σχέδιο του Weiler το 1837.



Πηγή: Λεπτομέρεια σχεδίου πόλης του Weiler, ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, σχδθ.1, αρ. 120 «Plan de la Ville d' Hermoupolis sur l'ile de Syra (copie d' après le levé du Lieutenant du Genie L. de Weber) avec le nouveau tracé des rues de cette ville, projete par le Lieutenant du Genie G. Weiler, 1837».

Παράρτημα 8.4 Εκτίμηση θέσης ναυπηγείων Ποτού, Σέχα και Παγίδα, σύμφωνα με την αντιπαραβολή των παρακάτω σχεδίων

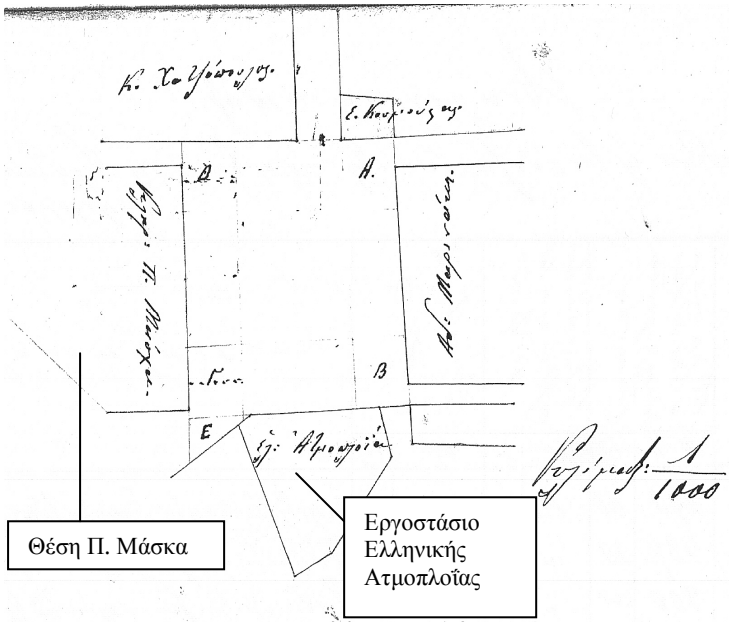


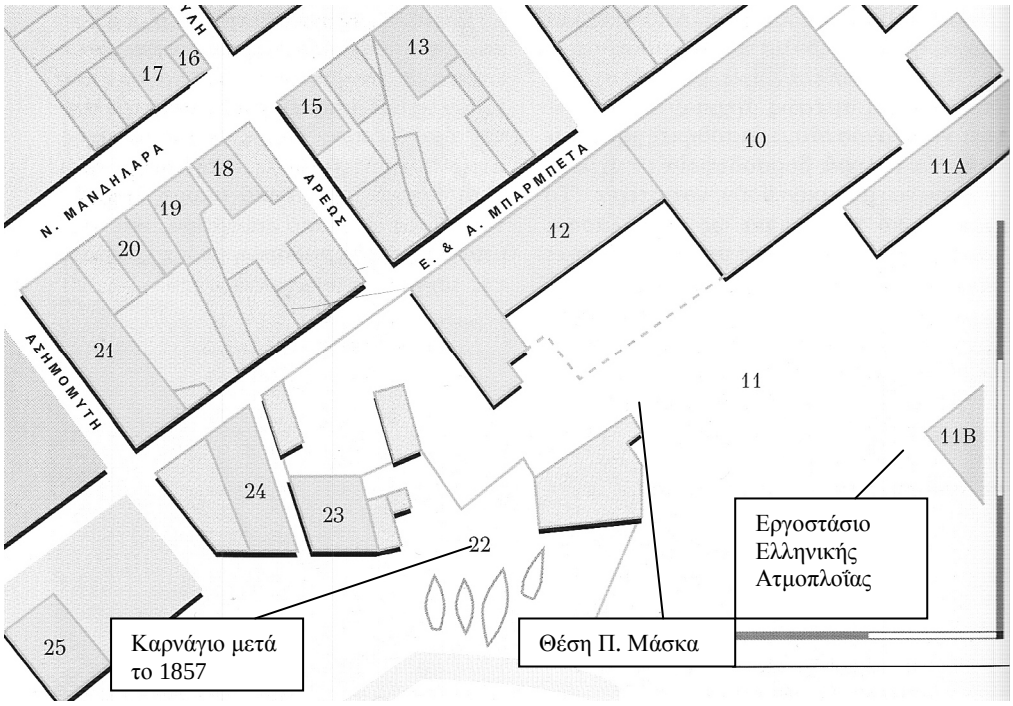


Πηγή: Άνω εικόνα: Σχεδίο του 1871 από ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Τ/Δημοτικά Έργα/77, «Δημοτικὰ ἔργα Δήμου Ἑρμουπόλεως. Ἀνέγερσις ἀποθηκῶν ἐπὶ τὸ κατὰ τὸ Παλαιὸν Ναυπηγεῖον καὶ τὴν παραλίαν ὁδὸν Δημοτικῶν

γηπέδων. 1883.» Κάτω εικόνα: επεξεργασμένος χάρτης από Αγριαντώνη- Φενερλή, *Ερμούπολη-Σύρος*, ο.π., 45.

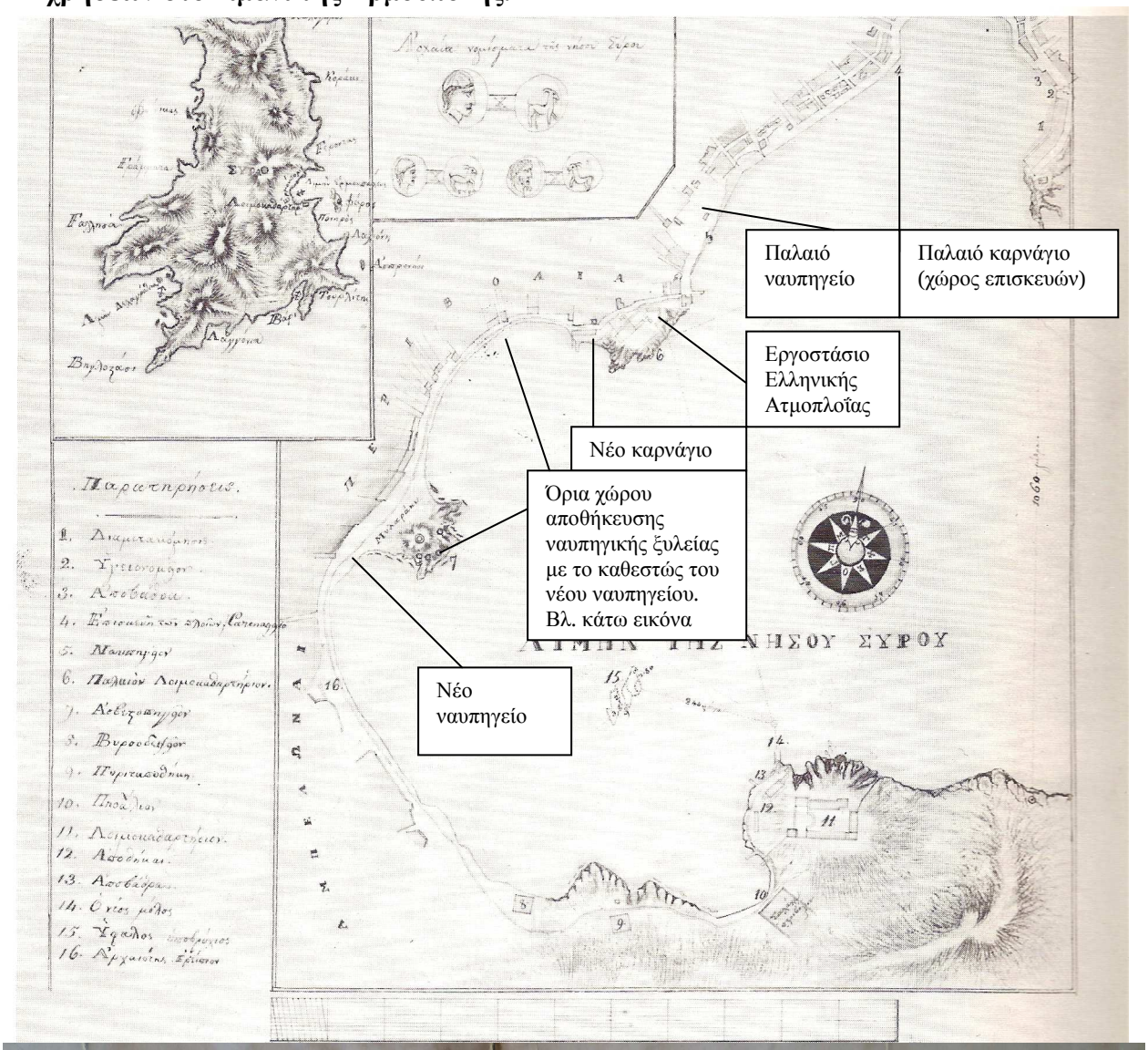
Παράρτημα 8.5 Εκτίμηση θέσης ναυπηγείου Παντελή Μάσκα, σύμφωνα με αντιπαραβολή των παρακάτω σχεδίων.

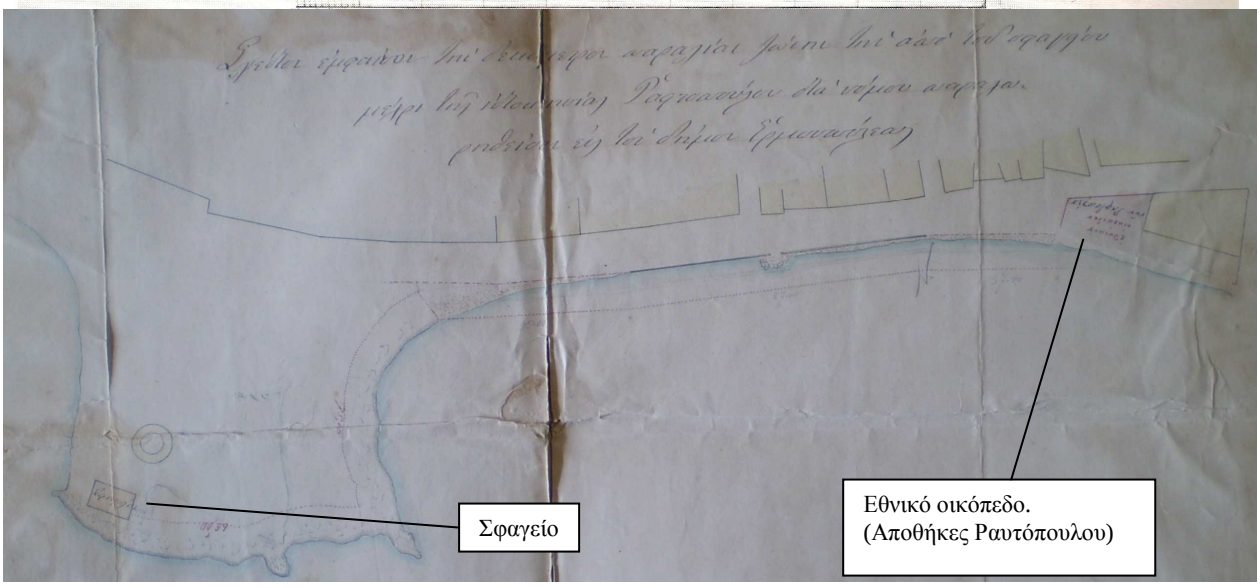




Πηγή: Άνω εικόνα: Απόσπασμα σχεδίου πόλεως από ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, ΙΑΔΕ, Δ/Α/Δικαστικά 24, υποφ. 2, 25 υποφ. 4. Κάτω εικόνα: επεξεργασμένος χάρτης από Αγριαντώνη- Φενερλή, *Ερμούπολη-Σύρος*, ο.π., 122.

