ΙΟΝΙΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ – ΤΜΗΜΑ ΙΣΤΟΡΙΑΣ

Η ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΤΩΝ ΕΠΤΑΝΗΣΩΝ ΤΗΝ ΕΠΟΧΗ ΤΗΣ ΒΡΕΤΑΝΙΚΗΣ ΚΑΤΟΧΗΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΚΑΙ Η ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑΚΗ ΥΠΕΡΟΧΗ (1809/15-1864).

Στόλος και λιμάνια, εμπορεύματα και διαδρομές, ναυτότοποι και ναυτικοί, επιχειρηματικότητα και δίκτυα, κοινωνία και πλοιοκτητικές ελίτ.

Εργασία υποβληθείσα για την απόκτηση διδακτορικού διπλώματος.

ΚΑΠΕΤΑΝΑΚΗΣ Σ. ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ

ΚΕΡΚΥΡΑ

ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 2009

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 ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ.....σελ. 6-9

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΣΧΗΜΑΤΩΝ.....10

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ.....11

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ.....12-14

ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....15-27

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ.....28-75

ΤΑ ΕΠΤΑΝΗΣΑ ΚΑΙ Η ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ, ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΤΟΥΣ: ΑΠΟ ΤΗΝ ΒΕΝΕΤΟΚΡΑΤΙΑ ΣΤΗΝ ΒΡΕΤΑΝΙΚΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ (1797-1815)

1.1. Εισαγωγή.....28-31

1.2. Η Μεσόγειος, το Ιόνιο και τα Επτάνησα στην εποχή της Γαλλικής Επανάστασης και του Ναπολέοντα (1792-1815).....31-40

1.3. Η ποντοπόρος, εμπορική ναυτιλία των Επτανήσων από την βενετοκρατία έως την βρετανική κυριαρχία (1760-1809/15).....40-72

1.3.1. Η τελευταία περίοδος της βενετοκρατίας (1760-97).....40-46

1.3.2. Η περίοδος της πρώτης γαλλικής κατοχής (1797-9).....46-48

1.3.3. Η περίοδος της Επτανήσου Πολιτείας (1800-7).....48-72

1.3.3.α. Οι πρόνοιες του καταστατικού χάρτη της Επτανήσου Πολιτείας για την εμπορική της ναυτιλία.....48-52

1.3.3.β. Η εμπορική ναυτιλία της Επτανήσου Πολιτείας: γεωγραφική ανάπτυξη, εμπορεύματα, στόλος, νομοθεσία.....53-68

1.3.4. Η επτανησιακή, εμπορική ναυτιλία από την δεύτερη γαλλική κατοχή έως την βρετανική προστασία (1807-1809/15).....68-72

1.4. Συμπεράσματα.....72-75

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ.....76-112

ΤΑ ΕΠΤΑΝΗΣΑ ΥΠΟ ΤΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΤΗΣ ΒΡΕΤΑΝΙΚΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΚΑΙ Η ΘΕΣΗ ΤΟΥΣ ΣΤΙΣ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΕΜΠΟΡΙΚΕΣ ΟΔΟΥΣ (1815-64)

2.1. Εισαγωγή.....76

2.2. Η Βρετανική αυτοκρατορική πολιτική και η επιλογή ένταξης των Επτανήσων στις αποικιακές της κτήσεις.....77-91

2.3. Ηνωμένες Πολιτείες των Ιονίων Νήσων: ανεξάρτητο κράτος, βρετανικό προτεκτοράτο ή βρετανική αποικία;.....91-104

2.4. Βρετανική προστασια και η ποντοπόρος, εμπορική ναυτιλία των Επτανήσων.....104-110

2.5. Συμπεράσματα.....110-112

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ.....113-161

ΤΟ ΙΟΝΙΟ ΚΡΑΤΟΣ ΚΑΙ ΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΤΟΥ ΣΤΙΣ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΕΣ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΟΔΟΥΣ ΤΟΥ 19^{ου} ΑΙΩΝΑ (1815-64)

3.1. Εισαγωγή.....113-114

3.2. Τα λιμάνια του Ιονίου Κράτους: ένταξη στους θαλάσσιους, εμπορικούς δρόμους της Μεσογείου.....114-131

3.2.1. Η πρώτη περίοδος της βρετανικής προστασίας: 1820-30.....116-121

3.2.2. Η δεύτερη περίοδος της βρετανικής προστασίας: 1845-59.....121-131

3.3. Τα λιμάνια του Ιονίου Κράτους: η λειτουργία και ο ρόλος τους στον εμπορικό κόσμο της Μεσογείου.....131-159

3.3.1. Η πρώτη περίοδος της βρετανικής προστασίας: 1820-30.....133-144

3.3.2. Η δεύτερη περίοδος της βρετανικής προστασίας: 1845-59.....144-159

3.4. Συμπεράσματα.....159-161

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ.....162-213

Η ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ, ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΤΟΥ ΙΟΝΙΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ ΣΤΗ ΜΕΣΟΓΕΙΟ ΤΟΥ 19^{ου} ΑΙΩΝΑ (1815-64)

4.1. Εισαγωγή.....162-163

4.2. Επτανησιακή ναυτιλία: θαλασσινός προσανατολισμός.....163-184

4.2.1. Η πρώτη περίοδος της βρετανικής προστασίας: 1820-30.....164-170

4.2.2. Η δεύτερη περίοδος της βρετανικής προστασίας: 1845-60.....170-184

4.3. Η εμπορική ναυτιλία του Ιονίου Κράτους: λειτουργία και ρόλος στον εμπορικό κόσμο της Μεσογείου.....184-212

4.3.1. Η πρώτη περίοδος της βρετανικής προστασίας: 1820-30.....184-196

4.3.2. Η δεύτερη περίοδος της βρετανικής προστασίας: 1845-60.....196-212

4.4. Συμπεράσματα.....212-213

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΕΜΠΤΟ.....214-260

Ο ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ, ΕΜΠΟΡΙΚΟΣ ΣΤΟΛΟΣ ΤΟΥ ΙΟΝΙΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ: ΟΡΟΙ ΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗΣ, ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

5.1. Εισαγωγή.....214-216

5.2. Ο ποντοπόρος, εμπορικός στόλος του Ιονίου Κράτους: πλοία, χωρητικότητα, τυπολογία (1820-60).....216-258

5.2.1. Ο ποντοπόρος, εμπορικός στόλος του Ιονίου Κράτους: Α΄ φάση ανάπτυξης (1820-30).....220-234

5.2.2. Ο ποντοπόρος, εμπορικός στόλος του Ιονίου Κράτους: Β΄ φάση ανάπτυξης (1845-60).....234-258

5.3. Συμπεράσματα.....258-260

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΚΤΟ.....261-290

ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ ΚΑΤΑΜΕΡΙΣΜΟΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΣΤΟ ΙΟΝΙΟ ΚΡΑΤΟΣ

6.1. Εισαγωγή.....261-262

6.2. Επτανησιακός στόλος: συγκρότηση και γεωγραφική κατανομή.....262-273

6.3. Επτανησιακά λιμάνια.....273-284

6.4. Ναυπηγική δραστηριότητα στο Ιόνιο Κράτος.....284-288

6.5. Συμπεράσματα.....288-290

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΒΔΟΜΟ.....291-315

ΕΠΤΑΝΗΣΙΑΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ ΚΑΙ ΕΦΟΠΛΙΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΕΠΟΧΗ ΤΗΣ ΒΡΕΤΑΝΙΚΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ

7.1. Εισαγωγή.....291-292

7.2. Η επτανησιακή – κεφαλληνιακή, ναυτιλιακή επιχείρηση.....292-302

7.2.1. Η επτανησιακή – κεφαλληνιακή, ναυτιλιακή επιχείρηση: Α΄ φάση ανάπτυξης (1812-33).....294-299

7.2.2. Η επτανησιακή – κεφαλληνιακή, ναυτιλιακή επιχείρηση: Β΄ φάση ανάπτυξης (1845-59).....299-302

7.3. Εφοπλισμός και κεφαλληνιακή πλοιοκτητική – ναυτιλιακή ελίτ.....302-313

7.4. Συμπεράσματα.....313-315

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....316-330

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ.....331-469

ΠΗΓΕΣ.....470-476

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....477-512

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

1.1. Αλληλογραφία των επτανησιακών προξενείων/υποπροξενείων με τις κεντρικές υπηρεσίες της Επτανήσου Πολιτείας στην Κέρκυρα (1801-7).....55

1.2. Αφίξεις σκαφών με επτανησιακή σημαία στα λιμάνια του Λιβόρνου, της Μάλτας, της Σικελίας και της ρωσικής Μαύρης Θάλασσας (1801-7).....57

1.3. Αναχωρήσεις σκαφών από τα ρωσικά λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας, κατά το έτος 1803.....58

1.4. Ο στόλος της επτανησιακής εμπορικής ναυτιλίας, σύμφωνα με τα προσωρινά έγγραφα εθνικότητας (registro passavanti), και το νηολόγιο (registro patenti), της Επτανήσου Πολιτείας (1800-7).....63

1.5. Γεωγραφική κατανομή του επτανησιακού, ποντοπόρου εμπορικού στόλου ανα νησί (καταγωγή πλοιάρχου/πλοιοκτήτη), σύμφωνα με την επίσημη, γαλλική απογραφή του έτους 1808.....65

3.1. Οι κύριες θαλάσσιες περιοχές – εμπορικοί εταίροι των λιμανιών του Ιονίου Κράτους και η ποσοστιαία συμμετοχή τους (%) στη συνολική κίνηση των εμπορικών σκαφών στα επτανησιακά λιμάνια (1820-59).....116

3.2. Οι κύριες θαλάσσιες περιοχές, από τις οποίες προέρχονται τα εμπορικά σκάφη, που εισέρχονται στα επτανησιακά λιμάνια, κατά τα έτη 1820, 1825 και 1830, μεταφέροντας είδη γενικού φορτίου.....133

3.3. Οι κύριες θαλάσσιες περιοχές, από τις οποίες προέρχονται τα εμπορικά σκάφη, που εισέρχονται στα επτανησιακά λιμάνια, κατά τα έτη 1820, 1825 και 1830, μεταφέροντας είδη χύδην φορτίου.....135

3.4. Οι κύριες θαλάσσιες περιοχές, προς τις οποίες κατευθύνονται τα εμπορικά σκάφη, που αναχωρούν από τα επτανησιακά λιμάνια, κατά τα έτη 1820, 1825 και 1830, μεταφέροντας είδη γενικού φορτίου.....138

3.5. Οι κύριες θαλάσσιες περιοχές, προς τις οποίες κατευθύνονται τα εμπορικά σκάφη, που αναχωρούν από τα επτανησιακά λιμάνια, κατά τα έτη 1820, 1825 και 1830, μεταφέροντας είδη χύδην φορτίου.....139

3.6. Συμμετοχή (%) των επιμέρους, γενικών και χύδην εμπορευμάτων, επί του συνόλου των διακινηθέντων φορτίων προς και από τα Επτάνησα, από όλα τα ποντοπόρα, εμπορικά σκάφη (ανεξαρτήτως σημαίας), κατά τα έτη 1820, 1825 και 1830.....141

3.7. Οι κύριες θαλάσσιες περιοχές, από τις οποίες προέρχονται τα εμπορικά σκάφη, που εισέρχονται στα επτανησιακά λιμάνια, κατά τα έτη 1845, 1850, 1855 και 1859, μεταφέροντας είδη γενικού φορτίου.....145

3.8. Οι κύριες θαλάσσιες περιοχές, από τις οποίες προέρχονται τα εμπορικά σκάφη, που εισέρχονται στα επτανησιακά λιμάνια, κατά τα έτη 1845, 1850, 1855 και 1859, μεταφέροντας είδη χύδην φορτίου.....146

3.9. Οι κύριες θαλάσσιες περιοχές, προς τις οποίες κατευθύνονται τα εμπορικά σκάφη, που αναχωρούν από τα επτανησιακά λιμάνια, κατά τα έτη 1845, 1850, 1855 και 1859, μεταφέροντας είδη γενικού φορτίου.....149

3.10. Οι κύριες θαλάσσιες περιοχές, προς τις οποίες κατευθύνονται τα εμπορικά σκάφη, που αναχωρούν από τα επτανησιακά λιμάνια, κατά τα έτη 1845, 1850, 1855 και 1859, μεταφέροντας είδη χύδην φορτίου.....151

3.11. Συμμετοχή (%) των επιμέρους, γενικών και χύδην εμπορευμάτων, επί του συνόλου των διακινηθέντων φορτίων προς και από τα Επτάνησα, από όλα τα ποντοπόρα, εμπορικά σκάφη (ανεξαρτήτως σημαίας), κατά τα έτη 1845, 1850, 1855 και 1859.....154

3.12. Συγκριτική παρουσίαση ορισμένων εκ των κύριων μεσογειακών λιμανιών, κατά το έτος 1861, σύμφωνα με τα στοιχεία της χωρητικότητας των αναχωρούντων εμπορικών σκαφών.....158

4.1. Οι θαλάσσιες περιοχές δραστηριοποίησης της εμπορικής ναυτιλίας του Ιονίου Κράτους και η συμμετοχή τους (%) στο σύνολο της κίνησης των επτανησιακών εμπορικών σκαφών, που αφίχθηκαν και αναχώρησαν από τα Επτάνησα (1820-60).....164

4.2. Οι κύριες θαλάσσιες περιοχές προέλευσης των γενικών φορτίων, που εισήχθησαν στα λιμάνια του Ιονίου Κράτους, με τα –υπό ιονική σημαία– επτανησιακά, εμπορικά σκάφη, κατά τα έτη 1820, 1825 και 1830.....185

4.3. Οι κύριες θαλάσσιες περιοχές προέλευσης των χύδην φορτίων, που εισήχθησαν στα λιμάνια του Ιονίου Κράτους, με τα –υπό ιονική σημαία– επτανησιακά, εμπορικά σκάφη, κατά τα έτη 1820, 1825 και 1830.....188

4.4. Οι κύριες θαλάσσιες περιοχές προορισμού των γενικών φορτίων, που εξήχθησαν από τα λιμάνια του Ιονίου Κράτους, με τα –υπό ιονική σημαία– επτανησιακά, εμπορικά σκάφη, κατά τα έτη 1820, 1825 και 1830.....190

4.5. Οι κύριες θαλάσσιες περιοχές προορισμού των χύδην φορτίων, που εξήχθησαν από τα λιμάνια του Ιονίου Κράτους, με τα –υπό ιονική σημαία– επτανησιακά, εμπορικά σκάφη, κατά τα έτη 1820, 1825 και 1830.....191

4.6. Συμμετοχή των επιμέρους, γενικών και χύδην εμπορευμάτων, επί του συνόλου των διακινηθέντων φορτίων, από τα –υπό ιονική σημαία– επτανησιακά, εμπορικά σκάφη, προς και από τα Επτάνησα, κατά τα έτη 1820, 1825 και 1830.....194

4.7. Οι κύριες θαλάσσιες περιοχές προέλευσης των γενικών φορτίων, που εισήχθησαν στα λιμάνια του Ιονίου Κράτους, με τα –υπό ιονική σημαία– επτανησιακά, εμπορικά σκάφη, κατά τα έτη 1845, 1850, 1855 και 1860.....197

4.8. Οι κύριες θαλάσσιες περιοχές προέλευσης των χύδην φορτίων, που εισήχθησαν στα λιμάνια του Ιονίου Κράτους, με τα –υπό ιονική σημαία– επτανησιακά, εμπορικά σκάφη, κατά τα έτη 1845, 1850, 1855 και 1860.....199

4.9. Οι κύριες θαλάσσιες περιοχές προορισμού των γενικών φορτίων, που εξήχθησαν από τα λιμάνια του Ιονίου Κράτους, με τα –υπό ιονική σημαία– επτανησιακά, εμπορικά σκάφη, κατά τα έτη 1845, 1850, 1855 και 1860.....202

4.10. Οι κύριες θαλάσσιες περιοχές προορισμού των χύδην φορτίων, που εξήχθησαν από τα λιμάνια του Ιονίου Κράτους, με τα –υπό ιονική σημαία– επτανησιακά, εμπορικά σκάφη, κατά τα έτη 1845, 1850, 1855 και 1860.....204

4.11. Συμμετοχή των επιμέρους, γενικών και χύδην εμπορευμάτων, επί του συνόλου των διακινηθέντων φορτίων, από τα –υπό ιονική σημαία– επτανησιακά, εμπορικά σκάφη, προς και από τα Επτάνησα, κατά τα έτη 1845, 1850, 1855 και 1860....208

4.12. Συγκριτική παρουσίαση μεγεθών προσφερόμενης χωρητικότητας ορισμένων εκ των κύριων, ευρωπαϊκών εμπορικών ναυτιλιών (ιστίο), κατά το έτος 1860.....210

5.1. Εκτίμηση διαχρονικής εξέλιξης αριθμού και χωρητικότητας του υπό ιονική σημαία επτανησιακού, ποντοπόρου, εμπορικού στόλου (1808, 1820-60).....219

5.2. Συγκριτική παρουσίαση ρυθμών ανάπτυξης του επτανησιακού ποντοπόρου, εμπορικού στόλου και ορισμένων εκ των μεγαλύτερων, ευρωπαϊκών, εμπορικών στόλων για τις πενταετίες 1820-25 και 1825-30.....223

5.3. Ποσοστό συμμετοχής (%) των κύριων τύπων, ιστιοφόρων σκαφών επί του ενεργού παραγωγικού δυναμικού του – υπό ιονική σημαία – επτανησιακού, ποντοπόρου εμπορικού στόλου, κατά την περίοδο 1820-60.....237

5.4. Συγκριτική παρουσίαση του μέσου όρου των εμπορικών ταξειδιών, που πραγματοποίησαν τα σκάφη του – υπό ιονική σημαία – επτανησιακού, ποντοπόρου στόλου και η εξέλιξη της παρουσίας των επτανησιακών σκαφών στα λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας (αφίξεις & αναχωρήσεις), κατά την περίοδο των ετών 1820-30 & 1845-60.....240

5.5. Συγκριτική παρουσίαση ρυθμών ανάπτυξης του επτανησιακού ποντοπόρου, εμπορικού στόλου και ορισμένων εκ των μεγαλύτερων, εμπορικών στόλων του βόρειου Ατλαντικού για τις περιόδους 1845-50, 1850-55 και 1855-60.....241

5.6. Διαχρονική εξέλιξη του αριθμού και του ποσοστού συμμετοχής (%) των βριγαντιών στο ενεργό παραγωγικό δυναμικό του – υπό ιονική σημαία – επτανησιακού, ποντοπόρου εμπορικού στόλου, κατά την περίοδο 1820-60.....251

5.7. Συμμετοχή των εμπορικών στόλων του βόρειου Ατλαντικού στο εμπόριο των σιτηρών του Δούναβη, κατά το έτος 1860, σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία της *Ευρωπαϊκής Επιτροπής του Δούναβη*.....255

5.8. Ο ιονόκτητος, ποντοπόρος, εμπορικός στόλος και οι σημαίες του, κατά το έτος 1860.....256

6.1. Εκτίμηση συμμετοχής (%) του στόλου των νησιών της Επτανήσου επί των συνολικών μεγεθών της χωρητικότητας του επτανησιακού, ποντοπόρου, εμπορικού στόλου, κατά την περίοδο 1820-60, με βάση την καταγωγή των επτανησίων πλοιάρχων & πλοιοκτητών.....263

6.2. Εκτίμηση αριθμού ποντοπόρων, εμπορικών σκαφών των τεσσάρων κύριων, ναυτικών νησιών του Ιονίου Κράτους, κατά την περίοδο 1820-60, με βάση την καταγωγή των επτανησίων πλοιάρχων & πλοιοκτητών.....264

6.3. Εκτίμηση ναυτικού πληθυσμού, απασχολούμενου σε ποντοπόρα, εμπορικά σκάφη, και η γεωγραφική κατανομή του στα επτά νησιά του Ιονίου Κράτους, κατά το έτος 1860.....267

6.4. Γεωγραφική κατανομή του δυναμικού του κεφαλληνιακού, ποντοπόρου, εμπορικού στόλου, κατά τα έτη 1845, 1850, 1855 και 1860, με βάση την καταγωγή των κεφαλλήνων πλοιάρχων & πλοιοκτητών.....268

6.5. Αριθμός αφιχθέντων ποντοπόρων, εμπορικών σκαφών (ανεξαρτήτως σημαίας & εθνικότητας) στα λιμάνια του Ιονίου Κράτους, κατά τα έτη 1845, 1850, 1855 και 1859.....274

6.6. Χωρητικότητα αφιχθέντων εμπορικών σκαφών (ανεξαρτήτως σημαίας & εθνικότητας) στα λιμάνια του Ιονίου Κράτους, κατά τα έτη 1860, 1861, 1862 και 1863.....275

6.7. Λιμάνια νηολόγησης των επτανησιακών, ποντοπόρων, εμπορικών σκαφών, κατά την περίοδο 1830-60.....281

6.8. Τόποι ναυπήγησης των επτανησιακών, ποντοπόρων, εμπορικών σκαφών, κατά την περίοδο 1830-60.....285

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΣΧΗΜΑΤΩΝ

1.1. Δίκτυο προξενείων, υποπροξενείων και προξενικών πρακτόρων της Επτανήσου Πολιτείας, 1801-7.....54

2.1. Τα Επτάνησα και η θέση τους στην αλυσίδα των βρετανικών κτήσεων, στη Μεσόγειο και στον κόσμο.....87

3.1. Τα δεκαπέντε κυριότερα λιμάνια – εμπορικοί εταίροι του Ιονίου Κράτους, κατά τα έτη 1820, 1825 και 1830.....120

3.2. Τα δεκαέξι κυριότερα λιμάνια – εμπορικοί εταίροι του Ιονίου Κράτους, κατά τα έτη 1845, 1850, 1855 και 1859.....124

3.3. Συγκριτική παρουσίαση των δέκα κυριότερων λιμανιών – εμπορικών εταίρων Ιονίου Κράτους, κατά τα έτη 1820 και 1859.....128

4.1. Οι θάλασσες και τα κύρια λιμάνια δραστηριοποίησης της ποντοπόρου, εμπορικής ναυτιλίας του Ιονίου Κράτους, κατά τα έτη 1820, 1825 και 1830.....167

4.2. Οι θάλασσες και τα κύρια λιμάνια δραστηριοποίησης της ποντοπόρου, εμπορικής ναυτιλίας του Ιονίου Κράτους, κατά τα έτη 1845, 1850, 1855 και 1860.....176

6.1. Ανθρωπογεωγραφία των κύριων οικογενειών των πλοιάρχων-πλοιοκτητών του κεφαλληνιακού, ποντοπόρου, εμπορικού στόλου, της περιόδου 1845-60.....269

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

4.1. Συγκριτική παρουσίαση της κατά κεφαλήν χωρητικότητας των σκαφών ορισμένων εκ των κύριων, ευρωπαϊκών εμπορικών ναυτιλιών (ιστίο & ατμός), κατά το έτος 1870.....211

5.1. Εκτιμώμενα μεγέθη (αριθμός σκαφών και χωρητικότητα) του υπό ιονική σημαία επτανησιακού, ποντοπόρου, εμπορικού στόλου (1808, 1820-60).....219

6.1. Εξέλιξη ναυτικού πληθυσμού της Κεφαλονιάς, απασχολούμενου σε ποντοπόρο, εμπορική ναυτιλία και ακτοπλοΐα, κατά τα έτη 1810, 1825, 1845 και 1860 (δε συμπεριλαμβάνονται οι αλιείς).....265

6.2. Συγκριτική παρουσίαση της κατά κεφαλήν χωρητικότητας των σκαφών ορισμένων εκ των κύριων, ευρωπαϊκών εμπορικών ναυτιλιών (ιστίο & ατμός), κατά το έτος 1860.....271

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Τα τελευταία τέσσερα χρόνια, που διήρκησε η εκπόνηση της παρούσας, διδακτορικής εργασίας, υπήρξαν πολλοί εκείνοι, που με την άμεση ή έμμεση υποστήριξή τους, βοήθησαν στην ολοκλήρωση της παρούσας εργασίας. Πρώτα από όλα, θα ήθελα να εκφράσω τις προσωπικές μου ευχαριστίες προς τον εφοπλιστή, κύριο Θανάση Μαρτίνο, καθώς και προς τον δήμαρχο της Λειβαθούς Κεφαλονιάς, κύριο Θεόφιλο Μιχαλάτο, για την αγάπη τους προς την ιστορία και, βεβαίως, για την οικονομική τους υποστήριξη στην ολοκλήρωση της έρευνάς μας. Σε ό,τι αφορά την αρχειακή και βιβλιογραφική έρευνα, ένα μεγάλο ευχαριστώ οφείλω, πρωτίστως, στην Εύη Λάσκαρη, διευθύντρια της Δημόσιας Κεντρικής Βιβλιοθήκης Κέρκυρας, καθώς και στο προσωπικό της τελευταίας, που με την αμέριστη υποστήριξή τους, μπόρεσε να υλοποιηθεί το πιο σημαντικό τμήμα της παρούσας έρευνας, που αφορά στην αποδελτίωση της *Επίσημης Εφημερίδας του Ηνωμένου Κράτους των Ιονίων Νήσων*, και στη συγκρότηση της ηλεκτρονικής βάσης δεδομένων *Ὀδυσσεύς, Ιόνιος Ναυτιλιακή Ιστορία 1810-1864*. Επιπλέον, σημαντική για την ολοκλήρωση της αρχειακής και βιβλιογραφικής έρευνας υπήρξε και η βοήθεια του προσωπικού τόσο στην Αναγνωστική Εταιρεία Κερκύρας, όσο και στα Γ.Α.Κ. του νομού Κερκύρας.

Σε ό,τι αφορά την έρευνα, που διεξήχθη στο νησί της Κεφαλονιάς, σημαντική ήταν και η βοήθεια, που μου προσέφερε η διευθύντρια των Γ.Α.Κ. του νομού Κεφαλληνίας, Σταματούλα Ζαπάντη, καθώς και οι υπάλληλοι στα Γ.Α.Κ. Κεφαλληνίας, Γιώργος Γεωργίου, Ελένη Κονταρά και Νίκη Κυριακάτου. Θα τους είμαι ευγνώμων για την υποστήριξή τους, από κάθε άποψη, στην ερευνητική μου προσπάθεια. Σημαντική, ήταν και η υποστήριξη σε κάθε αρχειακή και βιβλιογραφική μου απορία ή απαίτηση, του Ηλία Τουμασάτου, διευθυντή, έως και τον Αύγουστο του 2009, της Κοργιαλενείου Βιβλιοθήκης Αργοστολίου, τον οποίω και ευχαριστώ θερμά για τη συνεργασία μας. Επίσης, η διαμονή μου στην Κεφαλονιά, μου επέτρεψε να γνωρίσω ορισμένους εξαιρετικούς Κεφαλλήνες, με μεγάλη αγάπη για την θάλασσα και τον τόπο τους, που με βοήθησαν να γνωρίσω καλύτερα τον κεφαλληνιακό ναυτότοπο, όπως ο φίλος, Λάμπρος Σιμάτος και οι Διονύσης και Βαγγέλης Μαρκέτος, πρόεδρος και γραμματέας, αντιστοίχως, του Συλλόγου Ναυτικών «Ν. Καββαδίας». Τους ευχαριστώ θερμά για την βοήθειά τους. Ένα μεγάλο ευχαριστώ, οφείλω και στο φιλόξενο προσωπικό της Γενναδείου Βιβλιοθήκης, στην Αθήνα, που

υπήρξε πάντα πρόθυμο να συνδράμει στις βιβλιογραφικές μου αναζητήσεις και απαιτήσεις.

Επίσης, καθοριστική για την ερευνητική εξέλιξη της παρούσας εργασίας ήταν και η ολιγόχρονη διαμονή μου στη Μιννεάπολη των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής, το φθινόπωρο του 2008. Η δυνατότητα χρήσης της εξαίρετης βιβλιοθήκης Wilson του Πανεπιστημίου της Μιννεσότα, καθώς και οι άκρως ενδιαφέρουσες συζητήσεις με τον καθηγητή και διευθυντή του Προγράμματος Νεοελληνικών Μελετών στο Πανεπιστήμιο της Μινεσσότα, κύριο Θεοφάνη Σταύρου, υπήρξε μία μοναδική και χρήσιμη, από κάθε άποψη, εμπειρία· μία εμπειρία για την οποία ευχαριστώ θερμότατα τον καθηγητή, κύριο Σταύρου.

Για την επεξεργασία, τώρα, του συγκεντρωθέντος αρχειακού και βιβλιογραφικού υλικού και τις κατευθυντήριες γραμμές της έρευνάς μας σημαντική υπήρξε και η συμβολή των καθηγητών ιστορίας Ευάγγελου Πρόντζα και Βασίλη Καρδάση, που συμμετείχαν και στην τριμελή μου επιτροπή. Επίσης, θα ήθελα να ευχαριστήσω και τους καθηγητές ιστορίας Νίκο Καραπιδάκη και Πέτρο Πιζάνια, καθώς η πολυετής, «ιστορική» επαφή μαζί τους αποδείχθηκε καθοριστική στην επεξεργασία του αρχειακού υλικού και στην ολοκλήρωση της παρούσας εργασίας. Σημαντική, επίσης, για την πορεία εξέλιξης της έρευνάς μας, ήταν και η βοήθεια, που προσέφεραν οι κατά καιρούς συναντήσεις μας με την καθηγήτρια του Πανεπιστημίου Αθηνών Όλγα Κατσιαρδή – Hering, καθώς και με την διευθύντρια του τομέα της κοινωνικής και οικονομικής ιστορίας του Εθνικού Ιδρύματος Ερευνών, Μαρίας – Χριστίνας Χατζηιωάννου. Ευχαριστώ, επίσης θερμά και την αγαπητή φίλη, Ευριδίκη (Ρούρα) Σιφναίου, ερευνήτρια του Ινστιτούτου Νεοελληνικών Ερευνών στο Εθνικό Ίδρυμα Ερευνών, για την αμέριστη βοήθειά της στην προσέγγιση ερευνητικών θεμάτων της εκπονηθείσας διατριβής. Σημαντική, όμως, ήταν και η βοήθεια της φίλης, Κατερίνας Παπακωνσταντίνου, λέκτορα του Τμήματος Ιστορίας του Ιονίου Πανεπιστημίου, που όχι μόνο έδειξε τα τέσσερα προηγούμενα χρόνια μεγάλη κατανόηση στις ερευνητικές μου προσπάθειες και ανοχή στις απαιτήσεις μου, αλλά με βοήθησε, εμπράκτως, σε όλες τις δύσκολες στιγμές αυτών των ετών. Της οφείλω ένα μεγάλο ευχαριστώ.

Τελειώνοντας, θα ήθελα να ευχαριστήσω και τους συναδέλφους μου, συνυποψήφιους διδάκτορες, στο Ιόνιο Πανεπιστήμιο, και, κυρίως, φίλους, Απόστολο

Δελή, Αλεξάνδρα Παπαδοπούλου, Ελένη Μπενέκη, και Φωτεινή Πραβίτα, καθώς και τον φίλο Γιώργο Μελιανό, γιατί στάθηκαν, πάντα, στο πλευρό μου, σε όλες τις καλές και δύσκολες στιγμές αυτών των τεσσάρων ετών. Χωρίς την παρουσία τους αυτή η εμπειρία θα ήταν, σίγουρα, πιο δύσκολη και πολύ λιγότερο ενδιαφέρουσα. Επίσης, ένα μεγάλο και ειλικρινές ευχαριστώ οφείλω και στην, επίσης, υποψήφια διδάκτορα, στο Πανεπιστήμιο της Οξφόρδης, Κατερίνα Γαλάνη. Η καλή της διάθεση, η υπομονή, οι εξαιρετικές της γνώσεις και η αγάπη της για την ιστορία, υπήρξαν συνεχή στηρίγματα καθ' όλη την διάρκεια εκπόνησης της παρούσας εργασίας, και, ιδίως, κατά τον τελευταίο χρόνο. Ένα μεγάλο, όμως, ευχαριστώ οφείλω και στους γονείς μου, Σπύρο και Ελένη, καθώς και στην αδερφή μου Μαριλένα. Από την πρώτη στιγμή στάθηκαν αρρωγοί στην «διδακτορική» μου προσπάθεια, τόσο από οικονομικής όσο, κυρίως, από ψυχολογικής άποψης, παρέχοντάς μου τις ιδανικές συνθήκες, για να αφοσιωθώ απερίσπαστος στην έρευνα και τη συγγραφή της διατριβής. Είναι σίγουρο, πως χωρίς την δική τους βοήθεια θα ήταν όλα πιο δύσκολα, περισσότερο χρονοβόρα, και με πολύ λιγότερη ποιότητα.

Για το τέλος άφησα την αναφορά μου στον κύριο επόπτη της διδακτορικής μου εργασίας, την καθηγήτρια Τζελίνα Χαρλαύτη. Θα ήθελα να την ευχαριστήσω θερμότατα, για την γνωριμία μας, για τη μοναδική ευκαιρία και εμπειρία να συνεργαστώ μαζί της, για την αγάπη και την ευγένειά της, για την υπομονή και τους ελάχιστους θυμούς της, για την κατανόηση και την υποστήριξή της, για την ικανότητά της να καταλαβαίνει τα πάντα εκ των προτέρων, αλλά να επιλέγει τον κατάλληλο, πάντα, χρόνο για να «μιλήσει», αλλά και για την εξαιρετική, επίσης, αίσθηση του χιούμορ, που διαθέτει. Για το ταξείδι, λοιπόν, που ακολουθεί στις επόμενες σελίδες, συγκροτήσαμε μία επιχειρηματική «συντροφία» με την Τζελίνα Χαρλαύτη: εκείνη μου προσέφερε τους χάρτες και την πυξίδα· εγώ έβαλα το πλοίο, τα ιστία και τα κουπιά, χάραξα την πορεία, και ξεκίνησα, και το μόνο σίγουρο είναι πως, ως ανήσυχος Κεφαλλήνας, απόλαυσα την διαδρομή. Στην καθηγήτριά μου, λοιπόν, φίλη και «συν-μεριδιούχο» στη «συντροφία», Τζελίνα Χαρλαύτη, αισθάνομαι την ανάγκη να αφιερώσω την παρούσα εργασία, ως ένα ελάχιστο ευχαριστώ για όσα, συνειδητά και μη, μου προσέφερε αυτά τα τέσσερα χρόνια κοινού πλου.

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 8.3 – 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).

Η εργασία μας καταπιάνεται με τη μελέτη των συνθηκών ένταξης των, υπό βρετανική προστασία, *Ηνωμένων Πολιτειών των Ιονίων Νήσων* (αλλιώς, *Ηνωμένα Κράτη των Ιονίων Νήσων* ή *Ηνωμένο Κράτος των Ιονίων Νήσων*, εν συντομία, *Ιόνιο Κράτος*, 1815-64) και των λιμανιών τους, στις οικονομικές και εμπορικές δομές του βόρειου Ατλαντικού και, ειδικότερα, στις οικονομικές και εμπορικές δομές της Μεσογείου, κατά την εποχή του 19ου αιώνα.[1] Παράλληλα, επιχειρείται η εξέταση των όρων συγκρότησης, λειτουργίας και ανάπτυξης της, υπό ιονική σημαία, ποντοπόρου, εμπορικής ναυτιλίας των υπηκόων του Ιονίου Κράτους, καθώς και η μελέτη της συμμετοχής της τελευταίας στον καταμερισμό εργασίας του μεσογειακού και, εν γένει, του ευρωπαϊκού, θαλάσσιου εμπορίου, κατά την περίοδο του 19ου αιώνα.[2]

---

[1] Για την οικονομία του βόρειου-Ατλαντικού και την ένταξη σε αυτή (και) των θαλασσών της Μεσογείου, βλ. Lewis R. Fischer και Helge W. Nordvik, «Θαλάσσιες μεταφορές και ενοποίηση της οικονομίας του βόρειου Ατλαντικού», στο Τζελίνα Χαρλαύτη (επιμ.), *Ιστορία και Ναυτιλία, 16ος-20ός αιώνας*, Εκδόσεις Στάχυ, Αθήνα 2001, σ. 271-99. Επίσης, για μία ενδιαφέρουσα, σύντομη παρουσίαση, ανάλυση και ένταξη της ποντοπόρου, εμπορικής ναυτιλίας του Ιονίου Κράτους στον εμπορικό κόσμο της Ευρώπης και της Μεσογείου του 19ου αιώνα, βλ. Ευάγγελος Πρόντζας, «Οικονομικές Επιδόσεις του 19ου αιώνα στην Επτάνησο», Πρακτικά Επιστημονικού Συνεδρίου: Η Ένωση της Επτανήσου με την Ελλάδα, 1864-2004, Ιστορία, Τόμος Α΄, Αθήνα 2005, σ. 531-44.