Παράρτημα 8.6 Παλαιές και νέες θέσεις του ναυπηγείου, του καρνάγιου και παρεμφερών χρήσεων στο λιμάνι της Ερμούπολης.





Πηγή: Άνω εικόνα: Επεξεργασμένο απόσπασμα σχεδίου του λιμανιού της Σύρου του Λ. Ζαβού (1840-41 περίπου), από Τραυλού Κόκκου, *Ερμούπολη*, Πίνακας 6. Κάτω εικόνα: Απόσπασμα σχεδίου του μηχανικού Ν. Σούτσου (7/5/1867), της έκτασης που προοριζόταν για αποθήκευση ναυπηγικής ξυλείας από ΓΑΚ/ΑΝΚ, ΙΑΔΕ, Τ/Δημοτικά Έργα/77.

Παράρτημα 8.7. Κατάλογος των μετόχων του νέου ναυπηγείου του 1870.

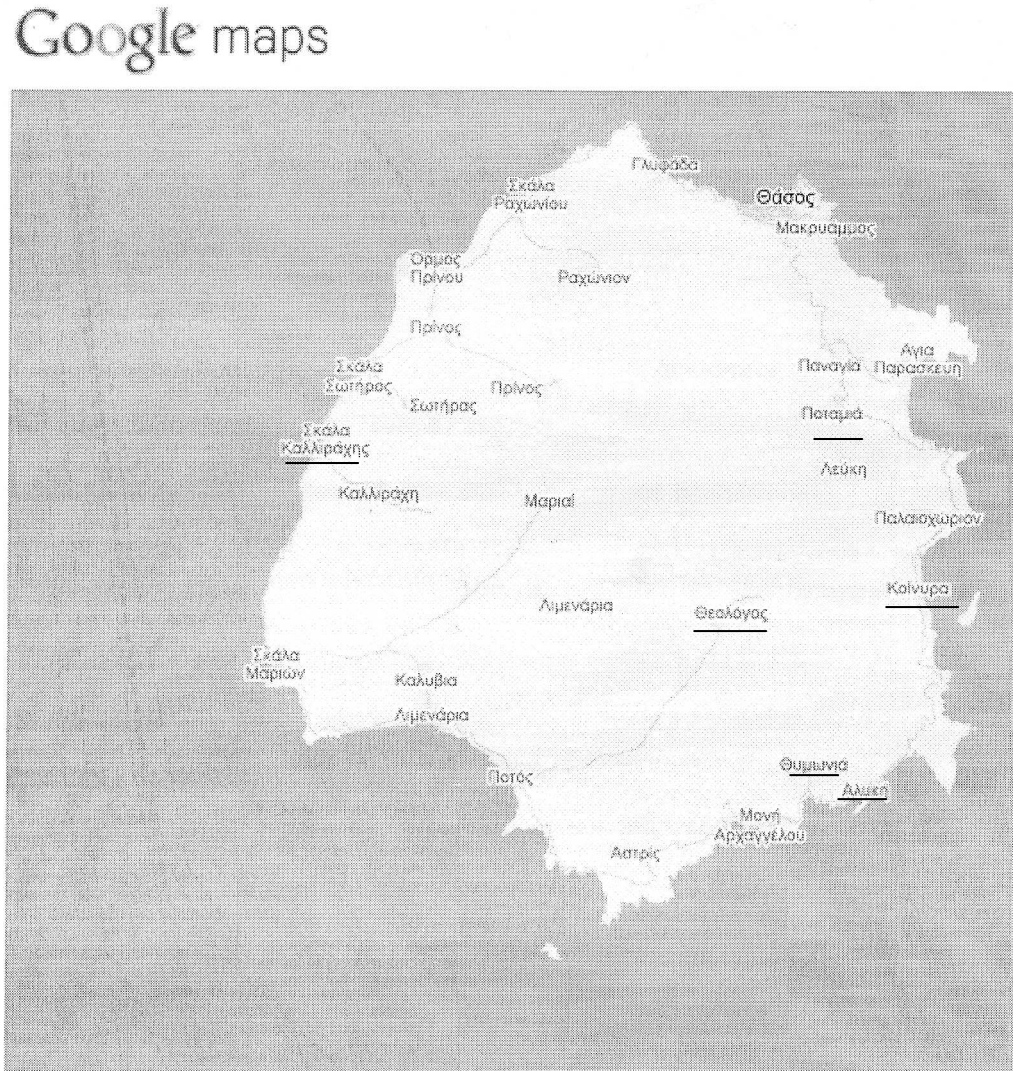
Σημείωσις τῶν μετόχων τοῦ Νέου Ναυπηγείου καὶ τῶν μετοχῶν ἃς ἕκαστος ἔχει καὶ τοῦ τόκου τῆς Α ἐξαμηνίας ὅν ἕκαστος δικαιοῦται λαμβάνων πρὸς 10 τοῖς % τὸν μῆνα, ἀπὸ 10 Ιανουαρ μέχρι 10 Ιουλ 1870

	Ὄνομα καὶ Ἐπώνυμον	Ποσὸν μετοχῶν ἃς ἕκαστος ἔχει	Ἐξάμηνος τόκου ὅν ἕκαστος δικαιοῦται λαμβάνειν πρὸς 10 τοῖς % Δραχ λ
1	Σταμάτιος Κ. Πρώϊος	99	990
2	Σταμάτιος Ι. Πρώϊος	18	180
3	Δημήτριος Λέστος	18	180
4	Χρῆστος Τιζάνος	10	100
5	Ζωρζῆς Νεγρεπόντης	22	220
6	Ἐμμαν. Εὐστρατίου	5	50
7	Ἀχιλλεὺς Κατακουζινὸς	20	200
8	Μιχαὴλ Γαλάτης	7	70
9	Νικόλαος Παλαιολόγος	10	100
10	Ζαννῆς Βοῦρος	18	180
11	Δημήτριος Καλλημέρης	8	80
12	Ἐμμαν. Ζερβουδάκης	4	40
13	Στέφανος Κουντουρούσης	7	70
14	Μιχαήλ Πισσίας	8	80
15	Στέφανος Κασιμάτης	23	230
16	λ. Σγούτας	10	100
17	Νικόλαος Λαγούδης	12	120
18	Ἰωάννης Ζέρβας	11	110
19	Δ. Βέλιος	14	140
20	Ζ. Κορωνιὸς	10	100
21	Δ. Σκάσης	10	100
22	Δέσποινα χήρα Ποῦτου	5	50
23	ἀνώνυμον	1	10
		350	3500

Ἑρμοῦπολις 11 Ιουλίου 1870
Ἡ Ἐπιτροπὴ
(Ακολουθούν υπογραφές)

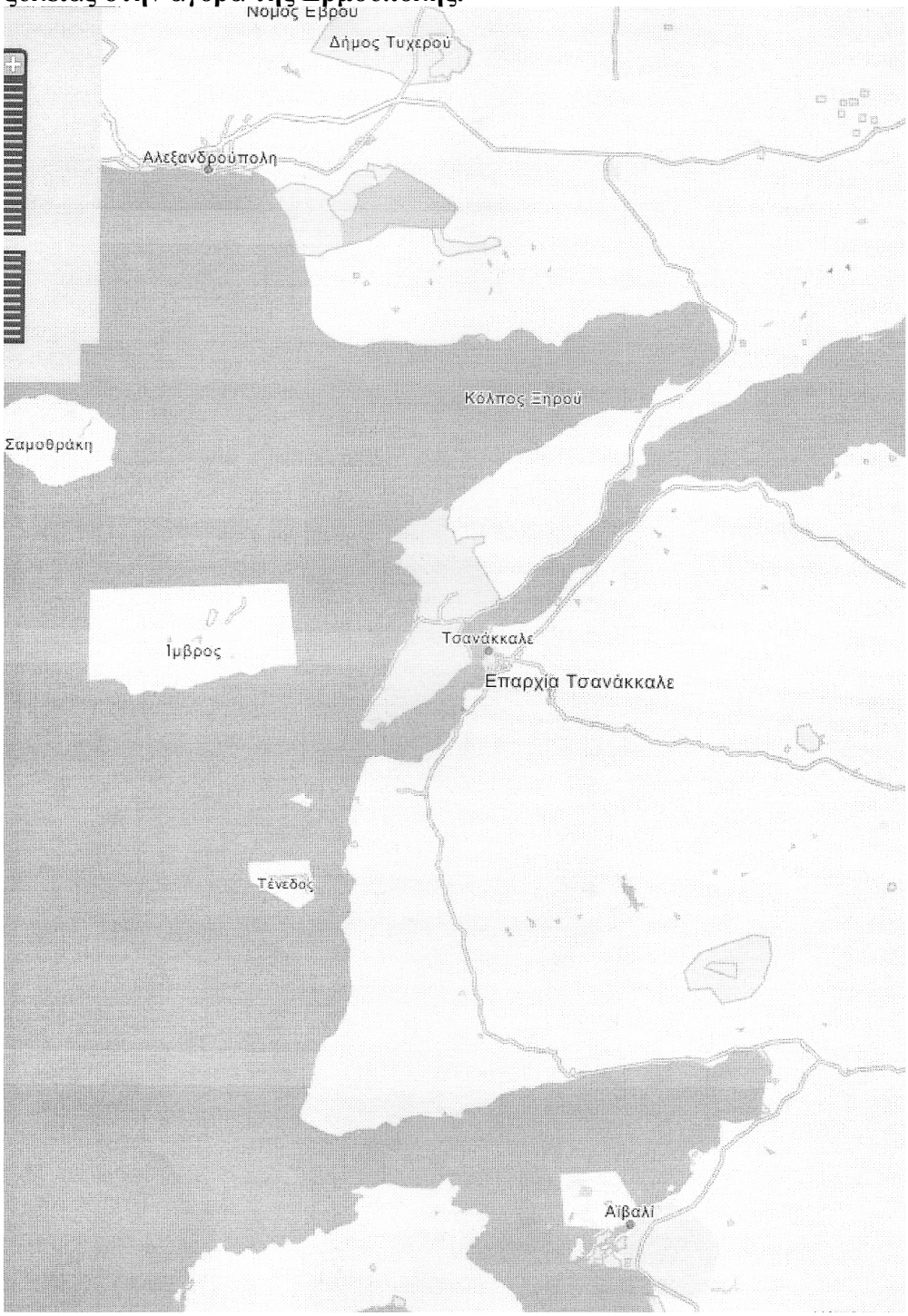
Πηγή: ΓΑΚ/ΑΝΚ, ΙΑΔΕ, Ι/Ναυπηγικά, φ. 6.

Παράρτημα 8.9 Τοποθεσίες προέλευσης ναυπηγικής ξυλείας στο νησί της Θάσου για την αγορά της Ερμούπολης. (Σε υπογράμμιση).



Πηγή: http:// maps.google.com

Παράρτημα 8.10 Ο Κόλπος του Ξηρού, σημαντικός τόπος προέλευσης ναυπηγικής ξυλείας στην αγορά της Ερμούπολης.



Πηγή:http://wikimapia.org/

ΠΗΓΕΣ

Α. ΑΔΗΜΟΣΙΕΥΤΕΣ ΠΗΓΕΣ

Γ.Α.Κ./Αρχείο Νομού Κυκλάδων, Σύρος.

Αρχείο Συμβολαιογράφου Μάξιμου Ταλασλή[1].

Α. Κώδικες του Δημόσιου Μνήμονα Σύρου Σκαρλάτου Μάξιμου:

1. Α. Τίτλος. Πωλητήρια καραβίων καὶ ἄλλων πλοίων καὶ ναυλοσυμφωνητικὰ καὶ ἄλλα θαλασσινὰ τοῦ Δημοσίου Ὑπογραφέως τῆς νήσου Σύρας βιβλίον 1827, Τόμος α. Ὁ δημόσιος ὑπογραφεὺς τῆς νήσου Σύρας Σκαρλάτος Μάξιμος. Ἀρ.1.
2. Α. Τίτλος. Πωλητήρια καραβίων καὶ ἄλλων πλοίων καὶ ναυλοσυμφωνητικὰ τοῦ Δημοσίου Μνήμωνος τῆς νήσου Σύρας, Βιβλίον 1829, Τόμος Β, ἀρ. 2.
3. Δ. Τίτλος. Συμφωνητικὰ Ἑταιριῶν, ἐνοικίων, μισθῶν καὶ τῶν τοιούτων τοῦ Δημοσίου Μνήμωνος τῆς νήσου Σύρας βιβλίον 1827, Τόμος Α΄. Ἐξακολούθησις ἄλλου βιβλίου τοῦ α΄τόμου, τὴν ὁποίαν ἐκάμομεν πρὸς ἀποφυγὴν τῶν συχνῶν τόμων. Ἐξακολουθεῖ δὲ τὸ παρὸν βιβλίον τὴν τοῦ πρὸ αὐτοῦ σελίδα 164, ὥστε τὰ δύο αὐτὰ βιβλία ἐννοοῦνται ὁμοῦ διὰ εἷς καὶ ὁ αὐτὸς τόμος. Ἀρ. 8.
4. Β. Τίτλος. Πωλητήρια τόπων, οἴκων, ἀγρῶν καὶ τῶν τοιούτων τοῦ Δημοσίο Μνήμωνος τῆς νήσου Σύρας. Βιβλίον τόμος Α. Ἐξακολούθησις ἄλλου βιβλίου τοῦ α΄τόμου, τὴν ὁποίαν ἐκάμαμεν πρὸς ἀποφυγὴν τῶν συχνῶν τόμων. Ἐξακολουθεῖ δὲ τὸ παρὸν βιβλίον τὴν τοῦ πρὸ αὐτοῦ σελίδα 378, ὥστε τὰ δύο αὐτὰ βιβλία ἐννοοῦνται ὁμοῦ διὰ εἷς καὶ ὁ αὐτὸς τόμος. Ἀρ. 4.

   Γ. Τίτλος. Προικοσύμφωνα, καὶ Διαθῆκαι τοῦ Δημοσίου Ὑπογραφέως τῆς Νήσου Σύρας, Τόμος α΄, 1827. Ὁ Δημόσιος Ὑπογραφεὺς τῆς Νήσου Σύρας Σκαρλάτος Μάξιμος.
5. Β. Τίτλος. Πωλητήρια τόπων, οἴκων, ἀγρῶν, καὶ τῶν τοιούτων τοῦ Δημοσίου Μνήμονος τῆς νήσου Σύρας. Βιβλίον 1830 Δεκεμβρίου α΄. Τόμος Β.
6. Τῶν μνημονιακῶν πράξεων τοῦ Δημοσίου Μνήμονος τῆς νήσου Σύρας βιβλίον Α΄. Ἄρχεται ἀπὸ τὴν α^{ην} τοῦ ἔτους 1831. Ὁ Δημόσιος Μνήμων τῆς Ν. Σύρας Σκαρλάτος Μάξιμος.

[1] Υιοθετήσαμε τη σειρά του καταλόγου που συνέταξε ο Αγαμέμνων Τσελίκας και αναδημοσιεύτηκε στο Λούκος & Πολέμη, *Οδηγός του Δημοτικού Αρχείου Ερμούπολης*, ο.π., 174-176.

Β. Κώδικες του Δημόσιου Μνήμονα Σύρου Ανδρέα Δαυΐδ:

7. Βιβλίον εἰσερχομένων.
8. Βιβλίον μνημονικῶν πράξεων ὑπὸ στοιχεῖον Β΄.
9. Βιβλίον μνημονικῶν πράξεων ὑπὸ στοιχεῖον Γ΄. Ἡμερομ.: 9 Δεκ. 1831-26 Ἰουλ. 1832, ἀρ. 838-1656, σσ. 365.
10. Βιβλίον μνημονικῶν πράξεων ὑπὸ στοιχεῖον Δ΄. Ἡμερομ.: 27 Ἰουλ.-14 Νοεμ. 1832, ἀρ. 1657-2054, σσ. 191.
11. Βιβλίον μνημονικῶν πράξεων ὑπὸ στοιχεῖον Ε΄. Χρον.: 15 Νοεμ.-31 Δεκ. 1832, ἀρ. 2055-2212 καὶ 2 Ἰαν.-21 Ἰουλ. 1833, ἀρ. 1-836, σσ. 384.
12. Βιβλίον Μνημονικὸν ὑπὸ στοιχεῖον Ζ΄. Ἡμερομ.: 2 Ἰουλ.-31 Δεκ. 1833, ἀρ. 837-1722 καὶ 2 Ἰαν. -18 Ἰαν. 1834, ἀρ. 1-62, σσ. 352.
13. Βιβλίον Μνημονικὸν ὑπὸ στοιχεῖον Η΄. Ἡμερομ.: 18 Ἰαν.-15 Μαΐου 1834, ἀρ. 3-820, σσ. 309.
14. Βιβλίον Μνημονικὸν ὑπὸ στοιχεῖον Θ΄. Ἡμερομ.: 15 Μαΐου 1834-20 Σεπτ. 1834 ἀρ. 821-1830, σσ. 389.
15. Βιβλίον Ι΄. Ἡμερομ.: 20 Σεπτ. 1834-21 Ἰαν 1835, ἀρ. 1831-2582, σσ. 306.
16. Βιβλίον Κ΄. Ἡμερομ.: 21 Ἰαν. – 24 Ἰαν. 1835, ἀρ. 2583-2609, σσ. 11.

Γ. Συμβολαιογραφικές πράξεις (Λυτά έγγραφα) συμβολαιογράφου Ερμουπόλεως Σύρου Ανδρέα Δαυΐδ:
Αρ. 1-32569, έτη 1835-1865.

Δ. Συμβολαιογραφικές πράξεις (Λυτά έγγραφα) συμβολαιογράφου Ερμουπόλεως Σύρου Α. Λέτσου:
Αρ. 1-5859, έτη 1863-1872.

<u>Παλαιοί Συμβολαιογράφοι Ερμουπόλεως-Σύρου.</u>

Ι. Συλλογή Ιστορικού Αρχείου Κυκλάδων.
Συμβολαιογράφος Κων/νος Αγγελίδης.
Ευρετήρια:

1. 7/5/1854-10/5/1855, αρ. 6976-8354.
2. 28/8/1859-29/7/1860, αρ. 15993-18012.
3. 29/7/1860-6/5/1861, αρ. 18013-19712.
4. 6/5/1861-25/6/1862, αρ. 19013-21225.

5. 7/2/1863-26/11/1863, αρ. 22992-24448.

Συμβολαιογράφος Αντώνιος Αλμπέρτος.

Ευρετήρια:

1. 4/3/1853-26/9/1861, αρ. 1-3245.
2. 29/9/1861-9/7/1864, αρ. 3246-3800.

Συμβολαιογράφος Μιχ. Ιωαννόπουλος.

Ευρετήρια:

1. 20/10/1843-30/3/1845, αρ. 74-1774.
2. 2/4/1845-9/6/1845 και 13/6/1845-15/2/1846, αρ. 1-844.

Συμβολαιογράφος Χριστόδουλος Ιωάννου.

Ευρετήρια:

1. 15/2/1846-25/10/1846, αρ. 845-1759.
2. 27/10/1846-13/9/1847, αρ. 1760-2956.
3. 13/9/1847-5/7/1848, αρ. 2957-4091.
4. 5/7/1848-4/5/1849, αρ. 4092-5237.
5. 5/5/1849-18/8/1850, αρ. 5238-6399.
6. 18/8/1850-29/4/1852, αρ. 6400-7866.
7. 30/4/1852-22/2/1854, αρ. 7867-9284.
8. 22/2/1854/1/9/1855, αρ. 9285-10740.
9. 1/9/1855-12/11/1857, αρ. 10741-12563.
10. 14/11/1857-9/2/1860, αρ. 12564-13424.

<u>Δημοτικό Αρχείο Ερμουπόλεως.</u>

ΙΙ. Δήμος Ερμουπόλεως, Α΄. Έγγραφα.

Διοικητική Υπηρεσία (Δ)

Δ/Γραμματεία (Α)

Δ/Α/Δικαστικά, φάκελοι:

24. υποφ. 2.
25. υποφ. 4.

Ιδιαίτερα (Ι).

Ναυπηγικά, φάκελοι:

1. 1836-1845.
2. 1846-1849.
3. 1850-1855.

4. 1856-1859.
5. 1860-1866.
6. 1861-1877.
7. 1867-1874.

Τεχνική Υπηρεσία (Τ).

Δημοτικά Έργα, φάκελοι:

6. 1848-1879.

77. 1871-1883.

80. 1855-1875.

230. 1848-1880.

ΙΙ. Δήμος Ερμουπόλεως, Β΄. Κατάστιχα.

Διοικητική Υπηρεσία (Δ).

Ληξιαρχείο (Ε):

Θάνατοι.

Δ/Ε/Πρόχειρα βιβλία αποβιώσεων.

1. 1848-1852.

Δ/Ε/Ληξιαρχικά βιβλία αποβιώσεων.

Διάφορα έτη.

Γ.Α.Κ./Κεντρική Υπηρεσία, Αθήνα.

Συλλογή Βλαχογιάννη, Κατάστιχα πρωτόκολλα Αγώνα/Καποδίστρια, φ. 16.

Συλλογή Βλαχογιάννη, Δ΄, Μικραί ΄Ιδιωτικαί Συλλογαί, κυτίο 118.

Συλλογή Βλαχογιάννη, Ε΄ Μικραί ΄Ιδιωτικαί Συλλογαί, Αρχείον Παλαμήδη, Ύλη Ιστορική.

Οθωνικό Αρχείο, Υπουργείο Ναυτικών, φ. 41-43.

Αυτοτελή Αρχεία, Αρχείο Σχεδίων Πόλεων, φ. 51.

Archive du Ministère des Affaires Étrangères (AMAE), Παρίσι.

Serie: Correspondance Consulaire et Commerciale.

Syra, τ. 1-5, 1834-1858. (Σε μικροφωτογραφημένη μορφή).

Ιδιωτικό αρχείο. Συλλογή εγγράφων οικογένειας Μικέ Ποτού.

Β. ΔΗΜΟΣΙΕΥΜΕΝΕΣ ΠΗΓΕΣ

Ιστορικό Αρχείο Εθνικής Τραπέζης Ελλάδος (Ε.Τ.Ε.), Αθήνα.

Foreign Office, Annual Series, *Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance.*

Syra, *Report by Consul Ruby on the Trade and Commerce of the Cyclades during the Year 1871, 1872, 1873.*

Syra, *Report by Consul Binney on the Trade and Commerce of the Cyclades during the Year 1874-1880.*

Ινστιτούτο Μεσογειακών Σπουδών (Ι.Μ.Σ.), Ρέθυμνο.

Χρήστος Λούκος (επιμ.). *Δημοτολόγιο Ερμούπολης*. Πρόγραμμα: Η Πόλη στους Νεώτερους Χρόνους. (Σε ηλεκτρονική μορφή).

Χρήστος Λούκος (επιμ.), *Απογραφή Ερμούπολη, 1860, 1870, 1878,* Πρόγραμμα: Η Πόλη στους Νεώτερους Χρόνους. (Σε ηλεκτρονική μορφή).