[2] Αναφερόμενοι σε ποντοπόρα, εμπορικά σκάφη, να τονίσουμε, πως αναφερόμαστε σε ιστιοφόρα σκάφη, χωρητικότητας άνω των 25 τόνων, τα οποία ήταν ικανά για εμπορικές πλόες ανοιχτής θαλάσσης και απασχολούνταν, ως επί το πλείστον, στο εμπόριο μακρινών αποστάσεων. Στα ποντοπόρα, εμπορικά σκάφη δε συμπεριλαμβάνονται όσα είχαν μικρότερη των 25 τόνων χωρητικότητα, τα οποία, όπως προκύπτει από τις αρχειακές πηγές, απασχολούνταν, κυρίως, στο ενδοεπτανησιακό, καθώς και στο ακτοπλοϊκό εμπόριο με τις ακτές της Αλβανίας, της Ηπείρου και της Πελοποννήσου. Να επισημάνουμε, πως το όριο των 25 τόνων συνιστούσε για τις αρχές του Ιονίου

Στόχος της έρευνάς μας είναι η ανάδειξη της θέσης και του ρόλου των επτανησιακών λιμανιών στις εμπορικές οδούς, τοπικές, υπέρ-τοπικές και διεθνείς, που διέσχιζαν τη Μεσόγειο, κατά την περίοδο ύπαρξης του Ιονίου Κράτους, καθώς, και η ανάδειξη των παραγόντων εκείνων, που επέτρεψαν σε μία περιφερειακή, εμπορική ναυτιλία ενός μικρού (από άποψη γεωγραφικής και πληθυσμιακής έκτασης) και υπό ξένη προστασία, κράτους, όπως είναι η υπό εξέταση περίπτωση του Ιονίου Κράτους, να λειτουργήσει με όρους αυτονομίας και να διεκδικήσει με αξιώσεις τη συμμετοχή της στο ανταγωνιστικό και απαιτητικό εμποροναυτιλιακό περιβάλλον της Μεσογείου. Πρόκειται για μία επιχειρηματική προσπάθεια των επτανησίων πλοιάρχων, πλοιοκτητών και εμπόρων, κυρίως, των Κεφαλλήνων, που, όπως θα φανεί στα κεφάλαια που ακολουθούν, συνέβαλε όχι μόνο στο να μετεξελιχθεί η εμπορική τους ναυτιλία σε έναν αξιόλογο υπερ-τοπικό – περιφερειακό πάροχο μεταφορικών υπηρεσιών προς τρίτες χώρες, με τάσεις, μάλιστα, εξειδίκευσης στη μεταφορά χύδην φορτίων σιτηρών, αλλά και στο να αναδειχθεί το ίδιο το νησιωτικό Ιόνιο Κράτος στην θέση ενός εκ των πλέον σημαντικών ναυτότοπων των μεσογειακών και, εν γένει, των ευρωπαϊκών θαλασσών, της εποχής των μέσων του 19^{ου} αιώνα.[3]

Κράτους το κριτήριο διάκρισης των καπετάνιων των επτανησιακών σκαφών, είτε σε «πλοιάρχους» ή «κυβερνήτες» (*capitano*), για όσους πλοιαρχούσαν σκάφη χωρητικότητας άνω των 25 τόνων (ποντοπόρα σκάφη), είτε σε «καραβοκυραίους» (*padrone*), για όσους πλοιαρχούσαν σκάφη μικρότερης των 25 τόνων χωρητικότητας (ακτοπλοϊκά σκάφη). Για την διάκριση αυτή, καθώς, και για τις διατάξεις, που καθόριζαν τα της εμπορικής ναυτιλίας του Ιονίου Κράτους, βλ. την υπ' αριθμόν ΜΔ΄ Πράξη της Τρίτης Συνάθροισης της Ιονίου Γερουσίας, της 7^{ης} Ιουνίου 1831, που τιτλοφορείται: *Πράξις της Γερουσίας, η οποία διευθετίζει την Θαλασσοπλοΐαν του Ιονικού Θαλασσίου Εμπορίου*. Βλ. *Atti Emanati del Terzo Parlamento degli Stati Uniti delle Isole Jonie Sotto la Costituzione del 1817, durante la Sua Terza Sessione Tenuta nell' Anno 1831, Atto No. 44, Stampati* con Autorizzazione del Governo Generale, Nella Stamperia del Governo, Corfu 1831, σ. 30-41. Βλ., επίσης: Γ. Ν. Μοσχόπουλος–Στ. Ζαπάντη, *Υγειονομείο Κεφαλλονιάς. Άδεια ελευθεροκοινωνίας 1846-1864*, Τόμος 1, Γ.Α.Κ.–Αρχεία Νομού Κεφαλληνίας, Αργοστόλι 1997, σ. 10-2.

[3] Περί της έννοιας του παρόχου θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών προς τρίτες χώρες (μεταφορέας τρίτων χωρών – διεθνώς, αποδίδεται ως «cross trader»), βλ. Gelina Harlaftis, «The Greek Shipping Sector, c. 1850-2000», *Research in Maritime History (International Merchant Shipping in the Nineteenth and Twentieth Centuries: The Comparative Dimension)*, Τόμος 37, 2008, σ. 79-104 [80, 85-6]· Ademuni-Odeke, *Protectionism and the Future of International Shipping*, Martinus Nijhoff Publishers, Ντορντρέχτ (Dordrecht) - Ολλανδία 1984, σ. 386· βλ. επίσης και το άρθρο του Tenold, όπου παρουσιάζεται η έννοια και ο ρόλος του παρόχου θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών προς τρίτες χώρες μέσα από το ιστορικό παράδειγμα της νορβηγικής ναυτιλίας: Stig Tenold, «Norwegian shipping in the 20th century», *International Merchant Shipping in the Nineteenth and Twentieth Centuries: The Comparative Dimension*, Σεμ Γκέστεγαρντ (Sem Gjestegaard), Νορβηγία, 19-21 Οκτωβρίου 2007 (το ανωτέρω κείμενο βρίσκεται ανηρτημένο στην ηλεκτρονική ιστοσελίδα: http://www.hf.uio.no/iakh/forskning/forskningsprosjekter/skipsfart/dokumenter/h-07konferansen.pdf.
Υπό τον όρο «ναυτότοπο», όρος που συνιστά νεολογισμό και χρησιμοποιήθηκε στον επαγγελματικό κύκλο της ναυτιλίας του 20ού αιώνα, θεωρείται ένας νησιωτικός τόπος ή ένα λιμάνι, που διέθετε για τουλάχιστον τριάντα χρόνια στόλο, το λιγότερο, δέκα ποντοπόρων σκαφών· βλ. Τζελίνα Χαρλαύτη, Μάνος Χαριτάτος, Ελένη Μπενέκη, *Πλωτώ. Έλληνες καραβοκύρηδες και εφοπλιστές από τα τέλη του 18^{ου} αιώνα έως τον Β΄ Παγκόσμιο πόλεμο*, Ε.Λ.Ι.Α., Αθήνα 2002, σ. 16· Βλ. επίσης, Χαρλαύτη,

Σε αυτό το σημείο, να επισημάνουμε, πως στην αρχή συγγραφής της παρούσας εργασίας, ο στόχος, που είχε τεθεί, ήταν λιγότερο φιλόδοξος, από όσο, τουλάχιστον, παρουσιάστηκε ανωτέρω, και περιοριζόταν στη μελέτη της εμπορικής ναυτιλίας μόνο των δύο πιο ναυτικών νησιών του Ιονίου, της Κεφαλονιάς και της Ιθάκης. Σύντομα, όμως, κατέστη φανερό, πως μία τέτοια, προσέγγιση θα προσέφερε, ίσως, μία ικανοποιητική εικόνα της ναυτιλιακής ιστορίας των δύο προαναφερθέντων νησιών, αλλά δεν θα επέτρεπε την προσέγγιση των πραγματικών μεγεθών του συνόλου της επτανησιακής, ποντοπόρου, εμπορικής ναυτιλίας του 19ου αιώνα. Επιπλέον, έγινε αντιληπτό, πως θέτοντας εκτός πλαισίου έρευνας την εμποροναυτιλιακή δραστηριότητα των μεγάλων λιμανιών του Ιονίου Κράτους, δηλαδή, της Κέρκυρας και της Ζακύνθου, δεν θα μπορούσε να καταστεί ερευνητέα και άρα προσεγγίσιμη η θέση, αλλά και ο ρόλος, που τα Επτάνησα διαδραμάτισαν στον εμπορικό κόσμο της Μεσογείου, σε μία περίοδο, μάλιστα, που οι θάλασσες της τελευταίας είχαν επιστρέψει, δυναμικά, στο δυτικο-ευρωπαϊκό προσκήνιο και σε μία εποχή, που η ευρύτερη, ευρωπαϊκή οικονομία εισερχόταν σε φάση ισχυρής βιομηχανικής και αστικής ανάπτυξης, καθώς και εμπορικής φιλελευθεροποίησης.

Έχοντας, λοιπόν, ενσκύψει αυτά τα δύο κύρια ζητήματα, επιλέξαμε την διεύρυνση του ερευνητικού μας αντικειμένου, εντάσσοντας σε αυτό, όπως, ήδη, αναφέρθηκε, τη μελέτη της ποντοπόρου, εμπορικής ναυτιλίας όχι μόνο των νησιών της Κεφαλονιάς και της Ιθάκης, αλλά του συνόλου των νησιών του Ιονίου Κράτους. Καθοριστική, βέβαια, για αυτή μας την επιλογή υπήρξε και η δυνατότητα αξιοποίησης του πλούσιου αρχειακού υλικού, που περιλαμβάνεται στην *Επίσημη Εφημερίδα του Ηνωμένου Κράτους των Ιονίων Νήσων* (*Gazzetta Uffiziale degli Stati Uniti delle Isole Jonie*, εν συντομία *Gazzette Jonie*, ή απλώς, *Γαζέτα*).[4] Η τελευταία υπήρξε η επίσημη, κυβερνητική εφημερίδα του Ιονίου Κράτους, και στην εβδομαδιαία έκδοσή της (εκδιδόταν κάθε Σάββατο στην πρωτεύουσα του Κράτους, την Κέρκυρα), περιελάμβανε τις καθημερινές κινήσεις (αφίξεις και αναχωρήσεις) των

«Ιστιοφόρος Ναυτιλία: Η περίοδος της μεγάλης ακμής, 1833-1871», στο Βασίλης Παναγιωτόπουλος (επιμ.), *Ιστορία του Νέου Ελληνισμού*, Τόμος Δ΄, Ελληνικά Γράμματα, Αθήνα 2003, σ. 105-118 [110].

[4] Οι τόμοι της *Γαζέτας* βρίσκονται στο Τμήμα των *Επτανησιακών Συλλογών* της *Δημόσιας, Κεντρικής Βιβλιοθήκης Κέρκυρας*, όπου εργαστήκαμε για την αποδελτίωσή τους. Για την *Γαζέτα*, καθώς και για τον επτανησιακό τύπο κατά την περίοδο της βρετανικής προστασίας, Βλ. ενδεικτικά, Ντίνος Κονόμος, «Επτανησιακός Τύπος 1798-1864 (ημίφυλλα, φυλάδια, εφημερίδες και περιοδικά» *Επτανησιακά Φύλλα,* Τόμος Ε΄, Αθήνα 1964· Παναγιώτα Μοσχονά, «Ο φιλοκυβερνητικός Τύπος. Οι εφημερίδες της συντηρητικής, αγγλόφιλης παράταξης στα Επτάνησα», στο *Η Καθημερινή – Επτά Ημέρες: Η άνοιξη της ελευθεροτυπίας. Ο πολιτικός Τύπος στα Επτάνησα μετά το 1849*, Μάιος 1999, σ. 15-6. Βλ. και *Ψηφιοθήκη* του *Αριστοτελείου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης*, με ψηφιοποιημένο υλικό της *Γαζέτας*: http://invenio.lib.auth.gr/search?p=%CF%84%CF%89%CE%BD&jrec=2924&f=keyword).

ποντοπόρων, εμπορικών σκαφών (πρόκειται για εμπορικά σκάφη άνω των 25 τόνων, βλ. υποσημείωση 2), ανεξαρτήτως σημαίας, που καταγράφονταν, από τις κατά τόπους υγειονομικές αρχές, στα επτά μεγαλύτερα λιμάνια των Επτανήσων· πρόκειται για τα λιμάνια της Κέρκυρας, της Ζακύνθου, του Αργοστολίου, της Λευκάδας, του Βαθέως (Ιθάκη), του Καψαλιού (Κύθηρα), και του Γαΐου (Παξοί). Σε ό,τι αφορά, τώρα, τη συγκεκριμένη πληροφόρηση, που μας παρέχει η *Γαζέτα*, για την εμποροναυτιλιακή κίνηση στα επτανησιακά λιμάνια, να σημειώσουμε, πως αυτή καλύπτει, χρονικώς, την περίοδο από τον Αύγουστο του 1818 έως τον Δεκέμβριο του 1830, και από τον Αύγουστο του 1844 έως και τον Απρίλιο του 1864, και περιλαμβάνει τις ακόλουθες κατηγορίες: (α) την ημερομηνία αναχώρησης ή άφιξης των ποντοπόρων, εμπορικών σκαφών στα επτανησιακά λιμάνια, (β) τον τύπο του σκάφους, (γ) τη σημαία του, (δ) την ονομασία του, (ε) το ονοματεπώνυμο του πλοιάρχου, (στ) το (τα) λιμάνι (λιμάνια) προέλευσης ή προορισμού των σκαφών, (ζ) την διάρκεια του ταξειδιού (αν πρόκειται για άφιξη του σκάφους στα Επτάνησα), (η) το μεταφερόμενο φορτίο (είδος φορτίου, αλλά, ως επί το πλείστον, χωρίς αναφορά σε όγκο και αξία), καθώς, και (θ) τον φορτωτή, ιδιοκτήτη ή τελικό παραλήπτη του φορτίου.

Όπως, λοιπόν, γίνεται αντιληπτό, η *Γαζέτα* συνιστά μία πολύτιμη αρχειακή πηγή, εν πολλοίς, αναξιοποίητη, που προσφέρει μία εκτενή, πολυδιάστατη και, κυρίως, μία αξιόπιστη πληροφόρηση για το σύνολο, σχεδόν, της εμποροναυτιλιακής δραστηριότητας, που λάμβανε χώρα στα κύρια λιμάνια του Ιονίου Κράτους, χωρίς να περιορίζεται μόνο στην παρουσία και δραστηριότητα των υπό ιονική σημαία, ποντοπόρων, εμπορικών σκαφών. Έχοντας, λοιπόν, διαθέσιμη αυτήν την πολύτιμη αρχειακή πηγή, το επόμενο ζήτημα, που κληθήκαμε να αντιμετωπίσουμε, ήταν πώς η πηγή αυτή θα καθίστατο, ερευνητικώς, προσεγγίσιμη, αλλά και άμεσα αξιοποιήσιμη, με δεδομένο, πως κάλυπτε μία εκτενέστατη, όπως αναφέρθηκε, χρονική περίοδο τριάντα δύο ετών (1818-30 και 1844-64), με καταγεγραμμένες, μάλιστα, δεκάδες χιλιάδες κινήσεις σκαφών (υπολογίζονται σε πάνω από 73.000 κινήσεις), γεγονός, που καθιστούσε το εγχείρημα της συνολικής καταγραφής, επεξεργασίας και μελέτης της, άκρως δυσχερές. [5]

---

[5] Την ενημέρωση της εμποροναυτιλιακής κίνησης των λιμανιών του Ιονίου Κράτους, για την περίοδο, που δεν καλύπτει η *Γαζέτα* (Ιανουάριος 1831 – Ιούλιος 1844), περιελάμβανε η *Μη Επίσημος Εφημερίς του Ηνωμένου Κράτους των Ιονίων Νήσων*. Χαρακτηριστικά στην *Gazzette Jonie* 1844, Αριθ.29, 8-20/7/1844, αναφέρεται, «Δια τον ολίγιστον αριθμόν των συνδρομητών της, από τας 3/15 του προσεχούς μηνός αυγούστου παύει του εκδίδεσθαι η μη Επίσημος Εφημερίς του Κράτους τούτου, η περιέχουσα τας πολιτικάς, επιστημονικάς και φιλολογικάς ειδήσεις κτλ., και θα δημοσιεύεται μόνον η Επίσημος αυτή Εφημερίς της Κυβερνήσεως. Παρά τας επισήμους Πράξεις της Ιονίου Κυβερνήσεως,

Για τους λόγους αυτούς επιλέξαμε να κινηθούμε προς δύο κατευθύνσεις. Αρχικώς, επιλέξαμε να περιορίσουμε το ερευνητικό μας ενδιαφέρον και να επικεντρωθούμε σε συγκεκριμένα έτη, τα οποία κρίναμε, με βάση τη μελέτη της σχετικής βιβλιογραφίας, πως μπορούσαν να δώσουν μία ενδεικτική εικόνα της διαχρονικής εξέλιξης τόσο της επτανησιακής, ποντοπόρου, εμπορικής ναυτιλίας, όσο και της συνολικής, εμποροναυτιλιακής δραστηριότητας των επτανησιακών λιμανιών, καθ' όλη την διάρκεια της περιόδου ύπαρξης του – υπό βρετανική προστασία – Ιονίου Κράτους. Έτσι, λοιπόν, επιλέξαμε να μελετήσουμε και να καταγράψουμε, αναλυτικώς, τα ακόλουθα έτη: 1820, 1825, 1830, και 1845, 1850, 1855, 1859 και 1860 (η απουσία των ετών 1835 και 1840 οφείλεται, όπως αναφέρθηκε στην απουσία της σχετικής ενημέρωσης από την *Γαζέτα*). Εν συνεχεία, αποφασίσαμε να συγκροτήσουμε μία ηλεκτρονική βάση δεδομένων, που θα τροφοδοτείτο με την αντλούμενη πληροφόρηση των προαναφερθέντων ετών, και η οποία θα μας παρείχε την δυνατότητα μίας άμεσης, εύκολης, αλλά, κυρίως, την δυνατότητα μίας σύνθετης επεξεργασίας, μελέτης και ανάλυσης του επιλεχθέντος αρχειακού υλικού. Το αποτέλεσμα, λοιπόν, αυτών των επιλογών ήταν η δημιουργία, με βάση την *Γαζέτα*, της ηλεκτρονικής βάσης δεδομένων, που τιτλοφορήσαμε *Ὀδυσσεύς – Ιόνιος Ναυτιλιακή Ιστορία, 1810-1864*, και η οποία συμπεριλαμβάνει ένα σύνολο 18.534 κινήσεων, ποντοπόρων, εμπορικών σκαφών, ανεξαρτήτως σημαίας, κινήσεις σκαφών, που προέρχονται και από τα επτά κύρια λιμάνια του Ιονίου Κράτους, κατά την περίοδο των προαναφερθέντων ετών.

Πέραν, όμως, της *Γαζέτας*, την ανωτέρω, ηλεκτρονική βάση δεδομένων συμπληρώσαμε με την προσθήκη αρχειακού υλικού, δημοσιευμένου και αδημοσίευτου, που αφορούσε, κυρίως, στα επτανησιακά, εμπορικά σκάφη, που έφεραν ιονική ή άλλη σημαία, καθώς στόχος μας ήταν να προσεγγίσουμε, στο μέτρο του εφικτού, τη συνολικότερη εικόνα των μεγεθών, ποσοτικών και ποιοτικών, του επτανησιακού, ποντοπόρου, εμπορικού στόλου, κατά το χρονικό διάστημα, που διαρκεί το καθεστώς της βρετανικής προστασίας στα Επτάνησα. Ως προς τις αδημοσίευτες, λοιπόν, αρχειακές πηγές, που εντάξαμε στην βάση δεδομένων ή

και τας Δικαστικάς, θα καταχωρίζονται εις την ιδίαν: Παν δημόσιον επίσημον έγγραφον και οποιουδήποτε ξένου Κράτους, αφορών τα γενικά συμφέροντα, αι εξωτερικαί πολιτικαί ειδήσεις αι αξίαι λόγου, αι εις τας αλλοδαπάς αγοράς και εις την ιδικήν μας τιμαί των ιονίων προϊόντων, αι αφίξεις και αι αναχωρήσεις των πλοίων και επιβατών, τέλος αι εσωτερικαί ειδήσεις, κατά το σύνηθες, και όσα άρθρα, οι ιδιώται λαβόντες την άδειαν, προσφέρουν να τυπωθούν. Τη Μη Επίσημη Εφημερίδα του Ιονίου Κράτους δε μπορέσαμε να εντοπίσουμε, και αυτός είναι ο λόγος, που η έρευνά μας περιορίστηκε στην Επίσημη Εφημερίδα».

χρησιμοποιήσαμε προς επαλήθευση των εγγραφών *Ὀδυσσεύς*, και οι οποίες αφορούν στην επτανησιακή ναυτιλία, αυτές προήλθαν από: (α) Γενικά Αρχεία Κράτους, Νομός Κέρκυρας (εν συντομία, Γ.Α.Κ. Κέρκυρας), Ελληνικό Βασιλικό Προξενείο / Αρχείο Α. Ζαΐμη, Φάκελος 22, (β) Γενικά Αρχεία Κράτους, Νομός Κεφαλονιάς (εν συντομία, Γ.Α.Κ. Κεφαλονιάς), Αρχείο Βρετανικής Κατοχής (εν συντομία, Α.Β.Κ.), Gov. Provv., Passaporti, Registro di passaporti dal Commadante, φ. 43, (γ) Γ.Α.Κ. Κεφαλονιάς, Υγειονομείο Αργοστολίου, Λυτά Έγγραφα, Ναυτολόγια, Σύμμικτα, φ. 22, και τέλος, (δ) Γ.Α.Κ. Κεφαλονιάς, Ιόνιο Κράτος, Εκτελεστική Αστυνομία 1818 – 1866, Έλεγχος Αναχωρήσεων και Αφίξεων: 1827 – 1864 / Εκθέσεις αφίξεων προερχόμενες από το Υγειονομείο: φ. 411 – 430.

Σε ό,τι αφορά, τώρα, τις δημοσιευμένες αρχειακές πηγές, που επεξεργαστήκαμε, αποδελτιώσαμε και εντάξαμε στην βάση δεδομένων *Ὀδυσσεύς*, αυτές είναι: (α) Βασίλης Κρεμμυδάς, «Ειδήσεις για την οικονομία και την κοινωνία των Επτανήσων στα χρόνια 1796-1820», *Κεφαλληνιακά Χρονικά*, τόμος 3, 1979, σ. 28-44, (β) Βλασσόπουλος Στ. Γιάννης, *Φουρτούνες και μπουνάτσες. Τα καράβια μας στη Μεσόγειο το 19ο αιώνα*, Εκδόσεις Παπαζήσης, Αθήνα 2003, (γ) Γ. Ν. Μοσχόπουλος – Στ. Ζαπάντη, *Υγειονομείο Κεφαλλονιάς. Άδεια ελευθεροκοινωνίας 1846-1864*, Τόμος 1, ΓΑΚ – Αρχεία Νομού Κεφαλληνίας, Αργοστόλι 1997, (δ) των ιδίων, *Υγειονομείο Κεφαλλονιάς. Άδεια ελευθεροκοινωνίας 1846-1864*, Τόμος 2, ΓΑΚ – Αρχεία Νομού Κεφαλληνίας, Αργοστόλι 2000, και, τέλος, (ε) Τζελίνα Χαρλαύτη – Νίκος Στ. Βλασσόπουλος, *Ιστορικός Νηογνώμονας Ποντοπόρεια. Ποντοπόρα ιστιοφόρα και ατμόπλοια, 1830-1939*, Ε.Λ.Ι.Α., Αθήνα 2002. Η προσθήκη, τώρα, στην ηλεκτρονική βάση δεδομένων: *Ὀδυσσεύς*, του προαναφερθέντος αρχειακού υλικού, δημοσιευμένου και αδημοσίευτου, είχε σαν αποτέλεσμα η τελευταία, να αγγίξει ένα τελικό σύνολο 20.487 κινήσεων ποντοπόρων, εμπορικών σκαφών (αφίξεις και αναχωρήσεις), σκαφών επτανησιακών και μη, με ιονική σημαία ή χωρίς, τα οποία, όπως αναφέρθηκε, καταγράφηκαν στα λιμάνια του Ιονίου Κράτους, κατά το χρονικό διάστημα, που τα Επτάνησα βρίσκονταν υπό το καθεστώς της βρετανικής κατοχής και, εν συνεχεία, της προστασίας (Οκτώβριος 1809 – Μάιος 1864).

Πάνω, λοιπόν, σε αυτό το πλούσιο αρχειακό υλικό, που περιλαμβάνει η παρουσιασθείσα βάση δεδομένων, και η οποία επισυνάπτεται σε ψηφιακό δίσκο στο τέλος της παρούσας εργασίας, στηρίχτηκε, κατά κύριο λόγο, και η προσπάθειά μας για τη μελέτη και ανάλυση των όρων συγκρότησης, λειτουργίας και ανάπτυξης της ποντοπόρου, εμπορικής ναυτιλίας του Ιονίου Κράτους, καθώς και για τη μελέτη και

ανάδειξη της ιδιαίτερης θέσης και του συγκεκριμένου ρόλου, που η εμπορική ναυτιλία και τα λιμάνια του Ιονίου Κράτους διαδραμάτισαν στους εμπορικούς δρόμους της Μεσογείου, και, ευρύτερα, του βόρειου Ατλαντικού, κατά την περίοδο του 19^{ου} αιώνα. Βέβαια, πρέπει να επισημάνουμε, πως η προαναφερθείσα βάση δεδομένων και το αρχειακό υλικό, που περιλαμβάνει, δε μπορούσαν να απαντήσουν σε όλα τα ερωτήματα, που προέκυψαν κατά την διάρκεια της έρευνας. Έτσι, για ερωτήματα, που άπτονταν, επί παραδείγματι, (α) των όρων της πολιτειακής συγκρότησης του υπό βρετανική προστασία Ιονίου Κράτους και (β) των επιπτώσεων της επιβολής του προστασιανού καθεστώτος στην ανάπτυξη της επτανησιακής, εμπορικής ναυτιλίας, ή για ερωτήματα, που αφορούσαν (γ) τις δομές συγκρότησης και λειτουργίας της εμποροναυτιλιακής επιχείρησης των Επτανησίων, καθώς, (δ) και τους όρους διαμόρφωσης του εμποροναυτιλιακού καταμερισμού εργασίας εντός του ομόσπονδου, κρατικού μορφώματος των «Ηνωμένων Πολιτειών των Ιονίων Νήσων», η προαναφερθείσα βάση δεδομένων δεν ήταν σε θέση να μας παράσχει πάντα την αναγκαία πληροφόρηση, οπότε ερευνητικά κενά, που εμφανίζονταν, όφειλαν να καλυφθούν μέσω άλλης αρχειακής ή βιβλιογραφικής πηγής.

Για αυτούς, λοιπόν, τους λόγους η ερευνητική μας προσπάθεια δεν περιορίσθηκε μόνο στην ανωτέρω, βάση δεδομένων, αλλά επεκτάθηκε στην αναζήτηση, επεξεργασία, μελέτη και ανάλυση ενός ευρύτερου όγκου πληροφόρησης, την οποία αντλήσαμε τόσο από πρωτογενές, αδημοσίευτο αρχειακό υλικό, όσο και από μία εκτενή, δευτερογενή βιβλιογραφία. Σε ό,τι αφορά το πρωτογενές, αρχειακό υλικό, που χρησιμοποιήσαμε και το οποίο αφορά, κυρίως, στην πολιτειακή συγκρότηση και λειτουργία του Ιονίου Κράτους (κυρίως, διεθνείς συνθήκες και συμφωνίες, που ορίζουν τη λειτουργία του Ιονίου Κράτους και επηρεάζουν, άμεσα, την εμπορική του ναυτιλία), καθώς και στους όρους λειτουργίας και ανάπτυξης της ποντοπόρου, εμπορικής ναυτιλίας του (κυρίως, συμβολαιογραφικές πράξεις ίδρυσης ναυτιλιακών επιχειρήσεων, ναυλοσύμφωνα, φορτωτικές, αγοραπωλησίες σκαφών, συγκρότηση εμπορικών-ναυτιλιακών δικτύων), αυτό εντοπίστηκε στα ακόλουθα αρχεία: (α) Γ.Α.Κ. Κεφαλονιάς, με έδρα το Αργοστόλι, (β) Γ.Α.Κ. - Τοπικό Αρχείο Ιθάκης, με έδρα το Βαθύ (εν συντομία, Γ.Α.Κ. Ιθάκης), (γ) Γ.Α.Κ. Κέρκυρας, με έδρα την Κέρκυρα, καθώς, και (δ) στα Βρετανικά Εθνικά Αρχεία, με έδρα το Λονδίνο (*The National Archives – T.N.A.,* εν συντομία, Τ.Ν.Α.). Το μεγαλύτερο μέρος του προαναφερθέντος αρχειακού υλικού, μεταγράφηκε, φωτογραφήθηκε ή φωτοτυπήθηκε και, εν συνεχεία, αποδελτιώθηκε και εντάχθηκε σε επιμέρους βάσεις δεδομένων, με

κυριότερη εξ αυτών την ηλεκτρονική βάση δεδομένων *Άρχάγγελος: Ιόνιος Ναυτιλιακή, Οικονομική και Πολιτική Ιστορία*. Επιλέξαμε την ηλεκτρονική καταλογογράφηση και αποδελτίωση του προαναφερθέντος υλικού για να καταστεί αξιοποιήσιμο και «συνεργάσιμο» με την κύρια, βάση δεδομένων *Όδυσσεύς*.

Σε ό,τι αφορά, τώρα, την δευτερογενή βιβλιογραφία, που χρησιμοποιήσαμε για την εκπόνηση της παρούσας εργασίας, αυτή καλύπτει ένα ευρύ φάσμα γνωστικών πεδίων, από την διπλωματική, οικονομική και ναυτιλιακή ιστορία των Επτανήσων, της Μεσογείου και της Ευρώπης, έως την ιστορία της αποικιοκρατίας, των επιχειρήσεων, των θεσμών, των κοινωνικών και οικονομικών δικτύων και των ομάδων ισχύος, και εντοπίσθηκε στις ακόλουθες, ελληνικές και ξένες, βιβλιοθήκες: (α) στην *Δημόσια, Κεντρική Βιβλιοθήκη της Κέρκυρας*, (β) στην *Βιβλιοθήκη της Αναγνωστικής Εταιρείας Κερκύρας*, (γ) στην *Κοργιαλένειο Βιβλιοθήκη Αργοστολίου*, (δ) στην *Γεννάδειο Βιβλιοθήκη της Αμερικανικής Σχολής Κλασσικών Σπουδών*, στην Αθήνα, (ε) στο *Σπουδαστήριο του Τμήματος Ιστορίας, της Φιλοσοφικής Σχολής του Πανεπιστημίου Αθηνών*, (στ) στην *Βιβλιοθήκη του Τμήματος Ιστορίας του Ιονίου Πανεπιστημίου*, στην Κέρκυρα, καθώς και, (ζ) στην βιβλιοθήκη του *London School of Economics and Political Science*, στο Λονδίνο, και, (η) στην κεντρική βιβλιοθήκη του *Πανεπιστημίου της Μιννεάπολης* (*University of Minneapolis – Wilson Library*, Η.Π.Α.). Επιπλέον, ιδιαιτέρως, χρήσιμες, λειτουργικές και, κυρίως, αξιόπιστες, υπήρξαν και οι ακόλουθες συνδρομητικές, διαδικτυακές βιβλιοθήκες: (α) http://www.sciencedirect.com, (β) http://www.questia.com, (γ) http://www.jstor.org, και (δ) http://online.sagepub.com, όπως, επίσης, και οι ελεύθερης πρόσβασης ηλεκτρονικές ιστοσελίδες: (α) http://books.google.com, (β) http://en.wikipedia.org, (γ) http://blacksea.ehw.gr (Μεγάλη Διαδικτυακή Εγκυκλοπαίδεια του Εύξεινου Πόντου), (δ) http://argo.ekt.gr και (ε) http://www.ekt.gr (Εθνικό Κέντρο Τεκμηρίωσης, Βάσεις Δεδομένων ΕΚΤ), (στ) http://www.europeana.eu/portal, (ζ) http://www.britannica.com, και (η) http://www.lib.auth.gr/site/gr/esources/digitization (πρόκειται για την ψηφιακή βιβλιοθήκη του Αριστοτελείου Πανεπιστημίου Θεσαλονίκης).

Έχοντας, λοιπόν, παρουσιάσει τους στόχους και τις κύριες, κατευθυντήριες γραμμές της έρευνάς μας, καθώς και τα ερευνητικά και τεχνικά εργαλεία, τα οποία χρησιμοποιήσαμε για να μπορέσουμε να διαχειριστούμε τον όγκο της εντοπισθείσας αρχειακής και βιβλιογραφικής πληροφόρησης, ας περάσουμε, σε αυτό το σημείο, να εξετάσουμε, εν συντομία, την διάρθρωση των κεφαλαίων της εργασίας μας. Η

τελευταία χωρίζεται σε τρία – άτυπα – μέρη, έκαστο εκ των οποίων περιλαμβάνει δύο κεφάλαια. Το πρώτο μέρος, που περιλαμβάνει το πρώτο και το δεύτερο κεφάλαιο, συνιστά, επί της ουσίας, την εισαγωγή στην ιστορία της ποντοπόρου, εμπορικής ναυτιλίας των Επτανησίων, από την εποχή του τέλους της βενετοκρατίας έως και την εποχή επιβολής στα Επτάνησα του καθεστώτος της βρετανικής προστασίας (δεύτερο ήμισυ του 18^{ου} αιώνα έως και το 1815). Στο δεύτερο μέρος, που περιλαμβάνει το τρίτο και τέταρτο κεφάλαιο, επιχειρείται η παρουσίαση της θέσης των επτανησιακών λιμανιών στους εμπορικούς δρόμους της Μεσογείου, και, ευρύτερα, του βόρειου Ατλαντικού Ωκεανού, την εποχή του 19^{ου} αιώνα, καθώς, και η ανάδειξη της ιδιαίτερης θέσης και του συγκεκριμένου ρόλου, που η ποντοπόρος, εμπορική ναυτιλία του ίδιου του Ιονίου Κράτους, είχε αναλάβει εντός του πλαισίου του μεσογειακού, εμποροναυτιλιακού, καταμερισμού εργασίας, κατά την προαναφερθείσα, πάντα, χρονική περίοδο (1815-64). Τέλος, στο τρίτο μέρος, και, συγκεκριμένα, στα κεφάλαια πέντε και έξι, επιχειρούμε να παρουσιάσουμε τους όρους συγκρότησης και λειτουργίας της ποντοπόρου, εμπορικής ναυτιλίας των Επτανησίων, με την ανάλυση, ποσοτική και ποιοτική, τόσο του εμπορικού τους στόλου, όσο και της ναυτιλιακής τους επιχειρήσης, καθώς και με την ανάδειξη των όρων διαμόρφωσης του καταμερισμού της εμποροναυτιλιακής εργασίας εντός των νησιών του ομόσπονδου Ιονίου Κράτους.

Πιο αναλυτικά, στο *Πρώτο Κεφάλαιο* επιχειρείται μία σύντομη παρουσίαση των πολιτικών και οικονομικών συνθηκών, που επικρατούσαν στον ευρωπαϊκό και μεσογειακό χώρο, κατά την διάρκεια του 18^{ου} αιώνα, έως και την εποχή του Συνεδρίου της Βιέννης και τον επίσημο τερματισμό των Ναπολεοντείων Πολέμων (1814-5). Πρόκειται για την περίοδο, κατά την οποία τα Επτάνησα θα βιώσουν το τέλος της μακραίωνης βενετικής κυριαρχίας και θα εισέλθουν σε μία εποχή αστάθειας και συνεχών πολιτικών και πολιτειακών αλλαγών, έως ότου έλθουν στο προσκήνιο οι Βρετανοί και αποφασίσουν την ένταξη των νησιών του Ιονίου στην αλυσίδα των παγκόσμιων αποικιακών τους κτήσεων. Συγκεκριμένα, θα επιχειρήσουμε να εξετάσουμε και να αναδείξουμε, εν συντομία, τους κύριους όρους συγκρότησης και ανάπτυξης της ποντοπόρου, εμπορικής ναυτιλίας των Επτανησίων, κατά την διάρκεια των περιόδων: (α) του τελευταίου αιώνα της βενετικής κυριαρχίας στα Επτάνησα, και, συγκεκριμένα, της περιόδου του δεύτερου μισού του 18^{ου} αιώνα (1760-97, (β) της πρώτης γαλλικής κατοχής (1797-9), (γ) της Επτανήσου Πολιτείας (1800-7), (γ) της δεύτερης γαλλικής κατοχής (1807-14), καθώς και, (δ) της περιόδου της

βρετανικής κατοχής (1809-14). Στόχος μας είναι να διαμορφώσουμε μία, όσο το δυνατόν, πιο ευρεία εικόνα για τα μεγέθη, ποσοτικά και ποιοτικά, της επτανησιακής, εμπορικής ναυτιλίας, καθώς και για την θέση των επτανησιακών λιμανιών στους μεσογειακούς, εμπορικούς δρόμους. Κρίνουμε, πως πρόκειται για μία απαραίτητη εισαγωγή, η οποία διαμορφώνει τους αναγκαίους, προκαταρκτικούς όρους για τη μετέπειτα ανάγνωση και κατανόηση της πορείας εξέλιξης της εμποροναυτιλιακής δραστηριότητας των Επτανησίων, κατά την διάρκεια ύπαρξης του υπό βρετανική προστασία Ιονίου Κράτους (1815-64), που συνιστά και το κύριο ερευνητικό μας αντικείμενο.