Εκδόσεις Ελληνικού Λογοτεχνικού και Ιστορικού Αρχείου (Ε.Λ.Ι.Α.)

Χαρλαύτη Τζελίνα και Βλασσόπουλος Νίκος, *Ιστορικός Νηογνώμονας Ποντοπόρεια. Ποντοπόρα Ιστιοφόρα και Ατμόπλοια 1830-1939.* Αθήνα, 2002. (Σε έντυπη και ηλεκτρονική μορφή).

Πρόγραμμα Πυθαγόρας Ι, Ιόνιο Πανεπιστήμιο/ΥΠΕΠΘ, 2006.

Χαρλαύτη Τζελίνα και Παπακωνσταντίνου Κατερίνα (επιμ.), *Αμφιτρίτη*. *Ναυτιλιακή Ιστορία των Ελλήνων, 1700-1821*. (Σε ηλεκτρονική μορφή).

Γ. ΕΦΗΜΕΡΙΔΕΣ-ΠΕΡΙΟΔΙΚΑ

Ἑρμῆς, Ερμούπολη, 1840-1856. (Δημοτική Βιβλιοθήκη Ερμουπόλεως).

Αἴολος, Ερμούπολη, 1844-1855. (Δημοτική Βιβλιοθήκη Ερμουπόλεως).

Ἀστὴρ τῶν Κυκλάδων, Ερμούπολη 1858-1868. (Δημοτική Βιβλιοθήκη Ερμουπόλεως).

Ἑρμούπολις, Ερμούπολη, 1864-1865. (Δημοτική Βιβλιοθήκη Ερμουπόλεως).

Ἥλιος, Ερμούπολη, 1903-1904. (Δημοτική Βιβλιοθήκη Ερμουπόλεως).

Θάρρος, Ερμούπολη, 1925. (Δημοτική Βιβλιοθήκη Ερμουπόλεως).

Ἑλλάς, Ερμούπολη, 1839. (ΓΑΚ/ΑΝΚ, Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα).

Ἕνωσις, Ερμούπολη, 1851-1857. (Σε μικροφωτογραφημένη μορφή).

Τηλέγραφος τῶν Κυκλάδων, Ερμούπολη, 1856-1857. (Σε μικροφωτογραφημένη μορφή).

Ἐφημερὶς τῆς Κυβερνήσεως, 1833. (Παράρτημα Βιβλιοθήκης της Βουλής).

Πανδώρα, Αθήνα, 1852-1857. (Γεννάδειος Βιβλιοθήκη).

Δ. ΔΙΑΔΙΚΤΥΑΚΟΙ ΙΣΤΟΤΟΠΟΙ

http://blacksea.ehw.gr/

http://maps.google.com/

http://wikimapia.org/

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Α. ΕΛΛΗΝΟΓΛΩΣΣΗ

Αγριαντώνη Χριστίνα – Φενερλή Αγγελική, *Ερμούπολη-Σύρος. Ιστορικό Οδοιπορικό.*, Αθήνα, 2000.

Αγριαντώνη Χριστίνα, « Η ελληνική οικονομία», *Ιστορία του Νέου Ελληνισμού, 1770-2000*, 5, Αθήνα, 2003, 55-70.

____, « Η θέση της Ερμούπολης στην Ελληνική Οικονομία το 19^{ο} αιώνα. Οι παγίδες των πηγών»., *Τα Ιστορικά*, 1, 1983, 193-199.

____, «Βιομηχανία», *Η ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας τον 19^{ο} αιώνα,* Κώστας Κωστής & Σωκράτης Πετμεζάς (επιμ.), Αθήνα, 2006, 219-252.

____, «Προσαρμογές του επιχειρηματικού κόσμου της Ερμούπολης», *Σύρος και Ερμούπολη. Συμβολές στην ιστορία του νησιού, 15^{ος}-20^{ος} αι.* Χρίστινα Αγριαντώνη & Δημήτρης Δημητρόπουλος (επιμ.), ΙΝΕ/ΕΙΕ, Αθήνα, 2008, 143-153.

____, *Οι Απαρχές της Εκβιομηχάνισης*, Αθήνα, 1986.

Αμπελάς Τιμολέων, *Ιστορία της νήσου Σύρου από των αρχαιοτάτων χρόνων μέχρι των καθ'ημάς*, Ερμούπολη, 1874.

Αναγνωστάκη Κατερίνα, «Δημιουργία, ανάπτυξη, ακμή και παρακμή της Ερμούπολης, μέσα από την επεξεργασία των επαγγελμάτων των Δημοτολογίων», Αδημοσίευτη μεταπτυχιακή εργασία, Πανεπιστήμιο Κρήτης, Ρέθυμνο, 2007.

Βαγιακάκος Δίκαιος Β., *Συμβολή εις την μελέτην των ναυτικών εμπορικών καί οικονομικών όρων του ελληνικού χώρου (16^{ος}-19^{ος} αι..) Γλωσσικόν σχεδίασμα.*, Αθήνα, χ.χ.

Βερναρδάκης Α. Ν. , *Περὶ τοῦ ἐν Ἑλλάδι ἐμπορίου*, Αθήνα, 1885.

Βικέλας Δημήτριος, *Λουκής Λάρας*, Αθήνα, 2000.

Βλάμη Δέσποινα, *Το φιορίνι, το σιτάρι και η οδός του Κήπου. Έλληνες έμποροι στο Λιβόρνο 1750-1868.* Αθήνα, 2000.

Βλαστός Αλέξανδρος, *Χιακά ἤτοι Ἱστορία τῆς νήσου Χίου*, Ερμούπολη, 1840.

Βλαχογιάννης Γιάννης, Χιακό Αρχείο, τόμος Ε΄, Αθήνα, 1910.

Γαβαλά Πέπη-Γαρέζου Ελένη, *Τα γλυπτά μνημεία του κοιμητήριου του Αγίου Γεωργίου. Ερμούπολη Σύρου (19^{ος}-20^{ος} αιώνας)*, Αθήνα, 1994.

Γερασιμίδης Κ.- Μονογυιός Ε., *Το πανόραμα της Σύρου*, Σύρος, 1933.

Γιαννιτσιώτης Γιάννης, *Η κοινωνική ιστορία του Πειραιά. Η συγκρότηση της αστικής τάξης, 1860-1910*, Αθήνα, 2006.

Γκρανοβέτερ Μαρκ, «Οικονομική δράση και κοινωνική δομή: το πρόβλημα της Έδρασης», Σωκράτης Μ. Κονιόρδος (επιμ.), *Κείμενα Οκονομικής Κοινωνιολογίας*, Αθήνα, 2006, 191-198.

Δαμιανίδης Κώστας -Ζήβας Αντώνιος, *Το τρεχαντήρι σαν ξύλινη κατασκευή*, Αθήνα, 1983.

Δαμιανίδης Κώστας, *Ελληνική Παραδοσιακή Ναυπηγική*, Αθήνα, 1998.

Δελής Απόστολος, «Διαφορές στην κατασκευαστική τεχνική των πλοίων της ελληνιστικής περιόδου. Με βάση τα στοιχεία που προκύπτουν από τις έρευνες της υποβρύχιας αρχαιολογίας», *Αρχαιολογία και Τέχνες*, τεύχος 90, Μάρτιος 2004, 98-103.

____, «Οικογένεια Λυκιαρδοπούλου», 2008, Encyclopaedia of the Hellenic World, Black Sea URL: <http://www.ehw.gr/l.aspx?id=11185>

____, «Οικογένεια Ράλλη», 2007, Encyclopaedia of the Hellenic World, Black Sea URL: <http://www.ehw.gr/l.aspx?id=11102>

____, «Οικογένεια Ροδοκανάκη», 2007, Encyclopaedia of the Hellenic World, Black Sea URL: <http://www.ehw.gr/l.aspx?id=11101>

Δερβένης Δημήτρης Κ., «Τα παραδοσιακά εργαλεία του ξυλοναυπηγού», Kostas Damianidis (επιμ.), *Shipbuilding and ships in the eastern Mediterranean in the 18th & 19th centuries*, Χίος, 1999, 289-298.

Δρακάκης Ανδρέας Θ., «Η πειρατεία εις τάς Κυκλάδας κατά την Επανάστασιν του 1821», *Μνημοσύνη*, τόμος πέμπτος, 1974-75,325-365.

____, «Πρωτότυποι νομικοί θεσμοί εις την οικιζόμενην Ερμούπολιν (1821-1830)», *Επετηρίς του Κέντρου Ιστορίας του Ελληνικού Δικαίου της Ακαδημίας Αθηνών*, 18, 1971, 169-220.

____, *Ιστορία του οικισμού της Ερμουπόλεως (Σύρας), 1821-1825*, Αθήνα, τ. Α΄, 1979 & τ. Β', 1983.

Δρίκος Θωμάς, *Η πορνεία στην Ερμούπολη το 19ο αιώνα (1820-1900)*, Αθήνα, 2002.

Εξαδάκτυλου-Μπεκιάρογλου Αικατερίνη, «Μετακινήσεις τεχνιτών από τη Χίο στο ναυπηγείο της Κωνσταντινούπολης», Kostas Damianidis (επιμ.), *Shipbuilding and ships in the eastern Mediterranean in the 18th & 19th centuries*, Χίος, 1999, 39-46.

Ερμηνεία του Ελληνικού Εμπορικού Δικαίου, Υπό Γ.Α. Ράλλη, Τόμος Δεύτερος, Εν Αθήναις, 1865.

Ευθύμιος Γουργουρής, *Το Γαλαξείδι στον καιρό των Καραβιών*, Αθήνα, 1983.

Ζολώτας Γεώργιος, *Ιστορία της Χίου*, τ. Α1-Γ2, Αθήνα, 1921-1928.

Ζόμπαρτ Βέρνερ, *Ο αστός. Πνευματικές προϋποθέσεις και ιστορική πορεία του δυτικού καπιταλισμού*. Αθήνα, 1998.

Θεοτοκάς Γιάννης- Χαρλαύτη Τζελίνα, *Έλληνες εφοπλιστές και ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Οργάνωση, διοίκηση και στρατηγική*., Αθήνα, 2007.

Θεοφανίδης Ιωάννης, *Ιστορία του Ελληνικού Ναυτικού*, Αθήνα, 1932.

Καρδάσης Βασίλης, *Από του ιστίου εις τον ατμόν*, Αθήνα, 1993.

____, *Έλληνες ομογενείς στη Νότια Ρωσία, 1775-1861*. Αθήνα, 1998.

____, *Σύρος. Σταυροδρόμι της ανατολικής Μεσογείου, 1832-1857*, Αθήνα, 1999.

Κατσιαρδή-Hering Όλγα, *Η ελληνική παροικία της Τεργέστης, (1751-1830)*, Αθήνα, 1986.

Ἔκθεσις περὶ τῆς καταστάσεως τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας καὶ περὶ τῶν ληπτέων κυβερνητικῶν μέτρων πρὸς ἐμψύχωσιν καὶ προαγωγὴν αυτῆς. Συνταχθεῖσα ὑπὸ Ἐπιτροπῆς διορισθείσης ὑπὸ τοῦ Ὑπουργείου τῶν Ναυτικών. Ἐν Ἑρμουπόλει Σύρου. Τύποις Ρενιέρη Πρίντεζη, 1899.

Κόμης Κώστας, «Μετακινήσεις πληθυσμών. Πολεμικές καταστροφές και νέες εγκαταστάσεις.», *Ιστορία του Νέου Ελληνισμού, 1770-2000*, 2, Αθήνα, 2003, 235-244.