Σε ό,τι αφορά το *Δεύτερο Κεφάλαιο*, σε αυτό επιχειρείται μία σύντομη παρουσίαση των ευρύτερων, αλλά και πιο ειδικών, παραγόντων και συνθηκών, πολιτικών, οικονομικών και, ιδίως, εμπορικών, που ώθησαν τη Μεγάλη Βρετανία στην απόφαση σταδιακής ενίσχυσης της παρουσίας της στις θάλασσες της Μεσογείου, και, κατ' επέκταση, στην επιλογή τής ένταξης (και) των Επτανήσων στις παγκόσμιες, αποικιακές της κτήσεις, υπό το καθεστώς της προστασίας της. Παράλληλα, επιχειρείται μία ανάλυση του επιβληθέντος στα Επτάνησα προστασιανού καθεστώτος, με στόχο να εξεταστεί κατά πόσο τα τελευταία αποτέλεσαν, και σε ποιό βαθμό, βρετανικό προτεκτοράτο ή αποικία. Θεωρούμε, πως πρόκειται για ένα σημαντικό ζήτημα, με άμεσες προεκτάσεις και σημαντικές επιπτώσεις στην ίδια την πολιτική και οικονομική υπόσταση των επτανησιακών υποκειμένων, η διαπραγμάτευση του οποίου, θα μας επιτρέψει να κατανοήσουμε το ευρύτερο πλαίσιο λειτουργίας και ανάπτυξης της ποντοπόρου, εμπορικής ναυτιλίας του Ιονίου Κράτους, καθ' όλη την διάρκεια ύπαρξης του τελευταίου.

Στο *Τρίτο Κεφάλαιο*, το ενδιαφέρον μας επικεντρώνεται στο Ιόνιο Κράτος και στη μελέτη του συνόλου της καταγεγραμμένης εμποροναυτιλιακής δραστηριότητας των λιμανιών του (ανεξαρτήτως σημαίας, εθνικότητας και ιδιοκτησίας σκάφους), καθώς και στη μελέτη της θέσης, που τα τελευταία κατέλαβαν στους εμπορικούς δρόμους, τοπικούς, υπερ-τοπικούς, περιφερειακούς και διεθνείς, που διέτρεχαν τη Μεσόγειου του 19^{ου} αιώνα. Ο στόχος μας είναι διττός· επιδιώκουμε, όχι μόνο (α) να χαρτογραφήσουμε τα λιμενικά δίκτυα, εντός και εκτός Μεσογείου, με τα οποία ανέπτυξαν, μόνιμες ή προσωρινές, εμπορικές επαφές τα λιμάνια του Ιονίου Κράτους, αλλά και (β) να εξετάσουμε τα συγκεκριμένα εμπορευματικά φορτία (τύπους και είδη φορτίων), που διακινούνταν δια μέσου των επτανησιακών λιμανιών, καθώς και τις αγορές, από και προς τις οποίες τα φορτία αυτά προωθούνταν, διαμέσου, πάντα, των

Επτανήσων. Επιδίωξή μας είναι να αντιληφθούμε την ουσιαστική, λειτουργική και οργανική θέση των επτανησιακών λιμανιών στο μεσογειακό αλλά και στον διεθνή, καταμερισμό της εμποροναυτιλιακής εργασίας του 19^{ου} αιώνα, καθώς και το κατά πόσο η ένταξη των νησιών στις βρετανικές, αποικιακές κτήσεις λειτούργησε προς την κατεύθυνση ενίσχυσης της βρετανικής, εμπορικής παρουσίας στις θάλασσες της κεντρικής και της ανατολικής Μεσογείου.

Στο *Τέταρτο Κεφάλαιο* το ερευνητικό μας ενδιαφέρον επικεντρώνεται στην εξέταση και ανάλυση των επιμέρους όρων συγκρότησης, λειτουργίας και ανάπτυξης, της – υπό ιονική σημαία – ποντοπόρου, εμπορικής ναυτιλίας του Ιονίου Κράτους. Συγκεκριμένα, θα επιχειρήσουμε να εξετάσουμε: (α) τα λιμάνια και τις αγορές με τις οποίες η επτανησιακή ναυτιλία ανέπτυξε, κατά την διάρκεια της περιόδου 1815-64, εμπορικές επαφές, καθώς και, (β) τα εμπορευματικά φορτία (τύποι και είδη φορτίων), που η τελευταία επέλεξε να διακινεί με τα σκάφη της. Στόχος, μας είναι να αναδειχθεί ο εμπορικός και ναυτιλιακός προσανατολισμός της εμπορικής ναυτιλίας των Επτανησίων, καθώς και οι αλλαγές, που ο προσανατολισμός αυτός υπέστη, κατά την διάρκεια των ετών της βρετανικής προστασίας, σε μία απώτερη προσπάθεια να αντιληφθούμε τους όρους συμμετοχής της – υπό βρετανική προστασία και ασφάλεια – επτανησιακής ναυτιλίας στον αναπτυσσόμενο και διεθνοποιούμενο εμπορικό κόσμο της Μεσογείου του 19^{ου} αιώνα.

Στο *Πέμπτο Κεφάλαιο* και έχοντας παρουσιάσει τη συνολική εικόνα της εμποροναυτιλιακής δραστηριότητας των Επτανησίων, το ενδιαφέρον μας θα εστιαστεί στη μελέτη, επεξεργασία και ανάλυση των ποσοτικών και ποιοτικών μεγεθών, του υπό ιονική σημαία εμπορικού στόλου των Επτανησίων, δηλαδή, του εκτελεστικού ή αλλιώς του επιχειρησιακού βραχίονα της ποντοπόρου, εμπορικής ναυτιλίας του Ιονίου Κράτους. Στόχος μας είναι να εξετάσουμε, πώς οι ευρύτερες αλλαγές, που υπέστη, ο εμπορικός και θαλασσινός προσανατολισμός της επτανησιακής ναυτιλίας, επηρέασαν τους όρους συγκρότησης και ανάπτυξης του στόλου της, ενώ, παράλληλα, θα επιχειρήσουμε να αναδείξουμε το εάν και σε ποιόν βαθμό οι όροι ανάπτυξης και συγκρότησης του – υπό βρετανική προστασία – επτανησιακού στόλου συναρτήθηκαν από τις ευρύτερες πολιτικές, οικονομικές και, ιδίως, εμπορικές εξελίξεις, που βίωνε τόσο ο εμποροναυτιλιακός κόσμος της Μεσογείου, όσο και η ίδια η βιομηχανοποιούμενη και αστικοποιούμενη δυτική και κεντρική Ευρώπη, της εποχής των πρώτων επτά δεκαετιών του 19^{ου} αιώνα. Να επισημάνουμε, πως επιλέξαμε να εξετάσουμε τον υπό ιονική σημαία, επτανησιακό,

ποντοπόρο, εμπορικό στόλο, χωρίς να συμπεριλαμβάνουμε σε αυτόν τα επτανησιακών συμφερόντων εμπορικά σκάφη, που έπλεαν με ξένη, μη ιονική σημαία, δηλαδή, τον «ιονόκτητο στόλο», καθώς στόχος μας ήταν η διαμόρφωση μίας εικόνας των μεγεθών της ποντοπόρου, εμπορικής ναυτιλίας του Ιονίου Κράτους, άμεσα συγκρίσιμης με τα αντίστοιχα μεγέθη άλλων ποντοπόρων, εμπορικών στόλων, μεσογειακών και μη.

Το *Έκτο Κεφάλαιο* καταπιάνεται με την εξέταση της συμμετοχής, ποσοτικής και ποιοτικής, του κάθε νησιού της Επτανήσου στην διαμόρφωση της ευρύτερης, εμποροναυτιλιακής πραγματικότητας, που βίωνε το Ιόνιο Κράτος. Στόχος μας είναι να αντιληφθούμε το κατά πόσο, εντός του τελευταίου, είχε αναπτυχθεί ένας άτυπος, ή μη καταμερισμός, εμποροναυτιλιακής εργασίας και ποιός ήταν αυτός. Ενώ, τέλος, στο έβδομο και τελευταίο κεφάλαιο, επιχειρούμε την προσέγγιση της επτανησιακής ναυτιλιακής επιχειρηματικότητας, μέσα από τη μελέτη της ναυτιλιακής επιχείρησης του κύριου ναυτιλιακού κέντρου των Επτανήσων, που όπως θα φανεί ήταν η Κεφαλονιά. Στόχος μας είναι να εξετάσουμε το εάν, με ποιόν τρόπο και σε ποιά έκταση οι ευρύτερες αλλαγές, που υπέστη, κατά την διάρκεια, πάντα, της βρετανικής προστασίας, ο εμπορικός και θαλασσινός προσανατολισμός της ποντοπόρου, εμπορικής ναυτιλίας των Επτανησίων, επηρέασαν και τους όρους συγκρότησης, λειτουργίας και ανάπτυξης (και) της επτανησιακής, ναυτιλιακής επιχείρησης. Επιπλέον, και με αφορμή την επτανησιακή ναυτιλιακή επιχείρηση θα αναφερθούμε, εν συντομία, και στην εμφάνιση στο οικονομικό προσκήνιο των Επτανήσων, και, κυρίως, της Κεφαλονιάς, μίας νέας πλοιοκτητικής – ναυτιλιακής ελίτ.

Ολοκληρώνοντας, να επισημάνουμε, πως με την παρούσα μελέτη επιχειρείται μία πρώτη, συστηματική προσπάθεια, ποσοτικής και ποιοτικής προσέγγισης και ανάλυσης ορισμένων κύριων ζητημάτων, που αφορούν: (α) στη σημασία της ένταξης των Επτανήσων στον παγκόσμιο και, εν προκειμένω, στο μεσογειακό αποικιακό κορμό της Μεγάλης Βρετανίας και τις επιπτώσεις αυτής της ένταξης στην αυτόνομη, επιχειρηματική λειτουργία της επτανησιακής, ποντοπόρου, εμπορικής ναυτιλίας, (β) στην θέση και τη λειτουργία των λιμανιών του Ιονίου Κράτους στους εμπορικούς δρόμους, που διέσχιζαν τη Μεσόγειο του 19^{ου} αιώνα, και, ευρύτερα, στην θέση των επτανησιακών λιμανιών στην οικονομία και το εμπόριο του βόρειου Ατλαντικού, (γ) στη συγκεκριμένη συμμετοχή της επτανησιακής, εμπορικής ναυτιλίας στον καταμερισμό της ευρύτερης, μεσογειακής εμποροναυτιλιακής εργασίας του 19^{ου} αιώνα, καθώς, και, (δ) στους όρους ανάδειξης του ίδιου του Ιονίου Κράτους, και,

κυρίως, της Κεφαλονιάς, στην θέση ενός εκ των πλέον σημαντικών και αξιόλογων ναυτότοπων όχι μόνο των μεσογειακών, αλλά, εν γένει, των ευρωπαϊκών θαλασσών του 19^{ου} αιώνα. Τέλος, να προσθέσουμε, πως στόχος μας παραμένει ο συνεχής εμπλουτισμός της βάσης δεδομένων, που έχουμε συγκροτήσει, και η χρονική επέκτασή της τόσο προς τις αρχές, όσο, κυρίως, προς τα τέλη του 19^{ου} αιώνα, σε μία προσπάθεια να κατανοήσουμε, στη μεγάλη, πλέον, διάρκειά τους, όχι μόνο αυτούς καθ' αυτούς τους όρους συγκρότησης, λειτουργίας και ανάπτυξης της επτανησιακής, ποντοπόρου, εμπορικής ναυτιλίας, αλλά και τις προεκτάσεις της τελευταίας στον χώρο της οικονομίας, της πολιτικής και της κοινωνίας τόσο στα ίδια τα Επτάνησα, όσο και στο Ελληνικό Βασίλειο, καθώς με την άρση του καθεστώτος της βρετανικής προστασίας, στα 1864, η επτανησιακή ναυτιλία χάνει την αυτονομία της και εντάσσεται, πια, στο δυναμικό του ελληνικού, ποντοπόρου, εμπορικού στόλου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ

ΤΑ ΕΠΤΑΝΗΣΑ ΚΑΙ Η ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΤΟΥΣ: ΑΠΟ ΤΗΝ ΒΕΝΕΤΟΚΡΑΤΙΑ ΣΤΗΝ ΒΡΕΤΑΝΙΚΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ (1797-1815)

1.1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Τον Ιούνιο του 1797, φτάνει στην Κέρκυρα ο γάλλος στρατηγός Άνσελμ Ζεντιλί, επικεφαλής του γαλλοβενετικού στόλου, με σκοπό να παραλάβει την διοίκηση του νησιού από τον τελευταίο βενετό προβλεπτή στα Επτάνησα Βίντμαν, και να θέσει, έτσι, τέλος στην βενετική κυριαρχία στα νησιά του Ιονίου, που χρονολογείται από την εποχή του 13ου αιώνα.[6] Η κατάλυση της βενετικής κυριαρχίας θα σηματοδοτήσει για τα Επτάνησα την έναρξη μίας από τις πλέον ταραχώδεις περιόδους της ιστορίας τους, η οποία θα διαρκέσει για περίπου είκοσι χρόνια, τερματίζοντας μία μακρά περίοδο σχετικής, πολιτικής σταθερότητας, καθώς και ναυτιλιακής και εμπορικής ανάπτυξης, που βίωναν τα νησιά, ήδη, από την εποχή υπογραφής της Συνθήκης του Πασσάροβιτς (1718). [7] Μάλιστα, ακόμα και όταν ξεσπάει η Γαλλική Επανάσταση (1789), και οι πόλεμοι, που η τελευταία προκάλεσε (1791-6), οι Επτανήσιοι, χάρη στις βενετικές πολιτικές της αυστηρής ουδετερότητας έναντι των ευρωπαίων εμπολέμων, είχαν κατορθώσει όχι μόνο να παραμείνουν εκτός των συγκρούσεων, που γενικεύονταν σε ολόκληρο τον ευρωπαϊκό χώρο, χερσαίο και θαλάσσιο, αλλά – εκμεταλλευόμενοι την ουδετερότητα της μητρόπολή τους – είχαν κατορθώσει να ενισχύσουν σημαντικά τόσο τη ναυτιλιακή, όσο και την εμπορική τους δραστηριότητα. [8]

---

[6] Ελένη Ε. Κούκκου, *Ιστορία των Επτανήσων. Από το 1797 μέχρι την Αγγλοκρατία. Πρώτες Διπλωματικές Ενέργειες του Ιωάννου Καποδίστρια*, Παπαδήμα, Αθήνα 2001, σ. 14-17.

[7] Τα νησιά του Ιονίου θα λάβουν την ονομασία «Επτάνησα», στις αρχές του 19ου αιώνα. Παρ' όλ' αυτά, η πολιτική-γεωγραφική έννοια της «Επτανήσου» έχει αρχίσει να αποκρυσταλλώνεται πολύ νωρίτερα, ήδη, από την εποχή της Συνθήκης του Πασσάροβιτς (21 Ιουλίου του 1718)· βλ. ενδεικτικά, Νίκος Καραπιδάκης, «Τα Επτάνησα. Ευρωπαϊκοί Ανταγωνισμοί μετά την Πτώση της Βενετίας», στο Βασίλης Παναγιωτόπουλος (επιμ.), *Ιστορία του Νέου Ελληνισμού, 1770-2000*, Τόμος Α΄, Ελληνικά Γράμματα, Αθήνα 2003, σ. 151-84 [151].

[8] Για τις πολιτικές, εμπορικές και ναυτιλιακές πραγματικότητες, που βίωσαν τα Επτάνησα κατά τον τελευταίο αιώνα της βενετοκρατίας, βλ. ενδεικτικά, Νίκος Ε. Καραπιδάκης, «Τα Επτάνησα από τον 16ο έως τον 19ο αιώνα. Μία επισκόπηση», στο *Το Ιόνιο Πέλαγος. Χαρτογραφία και Ιστορία, 16ος – 18ος* αιώνας, Αρχείο Χαρτογραφίας του Ελληνικού Χώρου – Μ.Ι.Ε.Τ., Αθήνα 2007, σ. 11-38· Frederic C. Lane, *Βενετία η Θαλασσοκράτειρα*, Εκδόσεις Αλεξάνδρεια, Αθήνα 2007, σ. 584-9· John Julius Norwich, *A History of Venice*, Penguin Books, Λονδίνο 1983, σ. 575-82· Χρύσα Μαλτέζου, «Νησιά του Ιονίου. Η τελευταία περίοδος βενετικής κυριαρχίας (1669-1797)», στο *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους*, Τόμος ΙΑ΄, Εκδοτική Αθηνών, Αθήνα 1975, σ. 212-8. Βλ. επίσης, και Ενότητα 1.2.1, στο παρόν Κεφάλαιο, όπου και σύντομη επισκόπηση της εμπορικής ναυτιλίας των Επτανήσων, κατά την περίοδο του βενετοκρατούμενου 18ου αιώνα.

Σε ό,τι αφορά την απόφαση για διάλυση του βενετικού κράτους, το οποίο είχε εισέλθει σε φάση προϊούσας παρακμής, ήδη από τα τέλη του 17ου αιώνα, και για διαμελισμό των κτήσεών του, αυτή σχετιζόταν, άμεσα, με την προσπάθεια ελέγχου της Μεσογείου και των εμπορικών της οδών από τις μεγάλες ευρωπαϊκές δυνάμεις. [9] Πρόκειται για εξελίξεις, που σηματοδότησαν τη σταδιακή επαναφορά της Μεσογείου στο δυτικοευρωπαϊκό προσκήνιο, έπειτα από ένα μεγάλο χρονικό διάστημα κατά το οποίο η τελευταία είχε βρεθεί στο περιθώριο των διεθνών και ευρωπαϊκών εξελίξεων.[10] Στην διαμόρφωση αυτής της νέας πραγματικότητας θα συμβάλλει αποφασιστικά η Γαλλική Επανάσταση, η οποία θα προκαλέσει μία γενικευμένη σύγκρουση ανάμεσα στις ευρωπαϊκές δυνάμεις και, κυρίως, ανάμεσα στους βασικούς εκπροσώπους της ευρωπαϊκής ισορροπίας, έτσι όπως αυτοί είχαν αναδειχθεί κατά τα τέλη του 18ου αιώνα: την Γαλλία και τη Μεγάλη Βρετανία.[11] Πρόκειται για δύο δυνάμεις, που εξέφραζαν, τόσο με τις κρατικές δομές όσο και με τις οικονομικές πολιτικές τους, δύο διαφορετικούς κόσμους: η Βρετανία εμφανιζόταν ως η νέα, φιλελεύθερη δύναμη, με έντονη αποικιοκρατική, ναυτιλιακή και εμπορική εξάπλωση σε ολόκληρο τον κόσμο και με μία οικονομία, που βίωνε την εποχή της βιομηχανικής της επανάστασης.[12] Από την άλλη, η Γαλλία ήταν η ισχυρότερη από τις παλαιές,

---

[9] Despina Vlami, «Imperial tactics against a maritime power. Fourteen reasons for which the Sublime Porte declared war against the Republic of Venice in December 1714», στο Maria Christina Chatziioannou – Gelina Harlaftis (επιμ.), *Following the Nereids. Sea routes and maritime business, 16th – 20th centuries*, Kerkyra Publications, Αθήνα 2006, σ.44-59. Βλ. επίσης, Mario Brunetti, *Venice*, Skira, Νέα Υόρκη 1956, σ. 25-26· Σπύρος Ι. Ασδραχάς, «Τουρκοκρατία – Λατινοκρατία. Οι γενικοί χαρακτήρες της ελληνικής ιστορίας, 1453-1770», στο Βασίλης Παναγιωτόπουλος (επιμ.), *Ιστορία του Νέου Ελληνισμού, 1770-2000*, Τόμος Α΄, Ελληνικά Γράμματα, Αθήνα 2003, σ. 17-38 [23-6].

[10] Βλ. ενδεικτικά, Τζελίνα Χαρλαύτη, «Νεότεροι χρόνοι: θαλάσσιο εμπόριο και διακίνηση», στο Σπύρος Ασδραχάς-Αναστάσιος Τζαμτζής-Τζελίνα Χαρλαύτη (επιμ.), *Ελλάδα της Θάλασσας*, Εκδοτικός Οίκος Μέλισσα, Αθήνα 2004, σ. 287-97· Maria Kalantzopoulou, «Transport and politics in the Balkans: 18th and 19th centuries», στο Beriatos Elias και Livieratos Evangelos (επιμ.), *From an ancient sea to a modern network: Adrionian Extrema-Proxima. Visions, echoes, maps & routes*, National Centre for Maps and Cartographic Heritage-National Map Library, Θεσσαλονίκη 2004, σ. 383-424· Gelina Harlaftis –Vassilis Kardasis, «International Shipping in the eastern Mediterranean and the Black Sea: Istanbul as a maritime center, 1870-1910», στο Jeff Williamson – Şevket Pamuk (επιμ.), *The Mediterranean Response to Globalization before 1950*, Routledge, Λονδίνο 2000, σ. 233-65· Fernand Braudel, *Μεσόγειος: Γεγονότα, Πολιτική, Άνθρωποι*, Τόμος Γ΄, Μ.Ι.Ε.Τ., Αθήνα 1998, σ. 344-9.

[11] David Hume, «Essays and Treatises on Several Subjects», στο Hans J. Morgenthau – Kenneth W. Thompson (επιμ.), *Principles & Problems of International Politics: Selected Readings*, Knopf, Νέα Υόρκη 1952, σ. 105-12. Michael Sheehan, *The Balance of Power: History and Theory*, Routledge, Νέα Υόρκη 1996, σ. 97, 99-120. F. G. Dreyfus, Roland Marx, Raymond Poidevin, *Η Ευρώπη: Από το 1789 μέχρι το 1914*, Τόμος Ε΄, Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα 1990, σ. 151-52.

[12] Βλ. ενδεικτικά, *Georges* Lefébvre, *Η Γαλλική Επανάσταση*, Μ.Ι.Ε.Τ., Αθήνα 2003, σ. 41-5· Jeremy Black και Donald M. Macraild, *Nineteenth-Century Britain*, Palgrave-Macmillan, Νέα Υόρκη 2003, σ. 1-13· Μιχάλης Ψαλιδόπουλος, *Οικονομικές Θεωρίες και Κοινωνική Πολιτική: Η Βρετανική Προσέγγιση*, Αίολος, Αθήνα 2002, σ. 27-8, 61-74· E. J. Hobsbawm, *Η Εποχή των Επαναστάσεων, 1789-1848*, Μ.Ι.Ε.Τ., Αθήνα 1992, σ. 46-60· Peter Mathias, *The First Industrial Nation: An Economic History of Britain, 1700-1914*, Methuen & Co., Λονδίνο 1983, σ. 110-59.

αριστοκρατικές, απόλυτες μοναρχίες της Ευρώπης, με ισχυρή πίστη στην αναγκαιότητα διατήρησης της παραδοσιακής, φεουδαρχικής και μερκαντιλιστικής οικονομίας και κοινωνίας.[13] Ο εντεινόμενος αυτός γαλλο-βρετανικός πολιτικός και οικονομικός ανταγωνισμός είχε ως αποτέλεσμα να οδηγήσει τις δύο δυνάμεις, στα 1792 (και έως το 1815), σε μία (νέα) πολεμική διελκυστίνδα, στην οποία εισήλθαν, με τη σειρά τους, και οι μεγάλες μεσογειακές δυνάμεις, όπως η Αυστρία, το Βασίλειο της Νάπολης, η Ρωσία, καθώς και η Οθωμανική Αυτοκρατορία, σε μία προσπάθεια να αποκτήσουν και αυτές λόγο και μερίδιο ελέγχου στα – υπό διαμόρφωση – πολιτικά και οικονομικά πράγματα της Ευρώπης, και, ειδικότερα, της Μεσογείου.[14]

Μέσα, λοιπόν, σε αυτά το πλαίσιο της προσπάθειας ελέγχου των μεσογειακών θαλασσών από τις μεγάλες ευρωπαϊκές δυνάμεις εντοπίζεται, κατά την γνώμη μας, και το κλειδί για να κατανοήσουμε τις εξελίξεις εκείνες, που καθόρισαν και τους όρους διαμόρφωσης όχι μόνο του πολιτικού – πολιτειακού καθεστώτος των Επτανήσων, αλλά και τους όρους συγκρότησης και ανάπτυξης της ποντοπόρου, εμπορικής ναυτιλίας τους. Έτσι, στο πρώτο μέρος του παρόντος, εισαγωγικού κεφαλαίου το ενδιαφέρον μας θα επικεντρωθεί στην παρουσίαση των ευρύτερων πολιτικο-οικονομικών συνθηκών και εξελίξεων, που οδήγησαν στην επαναφορά της Μεσογείου στο δυτικο-ευρωπαϊκό προσκήνιο, μία εξέλιξη, που συνδέεται άμεσα τόσο με τον εντεινόμενο γαλλο-βρετανικό ανταγωνισμό του 18ου αιώνα, όσο, βεβαίως, και με την έκρηξη των πολέμων της Γαλλικής Επανάστασης, και, ακολούθως, των ναπολεόντειων πολέμων, οι οποίοι και οδήγησαν σε άμεση και δυναμική ανατροπή την έως τότε ισχύουσα τάξη πραγμάτων στην Ευρώπη και, ειδικότερα, στη Μεσόγειο. Από την άλλη, στο δεύτερο μέρος του κεφαλαίου, θα επιχειρήσουμε, εν συντομία, να εξετάσουμε το πώς αυτές οι ευρύτερες διεθνείς, ευρωπαϊκές και μεσογειακές εξελίξεις, πολιτικές και οικονομικές, που έλαβαν χώρα κατά το δεύτερο μισό του 18ου και έως τις αρχές του 19ου αιώνα, επηρέασαν όχι μόνο το πολιτικό καθεστώς της θάλασσας και των νησιών του Ιονίου, αλλά και τους όρους

---

[13] Βλ. ενδεικτικά, François Furet – Denis Richet, *Η Γαλλική Επανάσταση*, Βιβλιοπωλείον της Εστίας, Αθήνα 1997, σ. 15-51· Robert B. Ekelund και Robert D. Tollison, *Politicized Economies: Monarchy, Monopoly, and Mercantilism*, Texas A & M University Press, Κόλετζ Στέισιον (College Station) - Τέξας (TX.) 1997, σ. 92-93, 122· Clive Trebilcock, *The Industrialization of the Continental Powers, 1780-1914*, Longman, Λονδίνο 1981, σ. 112-39· Alfred Cobban, *A History of Modern France*, Τόμος 1, Penguin Books, Βαλτιμώρη, Μέρυλαντ 1961, σ. 36-49· Alexis de Tocqueville, «Feudalism in Eighteenth-Century France», στο Ralph W. Greenlaw (επιμ.), *The Economic Origins of the French Revolution: Poverty or Prosperity?*, D. C. Heath, Βοστώνη 1958, σ. 5-15· Albert Mathiez, «The Breakdown of the Ancien Régime», στο Ralph W. Greenlaw (επιμ.), *The Economic Origins of the French Revolution*, ό.π., σ. 30-1.

[14] Marc Ferro, *Colonization: A Global History*, Routledge, Λονδίνο & Νέα Υόρκη 1997, σ. 59-65.

ανάπτυξης και τις δομές συγκρότησης της επτανησιακής, ποντοπόρου, εμπορικής ναυτιλίας· συγκεκριμένα, στο δεύτερο μέρος του παρόντος κεφαλαίου, το ενδιαφέρον μας θα επικεντρωθεί στα Επτάνησα και την εμπορική τους ναυτιλία, κατά την διάρκεια των ακόλουθων χρονικών περιόδων: (α) της τελευταίας φάσης της βενετικής κυριαρχίας στα νησιά του Ιονίου (δεύτερο ήμισυ του 18ου αιώνα), (β) της περιόδου της πρώτης γαλλικής κατοχής (1797-9), (γ) της περιόδου της αυτόνομης Επτανήσου Πολιτείας (1800-7), (δ) της περιόδου της δεύτερης γαλλικής κατοχής (1807-14), και τέλος (ε) της περιόδου της βρετανικής κατοχής (1809-14).

1.2. Η ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ, ΤΟ ΙΟΝΙΟ ΚΑΙ ΤΑ ΕΠΤΑΝΗΣΑ ΣΤΗΝ ΕΠΟΧΗ ΤΗΣ ΓΑΛΛΙΚΗΣ ΕΠΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΚΑΙ ΤΟΥ ΝΑΠΟΛΕΟΝΤΑ (1789-1815)

Η επανεμφάνιση της Μεσογείου στο διεθνές προσκήνιο οφείλεται, κυρίως, στην προσπάθεια των Βρετανών να διασφαλίσουν τους εμπορικούς δρόμους, που ένωναν τα λιμάνια της ανατολικής Μεσογείου με τη νέα τους αποικία στην Ινδία. Ο μεσογειακός δρόμος, προσέφερε μία πιο άμεση επικοινωνία με την βρετανική μητρόπολη, σε σχέση με τις χρονοβόρες και επικίνδυνες πλόες των εμπορικών σκαφών πέριξ της αφρικανικής ηπείρου, λαμβάνοντας, μάλιστα, υπόψη πως το ακρωτήριο της Καλής Ελπίδας παρέμενε υπό την αφιλόξενη, για τους Βρετανούς, ολλανδική (βαταυική) κυριαρχία, μέχρι και τις αρχές του 19ου αιώνα, οπότε και καταλαμβάνεται από την Βρετανία (1806).[15] Σε ό,τι αφορά, την παρουσία των Βρετανών στη Μεσόγειο, αυτή χρονολογείται από την εποχή των πολέμων της ισπανικής Διαδοχής, όταν οι πρώτοι θα καταλάβουν το Γιβραλτάρ (1704), και τη Μινόρκα (1708). [16] Οι πόλεμοι, όμως, της γαλλικής Επανάστασης, που είχαν οδηγήσει στην κατοχή της Ολλανδίας από την Γαλλία και την ίδρυση της Βαταυικής Δημοκρατίας (1795), στη συμμαχία της Ισπανίας με την Γαλλία (1796), στην απώλεια της Μινόρκας από τους Βρετανούς (1782), στην αδυναμία εμπορίου των τελευταίων

[15] Michael Fry, *The Dundas Despotism*, John Donald Publications, Εδιμβούργο 2004, σ. 207-41. Ronald Hyam, *Britain's Imperial Century, 1815-1914*, Palgrave-Macmillan, Νέα Υόρκη 2002, σ. 17. Βλ. επίσης, William Henry Flayhart III, *Counterpoint to Trafalgar: The Anglo-Russian Invasion of Naples, 1805-1806*, University of South Carolina Press, Κολούμπια-Νότια Καρολίνα 1992, σ. 8-9.

[16] Για τη σημασία του Γιβραλτάρ για την Βρετανία, βλ. Julian S. Corbertt, *England in the Mediterranean: A Study of the Rise and Influence of British Power within the Straits 1603-1713*, Τόμος II, Longman Green, Λονδίνο 1904, σ.: 251-98. Βλ. επίσης, Martin Robert Montgomery, *Gibraltar, Malta and the Ionian Islands*, Τόμος VII, Henry G. Bohn, Λονδίνο 1837, σ. 1-111. Για την παρουσία των Βρετανών στη Μινόρκα, βλ. Corbertt, *England in the Mediterranean*, ό.π., σ. 299-315. Βλ. επίσης, Norwich, *The Middle Sea. A History of the Mediterranean*, ό.π., σ. 371-4, 387-92, 399.

με το Λιβόρνο, μετά την κατάληψή του από το Ναπολέοντα (1796), καθώς, και στην αναγκαστική βρετανική αποχώρηση από την Κορσική (1796) και την Έλβα (1797), είχαν, σταδιακά, μετατρέψει τη Μεσόγειο σε μία γαλλική λίμνη. [17]

Κατά την εποχή, λοιπόν, της βρετανικής απουσίας από τη Μεσόγειο, θα υπογραφεί η προκαταρκτική συνθήκη ειρήνης του Λέμπεν (Löben – Απρίλιος 1797), ανάμεσα σε Γαλλία και Αυστρία.[18] Η συνθήκη, σε ό,τι αφορά τη Μεσόγειο, προέβλεπε την διατήρηση της Βενετικής Δημοκρατίας, με τις επαρχίες της, όμως, να διαμοιράζονται ανάμεσα στις δύο προαναφερθείσες δυνάμεις, εκτός των Επτανήσων, που θα παρέμεναν υπό την κατοχή της.[19] Παρ' όλ' αυτά, ο Ναπολέοντας επιθυμούσε την προσάρτηση των τελευταίων στην Γαλλία, πιστεύοντας πως θα του προσέφεραν εμπορικά οφέλη, καθώς και την δυνατότητα ελέγχου των εξελίξεων στην ευρύτερη περιοχή της ανατολικής Μεσογείου και της Αιγύπτου, την οποία αντιμετώπιζε ως, εν δυνάμει, νέα, γαλλική αποικία, που θα αντικαταστούσε τις απειλούμενες ή ήδη χαμένες γαλλικές αποικίες από τους Βρετανούς. [20] Επιπλέον, η ανατολική Μεσόγειος, καθώς και το Ιόνιο πέλαγος, ήταν προνομιακοί χώροι δραστηριοποίησης του γαλλικού εμπορίου, ήδη από τον 16^{ο} αιώνα. [21] Κατά συνέπεια, η προσπάθεια του

---

[17] Δέσποινα Βλάμη, *Το Φιορίνι, το Σιτάρι και η Οδός του Κήπου. Έλληνες έμποροι στο Λιβόρνο 1750-1868*, Εκδόσεις Θεμέλιο, Αθήνα 2000, σ. 60, 111-2. Jeremy Black, *Britain as a Military Power, 1688-1815*, UCL Press, Λονδίνο 1999, σ. 223. Charles Carrington, *Exploits of a Nation of Shopkeepers*, University Press, Κέιμπριτζ –Ηνωμένο Βασίλειο 1950, σ. 60-2, όπου η Μεσόγειος αναφέρεται ως το «μαλακό υπογάστριο» της Γαλλίας.

[18] George Duruy – C. E. Roche, *Memoirs of Barras, Member of the Directorate*, Τόμος II, Harper & Brothers, Νέα Υόρκη 1895, σ. 600-8.

[19] Furet – Richet, *Η Γαλλική Επανάσταση,* ό.π., σ. 503-5. Βλ. επίσης, Γεράσιμος Ε. Μαυρογιάννης, *Ιστορία των Ιονίων Νήσων: αρχομένη τω 1797 και λήγουσα τω 1815*, Τόμος Α΄, Τυπογραφείον «Παλιγγενεσία» Ιω. Αγγελοπούλου, Αθήναι 1889, σ. 55-6.

[20] Σε επιστολή του προς το Διευθυντήριο (16 Αυγούστου 1797), ο Ναπολέοντας έγραφε, «Νομίζω ότι εάν αναγκασθώμεν να εκλέξωμεν, συμφέρει ημίν ν'αποδώσωμεν την Ιταλίαν εις τον αυτοκράτορα [εν. της Αυστρίας], να τηρήσωμεν δε τας τέσσαρας νήσους, αίτινες έσονται πηγή πλούτου και ευημερίας δια το ημέτερον εμπόριον. Το τουρκικόν κράτος καταρρέει οσημέραι· κατέχοντες δε τας νήσους εκείνας δυνάμεθα ή να στηρίξωμεν αυτό εφ' όσον είναι τούτο εφικτόν, ή να λάβωμεν την μερίδα μας απ' αυτού»· Μαυρογιάννης, Ιστορία των Ιονίων Νήσων, ό.π., σ. 64. Βλ. επίσης, Νίκος Σβορώνος, «Οι Συνέπειες της Οικονομικής Δραστηριότητας των Ελλήνων της Βαλκανικής Χερσονήσου στον Δέκατο Όγδοο Αιώνα», στο Γ. Β. Δερτιλής – Κ. Κωστής (επιμ.), *Θέματα Νεοελληνικής Ιστορίας (18^{ος}-20ός αιώνας)*, Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα, Αθήνα-Κομοτηνή 1991, σ. 73-89.

[21] Για τη ναυτιλία και το εμπόριο στο Λεβάντε, τον 18^{ο} αιώνα, Βλ. ενδεικτικά, Donald Quataert, *The Ottoman Empire, 1700-1922*, Cambridge University Press, Κέιμπριτζ 2005, σ. 78-9· Suraiya Faroqhi, *The Ottoman Empire and the World Around It*, I. B. Taurus, Λονδίνο 2004, σ. 32-4, 73-4· Alastair Hamilton, Alexander H. de Groot, Maurits H. van den Boogert, *Friends and Rivals in the East: Studies in Anglo-Dutch Relations in the Levant from the Seventeenth to the Early Nineteenth Century*, Brill, Βοστώνη 2000, σ. 187-91· Halil Inalcik, Donald Quataert, Suraiya Faroqhi, *An Economic and Social History of the Ottoman Empire: 1300-1600*, Cambridge University Press, Κέιμπριτζ 1997, σ. 188-95· Daniel Panzac, *Commerce et Navigation dans l' empire ottoman au XVIIIe siècle*, Les éditions Isis, Ιστανμπούλ 1996, σ. 195-216·. Για την παρουσία των Γάλλων στη Μεσόγειο, βλ: Shepard Bancroft Clough – Charles Woolsey Cole, *Economic History of Europe*, D. C. Heath, Βοστώνη 1952, σ. 324-32.

Ναπολέοντα να διαφυλάξει το γαλλικό εμπόριο και να ενισχύσει τις γαλλικές θέσεις στη Μεσόγειο, και ειδικότερα στο Λεβάντε, τον οδήγησε σε σύγκρουση με τις υπόλοιπες ευρωπαϊκές δυνάμεις, που αναζητούσαν, και αυτές με τη σειρά τους, ρόλο στα μεσογειακά πράγματα. Έτσι, ο Ναπολέοντας θα συγκρουστεί όχι μόνο με την Βενετία, τη Ρωσία και την Υψηλή Πύλη, αλλά, κυρίως, με την Βρετανία.[22] Έτσι, λοιπόν, λίγους μήνες μετά τη συνθήκη του Λέμπεν, θα ακολουθήσει και η επίσημη συνθήκη ειρήνης του Κάμπο Φόρμιο (Campo Formio – Οκτώβριος 1797), ανάμεσα στην Γαλλία και την Αυστρία, η οποία θα προκαλέσει μεγάλη αναστάτωση στην Βρετανία, γιατί ο Ναπολέοντας πετυχαίνοντας την διάλυση της Βενετικής Δημοκρατίας και την κατάληψη των νησιών του Ιονίου, φανέρωνε τις πραγματικές προθέσεις του να κινηθεί προς την ανατολική Μεσόγειο, θέτοντας, έτσι, σε άμεσο κίνδυνο την επικοινωνία της Βρετανίας με τις αποικίες της στην Ινδία.[23]

Σε ό,τι αφορά τα Επτάνησα, έχει ενδιαφέρον να αναφέρουμε πως όταν γίνονται γνωστές οι προθέσεις του Ναπολέοντα για κατάληψή τους, τόσο οι Ιόνιοι όσο και τα γειτονικά τους κράτη, εξέφρασαν τις φιλοδοξίες τους για το μελλοντικό καθεστώς των νησιών. Τα τελευταία τα διεκδικούσε ο βασιλιάς της Νάπολης, στην βάση της προ αιώνων κατοχής τους από τους Νορμανδούς και τον Οίκο των Ανδηγαυών (Anjou).[24] Παράλληλα, την απόδοση των νησιών στη Νάπολη επιζητούσε και η Βρετανία, στην προσπάθειά της να περιορίσει την γαλλική παρουσία στη Μεσόγειο. Από την άλλη, ο Δούκας της Μόδενας (περιοχή Εμίλια Ρομάνα), εποφθαλμιούσε την Ζάκυνθο, κάτι που η Γαλλία αντιμετώπιζε ως, επί της ουσίας, επιθυμία της Αυστρίας για κυριαρχία σε Αδριατική και Ιόνιο.[25] Άλλωστε, προς την Αυστρία είχαν στραφεί και οι κερκυραίοι ευγενείς, ζητώντας της να

---

[22] Ο Barras –μέλος του γαλλικού Διευθυντηρίου– χαρακτηρίζει την Βρετανία, ως «δόλια Αλβιώνα», ή, αλλιώς, «τον γίγαντα κουρσάρο που ρημάζει τις θάλασσες»· βλ. Furet – Richet, *Η Γαλλική Επανάσταση,* ό.π., σ. 516.

[23] Για το πώς ο Ναπολέοντας αντιλαμβανόταν τη σημασία της Μεσογείου, βλ. Leften Stavros Stavrianos, *The Balkans since 1453*, Hurst & Co. Publishers, Λονδίνο 2000, σ. 199-200· Georges Douin, *La Méditerranée de 1803 à 1805. Pirates et Corsaires aux Îles Ioniènnes*, Librairie Plon, Παρίσι 1917, σ. 5-23, 48-66· Μαυρογιάννης, *Ιστορία των Ιονίων Νήσων*, ό.π., σ. 118-9.

[24] Για την ιστορία της Κέρκυρας και των Ιονίων από την εποχή της νορμανδικής κατάκτησης έως και την βενετική κυριαρχία, βλ. Σπύρος Ν. Ασωνίτης, *Ανδηγαυική Κέρκυρα, 13ος – 14ος* αιώνας, Α'πόστροφος, Κέρκυρα 1999· Henry Jervis-White-Jervis, *History of the Island of Corfú and of the Republic of the Ionian Islands*, Colburn and Co., Publishers, Λονδίνο 1852, σ. 77-113.

[25] Παναγιώτης Χιώτης, *Σειρά Ιστορικών Απομνημονευμάτων*, Τόμος Γ΄, Εκ της Τυπογραφίας της Κυβερνήσεως, Κερκύρα 1863, σ. 608-10.

καταλάβει τα νησιά, χωρίς, όμως, αποτέλεσμα καθώς είχε, ήδη, συμφωνηθεί το διαμοίρασμα των βενετικών κτήσεων ανάμεσα σε Γαλλία και Αυστρία.[26]

Αυτή, λοιπόν, η πραγματικότητα, σε συνδυασμό με την εμφάνιση των πρώτων σημαντικών δυσχερειών στις εμπορικές συναλλαγές της Βρετανίας με την ηπειρωτική Ευρώπη, ως επακόλουθο και των γαλλικών απαγορεύσεων στην εμπορία βρετανικών προϊόντων, υποχρέωσε την Βρετανία να επαναδραστηριοποιηθεί στο ναυτικό πεδίο. [27] Οι πρώτες κινήσεις της, εναντίον των ενωμένων γαλλικών, ολλανδικών και ισπανικών στόλων, πραγματοποιούνται στις αρχές του 1797, και στις 14 Φεβρουαρίου ο βρετανικός στόλος καταναυμαχεί τον ισπανικό, στο ακρωτήρι του Αγίου Βικεντίου στην Πορτογαλία, ενώ στις 11 Οκτωβρίου καταναυμαχεί και τον ολλανδικό στην Βόρεια Θάλασσα, με αποτέλεσμα στις αρχές του 1798 να επανακάμψει ο βρετανικός στόλος στη Μεσόγειο.[28] Εν τω μεταξύ, το ενδιαφέρον του γαλλικού Διευθυντηρίου και του Ναπολέοντα είχε στραφεί προς την Αίγυπτο, σε μία προσπάθεια να καταστεί η τελευταία γαλλική αποικία, όπως αναφέρθηκε, να εκτοπιστεί το βρετανικό εμπόριο από τα ανατολικο-μεσογειακά λιμάνια και να διαμορφωθούν όροι συγκρότησης μίας γαλλικής αυτοκρατορίας στην Ανατολή.[29]

Η απειλή για τα βρετανικά εμπορικά συμφέροντα σε Μεσόγειο και Ανατολή ήταν άμεση. Ο Ναπολέοντας, μετά τα Επτάνησα, κατέλαβε τη Μάλτα (Ιούνιος 1798), και ετοιμαζόταν για κατάληψη της Αιγύπτου, όπου, όμως, ο γαλλικός στόλος θα καταστραφεί από τον βρετανικό (Αμπουκίρ, Αύγουστος 1798). [30] Παράλληλα, και έπειτα από τις εκκλήσεις των Μαλτέζων για βοήθεια προς τον βασιλιά της Νάπολης αλλά, κυρίως, προς τους Βρετανούς, πρακτική που θα δούμε να εφαρμόζεται και από τους Επτανησίους λίγα χρόνια αργότερα, η Μάλτα περιέρχεται υπό βρετανική κυριαρχία (Σεπτέμβριος 1798). [31] Η τελευταία θα παραμείνει υπό βρετανική κατοχή έως το 1814, οπότε και στο συνέδριο της Βιέννης καθίσταται και επίσημα βρετανική

---

[26] Μαυρογιάννης, *Ιστορία των Ιονίων Νήσων*, ό.π., σ. 101. Βλ. επίσης, Χιώτης, *Σειρά Ιστορικών Απομνημονευμάτων*, ό.π., σ.607.
[27] Lefébvre, *Η Γαλλική Επανάσταση*, ό.π., σ. 508, 531-2, 555-8.
[28] Black, *Britain as a Military Power*, ό.π., σ. 223-4.
[29] Furet – Richet, *Η Γαλλική Επανάσταση,* ό.π., σ. 524-530. Βλ. επίσης, Cobban, *A History of Modern France*, ό.π., σ. 248-50. Το γαλλικό ενδιαφέρον για την Ανατολή χρονολογείται ήδη από τις αρχές του 1770· βλ. M. S. Anderson, *The Eastern Question, 1774-1923: A Study in International Relations*, Macmillan, Λονδίνο 1966, σ. 11.
[30] Furet – Richet, *Η Γαλλική Επανάσταση,* ό.π., σ. 528.
[31] William Hardman, *A History of Malta during the period of the French and British Occupations, 1789-1815*, Longmans Green and Co., Λονδίνο 1909, σ. 107-41.

αποικία.[32] Οι Βρετανοί, με τη νίκη τους στην Αίγυπτο, την κατάληψη της Μάλτας, την επανακατάληψη της Μινόρκας (Νοέμβριος 1798), και έχοντας υπό την κατοχή τους το Γιβραλτάρ, θα επιβάλλουν τη ναυτική κυριαρχία τους στη Μεσόγειο, η οποία θα ολοκληρωθεί λίγα χρόνια αργότερα με την κατάληψη και των Επτανήσων.[33]

Τα γεγονότα, όμως, της Αιγύπτου θα επιφέρουν καίρια πλήγματα στο γαλλικό εμπόριο, ενώ θα δώσουν και την αφορμή συγκρότησης του δεύτερου συνασπισμού εναντίον της Γαλλίας, με άμεσες συνέπειες και στις μεσογειακές θάλασσες.[34] Έτσι, λοιπόν, εκτός της Βρετανίας, έντονα θα αντιδράσουν η Ρωσία και η Υψηλή Πύλη, που έβλεπαν να διαμορφώνεται, ερήμην τους, ένα νέο, μεσογειακό καθεστώς. Με την γαλλική ήττα, όμως, στο Αμπουκίρ, τους δινόταν η ευκαιρία να εμπλακούν άμεσα στις εξελίξεις, διεκδικώντας μερίδιο στον έλεγχο της Μεσογείου. Σε ό,τι αφορά το σουλτάνο η αντίδρασή του ήταν αναμενόμενη, καθώς ο Ναπολέοντας είχε εισβάλλει σε εδάφη του.[35] Άλλωστε, όταν το 1797 οι Γάλλοι κατέλαβαν τα Επτάνησα, ο σουλτάνος έβλεπε με καχυποψία τις εξελίξεις στα δυτικά σύνορα της αυτοκρατορίας του.[36] Έτσι, η παρουσία του Ναπολέοντα στην Αίγυπτο τον οδήγησε στην απόφαση, να κηρύξει τον πόλεμο στην Γαλλία (Σεπτέμβριος 1798), να συνάψει συμμαχία με Ρωσία και Βρετανία, και να κινηθεί, τέλος, προς την εκδίωξη των Γάλλων από την Αίγυπτο, και από τα Επτάνησα, από κοινού με τη Ρωσία.[37] Για την τελευταία, η γαλλική επέμβαση στην Αίγυπτο αποτέλεσε την αφορμή για την επανέξοδό της στη Μεσόγειο. Η επιθυμία, βέβαια, της Ρωσίας για εμπορική, ναυτική και στρατιωτική παρουσία στα νερά της Μεσογείου χρονολογείται πολύ πριν το 1798, ήδη από τα τέλη της δεκαετίας του 1760. Με την άνοδο, όμως, του τσάρου Παύλου Α΄, στην

---

[32] Norwich, *The Middle Sea*, ό.π., σ. 424-9. Montgomery, *Gibraltar, Malta and the Ionian Islands*, ό.π., σ. 112-296.

[33] A. T. Mahan, *The Influence of Sea Power Upon the French Revolution and Empire, 1793-1812*, Adamant Media Corporation, 2005, σ. 287.

[34] Βλ. ενδεικτικά, Ηλίας Παναγ. Γεωργίου, *Επισιτισμός Γαλλίας υπό Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας (1789-1815)*, Αθήναι 1969, σ. 49-51. Για την ιστορία των ευρωπαϊκών συνασπισμών, βλ. Chris Cook και John Stevenson, *The Routledge Companion to European History since 1763*, Routledge, Λονδίνο και Νέα Υόρκη 2005, σ. 204-6. Βλ. επίσης, Lefébvre, *Η Γαλλική Επανάσταση*, ό.π., σ. 569-78.

[35] Furet – Richet, *Η Γαλλική Επανάσταση,* ό.π., σ. 526-31. Βλ. επίσης, Erik Jan Zürcher, *Σύγχρονη Ιστορία της Τουρκίας*, Εκδόσεις Αλεξάνδρεια, Αθήνα 2004, σ. 70-1.

[36] Χιώτης, *Σειρά Ιστορικών Απομνημονευμάτων*, ό.π., σ. 610. Anderson, *The Eastern Question, 1774-1923*, ό.π., σ. 24-7. Βλ. επίσης, Kemal H. Karpat, *Studies on Ottoman Social and Political History: Selected Articles and Essays*, Brill Publications, Βοστώνη 2002, σ. 491-2. Stuart Woolf, *Napoleon's Integration of Europe*, Routledge, Νέα Υόρκη 1991, σ. 16.

[37] Furet – Richet, *Η Γαλλική Επανάσταση,* ό.π., σ. 551-2. Βλ. επίσης, Ezel Kural Shaw, *History of the Ottoman Empire and modern Turkey*, Τόμος I, Cambridge University Press, Κέιμπριτζ 1977, σ. 268-71.

εξουσία (Νοέμβριος 1796) και την εκλογή του ως Μεγάλου Μάγιστρου της Μάλτας, οι ρωσικές, μεσογειακές φιλοδοξίες επανέκαμπταν δυναμικά. [38]

Με δεδομένες, λοιπόν, τις ρωσικές φιλοδοξίες, όταν ο σουλτάνος ζητά την τσαρική συμμαχία για την εκδίωξη των Γάλλων από τα Επτάνησα, η ρωσική απάντηση ήταν άμεση και θετική.[39] Μέσα στο πλαίσιο αυτό, ο ρωσο-οθωμανικός στόλος θα καταλάβει τα Επτάνησα (Νοέμβριος 1798 – Μάρτιος 1799), και στις 21 Μαρτίου του 1800 θα υπογραφεί ανάμεσα σε Ρωσία και Υψηλή Πύλη η *Σύμβαση της Κωνσταντινούπολης*, που γίνεται δεκτή και από τις άλλες ευρωπαϊκές Δυνάμεις, και η οποία όριζε πως τα νησιά θα συγκροτούσαν την *Επτάνησο Πολιτεία*, υπό την επικυριαρχία της Πύλης και υπό την προστασία και εγγύηση του τσάρου.[40] Έτσι, στις αρχές του 19ου αιώνα, Βρετανία και Ρωσία θα έχουν εδραιώσει την παρουσία τους σε ολόκληρη τη Μεσόγειο: Κάιρο, Αλεξάνδρεια, Επτάνησα, Μάλτα, Σικελία, Έλβα, Μινόρκα, Γιβραλτάρ. Το νέο αυτό μεσογειακό καθεστώς θα αλλάξει, πρόσκαιρα με τη συνθήκη της Αμιένης (Μάρτιος 1802)· η συνθήκη θα σηματοδοτήσει την επιστροφή των Γάλλων στη Μεσόγειο, την βρετανική αποχώρηση από Αίγυπτο, Έλβα και Μάλτα, ενώ η Μινόρκα αποδιδόταν στους συμμάχους των Γάλλων, Ισπανούς. [41] Παράλληλα, και σε ό,τι αφορά τα Επτάνησα, Γαλλία και Βρετανία, μαζί με την Ισπανία και την Βαταυική Δημοκρατία, αναγνώριζαν την Επτάνησο Πολιτεία, ενώ η Ρωσία διατηρούσε το δικαίωμα να αποφασίζει η ίδια για την επιβολή της τάξης

---

[38] Για τις ρωσικές βλέψεις στη Μεσόγειο, βλ. ενδεικτικά, Charles King, *The Black Sea: A History*, Oxford University Press, Νέα Υόρκη 2004, σ. 154-62· Aleksandr B. Kamenskii – David Griffiths, *The Russian Empire in the Eighteenth Century: Searching for a Place in the World*, M. E. Sharpe Publications, Άρμονκ (Armonk) – Νέα Υόρκη 1997, σ. 251-74· Paul W. Schroeder, *The Transformation of European Politics, 1763-1848*, Clarendon Press, Οξφόρδη 1996, σ. 180-2. Norman Saul, *Russia and the Mediterranean, 1797-1807*, Σικάγο 1970, σ. 3-13, 25-3· Norwich, *The Middle Sea*, ό.π., σ. 399· M. H. Scott, *The Emergence of the Eastern Powers, 1756-1775*, Cambridge University Press, Κέιμπριτζ 2001, σ. 232-55.

[39] John P. LeDonne, *The Grand Strategy of the Russian Empire, 1650-1831*, Oxford University Press, Νέα Υόρκη 2004, σ. 159-60. William Doyle, *The Old European Order,1660-1800*, Oxford University Press, Οξφόρδη 1992, σ. 355-6. Βλ. επίσης, Sergei Pushkarev, *The Emergence of Modern Russia, 1801-1917*, Holt Rinehart and Winston, Νέα Υόρκη 1963, σ. 112-3.

[40] Σπυρίδων Σφέτας, «Η παρουσία των Ρώσων στα Επτάνησα (1799-1807): Όψεις της Βαλκανικής πολιτικής της Ρωσίας από την άφιξη του Ušacov στα Επτάνησα μέχρι τη συνθήκη του Tilsit (1807)», *Κεφαλληνιακά Χρονικά*, Τόμος 10, 2005, σ. 457-84· Καραπιδάκης, «Τα Επτάνησα. Ευρωπαϊκοί Ανταγωνισμοί μετά την Πτώση της Βενετίας», ό.π., σ. 151-84· Βλ. επίσης, Κούκκου, *Ιστορία των Επτανήσων*, ό.π., σ. 74-8· Pushkarev, *The Emergence of Modern Russia*, ό.π., σ. 113· Μαυρογιάννης, *Ιστορία των Ιονίων Νήσων*, ό.π., σ. 197-255· Χιώτης, *Σειρά Ιστορικών Απομνημονευμάτων*, ό.π., σ. 748-63.

[41] Charles Bt. Petrie, *Diplomatic History, 1713-1933*, Hollis and Carter, Λονδίνο 1946, σ. 84-6. Βλ. επίσης, Michael Rapport, *Nineteenth-Century Europe*, Palgrave-Macmillan, Νέα Υόρκη 2005, σ. 34-5· Flayhart III, *Counterpoint to Trafalgar*, ό.π., σ. 5-9.

στα νησιά, χωρίς τη μεσολάβηση της Γαλλίας ή της Βρετανίας, οι οποίες, όμως, διατηρούσαν αμείωτο το ενδιαφέρον τους για τα Επτάνησα. [42]

Η γαλλο-βρετανική, όμως, δυσπιστία θα οδηγήσει, σύντομα, σε ακύρωση της συνθήκης. Επρόκειτο για απόφαση της Βρετανίας, που κατανοούσε πως η εκτέλεση των όρων της Αμιένης θα δυσχέραινε την θέση της στα διεθνή και μεσογειακά ύδατα. Το γεγονός, πως είχε παραδώσει το ακρωτήριο της Καλής Ελπίδας στους Ολλανδούς, και στην ουσία, στο Ναπολέοντα, σήμαινε πως απειλούνταν οι –πέριξ της Αφρικής– πλόες των βρετανικών σκαφών προς την Ινδία, ενώ η απώλεια της Μάλτας και της Μινόρκας θα απειλούσε, πλέον, και το μεσογειακό δρόμο προς την Ινδία.[43] Η ακύρωση, επομένως, της συνθήκης ήταν η μόνη επιλογή για την Βρετανία, γεγονός, που θα προκαλέσει, βέβαια, νέα σύγκρουση με το Ναπολέοντα (Μάιος 1803).[44] Η νέα αυτή περίοδος των ναπολεόντειων πολέμων, θα σηματοδοτηθεί από την βρετανική νίκη επί των Γάλλων στο Τραφάλγκαρ (Trafalgar – 1805), με την οποία εξαλειφόταν ο γαλλικός ναυτικός κίνδυνος και αναδεικνυόταν η Βρετανία, ως κυρίαρχη ναυτική δύναμη τόσο στα μεσογειακά, όσο και στα διεθνή ύδατα.[45]

Παρά τις ναυτικές του, όμως, ήττες ο Ναπολέοντας κατήγαγε σημαντικές νίκες στην ηπειρωτική Ευρώπη. Το επιστέγασμα αυτών των νικών θα έρθει με την υπογραφή της συνθήκης του Τιλσίτ (Tilsit – Ιούλιος 1807), ανάμεσα στην Γαλλία και τη Ρωσία.[46] Με την τελευταία τερματίζεται ο πόλεμος του τρίτου ευρωπαϊκού συνασπισμού (1803-7), και διαμοιράζεται η ηπειρωτική Ευρώπη ανάμεσα σε Ρωσία και Γαλλία. Σε ό,τι αφορά τη Μεσόγειο, το Κάτταρο (Κροατία) και τα Επτάνησα, θα αποδοθούν από τη Ρωσία στο Ναπολέοντα.[47] Έτσι, στις 8 Αυγούστου του 1807, με

---

[42] Σφέτας, «Η παρουσία των Ρώσων στα Επτάνησα (1799-1807)», ό.π., σ. 457-84 [463-4]· Ερμάννος Λούντζης, *Επτάνησος Πολιτεία*, Κέρκυρα 1968, σ. 85-6.

[43] Flayhart, *Counterpoint to Trafalgar*, ό.π., σ. 8-9. Βλ. επίσης, Stefan Goodwin, *Malta, Mediterranean Bridge*, Bergin and Garvey, Γουέστπορτ (Westport), Κοννέκτικατ (CT.) 2002, σ. 50.

[44] Flayhart, *Counterpoint to Trafalgar*, ό.π., σ. 23.

[45] Rapport, *Nineteenth-Century Europe*, ό.π., 35-6· Flayhart, *Counterpoint to Trafalgar*, ό.π., σ. 174-5· Simon Schama, *A History of Britain, 1603-1776: The British Wars*, Τόμος III, BBC Worldwide Ltd., Λονδίνο 2003, σ. 89· Milan N. Vego, *Naval Strategy and Operations in Narrow Seas*, Frank Cass Publisher, Πόρτλαντ (Portland), Όρεγκον (OR) 1999, σ. 211· S. J. Steams, «The Napoleonic Wars, 1789-1815», στο Frank W. Thackeray – John E. Findling (επιμ.), *Events That Changed Great Britain Since 1689*, Greenwood Press, Γουέστπορτ (Westport), Κοννέκτικατ (CT.) 1998, σ. 37-56 [41]· Douin, *La Méditerranée de 1803 à 1805*, ό.π., σ. 67-96.

[46] Tim Chapman, *Imperial Russia: 1801-1905*, Routledge, Λονδίνο 2001, σ. 21.

[47] Σφέτας, «Η παρουσία των Ρώσων στα Επτάνησα (1799-1807)», ό.π., σ. 457-84 [481-2]. Για τη ρωσική παρουσία σε Κάτταρο, και Αδριατική, βλ. Ulrike Tischler, *Die habsburgische Politik gegenüber den Serben und Montenegrinern 1791-1822: Förderung oder Vereinnahmung?*, Oldenbourg Wissenschaftsverlag, Μόναχο 2000, Κεφ. 1 [σ. 51-3]· George Vernadsky, George A. Nebolshine, *A History of Russia*, Yale University Press, Νιου Χάβεν (New Haven), Κοννέκτικατ (CT.), 1930, σ. 129.

την άφιξη στην Κέρκυρα του γάλλου στρατηγού Μπερτιέ (Berthier), θα τερματιστεί ο βίος της Επτανήσου Πολιτείας και θα αρχίσει η νέα γαλλική κατοχή των νησιών.[48]

Η ανωτέρω, όμως, συνθήκη, θα οδηγήσει και σε ένταση του ναπολεόντειου, οικονομικού πολέμου ενάντια στην Βρετανία. Με τα διατάγματα του Βερολίνου (Νοέμβριος 1806), και του Μιλάνου (Δεκέμβριος 1807), ο Ναπολέοντας επεχείρησε να μεταβάλει την Ευρώπη σε μια γιγαντιαία γαλλική αγορά, κλειστή για τα βρετανικά προϊόντα, απαγορεύοντας στα συμμαχικά ή υποτελή σε αυτόν κράτη, να δέχονται πλοία βρετανικών συμφερόντων, ενώ διέτασσε κουρσάρικες επιδρομές σε βρετανικά πλοία, καθώς και σε κάθε ουδέτερο πλοίο, που απέπλεε από βρετανικό λιμάνι.[49] Οι Βρετανοί, από την πλευρά τους, ως απάντηση θα εκδόσουν τις «Διαταγές του Συμβουλίου» (Νοέμβριος 1807), με τις οποίες απαγόρευαν το εμπόριο του Ηνωμένου Βασιλείου με την Γαλλία, τους συμμάχους της ή άλλες ουδέτερες δυνάμεις, ενώ το βρετανικό ναυτικό αναλάμβανε να αποκλείσει όλα τα γαλλικά, και τα συμμαχικά τους, λιμάνια.[50] Επρόκειτο για έναν πόλεμο, που είχε δυσμενείς συνέπειες για τα ευρύτερα ναπολεόντεια σχέδια για ευρωπαϊκή κυριαρχία, αλλά και ειδικότερα για την γαλλική οικονομία και το εμπόριο στη Μεσόγειο.[51]

Αυτό, όμως, το διττό πλαίσιο των ευρωπαϊκών αποκλεισμών θα προκαλέσει αντιδράσεις σε όλη την γαλλοκρατούμενη Ευρώπη, και, κυρίως, στη Ρωσία·[52] αντιδράσεις, πού σύντομα θα επεκταθούν και στη Μεσόγειο.[53] Χαρακτηριστική είναι η περίπτωση των Επτανήσων. Τα τελευταία, έχοντας καταληφθεί από τους Γάλλους, άρχισαν να βιώνουν σημαντικές δυσχέρειες στην διεξαγωγή των ναυτιλιακών και εμπορικών τους επιχειρήσεων, της κύριας, δηλαδή, οικονομικής τους δραστηριότητας, γεγονός που οδήγησε μεγάλη μερίδα επτανησίων εμπόρων και

---

[48] Καραπιδάκης, «Τα Επτάνησα. Ευρωπαϊκοί Ανταγωνισμοί μετά την Πτώση της Βενετίας», ό.π., σ. 151-84 [175].

[49] Robert Gildea, *Barricades and Borders: Europe 1800-1914*, Oxford University Press, Οξφόρδη 1996, σ. 42-4. Βλ. επίσης, LeDonne, *The Grand Strategy of the Russian Empire*, ό.π., σ. 162.

[50] Dreyfus, Marx και Poidevin, *Η Ευρώπη: Από το 1789 μέχρι το 1914*, ό.π., σ. 162-3. Η απόφαση των Βρετανών για θαλάσσιο αποκλεισμό θα οδηγήσει και σε πόλεμο με τις ΗΠΑ (1812)· βλ. David S. Heidler – Jeanne T. Heidler, *The War of 1812*, Greenwood Press, Γουέστπορτ (Westport), Κοννέκτικατ (CT.) 2002, σ. 1-15.

[51] Dreyfus, Marx και Poidevin, *Η Ευρώπη: Από το 1789 μέχρι το 1914*, ό.π., σ. 163. W. Scott Haine, Frank W. Thackeray, John E. Findling, *The History of France*, Greenwood Press, Γουέστπορτ (Westport), Κοννέκτικατ (CT.) 2000, σ. 93.

[52] Για τη Ρωσία ο αποκλεισμός σήμαινε απώλεια του κύριου εμπορικού της εταίρου, της Βρετανίας, και αδυναμία εξαγωγής των σιτηρών της· βλ. Chapman, *Imperial Russia: 1801-1905*, ό.π., σ. 21-9. Βλ. επίσης, Charles J. Esdaile, *The French Wars 1792-1815*, Routledge, Λονδίνο 2001, σ. 36-58.

[53] Ι. Σ. Κολιόπουλος, *Νεώτερη Ευρωπαϊκή Ιστορία, 1789-1945*, Εκδόσεις Βάνιας, Θεσσαλονίκη 1995, σ. 57-60. Serge Berstein, Pierre Milza, *Από τη Ρωμαϊκή Αυτοκρατορία στα Ευρωπαϊκά Κράτη, 15ος – 18ος αιώνας*, Εκδόσεις Αλεξάνδρεια, Αθήνα 1997, σ. 513-5.

πλοιοκτητών να ζητήσουν από τον αρχηγό των βρετανικών δυνάμεων στη Μάλτα, να καταλάβει τα νησιά.[54] Η Βρετανία, επιδιώκοντας την ενίσχυση της παρουσίας της στη Μεσόγειο, εκμεταλλεύεται την έκκληση των Ιονίων και τον Οκτώβριο του 1809, θα καταλάβει την Ζάκυνθο, την Κεφαλονιά, την Ιθάκη και τα Κύθηρα, τον Απρίλιο του 1810, τη Λευκάδα, ενώ οι Παξοί και η Κέρκυρα θα καταληφθούν το 1813 και 1814, αντίστοιχα. [55]

Ο ηπειρωτικός αποκλεισμός του Ναπολέοντα, όμως, θα οδηγήσει και σε νέα σύγκρουση, ανάμεσα σε Ρωσία και Γαλλία (1812).[56] Η σύγκρουση θα οδηγήσει στη συγκρότηση του έκτου, ευρωπαϊκού συνασπισμού εναντίον του Ναπολέοντα, με τον τελευταίο να γνωρίζει την ήττα, στη Λειψία, (Οκτώβριος 1813) και να εξορίζεται στην Έλβα, μετά την κατάληψη του Παρισιού από τις δυνάμεις του συνασπισμού (Μάρτιος 1814).[57] Η ναπολέοντειος κυριαρχία θα τερματιστεί, οριστικά, τον Ιούνιο του 1815.[58] Το μετα-ναπολεόντειο περιβάλλον, θα λάβει την τελική του μορφή στο συνέδριο της Βιέννης, οι εργασίες του οποίου θα ξεκινήσουν το Σεπτέμβριο του 1814 και θα τερματιστούν τον Ιούνιο του 1815.[59] Η λήξη του συνεδρίου θα αναδείξει ως κύριες ευρωπαϊκές δυνάμεις τη Ρωσία, την Πρωσία, την Αυστρία, και την Βρετανία, η οποία εμφανιζόταν, πλέον, ως η μόνη ισχυρή ευρωπαϊκή, αλλά και παγκόσμια, ναυτική, εμπορική και αποικιοκρατική δύναμη.[60] Μάλιστα, η τελευταία θα ενισχύσει την παγκόσμια αλυσίδα των αποικιοκρατικών της κτήσεων, αποσπώντας από τις άλλες δυνάμεις, όσες κτήσεις έκρινε πως εξυπηρετούσαν τα οικονομικά και εμπορικά συμφέροντά της.[61] Αυτό, που, άλλωστε, επιθυμούσε η Βρετανία, ήταν η εξασφάλιση σημείων στήριξης και ναυτικών βάσεων, που θα της επέτρεπαν να ελέγχει περιοχές με μεγάλη ναυτιλιακή και εμπορική σπουδαιότητα, Έτσι, λοιπόν, με την εξαίρεση της

---

[54] Κούκκου, *Ιστορία των Επτανήσων*, ό.π., σ. 182. Βλ. επίσης, Norwich, *The Middle Sea*, ό.π., σ. 457-9· Γεράσιμος Ε. Μαυρογιάννης, *Ιστορία των Ιονίων Νήσων: αρχομένη τω 1797 και λήγουσα τω 1815*, Τόμος Β΄, Τυπογραφείον «Παλιγγενεσία» Ιω. Αγγελοπούλου, Αθήναι 1889, σ. 187, 203, 220-2.

[55] Μαυρογιάννης, *Ιστορία των Ιονίων* Νήσων, Τόμος Β΄, ό.π., σ. 222, 230-1. Νίκος Γ. Μοσχονάς, «Το Αρχείο της Επτανήσου Πολιτείας στην Ομόσπονδη Διοίκηση της Κεφαλονιάς», στο *Επτάνησος Πολιτεία (1800-1807): Το πρώτο ανεξάρτητο ελληνικό κράτος*, Εταιρεία Κεφαλληνιακών Ιστορικών Ερευνών, Αργοστόλι 2003, σ. 455-62 [455].

[56] Cook και Stevenson, *The Routledge Companion to European History since 1763*, ό.π., σ. 205· Rapport, *Nineteenth-Century Europe*, ό.π., 37-40.

[57] Esdaile, *The French Wars 1792-1815*, ό.π., σ. 61-73.

[58] Cook και Stevenson, *The Routledge Companion to European History since 1763*, ό.π., σ. 206.

[59] Dreyfus, Marx και Poidevin, *Η Ευρώπη: Από το 1789 μέχρι το 1914*, ό.π., σ. 167-8.

[60] G. John Ikenberry, *Institutions, Strategic Restraint, and the Rebuilding of Order after Major Wars*, Princeton University Press, Πρίνστον, Νιου Τζέρσεϋ 2001, σ. 85-6.

[61] Black και Macraild, *Nineteenth-Century Britain*, ό.π., σ. 218-9. Βλ. επίσης, P. J. Cain και A. G. Hopkins, *British Imperialism 1688-2000*, Pearson Education-Longman, Έσεξ - Αγγλία 2002, σ. 97-9· Hyam, *Britain's Imperial Century, 1815-1914*, σ. 15-21.

Ελιγολάνδης (Βόρεια Θάλασσα), η Βρετανία θα επικεντρώσει το ενδιαφέρον της στη Μεσόγειο, και θα πετύχει την αναγνώριση των κτήσεών της σε Γιβραλτάρ, Μάλτα και Επτάνησα, με τα τελευταία να τίθενται και επίσημα υπό την προστασία της, υπό την ονομασία, «Ηνωμένες Πολιτείες των Ιονίων Νήσων».[62]

Με το συνέδριο, λοιπόν, της Βιέννης θα τερματιστεί ο μακρύς 18ος αιώνας, και τόσο η Ευρώπη όσο και η Μεσόγειος θα εισέλθουν σε μία νέα εποχή, σχετικής, σταθερότητας και ασφάλειας, η οποία θα διαρκέσει για σχεδόν έναν αιώνα, έως τον πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο. Το κύριο χαρακτηριστικό αυτής της νέας εποχής – τουλάχιστον, έως το 1864, περίοδο που καλύπτει η παρούσα μελέτη – θα είναι η οικονομική, ναυτική και εμπορική κυριαρχία της βιομηχανικώς αναπτυσσόμενης Μεγάλης Βρετανίας στο μεγαλύτερο μέρος των ευρωπαϊκών, και, κατά συνέπεια, των μεσογειακών θαλασσών και αγορών. Πρόκειται για πραγματικότητες, που, όπως θα φανεί στη συνέχεια της έρευνάς μας, επηρέασαν όχι μόνο το πολιτικό και πολιτειακό καθεστώς των Επτανήσων, αλλά είχαν άμεση επίδραση και στους όρους συγκρότησης και ανάπτυξης της ποντοπόρου εμπορικής ναυτιλίας τους.