____, *Ιστορική δημογραφία του νεοελληνικού χώρου. Πηγές (19ος αιώνας)*, Ιωάννινα, 2002.

Κοτσοβίλλης Γεώργιος Ι., *Περί εξαρτισμού των πλοίων*, Σύρος, 1919, (ανατύπωση), Αθήνα, 1995.

Κουγέας Νικόλας Δ., *Η τιμή του συναλλάγματος και η νομισματική πολιτική στην Ελλάδα (1843-1879)*, Αθήνα, 1992.

Κρεμμυδάς Βασίλης, *Αρχείο Χατζηπαναγιώτη*, τ. Α΄, Αθήνα, 1973.

____, *Ελληνική Ναυτιλία, 1776-1835*, τ. Α' & Β', Αθήνα, 1986.

Κωνσταντινίδης Τρύφωνας, *Καράβια, Καπεταναίοι και Συντροφοναύται 1800-1830*, Αθήνα, 1954.

Κωστελένος Γεώργιος, Πετμεζάς Σωκράτης, (και άλλοι), *Πηγές οικονομικής ιστορίας της Νεότερης Ελλάδας. Ποσοτικά στοιχεία και στατιστικές σειρές. Ακαθάριστο*

Εγχώριο Προϊόν, 1830-1939., Αθήνα, 2007.

Λεών (Λεονταρίτης) Γεώργιος, «Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία», *Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία,1453-1830,* Στέλιος Παπαδόπουλος (επιμ.), Αθήνα, 1972, 13-56.

Λιάτα Ευτυχία Δ., *Φλωριά δεκατέσσερα στένουν γρόσια σαράντα. Η κυκλοφορία των νομισμάτων στον ελληνικό χώρο, 15ος -19ος αι.*, Αθήνα, 1996.

Λούκος Χρήστος & Πολέμη Πόπη, *Οδηγός του Δημοτικού Αρχείου Ερμούπολης, 1821-1949,* Αθήνα, 1987.

Λούκος Χρήστος -Σαμίου Δήμητρα, «Οικονομικές συμπεριφορές, ψυχολογία και βιοτικό επίπεδο ενός συριανού τοκιστή: Στέφανος Δ. Ρήγας.», *Θεωρία και μελέτες ιστορίας*, 11, ΕΜΝΕ-Μνήμων, Αθήνα, 1991.

Λούκος Χρήστος, «Επιδημία και κοινωνία. Η χολέρα στην Ερμούπολη (1854)», *Μνήμων,* 14, 1992, 49-61.

____, «Ερμούπολη. Μία ελληνική πόλη σε παρακμή στο β΄μισό του 19ου αιώνα». *Νεοελληνική πόλη. Οθωμανικές κληρονομιές και ελληνικό κράτος. Πρακτικά του Διεθνούς Συμποσίου Ιστορίας*, Β΄, ΕΜΝΕ, Αθήνα, 1985, 591-601.

____, «Οι συμβολαιογράφοι της Ερμούπολης-Σύρου (19ος αιώνας)», *Μνήμων*, τ. 12, 253-264.

____, «Τα έκθετα βρέφη της Ερμούπολης. Τα πρώτα θύματα της παθολογίας μίας κοινωνίας;», *Αφιέρωμα στον πανεπιστημιακό δάσκαλο Βασ. Βλ. Σφυρόερα από τους μαθητές του.*, Αθήνα, 1992, 247-264.

____, *Πεθαίνοντας στη Σύρο τον 19ο αιώνα,* Ηράκλειο, 2000.

Μαλικούτη Ματίνα, *Η εξέλιξη του αστικού Πειραιά, 1834-1922*, Αθήνα.

Μπούκας Μιλτιάδης, *Οδηγός Εμπορικός, Γεωγραφικός & Ιστορικός του έτους 1875, Αθήνα,* 1875.

Νικόδημος Κωνσταντίνος, *Υπόμνημα της Νήσου Ψαρών*, Α΄, Αθήνα, 1862.

Νικολάου Δέσποινα, «Αναζητώντας τους εργάτες στη Σύρο του 19ου αιώνα». Αδημοσίευτη Μεταπτυχιακή Εργασία, Πανεπιστήμιο Κρήτης, Ρέθυμνο, 2004.

Ὀνοματολόγιον Ναυτικόν, Ἐν Ἀθήναις, 1884.

Παπαθανασόπουλος Κωνσταντίνος, *Ελληνική εμπορική ναυτιλία (1833-1856). Εξέλιξη και αναπροσαρμογή*. Αθήνα, 1983.

Παπακωνσταντίνου Κατερίνα, «Η Χαρτογράφηση του εμπορίου των Ελλήνων : θαλάσσιοι δρόμοι και διακινούμενα φορτία», Τζελίνα Χαρλαύτη & Κατερίνα Παπακωνσταντίνου (επιμ.), *Η άνοδος της ναυτιλίας των Ελλήνων στη Μεσόγειο*

του 18ου αιώνα (υπό έκδοση).

Πολέμης Δημήτριος Ι., *Τα ιστιοφόρα της Άνδρου,* Άνδρος, 1991.

Πρακτικά Επιτροπής Εμποροπλοιάρχων Σύρου, *Περὶ ἐμψυχώσεως τῆς ἑλληνικῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας*, τύποις «Πανόπης», Ερμούπολη, 1881.

Ράπτης Κώστας, «Αστικές τάξεις και αστικότητα στην Ευρώπη, 1789-1914», *Μνήμων*, 20, 1998, 211-243.

Ροΐδης Εμμανουήλ, *Ψυχολογία συριανού συζύγου*, Θεσσαλονίκη, Απρίλιος 2005.

Σακελλαρόπουλος Θεόδωρος, *Οι κρίσεις στην Ελλάδα. Οικονομικές, πολιτικές και κοινωνικές όψεις.(1830-1857),* τ. Ά & Β', Αθήνα, 1994.

Σεγδίτσας Π. Ε. *Κωπήρη και Ιστιοφόρα Πλοία*, Αθήνα, 1940.

Σιφναίου Ευριδίκη, «Οι αλλαγές στο ρωσικό σιτεμπόριο και η προσαρμοστικότητα των ελληνικών εμπορικών οίκων», *Τα Ιστορικά*, τεύχος 40, Ιούνιος 2004, 53-96.

Σουέντμπεργκ Ρίκαρντ, «Οι Αγορές ως Κοινωνικές Δομές», Σωκράτης Μ. Κονιόρδος (επιμ.), *Κείμενα Οκονομικής Κοινωνιολογίας*, Αθήνα, 2006, 221-277.

Σπηλιωτοπούλου Μαρία, *Η Σαντορίνη στην Τουρκοκρατία. Κοινωνικές και οικονομικές πρακτικές στο πλαίσιο της οικογένειας*, αδημοσίευτη διδακτορική διατριβή, Πανεπιστήμιο Κρήτης, Ρέθυμνο, 2005.

Συγγρός Ανδρέας, *Απομνημονεύματα*, [1908], Αθήνα, 1998.

Συλλογή Καρτών, Εκδόσεις Αιγέας & ΠΕΚΕΒ, *Ιστιοφόρα & Ατμόπλοια, 19ος-20ος*, Χίος, χ.χ.

Τζαμτζής Αναστάσιος, «Ναυτικοί, καράβια και λιμάνια», στο *Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία, (1453-1830),* Στέλιος Παπαδόπουλος (επιμ.), Αθήνα, 1972, 57-178.

Τραυλού Ι.- Κόκκου Α., *Ερμούπολη. Η δημιουργία μίας νέας πόλης στη Σύρο στις αρχές του 19ου αιώνα*, Αθήνα, 1980.

Τσαπόγας Μιχάλης, «Η ανανέωση του δικαίου. Επίσημο δίκαιο και τοπικά έθιμα, 1833-1871» , Β. Παναγιωτόπουλος (επιμ.), *Ιστορία του Νέου Ελληνισμού, 1833-1871*, Αθήνα, 2003, 51-60.

Τσοκόπουλος Βάσιας, *Πειραιάς 1835-1870. Εισαγωγή στην ιστορία του ελληνικού Μάντσεστερ*, Αθήνα, 1984.

Φενερλή Αγγελική, «Η υποδοχή του ατμού στην Ερμούπολη απο τους παραδοσιακούς ξυλοναυπηγούς τον ΙΘ΄αιώνα», Kostas Damianidis (επιμ.), *Shipbuilding and Ships in the eastern Mediterranean during the 18th and 19th centuries*, Χίος, 1999, 121-128.

____, «Ο καλλωπισμός της πόλης. Ένας πρωτότυπος συμμετοχικός τρόπος χρηματοδότησης δημοσίων κτιρίων στην Ερμούπολη (19ος αι.)», *Η πόλη στους νεότερους χρόνους. Μεσογειακές και Βαλκανικές όψεις (19ος -20ος αι.)*, Πρακτικά Β΄Διεθνούς Συνεδρίου, ΕΜΝΕ, Αθήνα, 2000, 173-182.

____, «Σχέδια της Ερμούπολης και η έναρξη του σχεδίου πόλης», *Ανακοίνωση στα Σεμινάρια της Ερμούπολης*, 2005.

____, «Τα πρώτα βήματα οικοδόμησης της Ερμούπολης.», *Ανακοίνωση στα Σεμινάρια της Ερμούπολης*, 2006.

____, «Το πρόβλημα του νερού στην Ερμούπολη (1823-1923)», *Ανακοίνωση στα Σεμινάρια της Ερμούπολης*, 2008.

Φραγκάκη-Syrett Έλενα, «Το εμπόριο της Σμύρνης το 18ο αιώνα», *Νεοελληνική πόλη. Οθωμανικές κληρονομιές και ελληνικό κράτος. Πρακτικά του Διεθνούς Συμποσίου Ιστορίας*, Α΄, ΕΜΝΕ, Αθήνα, 1985, 28-39.

Φραγκίδης Ανδρέας, *Ιστορία της νήσου Σύρου*, Αθήνα, 1975.

Χαρλαύτη Τζελίνα & Κωστελένος Γεώργιος, «Τριτογενής τομεάς και οικονομική ανάπτυξη: το ναυτιλιακό εισόδημα, 1835-1914», *Ελληνική Οικονομική Ιστορία, 19ος-20ος αι.*, επιμ. Θ. Καλαφάτης, Ε. Πρόντζας, Πολιτιστικό Ίδρυμα Ομίλου Πειραιώς, (υπό έκδοση).

Χαρλαύτη Τζελίνα και Βλασσόπουλος Νίκος, *Ποντοπόρεια, 1830-1940. Ποντοπόρα Ιστιοφόρα και Ατμόπλοια από την ίδρυση του ελληνικού κράτους μέχρι τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο*, Αθήνα: Ε.Λ.Ι.Α., 2002.

Χαρλαύτη Τζελίνα -Χαριτάτος Μάνος -Μπενέκη Ελένη, *Πλωτώ. Έλληνες καραβοκύρηδες και εφοπλιστές από τα τέλη του 18ου αιώνα έως τον Β΄Παγκόσμιο Πόλεμο*, Αθήνα, 2002.

Χαρλαύτη Τζελίνα, *Ιστορία της Ελληνόκτητης Ναυτιλίας, 19ος-20ος*. Αθήνα, 2001.

Χαστάογλου Βίλμα, «Από τις «σκάλες» του Λεβάντε στις σύγχρονες εμπορικές προκυμαίες. Λιμενικά έργα και όψεις του εξευρωπαϊσμού των πόλεων στην ανατολική Μεσόγειο, 1870-1910.», *Η πόλη στους νεότερους χρόνους. Μεσογειακές και Βαλκανικές όψεις (19ος -20ος αι.)*, Πρακτικά Β΄Διεθνούς Συνεδρίου, ΕΜΝΕ, Αθήνα, 2000, 51-68.