1.3. Η ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΤΩΝ ΕΠΤΑΝΗΣΩΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΒΕΝΕΤΟΚΡΑΤΙΑ ΕΩΣ ΤΗΝ ΒΡΕΤΑΝΙΚΗ ΚΥΡΙΑΡΧΙΑ (1760 –1809/15)

1.3.1. Η ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΤΗΣ ΒΕΝΕΤΟΚΡΑΤΙΑΣ (1760-97)

Η επτανησιακή εμπορική ναυτιλία, κατά την διάρκεια του τελευταίου αιώνα της βενετοκρατίας, και, κυρίως, κατά το δεύτερο μισό του, μπόρεσε, όπως καταδεικνύει η σύγχρονη αρχειακή έρευνα, να ενισχύσει την επιχειρηματική της δραστηριότητα, καθώς και να διευρύνει σημαντικά την ακτίνα της επιχειρησιακής της δράσης, καλύπτοντας ένα μεγάλο μέρος των θαλασσών τόσο εντός όσο και εκτός της Μεσογείου. [63] Οι λόγοι της ανάπτυξής της θεωρούμε, πως πρέπει να αναζητηθούν,

---

[62] Norwich, *The Middle Sea*, ό.π., σ. 457-61. Robert D. Billinger, «The Congress of Vienna and the Age of Metternich», στο Frank W. Thackeray – John E. Findling (επιμ.), *Events That Changed the World in the Nineteenth Century*, Greenwood Press, Γουέστπορτ – Κοννέκτικατ 1996, σ. 37-56 [41]· Serge Berstein, Pierre Milza, *Η Ευρωπαϊκή Συμφωνία και η Ευρώπη των Εθνών, 1815-1919*, Τόμος Β΄, Εκδόσεις Αλεξάνδρεια, Αθήνα 1997, σ. 21. Κούκκου, *Ιστορία των Επτανήσων*, ό.π., σ. 203. Hobsbawm, *Η Εποχή των Επαναστάσεων,* ό.π., σ. 149-50.

[63] Γεράσιμος Δ. Παγκράτης, «Η Ναυτιλιακή Επιχείρηση τον 18ο αιώνα: η περίπτωση των Ελλήνων υπηκόων της Βενετίας», στο Τζελίνα Χαρλαύτη και Κατερίνα Παπακωνσταντίνου (επιμ.), *Η άνοδος της ναυτιλίας των Ελλήνων στη Μεσόγειο του 18ου αιώνα*, υπό δημοσίευση· *Gelina Harlaftis,* «The fleet 'dei Greci'. Ottoman and Venetian Greeks in the Mediterranean sea-trade of the eighteenth century», στο Michela d'Angelo, Gelina Harlaftis και Carmell Vassalo (επιμ.), *Making the Waves in the*

κυρίως, στην είσοδο της Βενετίας, κατά τον 18ο αιώνα, σε φάση «εμποροναυτιλιακής περιφερειοποίησης», όπως υποστηρίζει ο Γεράσιμος Παγκράτης, που, επί της ουσίας, σήμαινε το σταδιακό περιορισμό του εμπορικού της δικτύου στα λιμάνια της Αδριατικής και του Ιονίου, καθώς και σε παραδοσιακές αγορές της σε Λεβάντε, δυτική Μεσόγειο και βορειο-δυτική Ευρώπη.[64] Αυτή η σταδιακή συρρίκνωση της ναυτιλιακής και εμπορικής ισχύος της Βενετίας οφειλόταν τόσο σε εξωτερικούς παράγοντες (π.χ. ενίσχυση της παρουσίας άλλων, ισχυρών ευρωπαϊκών εμπορικών στόλων, όπως της Γαλλίας, της Βρετανίας ή της Ολλανδίας στο μεσογειακό εμπόριο, αύξηση του αριθμού των ελεύθερων λιμανιών, που λειτουργούσαν ανταγωνιστικά στο λιμάνι της Βενετίας), όσο και σε εσωτερικούς, με κυριότερο εξ αυτών το συντηρητισμό όσων χάρασσαν την κρατική εμπορική και οικονομική πολιτική της· συντηρητισμό, που συνδυαζόταν με μία εντεινόμενη τάση ασυμβατότητας ανάμεσα στα επαγγέλματα της θάλασσας και στην ιδιότητα του βενετού ευγενούς – αριστοκράτη. [65] Πρόκειται για μία πραγματικότητα, που ερχόταν σε αντίθεση με τα όσα ίσχυαν κατά τα χρόνια της ναυτιλιακής ακμής της Βενετίας.[66] Σε κάθε περίπτωση, οι εξελίξεις αυτές είχαν ως αποτέλεσμα να αφεθεί, σταδιακά, το πεδίο της ναυτιλιακής και εμπορικής επιχειρηματικότητας πιο ελεύθερο για τους υπόλοιπους βενετούς υπηκόους, Δαλματούς και Έλληνες, και, εν προκειμένω, για τους υπηκόους των νησιών του Ιονίου, γεγονός, που, με τη σειρά του, επέτρεψε, αλλά και ώθησε τους τελευταίους να κινηθούν άμεσα και δυναμικά προς την κατεύθυνση ενίσχυσης της αυτόνομης ναυτιλιακής και εμπορικής τους δραστηριότητας.

Έτσι, λοιπόν, σύμφωνα με το σχετικό αρχειακό υλικό, που περιλαμβάνει η ηλεκτρονική βάση δεδομένων *Αμφιτρίτη*, η οποία συνιστά και την πλέον

Mediterranean, Μεσσήνα, υπό δημοσίευση· Gelina Harlaftis, «The ‘Eastern Invasion’: The Greeks in the Mediterranean trade and shipping in the eighteenth and early nineteenth centuries», στο Maria Fusaro, Colin Heywood and Mohamed-Salah Omri (επιμ.), *Early Modern Mediterranean Maritime Trade: Intercultural Contacts, Multiple Identities and Shifting Allegiances,* IB Tauris, υπό δημοσίευση.

[64] Παγκράτης, «Η Ναυτιλιακή Επιχείρηση τον 18ο αιώνα: η περίπτωση των Ελλήνων υπηκόων της Βενετίας», ό.π.

[65] Για μία ευρύτερη θεώρηση της παρουσίας Άγγλων και Γάλλων στη Μεσόγειο, Βλ. ενδεικτικά, Niall Ferguson, *Empire: How Britain made the Modern World,* Penguin Books, Λονδίνο 2004, σ. 29-33· Νίκος Καραπιδάκης, «Η Βενετική Επικράτεια», στο Σπύρος Ι. Ασδραχάς (επιμ.), *Ελληνική Οικονομική Ιστορία, ΙΕ’-ΙΘ’ αιώνας*, Τόμος Α΄, Π.Ι.Ο.Π., Αθήνα 2003, σ. 270-288· Hamilton, de Groot, van den Boogert, *Friends and Rivals in the East,* ό.π. · Edhem Eldem, *French Trade in Istanbul in the eighteenth century,* Brill, Λάιντεν (Leiden) 1999, σ. 13-33· Charles P. Kindleberger, *The World Economic Primacy, 1500 to 1990,* Oxford University Press, Νέα Υόρκη 1996, σ. 110-111. Για τους ελεύθερους λιμένες, βλ. ενδεικτικά, Όλγα Κατσιαρδή-Hering, «Η αυστριακή πολιτική και η ελληνική ναυσιπλοΐα (1750-1800 περίπου», *Παρουσία,* Τόμος Ε΄, 1987, σ. 445-537· Massimo Costantini, «Commercio e marina», στο Piero del Negro & Paolo Preto (επιμ.), *Storia di Venezia; pt.8: L’ ultima fase della Serenissima,* Istituto della Enciclopedia italiana, Ρώμη 1998, σελ. 560-3.

[66] Lane, *Βενετία η Θαλασσοκράτειρα*, ό.π., σ. 585.

ολοκληρωμένη ερευνητική προσπάθεια για τη μελέτη της ελληνικής ναυτιλιακής ιστορίας κατά την περίοδο προ της Επανάστασης, προκύπτει, πως η κύρια περίοδος ανάπτυξης της επτανησιακής, εμπορικής ναυτιλίας, κατά τον «ενετικό» 18^{ο} αιώνα, εντοπίζεται στα έτη 1760-97, περίοδος κατά την οποία τα επτανησιακά, εμπορικά σκάφη πραγματοποίησαν ένα σύνολο 1.562 ταξειδιών (ποσοστό 79%), σε σχέση με τα, μόλις, 412 ταξείδια, των ετών 1700-59 (ποσοστό 21%).[67] Αυτή η ενίσχυση της δραστηριότητας των επτανησιακών σκαφών, που στο μεγαλύτερο μέρος τους ανήκαν σε Κεφαλλήνες, θεωρούμε, πως συνδέεται άμεσα με τα χαρακτηριστικά ουδετερότητας, με τα οποία είχε «ενδυθεί» η βενετική σημαία, την οποία τα επτανησιακά σκάφη προτιμούσαν, καθώς φαίνεται, να υψώνουν έναντι οποιασδήποτε άλλης (ποσοστό άνω του 90% των επτανησιακών σκαφών, που καταγράφηκαν κατά την περίοδο του 18^{ου} αιώνα, είχε υψωμένη τη σημαία της Γαληνοτάτης). [68] Ως προς την ουδετερότητα, τώρα, της βενετικής σημαίας, αυτή οφειλόταν στην απόφαση της Βενετίας να επιμείνει στην τήρηση μίας αυστηρής πολιτικής και στρατιωτικής ουδετερότητας ένταντι όλων των ευρωπαϊκών δυνάμεων, σε μία εποχή, μάλιστα, κατά το δεύτερο μισό του 18^{ου} αιώνα, που οι τελευταίες είχαν εμπλακεί σε συνεχείς και σφοδρές πολεμικές συγκρούσεις, που συντάρασσαν τον θαλάσσιο και ηπειρωτικό χώρο της Ευρώπης (Επταετής Πόλεμος 1756-63, Ρωσο-οθωμανικοί Πόλεμοι του 1768-74 και 1787-92, Πόλεμοι της Αμερικανικής Ανεξαρτησίας 1775-83, Πόλεμοι της Γαλλικής Επανάστασης 1792-7). [69] Πέραν, όμως, του γεγονότος, πως τα υπό βενετική σημαία εμπορικά σκάφη αντιμετωπίζονταν από τους ευρωπαίους

---

[67] Για την βάση δεδομένων *Αμφιτρίτη*, βλ. Τζελίνα Χαρλαύτη και Κατερίνα Παπακωνσταντίνου (επιμ.), *Η άνοδος της ναυτιλίας των Ελλήνων στη Μεσόγειο του 18^{ου} αιώνα*, υπό δημοσίευση. Για την παρουσίαση των στοιχείων της *Αμφιτρίτης*, που αφορούν στην εμποροναυτιλιακή δραστηριότητα των Επτανησίων, κατά την περίοδο του 18^{ου} αιώνα, βλ. Παγκράτης, «Η Ναυτιλιακή Επιχείρηση τον 18^{ο} αιώνα: η περίπτωση των Ελλήνων υπηκόων της Βενετίας», ό.π. Για τη ναυτιλιακή και εμπορική δραστηριότητα των κατοίκων των νησιών του Ιονίου, κατά τις περιόδους προ του 1700, βλ. ενδεικτικά, Γεράσιμος Δ. Παγκράτης, «Sources for the Maritime History of Greece (Fifteenth to Seventeenth Centuries)», στο Gelina Harlaftis & Carmel Vassallo (επιμ.), *New Directions in Mediterranean Maritime History, Research in Maritime History,* Τεύχος. 28, Σεντ Τζον (St. John's), Νέα Γη (Newfoundland) 2004, σελ. 125-146· του ιδίου: «Θαλάσσιο Εμπόριο στην Βενετοκρατούμενη Κέρκυρα (1496-1538)», Διδακτορική διατριβή, Ιόνιο Πανεπιστήμιο, Κέρκυρα 2001, σελ. 205-228.

[68] Σύμφωνα με την *Αμφιτρίτη* και την επεξεργασία των σχετικών δεδομένων από τον Γεράσιμο Παγκράτη, ποσοστό 62,6% των επτανησιακών σκαφών, που καταγράφηκαν κατά την περίοδο των ετών 1700-97, είχε πλοιάρχους με καταγωγή από την Κεφαλονιά, ενώ τα ποσοστά των υπολοίπων νησιών διαμορφώνονταν ως εξής: (α) Ζάκυνθος 16,5%, (β) Παξοί 6%, (γ) Κέρκυρα 5%, (δ) Λευκάδα 3,3%, (ε) Ιθάκη 2,3%, και, (στ) Κύθηρα 0,7%. Για την καταγωγή των επτανησίων πλοιάρχων, καθώς και για τα ποσοστά αντιπροσώπευσης της βενετικής σημαίας στα επτανησιακά, εμπορικά σκάφη, βλ. Παγκράτης, «Η Ναυτιλιακή Επιχείρηση τον 18^{ο} αιώνα: η περίπτωση των Ελλήνων υπηκόων της Βενετίας», ό.π.

[69] Για το ευρύτερο ευρωπαϊκό και διεθνές ιστορικό περιβάλλον κατά τον 18^{ο} αιώνα, βλ. ενδεικτικά, J. M. Roberts, *Παγκόσμια Ιστορία*, Τόμος Β΄, Οδυσσέας, Αθήνα 2002, σ. 86-114. Βλ. επίσης, Lane, *Βενετία η Θαλασσοκράτειρα*, ό.π., σ. 584-589.

εμπολέμους ως ουδέτερα σκάφη, εξέλιξη, που τους επέτρεπε να πλέουν με ασφάλεια στα μεσογειακά και μη λιμάνια, τα βενετικά πλοία είχαν, επιπλέον, πετύχει να διασφαλίσουν, σε σημαντικό βαθμό, τις πλόες τους και από τις επιθέσεις των πειρατών της Μπαρμπαριάς, έπειτα από την ειρήνευση, που είχε επέλθει ανάμεσα στους Βενετούς και τους Αντιβασιλείες των βορειο-αφρικανικών κρατών. [70]

Βέβαια, μολονότι η Βενετία, μέσω της ουδέτερης σημαίας της, επέτρεπε (και) στους επτανησίους καραβοκύρηδες να διεξάγουν με σχετική ασφάλεια τις εμπορικές τους πλόες στο μεγαλύτερο μέρος της Μεσογείου, από την άλλη έθετε και σημαντικά προσκόμματα στην εμποροναυτιλιακή τους δραστηριότητα, προσκόμματα, που οφείλονταν στην επιβολή, εκ μέρους της Βενετίας, της «αρχής της κυριάρχου» (Dominante). Σύμφωνα με την «αρχή της κυριάρχου» όλα τα εμπορεύματα, από και προς τα υπό την βενετική κυριαρχία λιμάνια, έπρεπε πρώτα να διέρχονται από το λιμάνι της μητρόπολης, να καταβάλουν τους απαραίτητους και υψηλότατους δασμούς, και, ακολούθως, να συνεχίζουν το ταξείδι τους προς τους τελικούς προορισμούς τους, εντός ή εκτός της βενετικής επικράτειας. Ο ζακυνθινός ιστορικός Παναγιώτης Χιώτης, αναφερόμενος στα Επτάνησα, περιγράφει την ουσία αυτής της πολιτικής, ως εξής, «όρος δε εις την εμπορίαν των εξαγομένων ειδών ετίθετο, ότι τα εξαγόμενα προϊόντα ελαίου και σταφίδος ώφειλον να διαπέμπονται πρότερον εις Βενετίαν, και εκείθεν υπόφορα εις όλα τα τέλη αύθις εισαγωγής και εξαγωγής, να μεταφέρονται εις τα ξένα μέρη». [71] Στην πραγματικότητα, όπως υποστηρίζει ο Ανδρεάδης, επρόκειτο για μία «εμποροκρατική πολιτική», που είχε οδηγήσει στο «μαρασμό του εμπορίου» στα Επτάνησα, καθώς και στη σημαντική κάμψη της ίδιας της παραγωγής σταφίδας των νησιών, του κύριου, δηλαδή, εμπορευματικού τους προϊόντος (κάμψη σε σχέση με τον προηγούμενο, 17^{ο} αιώνα). [72]

Αυτές, λοιπόν, οι απαγορεύσεις, οι περιορισμοί και οι φορολογικές πιέσεις, που απέρρεαν από την εμπορική και οικονομική πολιτική της Βενετίας, ώθησαν (και)

---

[70] *Ό.π.*, σ. 584-589· Παγκράτης, «Η Ναυτιλιακή Επιχείρηση τον 18^{ο} αιώνα: η περίπτωση των Ελλήνων υπηκόων της Βενετίας», ό.π.

[71] Χιώτης, *Σειράς Ιστορικών Απομνημονευμάτων*, ό.π., σ. 529. Βλ. επίσης, Ανδρέας Μιχ. Ανδρεάδης, *Περί της Οικονομικής Διοικήσεως της Επτανήσου επί Βενετοκρατίας*, Τόμος Α΄, Μέρος Γενικόν, Τυπογραφείον «Εστία», Αθήναι 1914, σ. 76-78· Ερμάννος Λούντζης, *Περί της Πολιτικής Καταστάσεως της Επτανήσου επί Ενετών*, Τύποις Χ. Νικολαΐδου Φιλαδελφέως, Αθήναις 1856, σ. 168.

[72] Ανδρεάδης, *Περί της Οικονομικής Διοικήσεως της Επτανήσου επί Βενετοκρατίας*, ό.π., σ. 83. Βλ. επίσης, Costantini Massimo, «Η εμπορική πολιτική της Βενετίας έναντι των κτήσεών της στην Ανατολική Μεσόγειο», στο Αλίκη Νικηφόρου-Testone (επιμ.), *Κέρκυρα, μία μεσογειακή σύνθεση: νησιωτισμός, διασυνδέσεις, ανθρώπινα περιβάλλοντα, 16^{ος}-19^{ος} αιώνας*, Πολιτιστικός Σύλλογος «Κόρκυρα», Κέρκυρα 1998, σ. 71-79. Θανάσης Καλαφάτης, «Όψεις του Σταφιδικού Ζητήματος στα Βενετοκρατούμενα Επτάνησα», στο *Πρακτικά Α΄Συνεδρίου «Επτανησιακού Πολιτισμού»: Κοινωνία, Οικονομία και Πολιτισμός στα Επτάνησα (1386-1864)*, Θεσσαλονίκη 1982, σ. 127-142.

τους επτανήσιους εμπόρους και καραβοκύρηδες προς αναζήτηση μεθόδων για την αποφυγή τους. Ως τέτοιες μέθοδοι αναδείχθηκαν για τους Επτανησίους: (α) η χρήση ξένων σημαιών, εκτός της βενετικής, όπως ήταν η οθωμανική (ποσοστό 7,1% των καταγεγραμμένων στην *Αμφιτρίτη* επτανησιακών σκαφών έφεραν την οθωμανική σημαία), η ρωσική (ποσοστό 2,1%), η αυστριακή (0,1%), η πρωσική (0,1%) και της Αλεξάνδρειας (0,1%)· η χρήση των διαφόρων αυτών σημαιών εξαρτάτο, κυρίως, από το εάν το λιμάνι, στο οποίο κατευθύνονταν τα επτανησιακά σκάφη, ανήκε ή όχι στην βενετική επικράτεια, καθώς και από την δυνατότητα αποφυγής υψηλών δασμών·[73] (β) το λαθρεμπόριο[74]· (γ) η επένδυση σε στόλους οθωμανικών περιοχών, με χαρακτηριστικότερη περίπτωση αυτή του Μεσολογγίου, που, σύμφωνα με την *Αμφιτρίτη*, κατά την δεκαπενταετία, που προηγήθηκε της κατάλυσης της Δημοκρατίας του Αγίου Μάρκου, ποσοστό 35% των καπετάνιων, που δήλωναν Μεσολογγίτες είχαν επτανησιακή, και, πρωτίστως, κεφαλληνιακή καταγωγή.[75] Τέλος μία ακόμα μέθοδος, στην οποία κατέφευγαν οι Επτανήσιοι για να αποφύγουν τις αυστηρές βενετικές απαγορεύσεις ήταν και (δ) η απόφασή τους για μετακίνηση, μόνιμη ή προσωρινή, σε περιοχές εκτός της βενετικής επικράτειας, όπως στα ρωσικά εδάφη

---

[73] Παγκράτης, «Η Ναυτιλιακή Επιχείρηση τον 18ο αιώνα: η περίπτωση των Ελλήνων υπηκόων της Βενετίας», ό.π.· Όλγα Κατσιαρδή-Hering, *Λησμονημένοι ορίζοντες Ελλήνων εμπόρων: Το πανηγύρι στη Senegaglia (18ος – αρχές 19ου αιώνα)*, Βιβλιοπωλείο Διονυσίου Νότη Καραβία, Αθήνα 1984, σ. 89.

[74] Από τον Χιώτη πληροφορούμαστε πως, «τα δε Αγγλικά πλοία τα ερχόμενα, όπως φορτώσωσιν σταφίδα [εν. στα Επτάνησα], έπρεπε πρότερον να φέρωσι φορτίον ειδών αποικιακών και πραγματειών εις Βενετίαν, και εκεί εκφορτώσαντες, ελάμβανον άδειαν προς φόρτωσιν σταφίδος εν ταις νήσοις. Ως δε πολλάκις λαθρεμπορία μεγάλα εγένοντο, και το δημόσιον εζημιούτο κατά συνεννόησιν των Άγγλων πραγματευτών μετά των πωλούντων εγκατοίκων την σταφίδα»· Χιώτης, *Σειρά Ιστορικών Απομνημονευμάτων*, ό.π., σ. 529. Βλ. επίσης, Ανδρέας Μιχ. Ανδρεάδης, *Περί της Οικονομικής Διοικήσεως της Επτανήσου επί Βενετοκρατίας*, Τόμος Β΄, Μέρος Ειδικόν, Τυπογραφείον «Εστία», Αθήναι 1914, σ. 277-80. Για την λαθρεμπορία επτανησιακής σταφίδας και λαδιού από μεσολογγίτικα πλοία, υπό οθωμανική σημαία, βλ. Όλγα Κατσιαρδή-Hering, «Η Ελληνική Παροικία της Τεργέστης (1751-1830)», Τόμος Α΄, Διδακτορική διατριβή, Πανεπιστήμιο Αθηνών, 2002, σ. 366-9· βλ. επίσης, Βασίλης Βλ. Σφυρόερας, «Η εμπορική ναυτιλία στα βενετοκρατούμενα Επτάνησα. Προβλήματα έρευνας και διαπιστώσεις», στο *Πρακτικά Α΄Συνεδρίου «Επτανησιακού Πολιτισμού»*, ό.π., σ. 39-47· στο ίδιο βλ. Ροσέτος Φακιόλας, «Ο πρωτογενής τομέας παραγωγής στα Επτάνησα (1386-1864)», σ. 151-80 [162], όπου και υπάρχει η πληροφορία, πως *το μισό περίπου από το λάδι της Κέρκυρας και των Παξών εξαγόταν παράνομα*.

[75] Παγκράτης, «Η Ναυτιλιακή Επιχείρηση τον 18ο αιώνα: η περίπτωση των Ελλήνων υπηκόων της Βενετίας», ό.π. Βλ. επίσης, Κατσιαρδή-Hering, *Λησμονημένοι ορίζοντες Ελλήνων εμπόρων*, ό.π., σ. 91· Francesco Grimani, *Relazioni Storico-Politiche delle isole del Mare Jonio*, Βενετία 1856, σελ. 87, που υπολογίζει, πως τα επενδεδυμένα κεφάλαια των Επτανησίων στους στόλους του Μεσολογγίου και του Αιτωλικού ανέρχονταν στο 1/3 της συνολικής αξίας των τελευταίων. Για την παρουσία Επτανησίων στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις του Μεσολογγίου, βλ. Διονύσιος Δ. Ιθακήσιος, «Η οικονομική εξέλιξη της Ζακύνθου, από τους αρχαίους χρόνους μέχρι σήμερα», Διδακτορική διατριβή, Πανεπιστήμιο Πειραιώς, Αθήνα 1988, σ. 122-3· Άγγελος Γ. Χόρτης, «Συμβολή στην οικονομική ιστορία της Λευκάδας (1684-1774). (Γαιοκτησία, Γεωργία, Κτηνοτροφία, Βιοτεχνία, Αλιεία, Φολολογικό σύστημα, Εμπόριο και Ναυτιλία)», Διδακτορική διατριβή, Πανεπιστήμιο Αθηνών, 1992, σ. 340-1. Για το ρόλο του Μεσολογγίου, βλ. επίσης Katerina Papakonstantinou, «The port of Messolonghi: spatial allocation and maritime expansion in the 18th century», *Revue Historique* (υπό δημοσίευση).

της Μαύρης Θάλασσας (κυρίως, Κριμαία). Σε ό,τι αφορά την περίπτωση της Μαύρης Θάλασσας η εκεί μετακίνηση των Επτανησίων, που άρχισε να συντελείται μετά την υπογραφή της Συνθήκης του Κιουτσούκ Καϊναρτζί (1774), και, κυρίως, μετά την Εμπορική Συνθήκη της Κωνσταντινούπολης (1783), συνδεόταν άμεσα με τη σταδιακή αύξηση των εξαγωγών των μαυροθαλασσίτικων σιτηρών.[76] Επί της ουσίας, πρόκειται για μία επιχειρηματική επιλογή των Επτανησίων, την οποία, καθώς φαίνεται, επεχείρησε να ενισχύσει, προς όφελός της, και η Βενετία με την απόφασή της για ίδρυση προξενείου στην Χερσώνα (1792), για να καλύπτει τις εκεί ανάγκες των εμπόρων υπηκόων της, καθώς και με την παραχώρηση της δυνατότητας στους υπηκόους της να κάνουν και επισήμως χρήση της ρωσικής σημαίας, όταν έπλεαν στα νερά της Μαύρης Θάλασσας.[77] Οι εξελίξεις αυτές θεωρούμε, πως έστρεψαν, σταδιακά αλλά αποφασιστικά, τους Επτανησίους προς το πολλά υποσχόμενο σιτεμπόριο της Νέας Ρωσίας (και αργότερα του Δούναβη), θέτοντας, έτσι, και τις βάσεις της ανάδειξής τους, κατά τον 19^{ο} αιώνα, πια, σε κύριους συντελεστές του μαυροθαλασσίτικου εμπορίου και, ειδικότερα, σε κύριους διαμετακομιστές των μαυροθαλασσίτικων σιτηρών προς τα λιμάνια της κεντρικής και δυτικής Μεσογείου.

Μέσα, λοιπόν, σε αυτό το πλαίσιο, και λίγα χρόνια πριν την κατάλυση της βενετοκρατίας στο Ιόνιο, οι Επτανήσιοι είχαν κατορθώσει να αναπτύξουν σημαντικά την εμπορική τους ναυτιλία και να διευρύνουν την ακτίνα της επιχειρησιακής της

---

[76] King, *The Black* Sea, ό.π., σ. 154-62. Βλ. επίσης, Kamenskii – Griffiths, *The Russian Empire in the Eighteenth Century*, ό.π., σ. 251· Βασίλειος Σφυρόερας, «Νησιά του Αιγαίου», στο *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους*, Τόμος ΙΑ΄, Εκδοτική Αθηνών, Αθήνα 1975, σ. 218-230 [221]· Βασίλης Κρεμμυδάς, *Το Εμπόριο της Πελοποννήσου στο 18ο αιώνα (1715-1792). (Με βάση τα γαλλικά αρχεία)*, Αθήνα 1972, σ. 95-6· Απόστολος Βακαλόπουλος, «Στροφή των Ελλήνων προς τους Ρώσους», στο *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους*, Τόμος ΙΑ΄, Εκδοτική Αθηνών, Αθήνα 1975, σ. 51-97 [83-5]· Δέσποινα Ερ. Βλάσση, «Μία μετανάστευση Κεφαλλήνων στην Κριμαία (1794) και η αντίδραση της Βενετίας», *Κεφαλληνιακά Χρονικά*, Τόμος 6, 1994, σ. 189-236 [189-90]. Για την ανάπτυξη του επτανησιακού, και, κυρίως, κεφαλληνιακού εμπορίου με την Κριμαία, κατά το τελευταίο τέταρτο του 18^{ου} αιώνα, βλ. ενδεικτικά, Xavier Scrofani, *Voyage en Gréce, dans les anées 1794 et 1795*, J. F. Rolland, Λυών 1834, σ. 30-1. Την ίδια άποψη με τον Scrofani εκφράζει, στα 1876, σε αναφορά του προς την Βενετική Γερουσία, και ο Βάιλος στην Κωνσταντινούπολη, Girolamo Zulian· βλ. Δέσποινα Ερ. Βλάσση, «Μία μετανάστευση Κεφαλλήνων στην Κριμαία (1794) και η αντίδραση της Βενετίας», *Κεφαλληνιακά Χρονικά*, Τόμος 6, 1994, 189-236 [191].

[77] Βλάσση, «Μία μετανάστευση Κεφαλλήνων στην Κριμαία (1794) και η αντίδραση της Βενετίας», ό.π., σ. 189-236 [221-2], όπου αναφέρεται, πως ο βενετός πρόξενος στην Χερσώνα λάμβανε όλα τα μέτρα προς ενίσχυση της εκεί παρουσίας των επτανησιακών σκαφών, με το πλέον χαρακτηριστικό εξ αυτών, την επίσημη οδηγία προς τους βενετούς πλοιάρχους, να κατεβάζουν την βενετική σημαία όταν έφταναν στην Τένεδο και να υψώνουν την ρωσική για να μπουν ελεύθερα στη Μαύρη Θάλασσα, και με την επιστροφή τους να επανέρχονται στην βενετική σημαία. Για την παρουσία των Επτανησίων και των σκαφών τους στη Μαύρη Θάλασσα, βλ. και: Gerassimos D. Pagratis, «Il commercio marittimo greco a Costantinopoli e nel Mar Nero nella seconda metà del XVIII secolo: il caso dei greci suditti veneziani», στο *Colloquio Internazionale di Studi*: *Venezia e il Levante tra il XIII e il XVIII secolo* (Venezia, Istituto Romeno di Cultura e Ricerca Umanistica, 19–20 ottobre 2006), *Annuario dell'Istituto Romeno di Cultura e Ricerca Umanistica di Venezia*, Τόμος 9, 2007, σ. 73-84.

δράσης, η οποία περιελάμβανε, πλέον, ένα εκταταμένο δίκτυο λιμανιών και αγορών, που ξεκινούσε από τα μεσογειακά λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας, της Αλεξάνδρειας και της Μπαρμπαριάς και έφτανε έως τα βορειο-ατλαντικά λιμάνια της Λισαβόνας, του Λονδίνου, του Άμστερνταμ και του Αμβούργου. Σε κάθε περίπτωση, βέβαια, η κύρια περιοχή δραστηριοποίησης για τα επτανησιακά, εμπορικά σκάφη ήταν η ευρύτερη θαλάσσια περιοχή, που εκτεινόταν από τις βόρειες ακτές της Αδριατικής και έφτανε μέχρι τις δυτικές ακτές της Ηπείρου και της Πελοποννήσου, τον Κορινθιακό Κόλπο, καθώς και το ανερχόμενο, διαμετακομιστικό λιμάνι της Μάλτας, στην κεντρική Μεσόγειο, ενώ, σε ό,τι αφορά τα διακινούμενα, από το στόλο των Επτανησίων, φορτία, αυτά ήταν, κυρίως, είδη διατροφής (δημητριακά, τυρί), πρώτες ύλες, υφάσματα και δέρματα.[78]

Κατά συνέπεια, μέσα στο πλαίσιο των προαναφερθέντων συνθηκών φαίνεται, πως διαμορφώθηκαν οι απαραίτητοι εκείνοι όροι, που οδήγησαν, κατά το δεύτερο μισό του 18^{ου} αιώνα, στη συγκρότηση ενός ακμαίου οικονομικού κλάδου παροχής υπηρεσιών, θαλάσσιας μεταφοράς, στα υπό βενετική κυριαρχία νησιά του Ιονίου. Πρόκειται για μία σημαντική εξέλιξη, που, με τη σειρά της, επέτρεψε στην ποντοπόρο, εμπορική ναυτιλία των Επτανησίων να συγκροτηθεί σε αξιόλογη οικονομική δύναμη, με χαρακτηριστικά σημαντικού συντελεστή, όχι μόνο του επτανησιακού και Ιονίου οικονομικού χώρου, αλλά και του ευρύτερου οικονομικού χώρου της θάλασσας της κεντρικής, και, δευτερευόντως, της ανατολικής Μεσογείου. Αυτές, όμως, οι ευμενείς συνθήκες, που επέτρεψαν στην επτανησιακή ναυτιλία να γνωρίσει μία σημαντική ανάπτυξη, κατά την διάρκεια του μεγαλύτερου μέρους του 18^{ου} αιώνα, επρόκειτο να εκλείψουν, πρόσκαιρα, βεβαίως, μαζί με την απόφαση για κατάλυση της Δημοκρατίας του Αγίου Μάρκου, από το Ναπολέοντα, στα 1797.

1.3.2 Η ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΤΗΣ ΠΡΩΤΗΣ ΓΑΛΛΙΚΗΣ ΚΑΤΟΧΗΣ (1797-9)

Η απόφαση του Ναπολέοντα να καταλάβει τα Επτάνησα πήγαζε όχι μόνο από τη στρατηγική γεωγραφική τους θέση, όπως έχει ήδη αναφερθεί, αλλά και από τη σημασία της εμπορικής τους ναυτιλίας, η οποία, όπως προκύπτει από την *Αμφιτρίτη*, είχε γνωρίσει σημαντική, περαιτέρω ανάπτυξη, ιδίως, κατά την διάρκεια των

[78] Για την εικόνα του λιμενικού δικτύου της επτανησιακής, ποντοπόρου εμπορικής ναυτιλίας, καθώς και των διακινούμενων εμπορευμάτων, βλ. Παγκράτης, «Η Ναυτιλιακή Επιχείρηση τον 18^{ο} αιώνα: η περίπτωση των Ελλήνων υπηκόων της Βενετίας», ό.π.

τελευταίων ετών της βενετοκρατίας στα νησιά του Ιονίου (1789-96).[79] Η επιβολή, όμως, της γαλλικής κυριαρχίας, στα 1797, θα σημάνει για τους Επτανησίους την απώλεια των προνομίων της ουδέτερης, βενετικής σημαίας, καθώς, οι Επτανήσιοι ήταν, πλέον, υποχρεωμένοι να υψώνουν στα εμπορικά τους σκάφη την «εμπόλεμη» γαλλική σημαία.[80] Από την άλλη πλευρά, οι επτανήσιοι καραβοκύρηδες όφειλαν να υπακούουν και στα όσα όριζε ο οικονομικός πόλεμος που είχε κηρύξει το Γαλλικό Διευθυντήριο ενάντια στη Μεγάλη Βρετανία.[81] Παράλληλα, απαγορεύτηκε, ρητώς, η χρήση της ρωσικής σημαίας, ενώ διατάχθηκε η βύθιση των επτανησιακών, εμπορικών σκαφών, που την ύψωναν, καθώς και η επιβολή της ποινής του θανάτου σε όποιον Επτανήσιο διατηρούσε σχέσεις, εμπορικές ή άλλες, με τη Ρωσία [82] Την ίδια, μάλιστα, περίοδο, απαγορεύθηκε και ο κατάπλους στα Επτάνησα των βρετανικών, εμπορικών πλοίων, ενώ οι πρόξενοι της Ρωσίας και της Βρετανίας στα νησιά απελάθηκαν.[83] Εκτός, όμως, από αυτές τις δυσμενείς συνέπειες, που είχε για την εμπορική ναυτιλία των Επτανησίων η παρουσία των Γάλλων στα Επτάνησα, οι τελευταίοι επεχείρησαν να λάβουν και ορισμένα μέτρα προς την κατεύθυνση βελτίωσης των όρων διεξαγωγής της εμποροναυτιλιακής δραστηριότητας στα νησιά, με αποφάσεις όπως: (α) σύσταση ειδικών τμημάτων εμπορίου, (β) συγκρότηση ναυτικής μοίρας, που θα φρόντιζε για την ασφαλή ναυσιπλοΐα στο Ιόνιο, (γ) αναδιοργάνωση των λοιμοκαθαρτηρίων.

Σε κάθε περίπτωση, βέβαια, και παρά τις επιμέρους προσπάθειες των Γάλλων για ενίσχυση και προστασία της επτανησιακής, εμπορικής ναυτιλίας, οι επτανήσιοι καραβοκύρηδες άρχισαν να αντιμετωπίζουν σημαντικές δυσχέρειες στην διεξαγωγή των εμποροναυτιλιακών τους επιχειρήσεων τόσο στα μαυροθαλασσίτικα, όσο και στα μεσογειακά λιμάνια. Αυτή η κατάσταση, είχε ως άμεσο αποτέλεσμα να καταρρεύσουν τα φορολογικά έσοδα των νησιών, έσοδα που, κυρίως, προέρχονταν από τη ναυτιλία και το εμπόριο, καθώς και να επιβληθούν υψηλοί φόροι στους επτανήσιους εμπόρους-πλοιοκτήτες, για την κάλυψη των διογκούμενων αναγκών των γαλλικών δυνάμεων κατοχής.[84] Επρόκειτο για επιβαρύνσεις, που προκάλεσαν όχι

---

[79] Saul, *Russia and the Mediterranean, 1797-1807*, ό.π., σ. 55-6. Βλ. επίσης, Παγκράτης, «Η Ναυτιλιακή Επιχείρηση τον 18ο αιώνα: η περίπτωση των Ελλήνων υπηκόων της Βενετίας», ό.π.