Χατζηιωάννου Μαρία Χριστίνα, «Οι εμποροκαπετάνιοι μετά την Επανάσταση. Μερικές παρατηρήσεις», *Η Επανάσταση του 1821. Μελέτες στη μνήμη της Δέσποινας Θεμελή-Κατηφόρη.*, ΕΜΝΕ, Αθήνα, 1994, 157-172.

____, *Οικογενειακή στρατηγική και εμπορικός ανταγωνισμός. Ο οίκος Γερούση τον 19ο αιώνα.*, Αθήνα, 2003.

Bernstein Serge & Milza Pierre, *Ιστορία της Ευρώπης*, τ. 2, Αθήνα, 1997.

Boyce Gordon & Ville Simon, *Η εξέλιξη των σύγχρονων επιχειρήσεων*, Αθήνα, 2005.

Braudel Fernand, *Η Μεσόγειος και ο μεσογειακός κόσμος την εποχή του Φιλίππου Β΄της Ισπανίας. Ο ρόλος του περίγυρου*, τ. Α΄, Αθήνα, 2005.

Cipolla Carlo, *Η Ευρώπη πριν τη Βιομηχανική Επανάσταση. Κοινωνία και Οικονομία, 1000-1700*, Αθήνα, 1988.

Clough Shepard & Rapp Richard, *Ευρωπαϊκή Οικονομική Ιστορία*, τ.2, Αθήνα, 1980.

Davies Peter N., «Θαλάσσιο εμπόριο και μεταφορές το 19ο αιώνα», Τζελίνα Χαρλαύτη (επιμ.), *Ιστορία και Ναυτιλία, 16ος-20ος αιώνας*, Αθήνα, 2001, 249-270.

Davis Ralph, «Οι Βρετανοί εφοπλιστές του 17ου και 18ου αιώνα», Τζελίνα Χαρλαύτη (επιμ.), *Ιστορία και Ναυτιλία, 16ος-20ος αιώνας*, Αθήνα, 2001, 389-416.

Fischer Lewis R. & Nordvik Helge W., «Θαλάσσιες μεταφορές και ενοποίηση της οικονομίας του βόρειου Ατλαντικού, 1850-1914», Τζελίνα Χαρλαύτη (επιμ.), *Ιστορία και Ναυτιλία, 16ος-20ος αιώνας*, Αθήνα, 2001, 271-306.

Graham Gerald S., «Η κυριαρχία του ιστιοφόρου, 1850-1914», Τζελίνα Χαρλαύτη (επιμ.), *Ιστορία και Ναυτιλία, 16ος-20ος αιώνας*, Αθήνα, 2001, 227-248.

Hobsbawm Eric, *Η εποχή του κεφαλαίου, 1848-1875*, Αθήνα, 2003.

____, *Η εποχή των επαναστάσεων, 1789-1848*, Αθήνα, 2005

Jones Geoffrey, *Από τους εμπόρους στις πολυεθνικές. Οι βρετανικές εμπορικές εταιρίες τον 19ο και τον 20ο αιώνα*, Αθήνα, 2008.

Kolodny Emile, «Ερμούπολις-Σύρος. Γέννησις και εξέλιξις μιάς ελληνικής νησιωτικής πόλεως.» *Επετηρίδα Εταιρείας Κυκλαδικών Μελετών*, 1969, 249-286.

Lane Frederick, *Βενετία η Θαλασσοκράτειρα*, Αθήνα, 2007.

Lougheed Alan, «Βιομηχανία και τεχνική αλλαγή», *Η Ευρωπαϊκή Οικονομία, 1750-1914*, Derek Aldcroft-Simon Ville (επιμ.), Αθήνα, 2005, 189-222.

North Douglass, *Θεσμοί, Θεσμική Αλλαγή και Οικονομική Επίδοση*, Αθήνα, 2006.

Pigné Hélène, «Εξωτερικό και διανησιωτικό εμπόριο στη Χίο τον ιη΄ αιώνα», *Τα Ιστορικά*, 8, 1988, 115-122.

Pinol Jean-Luc, *Ο κόσμος των πόλεων τον 19ο αιώνα*, Αθήνα, 2000.

Β. ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ

Amin Ash, "Industrial Districts", Eric Sheppard & Trevor J. Barnes, (επιμ.), *A Companion to Economic Geography*, Μάλντεν-Οξφόρδη-Βικτώρια, 2003, 149-168.

Anselmi Sergio, "Tipologia navale italiana in eta moderna (secoli XVIII-XIX)", Tommaso Fanfani (επιμ)., *La penisola italiana e il mare. Costruzioni navali, trasporti e commerci tra XV e XX secolo*., Νάπολη, 1993, 233-248.

Argenti Philip, *The occupation of Chios by the Genoese, 1346-1566,* Καίμπριτζ, 1958.

Asheim Bjorn T, "Industrial Districts", Gordon Clark, Maryann Feldman & Meric Gerlter (επιμ.), *The Oxford Handbook of Economic Geography,* Οξφόρδη, 2003, 413-431.

Babudieri Fulvio, "Maritime Commerce of the Hapsburg Empire: The Port of Trieste, 1789-1913", *Southeast European Maritime Commerce and Naval Policies*, Θεσσαλονίκη, 1985.

Basch Lucien, "Ancient wrecks and the archaeology of the ships", *International Journal of Nautical Archaeology and Underwater Exploration,* τ. 1, 1972, 1-58.

Berrino Annunziata, "I sorrentini e il mare", Paolo Frascani (επιμ.), *A Vela e a Vapore. Economie, culture e istituzioni del mare nell' Italia dell' Ottocento*, Ρώμη, 2001, 29-53.

Bobanac N. -Salamon V.-Herold Z., "Dalmatian and Istrian Bracera under Lateen, Lug and Gaff Rig", Kostas Damianidis (επιμ.) *Shipbuilding and Ships in the Eastern Mediterranean during the 18th and 19th centuries*, Χίος, 1999, 221-230.

Bonino Marco, "The distribution of crafts of eastern traditions in Italy and the development of the «Vela al terzo», Kostas Damianidis (επιμ.), *The evolution of wooden shipbuilding in the eastern Mediterranean during the 18th and 19th centuries, 1st International Workshop,* Αθήνα, 57-67.

____, "Tipi e tradizioni navali italiane dei sec. XIX e XX", Tommaso Fanfani (επιμ.), *La penisola italiana e il mare. Costruzioni navali trasporti e commerci tra XV e XX secolo,* Νάπολη, 1993, 411-428.

Borchardt Knut, "The Industrial Revolution in Germany, 1700-1914", Carlo Cipolla (επιμ.), *The Fontana Economic History of Europe,* τ.1, 1976.

Bourdieu Pierre, “The forms of Capital”, Mark Granovetter & Richard Swedberg (επιμ.), *The sociology of economic life*, Κολοράντο-Οξφόρδη, 2001, 96-111.

Boyce Gordon, “Network structures, processes and dynamics: Inter-firm cooperative frameworks in the shipping industry”, Lewis R. Fischer & Even Lange, (επιμ.), *International merchant shipping in the 19th and 20th centuries. The comparative dimension. Research in Maritime History αρ. 37*, Σαιντ Τζων-Νέα Γη, 2008, 165-178.

____, *Cooperative structures in global business. Communicating, transferring knowledge and learning across the corporate frontier*, Λονδίνο-Νέα Υόρκη, 2001.

Campodonico Pierangelo, “Genoese shipbuilding in the 19th century.”, Kostas Damianidis (επιμ.), *Shipbuilding and Ships in the eastern Mediterranean during the 18th and 19th century*, Χίος, 1999, 163-176.

Carlos Ann & Nicholas Stephen, “Managing the Manager: An Application of the Principal Agent Model to the Hudson's Bay Company”, *Oxford Economic Papers*, New Series, τ. 45, αρ. 2, Απρίλιος 1993, 243-256.

Carosio Giovanni, “La costruzione navale ligure nell’ Ottocento: solo tradizione?”, Pierangelo Campodonico (επιμ.), *Dal Mediterraneo all’ Adriatico. La marineria ligure nei mari del mondo*, Γένοβα, 1993, 303-320.

Casson Lionel, *Ships & Seamanship in the Ancient World*, Βαλτιμόρη & Λονδίνο, 1971.

Casson Mark et al, “Introduction”, Mark Casson et al (επιμ.), *The Oxford Handbook of Entrepreneurship*, Οξφόρδη, 2006, 1-30.

Casson Mark & Godley Andrew, “Entrepreneurship and historical explanation” Youssef Cassis & Ioanna Pepelasis Minoglou (επιμ.), *Entrepreneurship in Theory and History*, Νέα Υόρκη, 2005, 25-60.

Casson Mark, “Entrepreneurial networks in international business”, *Business and economic history*, τ. 26, αρ. 2, Χειμώνας 1997, 811-823.

____, “The economics of the family firm”, *Scandinavian Economic History Review*, 47, 1999, 10-23.

Chandler Alfred D., Jr, *Scale and Scope. The Dynamics of Industrial Capitalism.*, Λονδίνο, 1990.

Chatziioannou Maria Christina, “Greek Merchant Networks in the Age of Empires

(1770-1870)", Ina Banghdiatz Mc Cabe, Gelina Harlaftis, & Ioanna Pepelasi-Minoglou (επιμ.), *Diaspora Entrepreneurial Network. Four centuries of History*, Οξφόρδη –Νέα Υόρκη, 2005, 371-382.

Clark Arthur H., *The Clipper Ship Era: An Epitome of Famous American and British Clipper Ships, their Owners, Builders, Commanders and Crews, 1843-1869.*, Νέα Υόρκη & Λονδίνο, 1910 (πρόσφατη ανατύπωση).

Çoban Hüsein – Damianidis Kostas, "Comparative study of the planking technique in the Aegean and the Southern Black Sea", Kostas Damianidis (επιμ.) *Shipbuilding and Ships in the Eastern Mediterranean during the 18th and 19th centuries*, Χίος, 1999, 315-324.

Coe Neil M., Kelly Philip F. & Yeung Henry W. C., *Economic Geography. A Contemporary Introduction.*, Blackwell, 2007.

Colli Andea -Rose Mary, "Families and Firms: The Culture and Evolution of Family Firms in Britain and Italy in the Nineteenth and Twentieth Centuries", *Scandinavian Economic History Review*, τ. 47, 1997, 24-47.

____, "Family Business", Geoffrey Jones & Jonathan Zeitlin (επιμ.), *The Oxford handbook of Business History*, Οξφόρδη-Νέα Υορκη, 2007, 194-218.

Colli Andrea, *The history of family business, 1850-2000*, Καίμπριτζ, 2003.

Crossick Geoffrey & Haupt Heinz-Gerhard, *The petit bourgeoisie in Europe, 1780-1914. Enterprise, family and independence*, Λονδίνο-Νέα Υόρκη, 1995.

Crowther Simeon J.,"The Shipbuilding Output of the Delaware Valley, 1722-1776", *Proceedings of the American Philosophical Society*, τ. 117, αρ. 2, Απρίλιος 1973, 90-104.

Davis Robert. C., *Shipbuilders of the Venetian Arsenal. Workers and Workplace in the Pre-industrial City*, Βαλτιμόρη, 1991.

De Negri Carlo, *Vele italiane del XIX secolo*, Μιλάνο, 1974.

De Voogd Cees, "Shipbuilding, Commercial", John B. Hattendorf (επιμ.), *The Oxford Encyclopaedia of Maritime History*, Οξφόρδη-Νέα Υόρκη, 2007, 3, 572-575.