[80] Νικόλαος Μοσχονάς, «Τα Ιόνια Νησιά κατά την περίοδο 1797-1821», στο *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους*, Τόμος ΙΑ΄, Εκδοτική Αθηνών, Αθήνα 1975, σ. 382-402 [385-8].

[81] *Georges* Lefébvre, *Η Γαλλική Επανάσταση*, ό.π., σ. 554-6.

[82] Μαυρογιάννης, *Ιστορία των Ιονίων Νήσων*, Τόμος Α΄, ό.π., σ. 136-7.

[83] Saul, *Russia and the Mediterranean, 1797-1807*, ό.π., σ. 83. Βλ. επίσης, Μοσχονάς, «Τα Ιόνια Νησιά κατά την περίοδο 1797-1821», ό.π., σ. σ. 382-402 [386-7].

[84] Ανδρεάδης, *Η Επτανησιακή Δημόσια Οικονομία κατά την περίοδον 1797-1814*, ό.π., σ. 16-23.

μόνο σημαντική μείωση της δραστηριότητας των επτανησιακών σκαφών, αλλά και γενικευμένες αντιδράσεις από την πλευρά των ρωσόφιλων Επτανησίων.[85] Σύντομα, όμως, η δυσμενής αυτή πραγματικότητα, για τα νησιά και την εμπορική τους ναυτιλία, θα τερματιζόταν με τη ρωσο-οθωμανική απόφαση, για εκδίωξη των Γάλλων και για κατάληψη των Επτανήσων.[86]

1.3.3 Η ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΤΗΣ ΕΠΤΑΝΗΣΟΥ ΠΟΛΙΤΕΙΑΣ (1800-7)

1.3.3.α ΟΙ ΠΡΟΝΟΙΕΣ ΤΟΥ ΚΑΤΑΣΤΑΤΙΚΟΥ ΧΑΡΤΗ ΤΗΣ ΕΠΤΑΝΗΣΟΥ ΠΟΛΙΤΕΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Το Μάρτιο του 1800, υπογράφεται στην Κωνσταντινούπολη, από τους εκπροσώπους της Ρωσίας, της Βρετανίας και της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας η Σύμβαση της Κωνσταντινούπολης, και ιδρύεται η Επτάνησος Πολιτεία, η οποία περιελάμβανε τα επτά κύρια νησιά της θάλασσας του Ιονίου (Κέρκυρα, Παξοί, Λευκάδα, Ιθάκη, Κεφαλονιά, Ζάκυνθος, Κύθηρα), χωρίς τα εξαρτήματά τους στην απέναντι ηπειρωτική ακτή (πρώην βενετικές κτήσεις σε Βουθρωτό, Πάργα, Πρέβεζα και Βόνιτσα). Δημιουργήθηκε, έτσι, μία τεχνική ενότητα των Ιόνιων Νησιών, τα οποία θα αρχίσουν να διέπονται, πλέον, από το ίδιο νομικό και θεσμικό πλαίσιο, τους ίδιους διοικητικούς θεσμούς και την ίδια πολιτειακή συγκρότηση, συγκροτώντας ένα ομοσπονδιακού χαρακτήρα κράτος, στην βάση της αποδοχής των τοπικών αυτονομιών εκάστης νήσου, αυτονομίες, που είχαν επιζήσει της Βενετοκρατίας. Το νέο κράτος, βέβαια, παρά την όποια διοικητική ανεξαρτησία και την πολιτική του αυτονομία, θα βρισκόταν υπό την προστασία της Ρωσία, αλλά και υπό την επικυριαρχία και την προστασία της Υψηλής Πύλης, και ήταν υποχρεωμένο να καταβάλλει, ετησίως, υψηλό φόρο υποτέλειας στην τελευταία.[87]

---

[85] Χιώτης, *Σειρά Ιστορικών Απομνημονευμάτων*, Τόμος Γ΄, ό.π., σ. 677-9. Μαυρογιάννης, Ιστορία των Ιονίων Νήσων, Τόμος Α΄, ό.π., σ. 205. Νίκος Γ. Μοσχονάς, «Το Ιστορικό Πλαίσιο», Ιστορικά (Ελευθεροτυπία), Τεύχος 172, Φεβρουάριος 2003, σ. 6-17 [8].

[86] Saul, *Russia and the Mediterranean, 1797-1807*, ό.π., σ. 65-7.

[87] Για τη Σύμβαση της Κωνσταντινούπολης, βλ. ενδεικτικά, Γρηγόριος Δαφνής, *Ιωάννης Α. Καποδίστριας: η γένεση του ελληνικού κράτους*, Ίκαρος, Αθήναι 1976, σ. 126. Νικόλαος Γ. Μοσχονάς, «Επτάνησος Πολιτεία: Στη δίνη ανταγωνισμού και συγκρούσεων των Μεγάλων Δυνάμεων», *Ιστορικά (Ελευθεροτυπία)*, Τεύχος 33, Ιούνιος 2000, σ. 12-23. Καραπιδάκης, «Τα Επτάνησα. Ευρωπαϊκοί Ανταγωνισμοί μετά την Πτώση της Βενετίας», ό.π., σ. 151-84 [169]. Για μία ευρύτερη παρουσίαση των όρων πολιτικής συγκρότησης της Επτανήσου Πολιτείας, βλ. Θανάσης Καλαφάτης, «Τα Συντάγματα της Επτανήσου Πολιτείας (1800-1807): Όρια και Αντιθέσεις», στο *Επτάνησος Πολιτεία (1800-1807): τα μείζονα ιστορικά ζητήματα*, Γ.Α.Κ. Κέρκυρας, Κέρκυρα 2001, σ. 21-8. Για τα άρθρα

Σε κάθε περίπτωση, πάντως, και, τουλάχιστον, σε ό,τι αφορά την ποντοπόρο, εμπορική ναυτιλία των Επτανησίων, με τη συγκρότηση της νέας πολιτείας φαίνεται, πως διαμορφώνονταν ευνοϊκές συνθήκες για την επαναδραστηριοποίηση της επτανησιακής ναυτιλίας, που είχε πληγεί σημαντικά, όπως είδαμε, κατά την διάρκεια της κατοχής των νησιών από τους Γάλλους. Αυτή τη νέα, ευνοϊκή εποχή για την επτανησιακή ναυτιλία σηματοδοτούσαν τα άρθρα της Σύμβασης για τα εμπορικά και ναυτιλιακά προνόμια του νέου κράτους, που ήταν όμοια με αυτά, που είχαν αποδοθεί από την Πύλη και στη Ραγούζα.[88] Έτσι, η Επτάνησος αποκτούσε τη δική της σημαία και την δική της προξενική εκπροσώπηση, καθώς και την εγγύηση για απρόσκοπτη διεξαγωγή των πλόων των εμπορικών της σκαφών στον οθωμανικό Λεβάντε, και τη ρωσική Μαύρη Θάλασσα. Θεωρούμε, πως η πιο ευνοϊκή εξέλιξη για την επαναδραστηριοποίηση της επτανησιακής ναυτιλίας ήταν η απόφαση να αποκτήσει το νέο κράτος την δική του σημαία. Η επιλογή, μάλιστα, της σημαίας είχε τη στήριξη των επτανήσιων Γερουσιαστών, οι οποίοι, προερχόμενοι από το βενετικό, διοικητικό μόρφωμα, επεδίωκαν, με την χρήση του ενετικού λέοντα, να καταδείξουν τη συνέχεια του βενετικού καθεστώτος· ο κυριότερος, όμως, λόγος για την επιλογή τους ήταν η εξυπηρέτηση των συμφερόντων της επτανησιακής ναυτιλίας.[89] Στόχος ήταν να καταστεί η νέα σημαία, «σεβαστή κυρίως από τους κουρσάρους της Αφρικής, στους οποίους το βενετικό λιοντάρι είχε την δυνατότητα να διαδραματίσει ρόλο παρεμβατικό [...] μολονότι είχε απωλέσει το θεσμικό του περιεχόμενο».[90]

Μέσα σε αυτό, λοιπόν, το πλαίσιο της προσπάθειας εξουδετέρωσης των θαλάσσιων κινδύνων από την πειρατεία, καθώς και της αποτελεσματικής αντιμετώπισης του θαλάσσιου, εμπορικού ανταγωνισμού, θεωρούμε, πως εντοπίζεται και ο κύριος λόγος της επτανησιακής συναίνεσης στο καθεστώς της οθωμανικής υποτέλειας. Γιατί η Πύλη, αναγνωρίζοντας την επτανησιακή σημαία, υποσχόταν να «καταβάλλει όλες τις δυνατές προσπάθειες, ώστε τα πλοία και οι έμποροι της

της *Σύμβασης*, βλ. Αλίκη Δ. Νικηφόρου (επιμ.), *Συνταγματικά Κείμενα των Ιονίων Νήσων*, Ίδρυμα της Βουλής των Ελλήνων, Αθήνα 2008, σ. 376-7.

[88] W. F. Wingfield, *A Tour in Dalmatia, Albania, and Montenegro; With an Historical Sketch of The Republic of Ragusa, From the Earliest Times Down to its Final Fall*, Richard Bentley, Λονδίνο 1859, σ. 324-34, 341-348· Spyros Dem. Loukatos, *Les relations entre la Democratie de Ragouse et la Republique Septinsulaire au debut du XIXe siècle*, Association Internationale d' Etudes du Sud –Est Européen, Σόφια 1969, 30-3. Βλ. επίσης, Σαράντης Ορφανουδάκης, «Συνταγματικά Κείμενα των Ιονίων Νήσων: Μελέτημα», στο Αλίκη Δ. Νικηφόρου (επιμ.), *Συνταγματικά Κείμενα των Ιονίων Νήσων*, ό.π., σ. 23-60 [33-4].

[89] Αλίκη Νικηφόρου, «Η Σημαία της Επτανήσου Πολιτείας: Σύμβολο Ανεξαρτησίας και Αναγνώρισης», στο *Επτάνησος Πολιτεία (1800-1807)*, ό.π., σ. 117-130 [127].

[90] Μαυρογιάννης, *Ιστορία των Ιονίων Νήσων*, Τόμος Α΄, ό.π., σ. 339-42.

προρρηθείσης Πολιτείας να προστατεύονται από τις πειρατικές επιδρομές των Μπέηδων των Βερβερικών Ακτών».[91] Επρόκειτο για σημαντική εξέλιξη, καθώς, εκτός των ναπολεόντειων πολέμων, υπήρχε, και η σοβαρή και άμεση απειλή των πειρατών, που εξορμούσαν από τα βορειο-αφρικανικά παράλια και λυμαίνονταν τις θάλασσες της Μεσογείου.[92] Η απόφαση, επομένως, της Πύλης να προσφέρει την προστασία της στους Επτανήσιους, λειτούργησε ευνοϊκά για το εμπόριο και τη ναυτιλία των τελευταίων.[93] Παράλληλα, η Σύμβαση παραχωρούσε και άδεια ελεύθερου διάπλου του Βοσπόρου στα επτανησιακά σκάφη, γεγονός που ενίσχυσε, εκ νέου, την παρουσία των Επτανησίων στα μαυροθαλασσίτικα λιμάνια και το σιτεμπόριο της Νέας Ρωσίας. [94] Βέβαια, η οθωμανική υποτέλεια της Επτανήσου συνυπήρχε και με την παροχή της ρωσικής προστασίας, η οποία μάλιστα θα ενταθεί περισσότερο, από τα τέλη του 1802, όταν στα Επτάνησα φτάνει ο απεσταλμένος του τσάρου, Μοτσενίγος. [95] Αποτέλεσμα αυτής της εξέλιξης ήταν να ενισχυθεί σημαντικά, εις βάρος της οθωμανικής, η ρωσική επιρροή στα Επτάνησα, εξέλιξη, που είχε άμεσες επιπτώσεις και στο επτανησιακό ναυτεμπόριο της Αδριατικής.[96] Προς την

---

[91] Διονυσία Παπαδάτου, «Μία επιστολή του 1800: αναφορές στα γεγονότα της εποχής», στο *Επτάνησος Πολιτεία (1800-1807)*, ό.π., σ. 387-96. Νικηφόρου (επιμ.), *Συνταγματικά Κείμενα των Ιονίων Νήσων*, ό.π., σ. 377.

[92] Michael Fontenay, «Πειρατεία και κούρσο στη Μεσόγειο», στο Σπύρος Ασδραχάς-Αναστάσιος Τζαμτζής-Τζελίνα Χαρλαύτη (επιμ.), *Ελλάδα της Θάλασσας*, Εκδοτικός Οίκος Μέλισσα, Αθήνα 2004, σ. 107-21. Panzac, *Commerce et Navigation dans l' empire ottoman au XVIIIe siècle*, ό.π., σ. 129-55, 157-78 και 179-94· John Jackson, *Reflections on the Commerce of the Mediterranean. Deduced from actual experience during a residence on both shores of the Mediterranean Sea*, W. Clarke and Sons, Λονδίνο 1804, σ. 51-96· Ηλίας Παναγ. Γεωργίου, *Επισιτισμός Γαλλίας υπό Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας*, ό.π., σ. 53-4, 67-81. Γιώργος Β. Νικολάου, «Πειρατές και κουρσάροι στις ακτές της δυτικής Πελοποννήσου κατά τη ναπολεόντεια περίοδο (1799-1815)», στο Χάρις Καλλιγά-Αλέξης Μάλλιαρης (επιμ.), *Πειρατές και Κουρσάροι*, Εστία, Αθήνα 2003, σ. 172-200. Βλ. επίσης, Αλεξάνδρα Κραντονέλλη, *Ελληνική Πειρατεία και Κούρσος τον ΙΗ΄ αιώνα και μέχρι την Ελληνική Επανάσταση*, Βιβλιοπωλείον της Εστίας, Αθήνα 1998, σ. 229-65.

[93] Συχνά η Πύλη εξέδιδε φιρμάνια με τα οποία επαναβεβαίωνε το status προστασίας της επτανησιακής σημαίας στις οθωμανικές θάλασσες· Νικηφόρου (επιμ.), *Συνταγματικά Κείμενα των Ιονίων Νήσων*, ό.π., σ. 727-31, 732-6. Για την πρακτική των φιρμανιών, βλ. και: Gelina Harlaftis και Sophia Laiou, «Ottoman State Policy in Mediterranean Trade and Shipping, c.1780-c.1820: The Rise of the Greek-owned Ottoman Merchant Fleet», στο Mark Mazower (επιμ.), *Networks of Power in Modern Greece: Essays in Honor of John Campell*, Hurst & Company, Λονδίνο 2008, σ. 1-44 [19-20]. Βλ. επίσης, Γεωργίου, *Επισιτισμός Γαλλίας υπό Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας (1789-1815)*, ό.π., σ. 76-8.

[94] Saul, *Russia and the Mediterranean, 1797-1807*, ό.π., σ. 99-100, 177-80. Νικηφόρου (επιμ.), *Συνταγματικά Κείμενα των Ιονίων Νήσων*, ό.π., σ. 378.

[95] Η ρωσική προστασία δεν περιοριζόταν μόνο στους Επτανησίους αλλά δινόταν και στους ναυτικούς πληθυσμούς των νησιών του Αιγαίου· βλ. Γεωργίου, *Επισιτισμός Γαλλίας υπό Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας (1789-1815)*, ό.π., σ. 78-80.

[96] Για τη ρωσική παρουσία στα Επτάνησα, βλ. Σφέτας, «Η παρουσία των Ρώσων στα Επτάνησα (1799-1807)», ό.π., σ. 457-84. Μοσχονάς, «Το Ιστορικό Πλαίσιο», ό.π., σ. 6-17. Για το ρόλο του Μοτσενίγου, βλ. W. H. Zawadzki, *A man of honour: Adam Czartoryski as a statesman of Russia and Poland, 1795-1831*, Oxford University Press, Οξφόρδη 1993, σ. 95-8· Saul, *Russia and the Mediterranean, 1797-1807*, ό.π., σ. 183-7. Πέτρος Πετράτος, «Ένα 'Μανιφέστο' του Τσάρου Αλέξανδρου Α΄ προς την Γερουσία της Επτανήσου Πολιτείας (1806)», στο *Επτάνησος Πολιτεία (1800-*

κατεύθυνση ενίσχυσης του επτανησιακού ναυτεμπορίου συνεισέφερε και το τρίτο άρθρο της Σύμβασης, που όριζε, πως, «οι υπήκοοι της ρηθείσης πολιτείας, οίτινες εμπορεύονται εις την επικράτειαν της Υψηλής Πύλης, ή αποδημούσι, θα διευθύνωνται υπό οικείον πρόξενον ή αντιπρόξενον». Έτσι, η Επτάνησος θα συγκροτήσει, για πρώτη και τελευταία φορά, ένα προξενικό δίκτυο, που κάλυπτε όλη τη Μεσόγειο και το οποίο της επέτρεπε να παρέχει τις αναγκαίες διευκολύνσεις προς τους ναυτικούς και τους εμπόρους της.[97]

Η ανάπτυξη, βέβαια, αυτού του προξενικού δικτύου σχετιζόταν και με την ευνοϊκή στάση των ευρωπαϊκών δυνάμεων απέναντι στο νέο κράτος. Η πρώτη Δύναμη που αναγνωρίζει τη νέα πολιτεία και τη σημαία της, είναι η Βρετανία· θα ακολουθήσει, η Αυστρία, η οποία και θα επιτρέψει στα επτανησιακά σκάφη να προσεγγίζουν τα λιμάνια της, η Γαλλία, η Ισπανία και η Βαταυική Δημοκρατία (Ολλανδία). [98] Επιπλέον, το Μάιο του 1803, ανακοίνωνε την αναγνώριση της Επτανήσου το Πεδεμόντιο, τον Ιούνιο του 1803, ο Πάπας, και, τέλος, και ο βασιλιάς της Νάπολης.[99] Άμεση συνέπεια αυτών των εξελίξεων ήταν να αποκτήσει, επί της ουσίας, η επτανησιακή σημαία καθεστώς ουδετερότητας, όπως αυτό, που είχε βιώσει άλλοτε η βενετική σημαία, ουδετερότητα, την οποία η Επτάνησος προσπάθησε να διαφυλάξει καθ' όλη την διάρκεια της εποχής των ναπολεόντειων πολέμων.[100]

1807): Το πρώτο ανεξάρτητο ελληνικό κράτος, ό.π., σ. 171-81.Χαρακτηριστικά, οι πρόξενοι της Ρωσίας σε Πρέβεζα, Άρτα, Κάτταρο και Ραγούζα, θα συνεργαστούν με το Μοτσενίγο, θα διοχετεύσουν μέρος του εμπορίου της Βοσνίας και Ερζεγοβίνης σε λιμάνια αυστριακά ή οθωμανικά, παρακάμπτοντας τη Ραγούζα, και θα πετύχουν την διακίνηση των εμπορευμάτων με επτανησιακά σκάφη. Επιπλέον, η παρουσία ρωσικού στόλου σε Αδριατική και Ιόνιο, ενίσχυσε τις συνθήκες ασφάλειας για τα Επτανησα· βλ. Saul, *Russia and the Mediterranean, 1797-1807*, ό.π., σ. 178, 186-7.

[97] Γεράσιμος Μ. Βλάχος, «Οι υπηρεσίες προς τη ναυτιλία των προξένων της επτανήσου πολιτείας κατά τον κανονισμό 1803/1805», στο *Επτάνησος Πολιτεία (1800-1807): Το πρώτο ανεξάρτητο ελληνικό κράτος*, ό.π., σ. 323-44. Βλ. επίσης, Νάσα Παταπίου, *Το Προξενείο της Επτανήσου Πολιτείας στην Κύπρο 1800-1807 και ο Πρόξενος Παναγής Αγγελάτος*, Κέντρο Επιστημονικών Ερευνών-Πηγές και Μελέτες της Κυπριακής Ιστορίας XXXIII, Λευκωσία 2000, σ. 32-100. Παναγιώτα Μοσχονά, «Πρόξενοι της Επτανήσου Πολιτείας», στο *Επτάνησος Πολιτεία (1800-1807): Το πρώτο ανεξάρτητο ελληνικό κράτος*, ό.π., σ. 439-53.

[98] Φανούριος Βώρος, «Οι διπλωματικές πτυχές της ιστορίας που οδήγησαν στην ίδρυση της Πολιτείας των Επτά Ηνωμένων Νήσων ή τα διασταυρούμενα συμφέροντα περί την «τιθηνήν» της Π.Ε.Η.Ν.», στο *Επτάνησος Πολιτεία (1800-1807): Το πρώτο ανεξάρτητο ελληνικό κράτος*, ό.π., σ. 163-70 [166-7]. Θωμάς Ι. Παπαδόπουλος, *Ιονική Βιβλιογραφία. Bibliographie Ionienne. 16ος -19ος αιώνας*, Τόμος Α΄ (1508-1850), Αθήνα 1998, σ.117. Λούντζης, *Επτάνησος Πολιτεία*, ό.π., σ. 85. Δόμνα Βισβίζη-Δοντά, *Αναλοτική Μεσόγειος: Πολιτική και Οικονομική Σημασία μιας Θάλασσας (1815-1914)*, Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα, Αθήνα-Κομοτηνή 2005, σ. 27-8. Joel H. Wiener, *Great Britain: Foreign Policy and the Span of Empire, 1689-1971A Documentary History*, Τόμος Ι, Chelsea House Publishers, Νέα Υόρκη 1972, σ. 191-3.

[99] Μαυρογιάννης, *Ιστορία των Ιονίων* Νήσων, Τόμος Β΄, ό.π., σ. 63-5. Σπύρος Κατσαρός, *Ιστορικό Αρχείο των Κορυφών, Επτάνησος Πολιτεία 1799-1807*, Μέρος Α΄, Κέρκυρα 1977, σ. 46.

[100] Μαυρογιάννης, *Ιστορία των Ιονίων Νήσων*, Τόμος Β΄, ό.π., σ. 60. Παπαδόπουλος, *Ιονική Βιβλιογραφία.*, ό.π., σ. 133. Χιώτης, *Σειρά Ιστορικών Απομνημονευμάτων*, ό.π., σ. 869. Κατά τον Καποδίστρια, η επτανησιακή σημαία, «έχαιρε τοιαύτης επιβολής ώστε οι Βασιλείς της Νεαπόλεως και

Τελικώς, η επτανησιακή ουδετερότητα θα διατηρηθεί, τυπικά, έως και την 17η Ιουνίου του 1807.[101] Τότε η Γερουσία, υποκινούμενη από τη Ρωσία, οδηγείται και επισήμως σε σύγκρουση με τη Γαλλία.[102] Τα αποτελέσματα, όμως, αυτής της επτανησιακής απόφασης ήταν άμεσα και ιδιαιτέρως δυσμενή, καθώς ο Ναπολέοντας διέταξε την καταδίωξη της επτανησιακής σημαίας, ενώ, παράλληλα. διέταξε και «τους κυβερνήτας των πολεμικών του πλοίων να συλλαμβάνωσι και δημεύωσι τα εις τους λιμένας της Γαλλίας ή της Ιταλίας ευρισκόμενα υπό ιόνιον σημαίαν πλοία».[103] Πρόκειται για εξελίξεις, που αποδείχθηκαν άκρως επιβαρυντικές για την επτανησιακή εμπορική ναυτιλία και την ομαλή και ασφαλή διεξαγωγή των επιχειρήσεών της στις θάλασσες της Μεσογείου.[104]

Σε κάθε περίπτωση, πάντως, και παρά τις προβληματικές, κατά τα πρώτα χρόνια του 19ου αιώνα, διεθνείς καταστάσεις, η επιμονή της Επτανήσου Πολιτείας στην πολιτική ουδετερότητά της, προσέδωσε ανάλογα, και, όπως αποδεικνύεται, πολύτιμα χαρακτηριστικά και στη σημαία της. Επρόκειτο, επί της ουσίας, για το συγκριτικό πλεονέκτημα των Επτανησίων, που βοήθησε στην ανάπτυξη της ποντοπόρου, εμπορικής τους ναυτιλίας και στην αναγνώρισή της, ως μίας ουδέτερης και ασφαλούς ναυτιλίας, σε μία εποχή συνεχών πολεμικών συγκρούσεων και θαλάσσιων αποκλεισμών.

άλλοι μικρότεροι Ιταλοί ηγεμόνες εζήτησαν να προστατεύωσιν δι' αυτής το εμπορικόν των ναυτικόν από των Αφρικανών πειρατών»· βλ. Ε. Ροδοκανάκης, *Ο Βοναπάρτης και αι Ιόνιοι Νήσοι, 1797-1816*, Κέρκυρα 1937, σ. 293. Ν. Πινιατώρος, *Η Επίδοσις των Κεφαλλήνων και των Ιθακησίων εις την Θάλασσαν,* Αθήνα 1980, σ. 5-6.

[101] Λούντζης, *Επτάνησος Πολιτεία*, ό.π., σ. 135.

[102] Ευστάθιος Κ. Λιβιεράτος, *Ιστορία της Νήσου Κεφαλληνίας*, Πειραιάς 1988 (εγράφη εν έτει 1916 εν Ληξουρίω), σ. 554-5, 619. Σταματούλα Ζαπάντη, «Ρώσοι στρατιωτικοί στην Κεφαλονιά στα χρόνια της Επτανήσου Πολιτείας», στο *Επτάνησος Πολιτεία (1800-1807): τα μείζονα ιστορικά ζητήματα*, ό.π., σ. 121-5. Chapman, *Imperial Russia: 1801-1905*, ό.π., σ. 19-20. Πετράτος, «Ενα 'Μανιφέστο' του Τσάρου Αλέξανδρου Α΄ προς την Γερουσία της Επτανήσου Πολιτείας (1806)», στο *Επτάνησος Πολιτεία (1800-1807): Το πρώτο ανεξάρτητο ελληνικό κράτος*, ό.π., σ. 171-81· Σπύρος Δημ. Λουκάτος, «Ο Ιωάννης Καποδίστριας στην Επτάνησο Πολιτεία», *Ιστορικά (Ελευθεροτυπία)*, Τεύχος 33, Ιούνιος 2000, σ. 34-7.

[103] Λιβιεράτος, *Ιστορία της Νήσου Κεφαλληνίας*, ό.π., σ. 619. Έντονη ήταν η δράση των γάλλων καταδρομέων στην Αδριατική, γεγονός που προκαλούσε μεγάλα προβλήματα στο ναυτεμπόριο της περιοχής· βλ. Saul, *Russia and the Mediterranean, 1797-1807*, ό.π., σ. 171.

[104] Μαυρογιάννης, *Ιστορία των Ιονίων Νήσων*, Τόμος Β΄, ό.π., σ. 130-1. Douin, *La Méditerranée de 1803 à 1805*, ό.π., σ. 230-53.

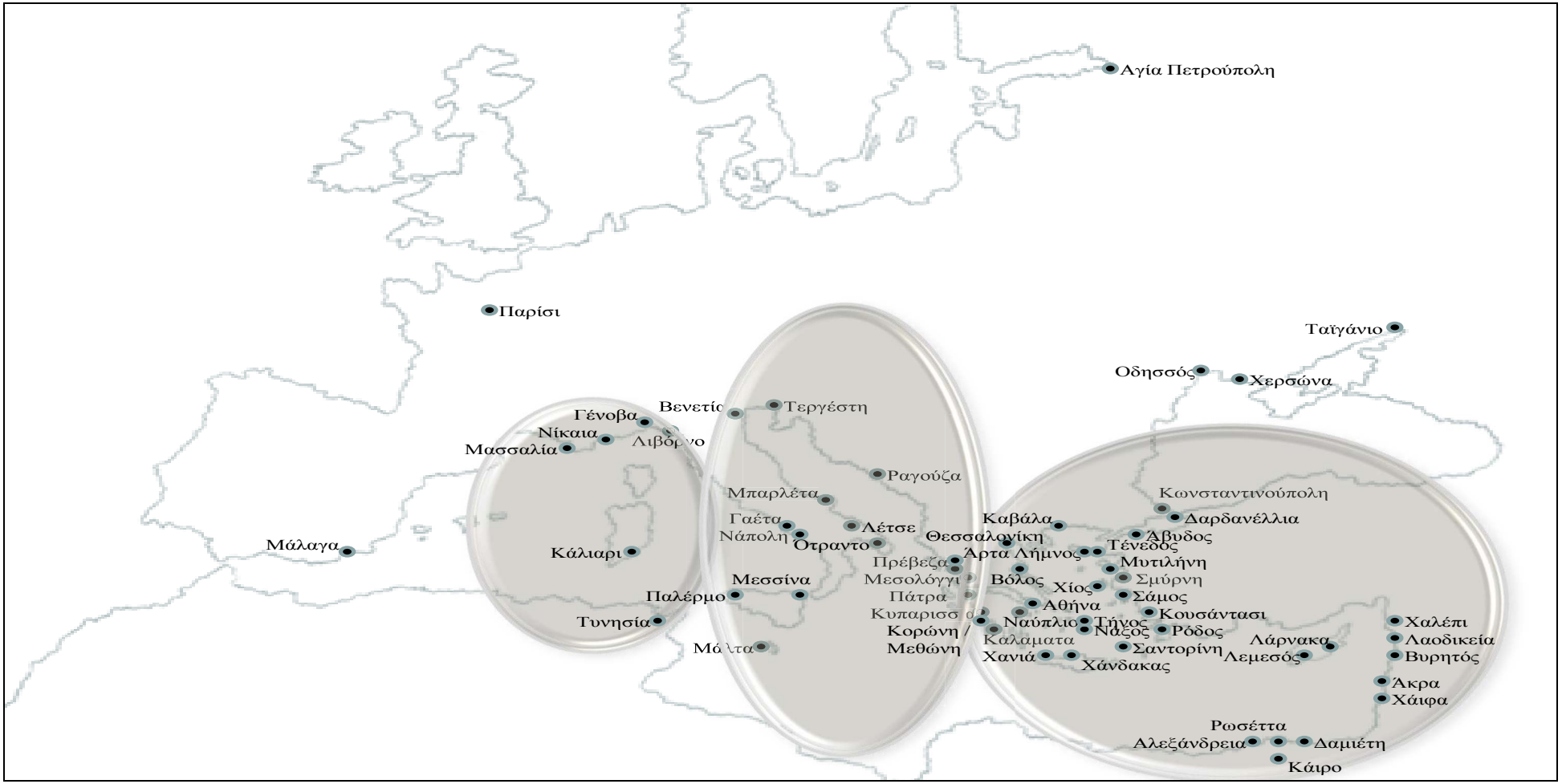
1.3.3.β Η ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΤΗΣ ΕΠΤΑΝΗΣΟΥ ΠΟΛΙΤΕΙΑΣ: ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ, ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ, ΣΤΟΛΟΣ, ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ

Στην παρούσα ενότητα επιλέξαμε να εξετάσουμε: (α) τα βασικά, ποσοτικά και ποιοτικά, μεγέθη της επτανησιακής, ποντοπόρου εμπορικής ναυτιλίας, (β) τα κυριότερα λιμάνια, με τα οποία ανέπτυξε επαφές, καθώς και (γ) το νομοθετικό πλαίσιο λειτουργίας της. Ας επιχειρήσουμε, λοιπόν, πρώτα να προσεγγίσουμε την γεωγραφική διασπορά της επτανησιακής εμποροναυτιλιακής δραστηριότητας αξιοποιώντας τις πληροφορίες που προκύπτουν από το ανάπτυγμα του επτανησιακού προξενικού δικτύου, κατά την περίοδο 1801-7. Σύμφωνα, λοιπόν, με το σχήμα 1.1, που ακολουθεί, η Επτάνησος διατηρεί προξενική εκπροσώπηση σε ολόκληρη σχεδόν τη Μεσόγειο, και, ιδιαιτέρως, στις κεντρικές και ανατολικές θάλασσές της. Έτσι, λοιπόν, οι επτανήσιοι πρόξενοι, πέρα από το Παρίσι και την Αγία Πετρούπολη, θα εγκατασταθούν στα κυριότερα μεσογειακά λιμάνια: τη Μασσαλία, το Λιβόρνο, τη Μάλτα, τη Νάπολη, το Παλέρμο, την Βενετία, την Τεργέστη, την Αλεξάνδρεια, τη Σμύρνη, την Θεσσαλονίκη, την Κωνσταντινούπολη, την Οδησσό, την Χερσώνα, το Ταϊγάνιο. Κατά συνέπεια, υποθέτουμε, πως σε αυτά τα λιμάνια βρισκόταν επικεντρωμένο και το κύριο ενδιαφέρον των επτανησίων, πλοιάρχων, εμπόρων και πλοιοκτητών, σε ό,τι αφορά τις ναυτιλιακές και εμπορικές τους δραστηριότητες, κατά την περίοδο των αρχών του 19ου αιώνα (1800-7). [105]

Μία πιο καλή εικόνα για το πού επικεντρώνεται το ναυτιλιακό και εμπορικό ενδιαφέρον των Επτανησίων, μας δίνει το διάγραμμα 1.1. Σύμφωνα με αυτό, τα προξενεία, που παρουσίαζαν την πλέον πυκνή, έγγραφη επικοινωνία με την Γερουσία, και τα οποία προσεγγίζονταν συχνότερα από τα σκάφη επτανησιακών συμφερόντων, ήταν, με φθίνουσα σειρά, τα ακόλουθα: της Κωνσταντινούπολης, της Νάπολης, του Λιβόρνου, της Βενετίας, της Πάτρας, του Ότραντο, της Τεργέστης, της

[105] Αν και είχε προβλεφθεί σύσταση προξενείου στη Μασσαλία, τελικώς, την εξυπηρέτηση των Επτανησίων ανέλαβε ο εκεί ρώσος πρόξενος. Πρόκειται για μία πρακτική, που εφαρμόστηκε και σε άλλα λιμάνια, όπου τους Επτανησίους εξυπηρετούσαν πρόξενοι άλλων ευρωπαϊκών Δυνάμεων. Μαυρογιάννης, *Ιστορία των Ιονίων Νήσων: αρχομένη τω 1797 και λήγουσα τω 1815*, Τόμος Β΄, ό.π., σ. 11-2. Saul, *Russia and the Mediterranean, 1797-1807*, ό.π., σ. 186-7, 200. Pagratis Gerassimos, «I Consolati della Repubblica Settinsulare (1800-1807) in Sicilia», στο *the 2nd Mediterranean Maritime History Network Conference*, Μεσσήνα/Ταορμίνα, 2-7 Μαΐου 2006, αδημοσίευτο κείμενο. Το κείμενο βρίσκεται αναρτημένο στην ηλεκτρονική ιστοσελίδα: http://www.scribd.com/doc/13838452/The-Consulates-of-the-Sept-Insular-Republic-1800. Παταπίου, *Το Προξενείο της Επτανήσου Πολιτείας στην Κύπρο 1800-1807 και ο Πρόξενος Παναγής Αγγελάτος*, ό.π., σ. 237-9.

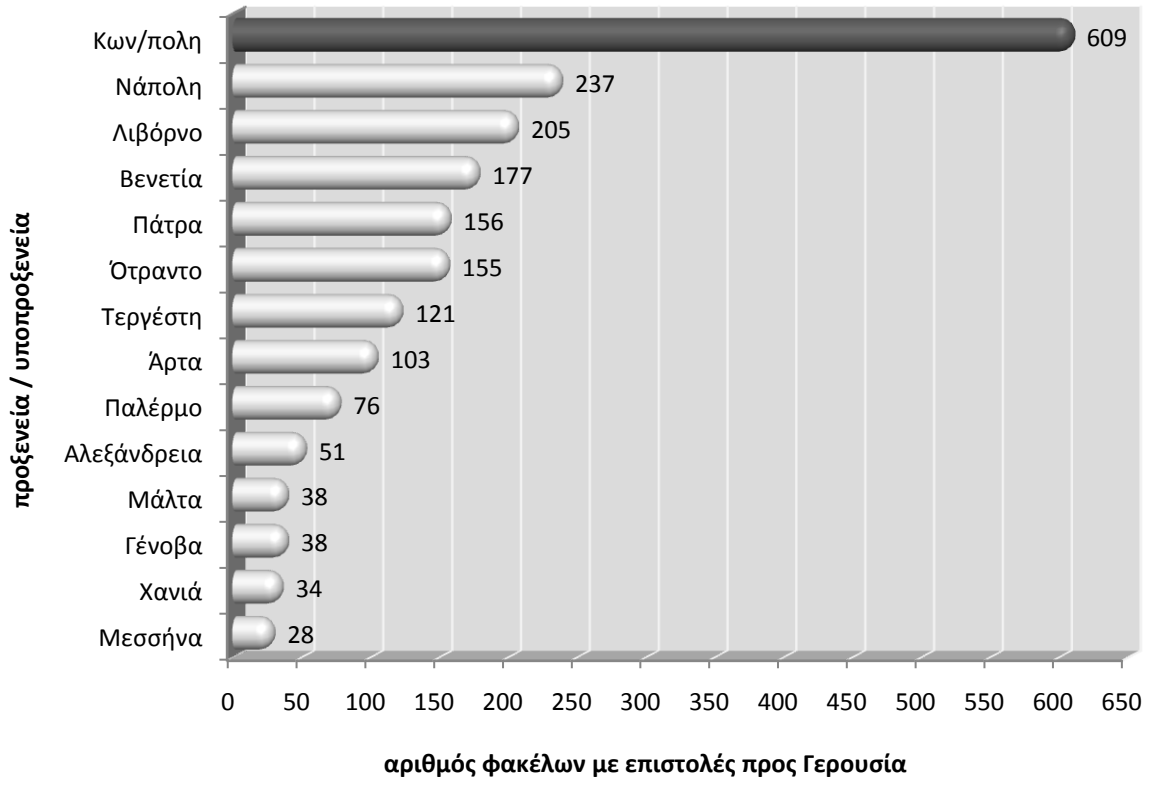
Σχήμα 1.1. Δίκτυο προξενείων, υποπροξενείων και προξενικών πρακτόρων* της Επτανήσου Πολιτείας, 1801-7.



Πηγή: επεξεργασμένα στοιχεία από: (α) Νάσα Παταπίου, *Το Προξενείο της Επτανήσου Πολιτείας στην Κύπρο 1800-1807 και ο Πρόξενος Παναγής Αγγελάτος*, Κέντρο Επιστημονικών Ερευνών-Πηγές και Μελέτες της Κυπριακής Ιστορίας XXXIII, Λευκωσία 2000, σ. 237-40· (β) Παναγιώτα Μοσχονά, «Πρόξενοι της Επτανήσου Πολιτείας», στο *Επτάνησος Πολιτεία (1800-1807): Το πρώτο ανεξάρτητο ελληνικό κράτος,* Εταιρεία Κεφαλληνιακών Ιστορικών Ερευνών, Αργοστόλι 2003, σ. 439-53· (γ) Γεράσιμος Μ. Βλάχος, «Οι υπηρεσίες προς τη ναυτιλία των προξένων της επτανήσου πολιτείας κατά τον κανονισμό 1803/1805», στο *Επτάνησος Πολιτεία (1800-1807): Το πρώτο ανεξάρτητο ελληνικό κράτος*, Εταιρεία Κεφαλληνιακών Ιστορικών Ερευνών, Αργοστόλι 2003, σ. 323-44· (δ) Pagratis Gerassimos, «I Consolati della Repubblica Settinsulare (1800-1807) in Sicilia», στο *2nd Mediterranean Maritime History Network Conference*, Μεσσήνα/Ταορμίνα, 2-7 Μαΐου 2006, αδημοσίευτο άρθρο) [* Σύμφωνα με τον Γεράσιμο Βλάχο υπάρχει μία σειρά επτανησιακών προξενείων/υποπροξενείων στο Αιγαίο, με περιορισμένη, όμως, δράση· πρόκειται για τα προξενεία: Ναυπάκτου, Ίου, Αμοργού Σκοπέλου, Μήλου, Αντιμήλου, Πάρου, Αντιπάρου, Σίκινου, Σερίφου, Πολυκάνδρου, Κω, Ψαρών, Κέας, Άνδρου].

της Άρτας, του Παλέρμου, της Αλεξάνδρειας, της Γένοβας, της Μάλτας, των Χανίων και τέλος, της Μεσσήνας.[106]

Διάγραμμα 1.1. Αλληλογραφία των επτανησιακών προξενείων/υποπροξενείων με τις κεντρικές υπηρεσίες της Επτανήσου Πολιτείας στην Κέρκυρα (1801-7).



Πηγή: βλ. Σχήμα 1.1.

Σε ό,τι αφορά, την Κωνσταντινούπολη, από το διάγραμμα προκύπτει, πως το λιμάνι της αποτελεί σημείο αναφοράς για τους Επτανήσιους. Άλλωστε, εκεί ήταν εγκατεστημένο το κύριο επτανησιακό προξενείο, με τη μεγαλύτερη κίνηση, εξαιτίας της συνεχούς διέλευσης των επτανησιακών σκαφών, που έπλεαν από και προς τη Μαύρη Θάλασσα, και τα οποία έπρεπε να ελέγχονται και να λαμβάνουν από τον εκεί επτανήσιο πρόξενο τα απαραίτητα έγγραφα για τη ναυσιπλοΐα τους.[107] Με βάση,

[106] Για μία παρουσίαση των λιμανιών Αλεξάνδρειας, Βενετίας, Λιβόρνου, Χανίων, και της εκεί παρουσίας σκαφών ελληνικών και επτανησιακών συμφερόντων, βλ. Βασίλης Κρεμμυδάς, *Ελληνική Ναυτιλία 1776-1835. Πρώτος Τόμος: Όψεις της Μεσογειακής Ναυσιπλοΐας*, Ιστορικό Αρχείο Εμπορικής Τραπέζης της Ελλάδος, Αθήνα 1985, σ. 31-56· για το λιμάνι της Πάτρας, βλ. του ιδίου, *Συγκυρία και Εμπόριο στην προεπαναστατική Πελοπόννησο, 1793-1821*, Εκδόσεις Θεμέλιο, Αθήνα 1980, σ. 259-62.

[107] Βλάχος, «Οι υπηρεσίες προς τη ναυτιλία των προξένων της επτανήσου πολιτείας κατά τον κανονισμό 1803/1805», στο *Επτάνησος Πολιτεία (1800-1807): Το πρώτο ανεξάρτητο ελληνικό κράτος*, ό.π., σ. 323-44 [327]. Ο όγκος της αλληλογραφίας του επτανήσιου προξένου στην Κωνσταντινούπολη οφειλόταν και στο γεγονός, πως τα επτανησιακά προξενεία της ανατολικής Μεσογείου ήταν υπό την εποπτεία του τελευταίου. Έτσι, οι κατά τόπους πρόξενοι έπρεπε να ενημερώνουν πρώτα εκείνον και,

λοιπόν, τα ανωτέρω φαίνεται, πως με τη συγκρότητη της Επτανήσου Πολιτείας διαμορφώθηκαν οι κατάλληλες εκείνες συνθήκες, που επέτρεψαν όχι μόνο τη σταδιακή επαναδραστηριοποίηση της ποντοπόρου, εμπορικής ναυτιλίας των Επτανησίων, που είχε βρεθεί σε κατάσταση υποχρεωτικής αργίας κατά την περίοδο της γαλλικής κατοχής, αλλά και τη σημαντική, περαιτέρω γεωγραφική της ανάπτυξη και ποσοτική μεγέθυνση.

Αυτήν την άποψη, σχετικά με την επαναδραστηριοποίηση και περαιτέρω ανάπτυξη της επτανησιακής, ποντοπόρου, εμπορικής ναυτιλίας, έρχεται να ενισχύσει το διάγραμμα 1.2, όπου επιχειρήσαμε να αποτυπώσουμε την παρουσία της επτανησιακής σημαίας, στα λιμάνια του Λιβόρνου, της Μάλτας, της Μεσσήνας και της Λάρνακας, καθώς και των ρωσικών λιμανιών της Μαύρης Θάλασσας, κατά την περίοδο των ετών 1801-7. Σύμφωνα, λοιπόν, με το διάγραμμα, φαίνεται, πως τα ρωσικά, μαυροθαλασσίτικα λιμάνια προσέλκυαν μεγάλο αριθμό επτανησιακών σκαφών, ενώ υποθέτουμε, παρά την απουσία δεδομένων για τα έτη 1804-7, πως η κίνηση των τελευταίων στα ρωσικά λιμάνια συνέχισε να κινείται στα ίδια επίπεδα,[108] τουλάχιστον μέχρι την έκρηξη του ρωσο-οθωμανικού πολέμου, στα 1806, και το συνακόλουθο κλείσιμο των Δαρδανελλίων.[109] Επιπλέον, σύμφωνα, με την εικόνα, που δίνουν και τα δύο ανωτέρω διαγράμματα (1.1 και 1.2), φαίνεται, πως το μαυροθαλασσίτικο ενδιαφέρον της επτανησιακής ναυτιλίας συνιστούσε, στις αρχές πιά του 19^{ου} αιώνα, μία στρατηγική, επιχειρηματική επιλογή των Επτανησίων, οι βάσεις της οποίας είχαν τεθεί, ήδη, από τα τέλη του 18^{ου} αιώνα, την εποχή, δηλαδή, της βενετικής κυριαρχίας, όπως υποστηρίξαμε στην ενότητα 1.2.1. Σε αυτό το σημείο, όμως, να τονίσουμε, πως ο αριθμός των υπό επτανησιακή σημαία σκαφών, που εμπορεύονταν στη Μαύρη Θάλασσα, δεν φαίνεται να εκφράζει τα πραγματικά μεγέθη της επτανησιακής ναυτιλίας, τουλάχιστον, ως προς το μαυροθαλασσίτικο εμπόριο, και, επομένως, δεν φαίνεται να εκφράζει και την ουσιαστική συμμετοχή, που είχαν τα επτανησιακά σκάφη για το εμπόριο των ρωσικών σιτηρών προς τα λιμάνια και τις αγορές της Μεσογείου. Αυτή μας την υπόθεση τη στηρίζουμε, στο γεγονός, πως ένας

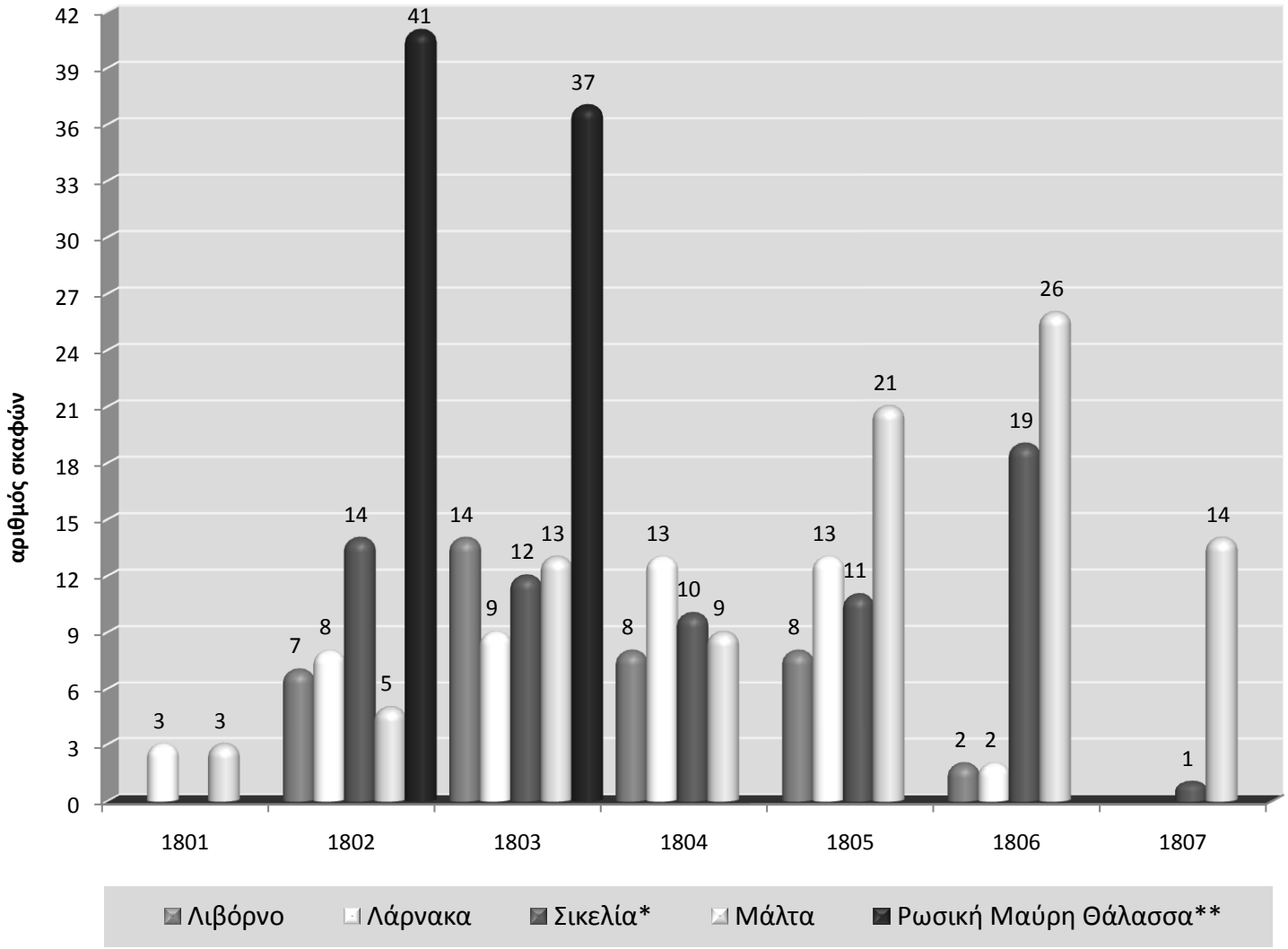
εν συνεχεία, την Γερουσία στην Κέρκυρα. Βλ. Παταπίου, *Το Προξενείο της Επτανήσου Πολιτείας στην Κύπρο 1800-1807 και ο Πρόξενος Παναγής Αγγελάτος*, ό.π., σ. 120 [υποσημείωση 1].

[108] Jean Savant, «Αι Ιόνιοι Νήσοι κατά τους Ναπολεοντείους Πολέμους», *Ναυτική Επιθεώρησις,* Τόμος XXXXXI, 1940, σ. 431-40 [432-3], όπου αναφέρεται, πως, «Καθ' ην εποχήν αι Ιόνιοι Νήσοι διετέλουν υπό ποιάν τινα Ρωσικήν εξουσίαν, προ της αφίξεώς μας δηλονότι εις Κέρκυραν, ήτις έλαβεν χώραν κατά το τέλος Αυγούστου του έτους 1807, οι πλοιοκτήται των Επτανησίων πλοίων, επεδίδοντο εις επικερδές εμπόριον ανά τους λιμένας της Μαύρης Θαλάσσης, αρχίζοντες την δημιουργίαν τεραστίων περιουσιών».

[109] Aîné Sicard, *Lettres sur Odessa*, Pluchart et Comp., Αγία Πετρούπολη 1812, σ. 31-5.

σημαντικός αριθμός επτανησιακών, εμπορικών σκαφών επέλεγε να υψώσει τη ρωσική και όχι την επτανησιακή σημαία, όταν έπλεε στη Μαύρη Θάλασσα, αλλά και εκτός αυτής.[110]

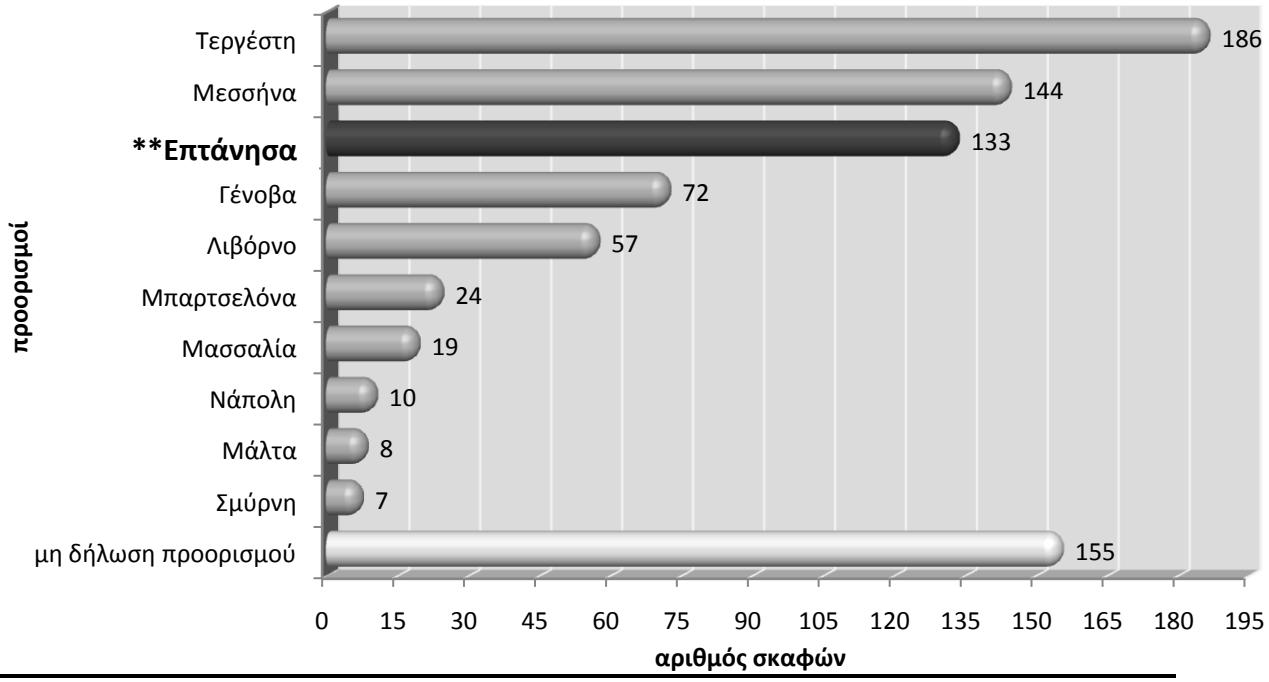
Διάγραμμα 1.2. Αφίξεις σκαφών με επτανησιακή σημαία στα λιμάνια του Λιβόρνου, της Μάλτας, της Σικελίας και της ρωσικής Μαύρης Θάλασσας (1801-7).



Πηγή: επεξεργασμένα στοιχεία από: (α) Pagratis Gerassimos, «I Consolati della Repubblica Settinsulare (1800-1807) in Sicilia», στο *2nd Mediterranean Maritime History Network Conference*, Μεσσήνα/ Ταορμίνα, 2-7 Μαΐου 2006, αδημοσίευτο άρθρο· (β) Νάσα Παταπίου, *Το Προξενείο της Επτανήσου Πολιτείας στην Κύπρο 1800-1807 και ο Πρόξενος Παναγής Αγγελάτος*, ό.π., σ. 114-85· (γ) Gelina Harlaftis and Sophia Laiou, «Ottoman State Policy in Mediterranean Trade and Shipping, c.1780-c.1820: The Rise of the Greek-owned Ottoman Merchant Fleet», στο Mark Mazower (επιμ.), *Networks of Power in Modern Greece: Essays in Honor of John Campell*, Hurst & Company, Λονδίνο 2008, σ. 1-44 [36-7]· (δ) J. Jepson Oddy, *European Commerce, showing new and secure channels of trade with the Continent of Europe*, Vol. I, Printed and Sold by James Humphreys, Φιλαδέλφεια 1807, σ. 198· (ε) John Macgregor, *Commercial Statistics*, Vol. II, Whittaker and Co., Λονδίνο 1850, σ. 492/586.) [*Σικελία: αφίξεις και αναχωρήσεις σε Μεσσήνα, Κατάνια, Τράπανη. **Ρωσική Μαύρη Θάλασσα: πρόκειται για τα λιμάνια της Οδησσού, Χερσώνας, Ταιγανίου, Κάφφας, Σεβαστούπολης, Κοσλόφ].

[110] Savant, «Αι Ιόνιοι Νήσοι κατά τους Ναπολεοντείους Πολέμους», ό.π., σ. 431-40 [432-3].

Διάγραμμα 1.3. Αναχωρήσεις σκαφών από τα ρωσικά λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας,* κατά το έτος 1803.



Πηγή: επεξεργασμένα στοιχεία από James Hingston Tuckey, *Maritime geography and statistics, or A description of the ocean and its coasts, maritime commerce, navigation*, Τόμος. II, Printed for Black, Parry, and Co., Λονδίνο 1815, σ. 434. [*Πρόκειται για τα λιμάνια της Οδησσού, του Ταϊγανίου, της Κάφφας, του Κοσλόφ, της Σεβαστούπολης και της Χερσώνας. **Επτάνησα: Η Κεφαλονιά είχε δηλωθεί ως προορισμός από 103 σκάφη, η Κέρκυρα από 26 και η Ζάκυνθος από 4 σκάφη.]

Την πραγματικότητα της χρήσης διαφορετικών σημαιών, πέραν της επτανησιακής, από τους Επτανησίους, επιχειρήσαμε να αναδείξουμε στο διάγραμμα 1.3, όπου παρουσιάζονται τα εμπορικά σκάφη, ανεξαρτήτως σημαίας, που απέπλευσαν από τα ρωσικά λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας, κατά το έτος 1803, καθώς και οι προορισμοί τους στη Μεσόγειο. Από μία πρώτη ανάγνωση του διαγράμματος, παρατηρούμε, πως από το σύνολο των 815 εμπορικών σκαφών, που απέπλευσαν από τα ρωσικά λιμάνια, στα 1803, μόλις τα 16 εμφανίζονται να έχουν υψωμένη την επτανησιακή σημαία. Αντιθέτως, η αυστριακή και ρωσική σημαία κατείχαν τις πρώτες θέσεις, με 421 και 329 σκάφη, αντιστοίχως, ενώ ακολουθούσαν αυτές της Ραγούζας (18 σκάφη), της Γαλλίας (15), της Αγγλίας (7), της Ύδρας (6) και της Ισπανίας (3).[111] Παρ' όλ' αυτά, ο αριθμός των σκαφών που είχε δηλώσει προορισμό τα Επτάνησα (κυρίως, την Κεφαλονιά), ανερχόταν σε 133, με αποτέλεσμα τα Επτάνησα να αποτελούν τον τρίτο, κυριότερο, δηλωμένο προορισμό των σκαφών,

[111] Με την γαλλο-οθωμανική συνθήκη ειρήνης (1802), επετράπη, στα γαλλικά εμπορικά σκάφη να εισέρχονται στη Μαύρη Θάλασσα. Το προνόμιο αυτό, είχε παραχωρηθεί και στις υπόλοιπες ευρωπαϊκές Δυνάμεις, χωρίς να γίνει εκτεταμένη χρήση του, λόγω των πολέμων. Βλ. Γεωργίου, *Επισιτισμός Γαλλίας υπό Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας (1789-1815)*, ό.π., σ. 74-5, 79-80, 84-5.

που απέπλευσαν από τα ρωσικά, μαυροθαλασσίτικα λιμάνια, με τα λιμάνια της Τεργέστης και της Μεσσήνας να καταλαμβάνουν τις δύο πρώτες θέσεις. Ενδιαφέρον, επίσης, έχει και το γεγονός, πως κομβικά λιμάνια, όπως της Γένοβας, του Λιβόρνου, της Μασσαλίας ή της Μάλτας βρίσκονται χαμηλά, σε σχέση πάντα με τα επτανησιακά λιμάνια στην γενική κατάταξη των δηλωθέντων προορισμών. [112]

Με βάση τα ανωτέρω, και μολονότι ο αριθμός των επτανησιακών, εμπορικών σκαφών, με ή χωρίς επτανησιακή σημαία, δεν είναι προσεγγίσιμος με ακρίβεια, και άρα θα πρέπει να αντιμετωπιστεί ως ενδεικτικός, διαφαίνεται, πως ένα σημαντικό τμήμα της επτανησιακής, ποντοπόρου ναυτιλίας ήταν προσανατολισμένο προς τη Μαύρη Θάλασσα και το σιτεμπόριό της, διαθέτοντας, καθώς φαίνεται, αξιόλογη, ανταγωνιστική παρουσία έναντι άλλων ευρωπαϊκών, εμπορικών στόλων.[113] Σε ό,τι αφορά τα σκάφη των Επτανησίων να προσθέσουμε, επίσης, πως, συνήθως, έφταναν υπό έρμα στη Μαύρη Θάλασσα και αναχωρούσαν φορτωμένα με τα ρωσικά δημητριακά, με κατεύθυνση προς τα λιμάνια των νησιών τους, από όπου και συνέχιζαν το ταξείδι τους προς τα υπόλοιπα μεσογειακά λιμάνια (βλ. Σχήμα 1.1), ενώ φαίνεται, πως οι Επτανήσιοι, πέραν της επτανησιακής, έκαναν χρήση της ρωσικής, της αυστριακής ή και άλλων σημαιών. [114] Άλλωστε, γνωρίζουμε πως η χρήση διαφόρων σημαιών, ήταν προσφιλής πρακτική (και) στους Επτανήσιους, ήδη, από την εποχή της βενετοκρατίας και, μάλιστα, από τις αρχές του 1807, θα γινόταν με την επίσημη άδεια της επτανησιακής Γερουσίας, στην προσπάθειά της να αντιμετωπίσει τα μέτρα, που είχε λάβει ο Ναπολέοντας εναντίον της επτανησιακής σημαίας, ως αντίποινα για την απόφαση της Γερουσίας να κηρύξει τον πόλεμο εναντίον του (βλ. προηγούμενη υποενότητα).[115]

Επιστρέφοντας, τώρα, και πάλι στο διάγραμμα 1.2, αξίζει να επισημάνουμε, πως η επτανησιακή σημαία διέθετε αξιόλογη παρουσία και στα μεσογειακά λιμάνια της Μάλτας, της Μεσσήνας, του Λιβόρνου, και της Λάρνακας. Πρόκειται για

---

[112] James Hingston Tuckey, *Maritime geography and statistics, or A description of the ocean and its coasts, maritime commerce, navigation*, Τόμος ΙΙ, Printed for Black, Parry, and Co., Λονδίνο 1815, σ. 434. John Macgregor, *Commercial Statistics*, Τόμος ΙΙ, Whittaker and Co., Λονδίνο 1850, σ. 489-93, 586-90, με ενδιαφέρουσες πληροφορίες για το εμπόριο σιτηρών, που διενεργούσαν τα σκάφη που αναχωρούσαν από τα ρωσικά, μαυροθαλασσίτικα λιμάνια.

[113] *Ο.π.*, σ. 431-7.

[114] Pagratis, «I Consolati della Repubblica Settinsulare (1800-1807) in Sicilia», ό.π. Βλ. επίσης, Macgregor, *Commercial Statistics*, ό.π., σ. 590.

[115] Γεράσιμος Μ. Βλάχος, *Επτάνησος Πολιτεία. Ο Κανονισμός της Ναυτιλίας (1803-1805)*, Αθήνα 2005, σ. 23, όπου αναφέρεται χαρακτηριστικά, «προνόησαν και ήδη από τον Μάιο του 1807 διέγραφαν τα μεγάλα ιστιοφόρα τους (πορτάδας φορτίου 250-300 ιονικών τόννων) από το Νηολόγιο της Επτανήσου Πολιτείας για να υψώσουν και πάλι, και με την άδεια της Γερουσίας αυτήν την φορά, την Ρωσσική σημαία, καθώς και άλλες σημαίες».

λιμάνια, που λειτουργούσαν, ως κομβικοί διαμετακομιστικοί σταθμοί του μεσογειακού και δυτικο-ευρωπαϊκού ναυτεμπορίου, την περίοδο των ναπολεόντειων πολέμων. Σε ό,τι αφορά την περίπτωση της Μάλτας, η κατοχή της από τους Βρετανούς, ήδη από το Σεπτέμβριο του 1798, σε συνδυασμό με τους ναπολεόντειους αποκλεισμούς, την κατέστησαν σημαντικό διαμετακομιστικό κέντρο, ιδιαίτερα για το βρετανικό ναυτεμπόριο, από όπου η Ιταλική Χερσόνησος, η κεντρική Ευρώπη και το Λεβάντε τροφοδοτούνταν με τα βρετανικά βιομηχανικά προϊόντα, ενώ, αντιστρόφως, μέσω Μάλτας η Βρετανία τροφοδοτούνταν με τα λεβαντίνικα αγροτικά προϊόντα.[116]

Για την περίπτωση των σικελικών λιμανιών, γνωρίζουμε πως και αυτά εξελίχθηκαν σε σημαντικούς διαμετακομιστικούς σταθμούς των βρετανικών βιομηχανικών προϊόντων, ενω τα σιτηρά του Λεβάντε και της Μαύρης Θάλασσας έφταναν στα σικελικά λιμάνια και από εκεί προωθούνταν, με μεγαλύτερα σκάφη, στα λιμάνια της δυτικής και βόρειας Ευρώπης.[117] Επρόκειτο για μία πραγματικότητα, που βίωνε η Σικελία ήδη από τα τέλη του 18^{ου} αιώνα, η οποία, μάλιστα, θα ενταθεί όταν η τελευταία βρεθεί υπό βρετανική προστασία, το 1806, σε μία εποχή, που τα υπόλοιπα ηπειρωτικά λιμάνια της Μεσογείου, όπως το Λιβόρνο, αντιμετώπιζαν τις άκρως, δυσμενείς επιπτώσεις των ναπολεόντειων αποκλεισμών.[118]

Προτού περάσουμε, όμως, στο Λιβόρνο, ας δούμε την εικόνα της εμπορικής κίνησης του κύριου σικελικού λιμανιού, της Μεσσήνας, όπως προκύπτει από την εξέταση της εκεί δραστηριότητας των επτανησιακών εμπορικών σκαφών. Γνωρίζουμε, λοιπόν, πως τα επτανησιακά σκάφη, που έπιαναν στη Μεσσήνα, σε ποσοστό 53% προέρχονταν από τα λιμάνια του Ιονίου (Κεφαλονιά, Ζάκυνθος, Πατραϊκός κόλπος ((Gulf of Lepant), Κύθηρα) και μετέφεραν πίσσα, σταφίδες, σίδηρο και δημητριακά· σε ποσοστό 28% προέρχονταν από τη Μαύρη Θάλασσα (Κωνσταντινούπολη, Οδησσό, Ταϊγάνιο) και εισήγαγαν δημητριακά, ενώ τα

---

[116] Hardman, *A History of Malta During the Period of the French and British Occupations 1798-1815*, ό.π., σ.537. Montgomery, *Gibraltar, Malta and the Ionian Islands*, ό.π., σ. 286-7· Louis de Boisgelin, *Ancient and Modern Malta*, Τόμος I, Richard Phillips, Λονδίνο 1805, σ. 109-16. Βλ. επίσης, Carmel Vassalo, «The Maltese Merchant Fleet and the Black Sea Grain Trade in the Nineteenth Century», *International Journal of Maritime History*, Τόμος 13, 2001, σ. 19-36 [21-3]· Γεωργίου, *Επισιτισμός Γαλλίας υπό Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας (1789-1815)*, ό.π., σ. 93.

[117] Pagratis, «I Consolati della Repubblica Settinsulare (1800-1807) in Sicilia», ό.π.

[118] Για το ναυτεμπόριο της Σικελίας, βλ. ενδεικτικά, Michela d' Angelo, «The Origins of the Florios: A Leading Family of Italian Entrepreneurs in the XIXth and XXth Centuries», *The Journal of European Economic History*, Τόμος 9, 1980, σ. 169-83 [169-80]. Gregory Desmond, Sicily: *The Insecure Base : a History of the British Occupation of Sicily, 1806-1815*, Fairleigh Dickinson University Press, 1988, σ. 137-40· για το εμπόριο της Νάπολης και του Βασιλείου των Δύο Σικελιών, βλ. Luigi de Rosa, «Naples: a Maritime Port», *The Journal of European Economic History*, Τόμος 31, 2002, σ. 513-29.

επτανησιακά σκάφη, που προέρχονταν από το Λεβάντε (Μαραθονήσι, Αιγαίο, Ρόδο, Κουσάντασι (Scala Nova), Χίος, Κύπρος) εισήγαγαν στη Μεσσήνα βελανίδια, σφουγγάρια και κριθάρι. Από την άλλη, τα επτανησιακά σκάφη, που αναχωρούσαν από τη Μεσσήνα είχαν ως κύριους προορισμούς τα επτανησιακά και λεβαντίνικα λιμάνια, στα οποία μετέφεραν, κυρίως, σαρδέλες, μπακαλιάρο, ζάχαρη, λεμόνια.[119]

Σε ό,τι αφορά, το Λιβόρνο, έχει ενδιαφέρον να επισημάνουμε, πως οι καταλήψεις του από τα γαλλικά στρατεύματα (ήδη από το 1796), είχαν σαν αποτέλεσμα, να περιορισθεί, προσωρινώς, ο ρόλος του, ως βασικού λιμανιού για το μεσογειακό και βρετανικό ναυτεμπόριο, και να απωλέσει τα πλεονεκτήματα που είχε, ως «ελεύθερος λιμένας».[120] Τέλος, σε ό,τι αφορά τη Λάρνακα, φαίνεται πως το λιμάνι της αποτελούσε απαραίτητο σταθμό για τις εμπορικές πλόες των Επτανησίων από την Αλεξάνδρεια, την Δαμιέττη, την Χάιφα, τη Συρία και τη Λατάκεια, προς το λιμάνι της Κωνσταντινούπολης, με ενδιάμεσους σταθμούς την Χίο και τη Σμύρνη. Με βάση τις επτανησιακές προξενικές εκθέσεις, φαίνεται, πως το 30% των αναχωρούντων, επτανησιακών σκαφών από τη Λάρνακα, κατευθυνόταν προς την Κωνσταντινούπολη, μεταφέροντας ρύζι, καφέ, χαρούπια, φαγιάντσα, αλίπαστα και ψάρια. Από την άλλη, στα ταξείδια τους από την Αλεξάνδρεια και την Καραμανία, προς τα Επτάνησα και τα λιμάνια της κεντρικής Μεσογείου, μετέφεραν, κυρίως, σιτάρι, κριθάρι, λιβάνι, χαλιά, βαμβάκι και μαλλί.[121]

Συνοψίζοντας, φαίνεται, πως τα λιμάνια της Μάλτας, της Σικελίας, του Λιβόρνου και της Λάρνακας, αποτελούσαν, κατά την περίοδο 1800-7, κύριους σταθμούς του μεσογειακού και ευρωπαϊκού εμπορίου.[122] Θεωρούμε, επομένως, σημαντικό το γεγονός, πως η ναυτιλία και η σημαία της Επτανήσου Πολιτείας έχουν μία αξιόλογη παρουσία και στα τέσσερα αυτά λιμάνια.[123] Η έντονη, μάλιστα, παρουσία των Επτανησίων στη Μάλτα και τη Μεσσήνα, ιδιαίτερα μετά το 1804,

---

[119] Pagratis, «I Consolati della Repubblica Settinsulare (1800-1807) in Sicilia», ό.π.

[120] Adam Anderson, *An Historical and Chronological Deduction of the Origin of* Commerce, Τόμος III, Printed for J. White, Λονδίνο 1801, σ. 497-8. Βλάμη, *Το Φιορίνι, το Σιτάρι και η Οδός του Κήπου*, ό.π., σ. 108-31. David G. LoRomer, *Merchants and Reform in Livorno 1814-1868*, University of California Press, Λονδίνο 1987, σ. 19-35 Για την κίνηση στο λιμάνι του Λιβόρνου, βλ. Emanuele Repetti, *Dizionario geografico, fisico, storico della Toscana: contenente la descrizione di tutti i luoghi del granducato, ducato di Lucca, Garfagnana e Lunigiana*, Τόμος II, Presso l' Autore e Editore, Φλωρεντία 1836, σ. 768.

[121] Παταπίου, *Το Προξενείο της Επτανήσου Πολιτείας στην Κύπρο 1800-1807 και ο Πρόξενος Παναγής Αγγελάτος*, ό.π., σ. 114-85.

[122] Douin, *La Méditerranée de 1803 à 1805*, ό.π., σ. 97-100, 151-3, όπου και παρουσιάζεται μία σύντομη εικόνα των εμπορικών δρόμων της Μεσογείου, στις αρχές του 19ου αιώνα.

[123] Γεωργίου, *Επισιτισμός Γαλλίας υπό Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας (1789-1815)*, ό.π., σ. 92-3, όπου παρουσιάζεται η ισχυρή παρουσία και των νησιωτών του Αιγαίου στα ίδια λιμάνια.