Deane Phyllis, "The Industrial Revolution in Great Britain", Carlo Cipolla, (επιμ.) *The Fontana Economic History of Europe*, τ.1, 1976.

Denham H. M. "Aegean Caiques, 1915-1980", *Mariners Mirror*, 72 (3), 1986, 277-293.

Di Taranto Giuseppe, "La Marina Mercantile del Mezzogiorno nel Mediterraneo."

Tommaso Fanfani (επιμ.), *La penisola italiana e il mare. Costruzioni navali trasporti e commerci tra XV e XX secolo.* Νάπολη, 1993, 301-316.

Dingley E. A., "Watercraft term Brigantine, 13th -20th century", *Mariner's Mirror*, 6, 1920 (4), 292-299.

Doria Marco, "La marina mercantile a vela in Liguria dalla metà dell'Ottocento alla prima guerra mondiale", Paolo Frascani, (επιμ.), *A Vela e a Vapore. Economie, culure e istituzionidel mare nell' Italia dell' Ottocento,* Ρώμη, 2001, 83-107.

Dotson John, "Economics and logistics of Galley warfare", Robert Gardiner (επιμ.), *The Age of the Galley. Mediterranean oared vessels since pre-classical times. Conway's History of the Ship,* Λονδίνο, 1995, 217-223.

Fairburn William Armstrong, *Merchant Sail,* τ. I-V, Μέϊν, 1945-1955.

Fanfani Tommaso , "Lo scenario generale", Tommaso Fanfani (επιμ.), *La penisola italiana e il mare. Costruzioni navali trasporti e commerci tra XV e XX secolo.* Νάπολη, 1993, 3-22.

Faucher Albert, "The Decline of Shipbuilding at Quebec in the Nineteenth Century", *The Canadian Journal of Economics and Political Science / Revue canadienne d'Economique et de Science politique,* τ. 23, αρ. 2. Μάϊος, 1957, 195-215.

Fenerli Angeliki, "Les premiers constructeurs de navires à Hermoupolis (île de Syra), 1823-1835", Kostas Damianidis (επιμ.), *The evolution of wooden shipbuilding in the Eastern Mediterranean during the 18th and 19th centuries. First International Workshop,* Αθήνα, 1993, 25-31.

Fischer Lewis R., "The Port of Prince Edward Island, 1840-1889: a preliminary analysis", Keith Matthews & Gerald Panting (επιμ.), *Ships and Shipbuilding in the North Atlantic Region,* Νέα Γη, 1978, 41-70.

Forni Mario and Paba Sergio, "Spillovers and the Growth of Local Industries", *The Journal of Industrial Economics,* τ. 50, αρ. 2, Ιούνιος 2002, 151-171.

Frangakis-Syrett Elena, *The commerce of Smyrna in the 18th century (1700-1820),* Αθήνα, 1992.

French Christopher J., "Productivity in the Atlantic Shipping Industry: A Quantitative Study", *Journal of Interdisciplinary History,* τ. 17, αρ. 3, Χειμώνας 1987, 613-638.

___, "Mechant Shipping of the British Empire", Robert Gardiner, (επιμ.), *The Heyday of Sail. The Merchant Sailing Ship, 1650-1830. Conway's History of the Ship,*

Λονδίνο, 1995, 77-104.

Friel Ian, "The Carrack: The Advent of the Full Rigged Ship.", Robert Gardiner, (επιμ.), *Cogs, Caravels & Galleons. The history of sailing ship, 1000-1650. Conway's History of the Ship,* Λονδίνο, 1994.

Fujita Masahisa & Thisse Jaques- Francois, *Economics of Agglomeration, Cities, Industrial Location and Regional Growth,* Καίμπριτζ, 2002.

Glaeser Edward L., "Urban and Regional Growth", Gordon Clark, Maryann Feldman & Meric Gerlter (επιμ.), *The Oxford Handbook of Economic Geography*, Οξφόρδη, 2003, 83-98.

Granovetter Mark, "Economic action and social structure: The problem of Embeddedness", Mark Granovetter & Richard Swedberg (επιμ.), *The sociology of economic life,* Κολοράντο-Οξφόρδη, 2001, 51-76.

Greenhill Basil, "Introduction" Robert Gardiner (επιμ.), *Sail's Last Century. The Merchant Sailing Ship, 1830-1930.Conway's History of the Ship,* Λονδίνο, 1995, 7-19.

Hadjiiossif Christos, "Crise conjoncturelle et problèmes structurels dans la marine marchande grecque au XIXe siècle: Les réactions de l' état et des intérêts privés", *Actes du IIe Colloque International d' Histoire. XIIIe-XIX e siecles*, Tome II, Athenes, 1986, 377-394.

Harlaftis Gelina, "From Diaspora Traders to Shipping Tycoons: The Vagliano Bros", *Business History Review,* 81, Καλοκαίρι 2007, 237-268.

____, "Mapping the Greek Maritime Diaspora", Ina Banghdiatz Mc Cabe, Gelina Harlaftis, & Ioanna Pepelasi-Minoglou (επιμ.), *Diaspora Entrepreneurial Network. Four centuries of History,* Οξφόρδη-Νέα Υόρκη, 2005, 147-172.

____, "The fleet 'dei Greci'. Ottoman and Venetian Greeks in the Mediterranean sea-trade, eighteenth century", Michela d'Angelo, Gelina Harlaftis and Carmell Vassalo, (επιμ.*), Making the Waves in the Mediterranean,* Μεσσίνα, 2006, (υπό έκδοση).

Harley C. Knick, "Ocean Freight Rates and Productivity, 1740-1913: The Primacy of Mechanical Invention Reaffirmed", *The Journal of Economic History*, τ. 48, αρ. 4, Δεκέμβριος 1988, 851-876.

____, "Aspects of the Economics of Shipping, 1850-1913", Lewis R. Fischer & Gerald E. Panting (επιμ.), *Change and Adaptation in Maritime History. The North*

Atlantic Fleets in the 19th century, Νέα Γη, 1985, 167-186.

Harvey Mose Lofley, "The Development of Russian Commerce on the Black Sea and its Significance", Αδημοσίευτη διδακτορική διατριβή, University of California, 1938.

Hearder Harry, *Europe in the 19th century.*, Λονδίνο-Νέα Υόρκη, 1988.

Heers Jacques, *Gênes au XVe Siècle. Activité Économique et problèmes sociaux*, Παρίσι, 1961.

Hengst Sjoerd & Lemmers Alan A. "Shipyards", John B. Hattenford (επιμ.), *The Oxford Encyclopaedia of Maritime History*, Οξφόρδη- Νέα Υόρκη, 2007, 3, 703-706.

Herlihly Patricia, *Odessa: a history, 1794-1914*, Καίμπριτζ, Μασσαχουσέτη, 1986.

Hocker Frederick M & Ward Cheryl A, *The Philosophy of Shipbuilding. Conceptual approaches to the study of wooden ships.* College Station, Τέξας, 2004.

Hohenberg Paul M. -Lees Lynn Hollen, *The making of urban Europe, 1000-1994*, Καίμπριτζ, Μασσαχουσέτη & Λονδίνο, 1995.

Howorth Carole, Rose Mary & Hamilton Eleanor, "Definitions, diversity and development: key debates in family business research", Mark Casson et al (επιμ.), *The Oxford Handbook of Entrepreneurship.* Οξφόρδη, 2006, 225-243.

Hutchins John G. B., **"**The Declining American Maritime Industries: An Unsolved Problem, 1860-1940", *The Journal of Economic History*, τ. 6, Supplement: The Tasks of Economic History. Μάϊος 1946, 103-122.

____, *The American Maritime Industries and Public Policy, 1789-1914*, Νέα Υόρκη, 1941.

Kahane Henry & Renée and Tietze Andrea , *The Lingua Franca in the Levant. Turkish nautical terms of Italian and Greek origin*, Κωνσταντινούπολη, 1988, (επανέκδοση).

Kaukiainen Yrjö, " Aspects of competition between steam and sail", Lars U. Scholl & Merja-Liisa Hinkkanen, (επιμ.), *Sail and Steam: selected maritime writings of Yrjö Kaukiainen. Research in Maritime History*, 27, Νέα Γη, 2004, 113-128.

____, "Growth, diversification and globalization: Main trends in International Shipping since 1850", Lewis R. Fischer and Even Lange, (επιμ.), *International Merchant Shipping in the 19th and 20th centuries. The comparative dimension.*, Research in Maritime History, n.37, Σαιντ Τζών, Νέα Γη, 2008, 1-56.

____, *A History of Finnish Shipping,* Νέα Υόρκη-Λονδίνο, 1993.

Kremmydas Vassilis, "Quelques aspects de la navigation et des liasons commerciales en Mediterranee, auXVIIIe au debut du XIXe siecle", *Actes du IIe Colloque International d'Histoire. Economies Mediterraneenes. Equilibres et Intercommunications. XIIIe-XIX e siecles.*, Tome I, Athenes, 1985, 143-162.

Kriedte Peter, Schlumbohm Jurgen & Medick Hans, *Industrialization before Industrialization. Rural Industry in the Genesis of Capitalism,* Καίμπριτζ, 1981.

L.G. C.- L. "The origins of the Schooner Rig", *Mariner's Mirror,* 1, 1911 (1), 28.

Landes David S., "French entrepreneurship and industrial growth in the 19th century", Mary Rose (επιμ.), *Family Business,* Aldershot, 1996, 45-61.

Leontidis Tassos, "Longitudinal fastenings in traditional Greek wooden boats", Kostas Damianidis (επιμ.), *Shipbuilding and Ships in the eastern Mediterranean during the 18th and 19th century,* Χίος, 1999, 283-288.

Licht Amir N. & Siegel Jordan, "The social dimension of entrepreneurship", Mark Casson et al (επιμ.), *The Oxford Handbook of Entrepreneurship.* Οξφόρδη, 2006, 511-539.

Lyman John. "Pole-masted Rigs", *Mariner's Mirror,* 56, 1970 (2), 161-167.

____, "The Martingana", *Mariner's Mirror,* 58, 1972 (2), 203-204.

Maresca Massimo, "Cantieri navali in penisola sorrentina nell' Ottocento. Il costruttore Aniello Castellano", *Estratto da Navis,* 3, 2006, 21-30.

Marzari Mario, "Maritime presence in the Adriatic from documents, publications and archival sources, 17th-19th centuries." Kostas Damianidis (επιμ.) *Shipbuilding and Ships in the Eastern Mediterranean during the 18th and 19th centuries,* Χίος, 1999, 139-162.

Matthews Keith, "The shipping industry of Atlantic Canada: Themes & Problemes". Keith Matthews & Gerald Panting (επιμ.), *Ships and Shipbuilding in the North Atlantic Region,* Νέα Γη, 1978, 1-18.

Mc Gregor David, "The Wooden Sailing Ship Over 300 Tons", Robert Gardiner (επιμ.), *Sail's Last Century. The Merchant Sailing Ship, 1830-1930. Conway's History of the Ship,* Λονδίνο, 1995, 20-41.

____, "The Wooden Sailing Ship: Under 300 Tons", Robert Gardiner (επιμ.), *Sail's Last Century. The Merchant Sailing Ship, 1830-1930.* Λονδίνο, 1995, 42-51.

____, *Merchant Sailing Ship, 1815-1850, The Supremacy of Sail,* Λονδίνο, 1984.

____, *Merchant Sailing Ship, 1850-1875, The Heyday of Sail,* Λονδίνο, 1984.

McCann Philip, "Regional Development: Clusters and Districts", Mark Casson, Bernard Yeung, Anuradha Basu & Nigel Wadeson (επιμ.) *The Oxford Handbook of Entrepreneurship,* Οξφόρδη, 2006, 651-670.

McCulloch J.R., *Dictionary, practical, theoretical and historical of Commerce & Commercial Navigation.*, Λονδίνο, 1859.

Mendels Franklin F., "Proto-Industrialization: The First Phase of the Industrialization Process", *The Journal of Economic History*, τ. 32, αρ. 1, The Tasks of Economic History. Μάρτιος 1972, 241-261.

Metaxas Basil, *The Economics of Tramp Shipping,* Λονδίνο, 1971.

Moore Alan, "Sails and Rigging. Rig in Northern Europe", *Mariner's Mirror*, 42, 1956 (1), 6-37.

Nance R. M., "Spritsails", *Mariner's Mirror*, 3, 1913, (2), 155-157.

North Douglass, "Conference Summary", Fischer L & Sager E. (επιμ.), *Merchant shipping and economic development in Atlantic Canada*, Νέα Γη, 1982, 229-233.

____, "Ocean Freight Rates and Economic Development 1750-1913", *The Journal of Economic History*, τ. 18, αρ. 4. Δεκ., 1958, 537-555.

____, "Transaction costs, Institutions, and Economic Performance", *Occasional Papers*, ICEGP 30, Σαν Φρατζίσκο, 1992, 1-11.

____, *Structure and Change in Economic History*, Νέα Υόρκη, 1981.

Ogilvie C. Sheilagh & Cerman Markus "The Theories of Proto-Industrialization", Ogilvie C. Sheilagh & Cerman Markus (επιμ.), *European proto-industrialization*, Καίμπριτζ, 1996, 1-11.

Ojala Jari, "Productivity and technological change in 18th and 19th century sea transport: a case study of sailing ship efficiency in Kokkola, Finland, 1721-1913", *International Journal of Maritime History*, τ. IX, αρ. 1, Ιούνιος 1997, 98-114.

Palmer Sarah, "The British Shipping Industry, 1850-1914", Lewis R. Fischer & Gerald E. Panting (επιμ.), *Change and Adaptation in Maritime History. The North Atlantic Fleets in the 19th century*, Νέα Γη, 1985, 87-114.

____, *Politics, Shipping, and the repeal of the Navigation Laws,* Μάντσεστερ & Νέα Υόρκη, 1990.

Parker Lewis W. J., "The Schooner in America", Robert Gardiner (επιμ.), *Sail's Last Century. The Merchant Sailing Ship, 1830-1930. Conway's History of the Ship*, Λονδίνο, 1995, 118-131.

Peterson William N., *"Mystic Built". Ships and shipyards of the Mystic River, Connecticut, 1789-1914,* Μίστικ, Κοννέκτικατ, 1989.

Pfister-Langanay Christian, *Constructeur, charpentier et navires à Dunkerque du XVIIe au XXe siècle,* Δουνκέρκη, χ.χ

Piazza Calogero, "Il commercio toscano con i paesi maghrebini", Tommaso Fanfani (επιμ), *La penisola italiana e il mare. Costruzioni navali trasporti e commerci tra XV e XX secolo,* Νάπολη, 1993, 345-390.

Polemis Demetrios I., "Shipbuilding on Andros during the period 1830-1850", Kostas Damianidis (επιμ.), *The evolution of wooden shipbuilding in the eastern Mediterranean during the 18th and 19th centuries, 1st International Workshop*, Αθήνα, 45-53.

Porter Michael E., "Locations, Clusters, and Company Strategy", Gordon Clark, Maryann Feldman & Meric Gerlter (επιμ.),*The Oxford Handbook of Economic Geography,* Οξφόρδη, 2003, 253-273.

Portes Alejandro & Sensenbrenner Julia, "Embeddedness and Immigration: Notes on the Social Determinants of Economic Action", Mark Granovetter & Richard Swedberg (επιμ.), *The sociology of economic life.* Κολοράντο-Οξφόρδη, 2001, 112-138.

Prins AHS, "Mediterranean Ships and Shipping, 1650-1850." Robert Gardiner, (επιμ.), *The Heyday of Sail. The Merchant Sailing Ship, 1650-1830. Conway's History of the Ship*, Λονδίνο, 1995, 77-104.

Pryor John, "The Mediterranean round ship", Robert Gardiner, (επιμ.), *Cogs, Caravels & Galleons. The history of sailing ship, 1000-1650. Conway's History of the Ship,* Λονδίνο, 1994, 59-76.

Quataert Donald, "The Age of Reforms, 1812-1914", Halil Inalcik & Donald Quataert (επιμ.). *An Economic and Social History of the Ottoman Empire, 1300-1914*, Καίμπριτζ, 1994.

Rao P.K., *The Economics of Transaction Costs. Theory, Methods and Application*, Νέα Υόρκη, 2003.

Rose Mary, *Firms, networks and business values. The British and American cotton*

industry since 1750, Καίμπριτζ, 2000.

Rostow W. W., "The Beginnings of Modern Growth in Europe: An Essay in Synthesis", *The Journal of Economic History*, τ. 33, αρ. 3, Σεπτέμβριος 1973, 547-580.

Rynyan Timothy J., "The Cog as a warship", Robert Gardiner, (επιμ.), *Cogs, Caravels & Galleons. The Sailing Ship 1000-1650. Conway's History of the Ship*, Λονδίνο, 1994, 47-58.

Safford Jeffrey J., "The Decline of the American Merchant Marine 1850-1914: An Historiographical Appraisal", Lewis R. Fischer & Gerald E. Panting (επιμ.), *Change and Adaptation in Maritime History. The North Atlantic Fleets in the 19th century*, Νέα Γη, 1985, 51-86.

Sager Eric W. & Panting Gerald E., "Staple Economies and the Rise and Decline of the Shipping Industry in Atlantic Canada, 1820-1914", Lewis R. Fischer & Gerald E. Panting (επιμ.), *Change and Adaptation in Maritime History. The North Atlantic Fleets in the 19th century*, Νέα Γη, 1985, 1-46.

____, *Maritime Capital. The shipping industry in Atlantic Canada, 1820-1914*, Μόντρεαλ & Κίνγκστον, 1990.

Sager Eric, "The Port of St. John's, Newfoundland, 1840-1889; A Preliminary Analysis". Keith Matthews & Gerald Panting (επιμ.), *Ships and Shipbuilding in the North Atlantic Region*, Νέα Γη, 1978, 19-40.

____, *Seafaring Labour: The Merchant Marine of Atlantic Canada, 1820-1914*, Κίνγκστον, Μόντρεαλ, Λονδίνο, 1989.

Sheppard Eric, "Competition in Space and Between Places", Eric Sheppard & Trevor J. Barnes, (επιμ.), *A Companion to Economic Geography*, Μάλντεν-Οξφόρδη-Βικτώρια, 2003, 168-186.

Starkey David J., "The Shipbuilding Industry of Southwest England, 1790-1913," Simon Ville (επιμ.), *Shipbuilding in the United Kingdom in the 19th Century: a Regional Approach*. Σαιντ Τζων, Νέα Γη, 1993, 75-110.

____, "Schooner Development in Britain", Robert Gardiner (επιμ.), *Sail's Last Century. The Merchant Sailing Ship, 1830-1930. Conway's History of the Ship*,Λονδίνο, 1995, 131-146.

Stoianovich Traian, "L' espace maritime segmentaire de l' empire ottoman.", *Actes du IIe Colloque International d' Histoire. Economies Mediterraneenes. Equilibres*

et Intercommunications. XIIIe-XIX e siecles., Tome I, Αθήνα, 1985, 203-218.

Stopford Martin, "Shipping market cycles", Costas Th. Grammenos (επιμ.), *The handbook of maritime economics and business*, Λονδίνο-Χογκ Κογκ, 2002, 203-224.

____, *Maritime Economics*, Λονδίνο-Νέα Υόρκη, 1997.

Strandenes Siri Pettersen, "Economics of the market for ships", Costas Th. Grammenos (επιμ.), *The handbook of maritime economics and business*, Λονδίνο-Χογκ Κογκ, 2002, 186-202.

Strong F., *Greece as a Kingdom. A statistical description of that country from the arrival of King Otho, in 1833 down to the present time*, Λονδίνο, 1842.

Summers Lewis S., "The Prediction of Shipyard Costs", *Marine Technology*, τεύχος 10, αρ. 1, Ιανουάριος 1973, 8-15.

Sunley Peter, "Urban and Regional Growth", Eric Sheppard & Trevor J. Barnes, (επιμ.), *A Companion to Economic Geography*, Μάλντεν-Οξφόρδη-Βικτώρια, 2003, 187-202.

Thiesen William H., *Industrializing American Shipbuilding. The transformation of ship design and construction, 1820-1920*, Φλόριδα, 2006.

Ucbasaran Deniz, Westhead Paul & Wright Mike, "Habitual Entrepreneurs", Mark Casson et al (επιμ.), *The Oxford Handbook of Entrepreneurship*, Οξφόρδη, 2006, 461-483.

Underhill Harold A., *Deep-Water Sail*, Γλασκώβη, 1952.

Unger Richard W., "Introduction", Robert Gardiner, (επιμ.), *Cogs, Caravels & Galleons. The Sailing Ship 1000-1650. Conway's History of the Ship*, Λονδίνο, 1994, 7-10.

____, "Technology & industrial organization: Dutch Shipbuilding to 1800", *Business History*, XVII, 1, 1975, 56-72.

____, *The Ship in the Medieval Economy, 600-1600*, Μόντρεαλ & Λονδίνο, 1980.

Van Doorninck Frederick H., "Serçe Limani", James P. Delgado (επιμ.), *Encyclopedia of Underwater and Maritime Archaeology*, Νιού Χέϊβεν-Λονδίνο, 1997, 367-370.

Vickers Daniel with Vince Walsh, *Young Men and the Sea. Yankee Seafarers in the Age of Sail*, Νιού Χέϊβεν-Λονδίνο, 2005.

Ville Simon, "The Transition to Iron and Steel Construction", Robert Gardiner (επιμ.),

Sail's Last Century. The Merchant Sailing Ship, 1830-1930. Conway's History of the Ship, Λονδίνο, 1995, 52-73.

____, *English Shipowning during the industrial revolution. Michael Henley and son, London shipowners, 1770-1830.* Μάντσεστερ, 1987.

____, "Shipbuilding in the Northeast of England in the 19th Century", Simon Ville (επιμ.), *Shipbuilding in the United Kingdom in the 19th Century: a Regional Approach.* Σαιντ Τζων, Νέα Γη, 1993, 1-43.

Walton Gary M.,"Sources of Productivity Change in American Colonial Shipping, 1675-1775", *The Economic History Review*, New Series, τ. 20, αρ. 1, Απρίλιος 1967, 67-78.

Welch Richard F., *An Island's Trade. Nineteenth century shipbuilding on Long Island*, Μίστικ, Κοννέκτικατ, 1993.

Woodwell William H., "The Woodwell Shipyard, 1759–1852", *Bulletin of the Business Historical Society*, τ. 21, αρ. 3, Ιούνιος 1947, 58-74.

Yannakopoulou Helene, "L' architecture navale en Grece de l' Ouest", Kostas Damianidis (επιμ.), *Shipbuilding and ships in the eastern Mediterranean in the 18th & 19th centuries*, Χίος, 1999, 47-67.

Zei Eleftheria, "La proposition du voyageur Ch. Sonnini sur l'organisation du commerce français dans l'Archipel grec (Voyage en Grèce et en Turquie, Paris 1801): une première théorie d´insularité économique", *Proceedings of 4th International Congress of Maritime History, Κέρκυρα, 2004.* (Σε μορφή CD-Rom).

Άγνωστος συγγραφέας, *A Shipbuilding History, 1750-1932. Alexander Stephen & Sons Ltd*, Λονδίνο-Τσέλτεναμ, 1932.