πρέπει να αποδοθεί στην εκεί παρουσία των βρετανικών δυνάμεων, και τη συνακόλουθη διαμόρφωση συνθηκών ασφαλούς ναυτεμπορικής δραστηριότητας. Από την άλλη, η μείωση των επτανησιακών αφίξεων στο Λιβόρνο, από το 1805 και έπειτα, πρέπει να αποδοθεί στον ηπειρωτικό αποκλεισμό, στους συνεχείς πολέμους της Ιταλίας, και στα μέτρα που έλαβε ο Ναπολέοντας εις βάρος των Επτανησίων. Με βάση, λοιπόν, τα ανωτέρω, μπορούμε, βάσιμα, να υποθέσουμε, πως τα επτανησιακά εμπορικά σκάφη, με ή χωρίς επτανησιακή σημαία, είχαν αναλάβει, πέρα από την διεξαγωγή του εξαγωγικού και εισαγωγικού εμπορίου του κράτους τους, και σημαντικό μέρος της διακίνησης των μαυροθαλασσίτικων σιτηρών, και δευτερευόντως των σιτηρών της Αιγύπτου, προς τα μεσογειακά λιμάνια.[124] Επιπλέον, παρά την μεσογειακή διασπορά της επτανησιακής εμπορικής ναυτιλίας, οι Επτανήσιοι φαίνεται, πως επικέντρωσαν το ενδιαφέρον τους στα κύρια λιμάνια της κεντρικής και δυτικής Μεσογείου, και άρχισε, έτσι, να αποκτά η ναυτιλία τους χαρακτηριστικά ενός σημαντικού, περιφερειακού, διαμετακομιστή των προϊόντων του μαυροθαλασσίτικου σιτοβολώνα προς τα κομβικά, μεσογειακά εμπορεία, από όπου προωθούνταν, εν συνεχεία, με άλλα, ξένα, σκάφη προς τις αγορές της βόρειας, κεντρικής και δυτικής Ευρώπης. Πρόκειται για μία πραγματικότητα, βέβαια, που θα λάβει τα οριστικά της χαρακτηριστικά, ποσοτικά και ποιοτικά, εμπορικά και επιχειρηματικά, κατά την διάρκεια της βρετανικής προστασίας στα Επτάνησα.

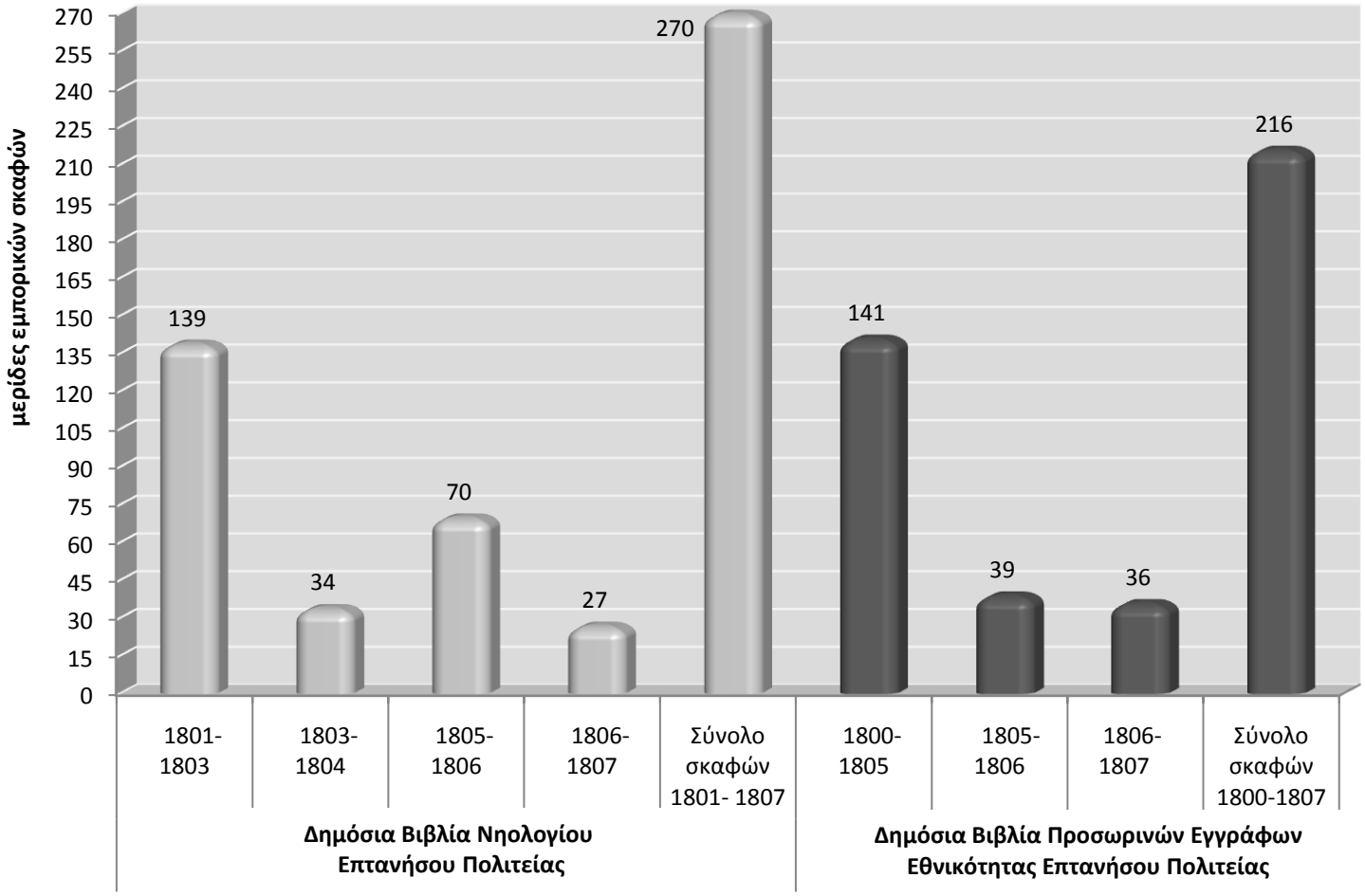
Σε αυτό, όμως, το σημείο έχει ενδιαφέρον να επισημάνουμε, πως η δυναμική πραγματικότητα, που βίωνε η επτανησιακή εμπορική ναυτιλία είχε επιπτώσεις και στα ποσοτικά μεγέθη του επτανησιακού στόλου, μια πρώτη εικόνα των οποίων, έστω έμμεση, μας έδωσε το διάγραμμα 1.3. Καλύτερη, όμως, εικόνα, μας δίνει το διάγραμμα, 1.4, που ακολουθεί, για την δημιουργία του οποίου βασιστήκαμε στο αρχειακό υλικό, που εντόπισε ο Γεράσιμος Βλάχος στα αρχεία της Κέρκυρας· πρόκειται για τα «Βιβλία εγγραφής και εκδόσεως Προσωρινού Εγγράφου Εθνικότητας», καθώς και για τα «Βιβλία Νηολογίου» της Επτανήσου Πολιτείας.[125]

---

[124] Pagratis, «I Consolati della Repubblica Settinsulare (1800-1807) in Sicilia», ό.π.

[125] Το προσωρινό έγγραφο εθνικότητας, «Εφοδιαστικό Γράμμα» ή «Πασσαβάντι», ήταν ένα επίσημο αποδεικτικό της εθνικότητας και νομιμότητας του σκάφους του αιτούντος, είχε ετήσια ισχύ, αφορούσε την περιοχή, «από τα νερά του Τζερίγου, έως εις ταις θάλασσαις και εις τους λιμένας της Βενετίας», και αφορούσε σκάφη μικρότερα των σαράντα τόνων. Το πασσαβάντι ήταν απαραίτητο στους Επτανησίους, που κατασκεύαζαν ή αγόραζαν το σκάφο τους εκτός της Επτανήσου, για να μπορέσουν να το φέρουν στην πατρίδα τους, και να λάβουν το επίσημο έγγραφο εθνικότητας και να καταγραφεί το σκάφος τους στα *επίσημα δημόσια Βιβλία Νηολογίου* της Επτανήσου, όπου καταγράφονταν όλα τα σκάφη των υπηκόων της, τα οποία έφεραν την επτανησιακή σημαία· βλ. Βλάχος, «Οι υπηρεσίες προς τη ναυτιλία των προξένων της επτανήσου πολιτείας κατά τον κανονισμό 1803/1805», στο *Επτάνησος*

Διάγραμμα 1.4. Ο στόλος της επτανησιακής εμπορικής ναυτιλίας, σύμφωνα με τα προσωρινά έγγραφα εθνικότητας (registro passavanti), και το νηολόγιο (registro patenti), της Επτανήσου Πολιτείας (1800-7).



Πηγή: επεξεργασμένα στοιχεία από Γεράσιμος Μ. Βλάχος, «Ναυτιλία της Επτανήσου Πολιτείας (1800-1807)», *Κεφαλληνιακά Χρονικά*, τόμος 10, 2005, σ. 497-500. [Για τα βιβλία νηολογίου και τα βιβλία των προσωρινών εγγράφων εθνικότητας, βλ. υποσημείωση 125 στο παρόν κεφάλαιο].

Σύμφωνα, λοιπόν, με το διάγραμμα 1.4, στο επίσημο νηολόγιο της Επτανήσου Πολιτείας, που καλύπτει τα έτη 1801 έως 1807, έχουμε ένα καταγεγραμμένο σύνολο 270 ιστιοφόρων, εμπορικών σκαφών· πρόκειται, κυρίως, για πολάκες, βριγαντίνια, μπρατσέρες και νάβες.[126] Εστιάζοντας, τώρα, στην ανά έτος εξέλιξη των μεγεθών του

Πολιτεία (1800-1807): Το πρώτο ανεξάρτητο ελληνικό κράτος, ό.π., σ. 323-44 [329-30]. Βλ. επίσης του ιδίου: *Επτάνησος Πολιτεία. Ο Κανονισμός της Ναυτιλίας (1803-1805)*, ό.π., σ. 15-7, και: «Ναυτιλία της Επτανήσου Πολιτείας (1800-1807)», *Κεφαλληνιακά Χρονικά*, Τόμος 10, 2005, σ. 497-500

[126] Από την επεξεργασία των αρχειακών δεδομένων, που παραθέτει η Νάσα Παταπίου, προκύπτει, πως τα επτανησιακά σκάφη, που έπιαναν στο λιμάνι της Λάρνακας την περίοδο 1801-6, το 41% ήταν πολάκες, το 29% βριγαντίνια, το 17% μαρτιγάνες, το 7% ταρτανέλλες, το 5% πιελέγκο και το 1% τραμπάκολα. Βλ. Παταπίου, *Το Προξενείο της Επτανήσου Πολιτείας στην Κύπρο 1800-1807 και ο Πρόξενος Παναγής Αγγελάτος*, ό.π., σ. 114-85. Για τους τύπους των σκαφών, βλ. Γεώργιος Ι.

επτανησιακού στόλου, προκύπτει, πως η περίοδος των έξι πρώτων ετών της Επτανήσου Πολιτείας, και κυρίως η τριετία 1801-3, αποτελεί περίοδο αξιόλογης, αριθμητικής αύξησης των σκαφών της ποντοπόρου εμπορικής ναυτιλίας της. Πρόκειται για μία εικόνα, που έρχεται να συμπληρώσει αυτήν της περαιτέρω γεωγραφικής επέκτασης και εμπορικής ανάπτυξης, που γνώρισε η ναυτιλία των Επτανήσων κατά την ίδια περίοδο, όπως αναδείχθηκε προηγουμένως. Σε ό,τι αφορά, τώρα τα έτη 1806-7 και την παρατηρούμενη μείωση του αριθμού των νηολογηθέντων σκαφών, αυτή πρέπει, μάλλον, να αποδοθεί στα μέτρα του Ναπολέοντα εναντίον της επτανησιακής σημαίας, και τη συνακόλουθη απόφαση των Επτανησίων να διαγράφουν τα πλοία τους από το νηολόγιο του Κράτους τους και να υψώνουν άλλες σημαίες, προς διευκύλυνση των εμπορικών τους πλόων. Η ίδια, επίσης, εικόνα, της δυναμικής, δηλαδή, ανάπτυξης της επτανησιακής ναυτιλίας, κατά τα πρώτα χρόνια της Επτανήσου Πολιτείας, και της συρρίκνωσής της κατά τα έτη 1806-7, προκύπτει και από το δεύτερο σκέλος του διαγράμματος, που αφορά στα προσωρινά έγγραφα εθνικότητας (για τα προσωρινά έγγραφα εθνικότητας, βλ. υποσημείωση 125).

Σε κάθε περίπτωση, πάντως, ο επτανησιακός, ποντοπόρος, εμπορικός στόλος κατά την περίοδο ύπαρξης της Επτανήσου Πολιτείας (1800-7), εμφανίζεται να διαθέτει ένα αξιόλογο, αριθμητικώς, παραγωγικό δυναμικό. Την εκτίμησή μας αυτή τη στηρίζουμε στην εικόνα, που προκύπτει από την επίσημη καταγραφή του εμπορικού στόλου των Επτανησίων, στην οποία προέβησαν οι Γάλλοι, κατά το έτος 1808, μετά την επανακατάληψη, από τους ίδιους, των νησιών.[127] Σύμφωνα, λοιπόν, με αυτήν, τα επτανησιακά, ποντοπόρα, εμπορικά σκάφη που καταμετρήθηκαν στα λιμάνια των νησιών, «χωρίς να υπολογίζονται τα αλιευτικά πλοία, και τα άνευ καταστρώματος» αριθμούσαν ένα σύνολο 264 ιστιοφόρων.[128] Πέραν, όμως, των 264 ιστιοφόρων, που καταγράφηκαν στα λιμάνια της Επτανήσου από τους Γάλλους, στα 1808, οι τελευταίοι εκτιμούσαν, πως «εκατόν περίπου άλλα πλοία ευρίσκοντο εις ξένους λιμένας, καθ' ον χρόνον εγένετο η απογραφή» (κυρίως, Κωνσταντινούπολη), γεγονός, που έχει ως αποτέλεσμα ο συνολικός επτανησιακός, εμπορικός στόλος, του

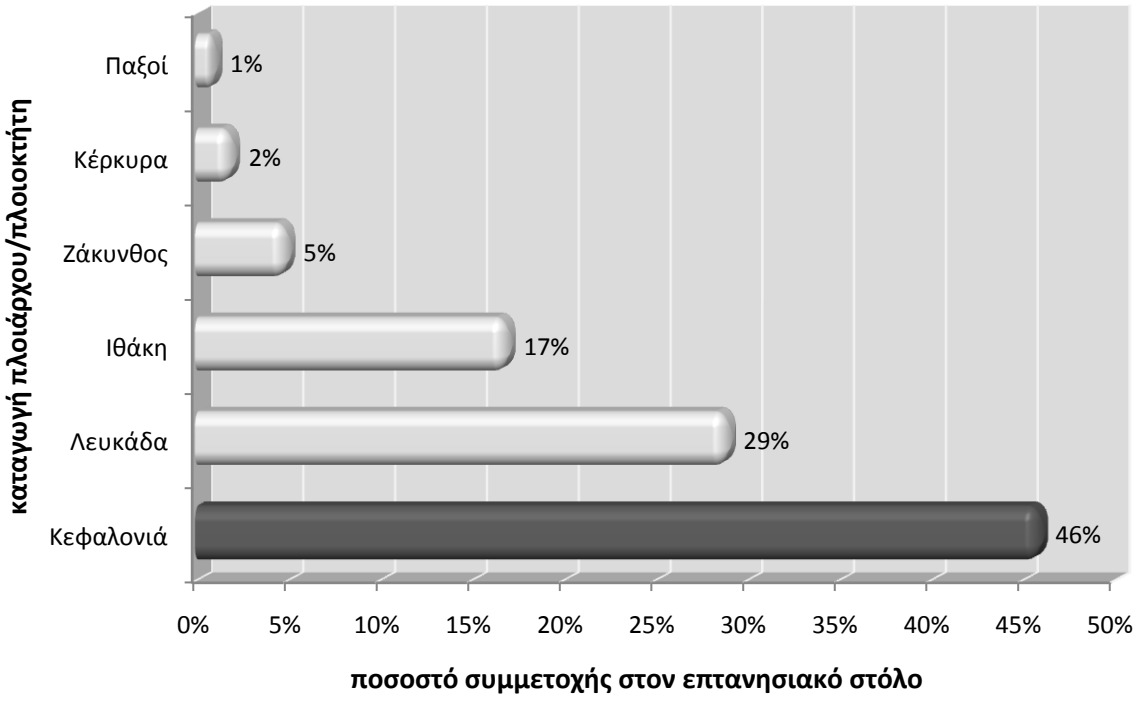
Κοτσοβίλλης, *Περί εξαρτισμού των πλοίων*, Αθήνα MCMXCV, Βιβλιοπωλείο Διονυσίου Νότη Καραβία, σ. 11-76. Douin, *La Méditerranée de 1803 à 1805*, ό.π., σ. 152. Βλ., επίσης, και Κεφάλαιο Πέμπτο, όπου και παρουσίαση των επτανησιακών, εμπορικών σκαφών, του 19^{ου} αιώνα.

[127] Ιωάννης Π. Λοβέρδος-Κωστής, *Ιστορία της Νήσου Κεφαλληνίας*, Τύποις Προόδου, Κεφαλληνία, σ. 247, όπου και πληροφορούμαστε πως την καταγραφή του επτανησιακού στόλου, είχε ζητήση ο ίδιος ο Ναπολέοντας και έφερε εις πέρας, σε ό,τι αφορά την Κεφαλονιά, τουλάχιστον, ο ίδιος ο συγγραφέας. Βλ. επίσης, Πινιατώρος, *Η Επίδοσις των Κεφαλλήνων και των Ιθακησίων εις την Θάλασσαν,* ό.π., σ. 6.

[128] Savant, «Αι Ιόνιοι Νήσοι κατά τους Ναπολεοντείους Πολέμους», ό.π., σ. 431-40 [432-3].

έτους 1808 να εκτιμάται σε περίπου 364 σκάφη. Το πιο ενδιαφέρον, όμως, έγκειται στο ότι τα αριθμητικά αυτά μεγέθη, που μας δίνει η γαλλική απογραφή του έτους 1808, δεν φαίνεται να απέχουν πολύ από την πραγματικότητα, όπως αυτή, τουλάχιστον, αποτυπώνεται από τη σύγχρονη αρχειακή έρευνα. Έτσι, λοιπόν, σύμφωνα με τα όσα υποστηρίζει ο Γεράσιμος Παγκράτης, ο συνολικός αριθμός των επτανησιακών, εμπορικών σκαφών, κατά την ολιγοετή περίοδο ύπαρξης της Επτανήσου Πολιτείας (1800-7), εκτιμάται, πως ανερχόταν σε 441 ιστιοφόρα, με τη συνολική τους χωρητικότητα να αγγίζει τους 57.000 τόνους (56.959), και με τη μέση χωρητικότητα ανά σκάφος να διαμορφώνεται στους 129 τόνους.[129]

Διάγραμμα 1.5. Γεωγραφική κατανομή του επτανησιακού, ποντοπόρου εμπορικού στόλου ανα νησί (καταγωγή πλοιάρχου/πλοιοκτήτη), σύμφωνα με την επίσημη, γαλλική απογραφή του έτους 1808.



Πηγή: επεξεργασμένα στοιχεία από Jean Savant, «Αι Ιόνιοι Νήσοι κατά τους Ναπολεοντείους Πολέμους», *Ναυτική Επιθεώρησις,* τόμος XXXXXI, 1940, σ. 431-40 [432-3].

Ας επανέλθουμε, όμως, στην καταγραφή των επτανησιακών, εμπορικών σκαφών, του έτους 1808, και ας εξετάσουμε την εικόνα της ανά νησί κατανομής των

[129] Pagratis, «I Consolati della Repubblica Settinsulare (1800-1807) in Sicilia», ό.π. Τον ίδιο, περίπου, αριθμό σκαφών, που δίνει ο Παγκράτης, δίνει και ο Καποδίστριας, ο οποίος υποστήριζε, πως, «η Πολιτεία είχε εμπορικόν ναυτικόν ακμάζον. Εις το βραχύ διάστημα επτά ετών η Κυβέρνησις αυτής είχε δώσει υπέρ τας τετρακοσίας σημαίας εις πλοία κατασκευασμένα εις τας νήσους»· βλ. Π. Γ. Καλλίνικος, *Επτανησιακά (κατά το πλείστο Ιθακησιακά) Σύμμεικτα*, Εκδόσεις Δόμος, Αθήνα 1988, σ. 228 (υποσημείωση 3).

264 καταγεγραμμένων ιστιοφόρων, έτσι, όπως αυτή προκύπτει από την ανάλυση της καταγωγής των επτανησίων πλοιάρχων/πλοιοκτητών. Την εικόνα μας την δίνει το διάγραμμα 1.5, όπου η Κεφαλονιά βρίσκεται στην πρώτη θέση, με τους πλοιάρχους/ πλοιοκτήτες της να κατέχουν το 46% του συνόλου των καταγεγραμμένων εμπορικών σκαφών της Επτανήσου (121 σκάφη), και ακολουθούν οι Λευκαδίτες, που κατέχουν το 29% (76 σκάφη) και οι Θιακοί, που κατέχουν το 17% (45 σκάφη)· τις τελευταίες θέσεις καταλαμβάνουν, η Ζάκυνθος, η Κέρκυρα και οι Παξοί, με τους πλοιάρχους/ πλοιοκτήτες τους να κατέχουν το 8% του επτανησιακού εμπορικού στόλου (με 13, 6 και 3 σκάφη, αντιστοίχως).[130] Σύμφωνα, λοιπόν, με το διάγραμμα, κατά την περίοδο της Επτανήσου Πολιτείας κυρίαρχη είναι η παρουσία των πλοιάρχων/πλοιοκτητών της Κεφαλονιάς, η οποία φαίνεται, πως διατηρεί την θέση, που είχε αποκτήσει, ήδη, από τον 18^{ο} αιώνα (1700-97), όταν, σύμφωνα με την ηλεκτρονική βάση δεδομένων *Αμφιτρίτη*, το 63% των πλοιάρχων των επτανησιακών σκαφών, που καταγράφηκαν στα μεσογειακά λιμάνια είχαν καταγωγή από την Κεφαλονιά (1237 πλοίαρχοι σε σύνολο 1928). Ενδιαφέρον, όμως, έχει και η αξιόλογη, ναυτιλιακή παρουσία της Λευκάδας, για την οποία υπάρχει η άποψη, έως τώρα, πως ο εμπορικός της στόλος είχε περιοριστεί σε ελάχιστα σκάφη, στα τέλη του 18^{ου} αιώνα.[131] Το διάγραμμα, όμως, 1.5, δείχνει, πως η λευκαδίτικη εμπορική ναυτιλία διαθέτει, στις αρχές του 19^{ου} αιώνα, μία καθ' όλα αξιοσημείωτη παρουσία, καταλαμβάνοντας την δεύτερη θέση (29%) στο δυναμικό του ποντοπόρου, εμπορικού στόλου της Επτανήσου Πολιτείας, από την πέμπτη, κατά την εποχή του ενετικού 18^{ο} αιώνα, όταν οι πλοίαρχοι/πλοιοκτήτες της κατείχαν το 3% του επτανησιακού στόλου (να υπενθυμίσουμε, πως τα ποσοστά αφορούν στις καταγωγές των πλοιάρχων/πλοιοκτητών). Από την άλλη μεριά, η Ιθάκη εμφανίζεται ως η νέα, ανερχόμενη ναυτιλιακή δύναμη της Επτανήσου, καταλαμβάνοντας την τρίτη θέση (ποσοστό 17%), από την έκτη της εποχής της βενετοκρατίας (ποσοστό 2%).[132] Ας μην ξεχνούμε, άλλωστε, πως η Ιθάκη θα αναδειχτεί ως ο δεύτερος σημαντικότερος, επτανησιακός ναυτότοπος κατά τον 19^{ο} αιώνα. Τέλος, η παρουσία της Ζακύνθου, της

---

[130] Κατά τον Savant: *τα δε Κύθηρα δεν είχον ειμή μόνον μίαν αλιευτικήν λέμβον*· βλ. Savant, «Αι Ιόνιοι Νήσοι κατά τους Ναπολεοντείους Πολέμους», ό.π., σ. 431-40 [433].

[131] Χόρτης, *Συμβολή στην οικονομική ιστορία της Λευκάδας (1684-1774)*, ό.π., σ. 237-370. Σφυρόερας, «Η εμπορική ναυτιλία στα βενετοκρατούμενα Επτάνησα. Προβλήματα έρευνας και διαπιστώσεις», ό.π., σ. 39-47.

[132] Για μία εικόνα της ναυτιλίας της Ιθάκης, κατά τον 18^{ο} αιώνα, βλ. ενδεικτικά, και: Γιάννης Στ. Βλασσόπουλος, *Ανεμοκάραβα*, Φήμιος, Ιθάκη 2006, σ. 200-9· Γεράσιμος Κ. Κολαΐτης, *Το Χρονικό της Ιθάκης*, Εκδόσεις Ναυτικού Μουσείου Ελλάδος, Αθήνα 1988, σ. 20-1.

Κέρκυρας και των Παξών, εμφανίζεται αρκετά περιορισμένη, όπως περιορισμένη – με την εξαίρεση, όμως, της Ζακύνθου – ήταν και κατά τον 18ο αιώνα.[133] Ως προς την τελευταία να παρατηρήσουμε, πως αν και κατά την περίοδο της βενετοκρατίας διέθετε μία ισχυρή παρουσία, με τους πλοιάρχους/πλοιοκτήτες της να κατέχουν ποσοστό της τάξης του 17% του επτανησιακού, εμπορικού στόλου, αυτό το ποσοστό φαίνεται πως υποχωρεί σημαντικά στις αρχές, πια, του 19ου αιώνα, για να αγγίξει, όπως είδαμε τα επίπεδα του 5%.[134]

Ολοκληρώνοντας, αυτή τη σύντομη παρουσίαση της εμπορικής ναυτιλίας της Επτανήσου Πολιτείας, οφείλουμε να επισημάνουμε, πως η τελευταία επιχείρησε να ενισχύσει τη ναυτιλία της με διάφορα επιμέρους μέτρα, όπως: (α) την ίδρυση ειδικού σχολείου ναυτικής τέχνης στην Κεφαλλονιά,[135] (β) την βελτίωση των ήδη υπαρχόντων εγκαταστάσεων (από την εποχή της βενετοκρατίας) και την κατασκευή νέων αποθηκευτικών χώρων, για τα διακινούμενα εμπορεύματα, στην Κέρκυρα,[136] (γ) την έκδοση ειδικών νόμων για εμποροδικεία, τελωνεία και λιμεναρχεία, ενώ, τέλος, (δ) «κατέστησε το θαλάσσιον ταμείον προς απολύτρωσιν πειρατευομένων και φιλοδωρίας ετησίους προς το βασίλειον του Μαρόκου και τας λοιπάς τοπαρχίας της Βαρβαριάς, όπως μη πειράζωνται τα πλοία της Επτανησίου πολιτείας».[137] Η

---

[133] Για την εικόνα της ναυτιλίας των Παξών κατά το δεύτερο μισό του 18ου αιώνα, βλ. Γιάννης Ν. Δόικας, «Ο εμπορικός στόλος των Παξών στα 1764», *Ηχώ των Παξών*, τεύχος 133, 1984, σ. 3.

[134] Τα ποσοστά (%) συμμετοχής των νησιών της Επτανήσου στον επτανησιακό στόλο για τον ενετικό 18ο αιώνα προέρχονται από την εξέταση της καταγωγής των πλοιάρχων/πλοιοκτητών από την ηλεκτρονική βάση δεδομένων *Αμφιτρίτη*· βλ. Παγκράτης, «Η Ναυτιλιακή Επιχείρηση τον 18ο αιώνα: η περίπτωση των Ελλήνων υπηκόων της Βενετίας», ό.π..

[135] Νικηφόρου (επιμ.), *Συνταγματικά Κείμενα των Ιονίων Νήσων*, ό.π., σ. 440. Ο νόμος της Εθνικής Παιδείας της Επτανήσου Πολιτείας, προέβλεπε και σχολή Εμπορικών Δοκίμων στην Κεφαλονιά· βλ. Οδυσσέας-Κάρολος Χρ. Κλήμης, *Ιστορία Νήσου Κερκύρας*, Εκδόσεις Τυπωθήτω, Αθήνα 2002, σ. 175.

[136] Παπαδόπουλος, *Ιονική Βιβλιογραφία*, ό.π., σ. 126. Douin, *La Méditerranée de 1803 à 1805*, ό.π., σ. 152-3, όπου παρουσιάζεται το εμπόριο, που αναπτύχθηκε με βάση τα επτανησιακά λιμάνια, με κύριους προορισμούς τα λιμάνια Αδριατικής, Μεσσήνας, Μάλτας και Λιβόρνου, αλλά και αυτών του Λεβάντε, και ως κύριο προϊόν αναφέρεται η σταφίδα και τα σιτηρά. Για τις λιμενικές υποδομές και τη σημασία της Κέρκυρας, κατά τον 18ο αιώνα, να επισημάνουμε, πως η Βενετία είχε λάβει την απόφαση να καταστήσει την Κέρκυρα κέντρο του διαμετακομιστικού εμπορίου ολόκληρου του Ιονίου, έτσι ώστε να διοχετευτεί όλο το απέναντι ηπειρωτικό εμπόριο στο λιμάνι της. Για αυτό το σκοπό, κατασκεύασε ειδικούς χώρους εναπόθεσης και αποθήκευσης των διακινούμενων εμπορευμάτων στο λιμάνι της, ενώ παραχώρησε στους έλληνες υπηκόους του Σουλτάνου, που εμπορεύονταν μέσω του λιμανιού της Κέρκυρας, φορολογικά προνόμια, που έφταναν έως και την απαλλαγή από καταβολή τελωνειακών δασμών. Αυτό φαίνεται πως οδήγησε σε αύξηση της εμπορικής κίνησης στο λιμάνι της Κέρκυρας, καθώς τα προϊόντα της Ηπείρου, της Αιτωλοακαρνανίας και της Αλβανίας έφταναν στην Κέρκυρα και από εκεί προωθούνταν στα άλλα ευρωπαϊκά λιμάνια· βλ. Κατσιαρδή-Hering, *Λησμονημένοι ορίζοντες Ελλήνων εμπόρων: Το πανηγύρι στη Senegaglia*, ό.π., σ. 85-92· Αλίκη Νικηφόρου, «Η διακίνηση του εμπορίου στο λιμάνι της Κέρκυρας κατά τον 17ο αιώνα», στο Αλίκη Νικηφόρου-Testone (επιμ.), *Κέρκυρα, μία μεσογειακή σύνθεση*, ό.π., σ. 81-100· Σεραφείμ Μάξιμος, *Το Ελληνικό Εμπορικό Ναυτικό κατά τον XVIII αιώνα*, Στοχαστής, Αθήνα 1976, σ. 30-3· Ανδρέας Γ. Λαιμός, *Το Ναυτικόν του Γένους των Ελλήνων*, Τόμος Α΄, Εκδόσεις Κώστας Τσικόπουλος, Αθήνα 1968, σ. 90.

[137] Χιώτης, *Σειρά Ιστορικών Απομνημονευμάτων*, Τόμος Γ΄, ό.π., σ. 855.

Επτάνησος, όμως, προχώρησε και σε θεσμική διοργάνωση της ναυτιλίας της, και, έτσι, τον Απρίλιο του 1803 θα τεθεί σε εφαρμογή ο «Κανονισμός και Διόρθωσις της Ναυτιλίας της Ιωνικής Πολιτείας», οι βασικές διατάξεις του οποίου αφορούσαν: (α) τη σημαία, την εθνικότητα και την ιδιοκτησία των σκαφών, (β) τα πληρώματα , (γ) τις υποχρεώσεις των επτανησίων προξένων, ενώ, (δ) περιελάμβανε και διατάξεις σχετικά με κυρώσεις σε περιπτώσεις παραβάσεων ή απατών από την πλευρά των προξένων ή των καραβοκύρηδων. [138] Είναι σημαντικό, να επισημάνουμε, πως το σύνολο, σχεδόν, των διατάξεων του Κανονισμού ήταν δημοσίου ναυτικού δικαίου, το οποίο σήμαινε, πως για την εκτέλεσή τους απαιτείτο η σύμπραξη ιδιώτη και δημόσιας αρχής. Κατά συνέπεια, ζητήματα, που άπτονταν θεμάτων, όπως συμπλοιοκτησίες, αγοραπωλησίες, ναυλοσυμφωνητικά, συμβάσεις πλοιάρχων, δεν καλύπτονταν από τις διατάξεις του Κανονισμού, ούτε και υπήρχε ιδιωτικό ναυτικό δίκαιο, που να τις καλύπτει. Αυτές οι περιπτώσεις ρυθμίζονταν από το εθιμικό δίκαιο και τις ναυτικές συνήθειες της εποχής και του τόπου.[139] Σε κάθε περίπτωση, όμως, έχει ενδιαφέρον, πως ο Κανονισμός του 1803 θα παραμείνει, στις βασικές του, τουλάχιστον, διατάξεις, σε ισχύ και κατά την περίοδο της βρετανικής προστασίας.[140]

1.3.4. Η ΕΠΤΑΝΗΣΙΑΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΔΕΥΤΕΡΗ ΓΑΛΛΙΚΗ ΚΑΤΟΧΗ ΕΩΣ ΤΗΝ ΒΡΕΤΑΝΙΚΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ (1807– 1809/15)

Όπως έχει ήδη αναφερθεί, η απόφαση της Επτανήσου να κηρύξει τον πόλεμο στη Γαλλία (Ιούνιος 1807), είχε ως αποτέλεσμα, την παρεμπόδιση της εμποροναυτιλιακής δραστηριότητας των Επτανησίων στα ελεγχόμενα από τους Γάλλους λιμάνια της Αδριατικής και της Ιταλικής Χερσονήσου. Οι συνθήκες, όμως, επιχειρηματικής δραστηριοποίησης της επτανησιακής, ποντοπόρου, εμπορικής

---

[138] Ευάγγελος Δ. Πρόντζας, «Η Κατάστασις του 1804: ένα σχόλιο», στο *Επτάνησος Πολιτεία (1800-1807): Το πρώτο ανεξάρτητο ελληνικό κράτος*, ό.π., σ. 195-201· του ιδίου: «Προσοδικές λειτουργίες και οικονομικοί θεσμοί στην Επτάνησο Πολιτεία», στο *Επτάνησος Πολιτεία (1800-1807): τα μείζονα ιστορικά ζητήματα*, ό.π., σ. 43-60. *Regolamento della Marina della Repubblica Ionica, con la Tariffa dei Diritti da Percepirsi Dai Consoli, Vice-Consoli, Ed Agenti della Repubblica,* In Corfù, nella Stamperia Nazionale, 1805. Στον Καποδίστρια είχε ανατεθεί η ετοιμασία του κανονισμού της ναυτιλίας· βλ. Δημήτριος Βενιέρης, *Κατάστασις της Επτανήσου Πολιτείας,* Εν Τεργέστιω 1804, σ. 55. Καλλίνικος, *Επτανησιακά (κατά το πλείστο Ιθακησιακά) Σύμμεικτα*, ό.π., σ. 223-4· Ντίνος Κονόμος, *Επτανησιακά Φύλλα,* Τόμος Ε΄, Αθήνα 1964, σ. 47-8.

[139] Βλάχος, *Επτάνησος Πολιτεία. Ο Κανονισμός της Ναυτιλίας (1803-1805)*, ό.π., σ. 9-23. Για τα ζητήματα ναυτικού εθιμικού δικαίου, βλ. Νικόλαος Κεφαλάς, *Θαλάσσιος νομοθεσία, συναθροισμένη από διαφόρους νομοθέτας θαλασσίους ευρωπαϊκούς, πλουτισμένη από διαφόρους φυλαττομένας συνηθείας δια οδηγίαν κάθε είδους ναυτικού και εμπορικού*, Εν Βιέννη 1807.

[140] Νίκος Στ. Βλασσόπουλος, *Η Ναυτιλία των Ιονίων Νήσων (1700-1864). Το δυναμικό της ιονικής ναυτιλίας,* Τόμος Α΄, Ελληνική Ευρωεκδοτική, Αθήνα 1995, σ. 62-6.

ναυτιλίας θα επιδεινώνονταν περαιτέρω, όταν, με την υπογραφή της συνθήκης του Τιλσίτ, η Ρωσία παραχωρούσε στο Ναπολέοντα τα Επτάνησα.[141] Έτσι, με τον ερχομό (Αύγουστος 1807), του απεσταλμένου του Ναπολέοντα στην Κέρκυρα, Berthier, αρχίζει η περίοδος της δεύτερης γαλλική κατοχής.[142] Ο νέος διοικητής διακήρυξε, «την Επτανήσιον πολιτείαν ως μίαν των εξαρτωμένων επαρχιών της Γαλλίας».[143] Επιπλέον, όριζε, πως τα επτανησιακά σκάφη έπρεπε να φέρουν την γαλλική και όχι την επτανησιακή σημαία, ενώ οι Επτανήσιοι όφειλαν να απευθύνονται στους γάλλους προξένους, μετά την κατάργηση των επτανησιακών προξενείων.[144] Παράλληλα, εκδόθηκε νέος ναυτικός κανονισμός (5 Οκτωβρίου), και διατάχθηκε η απογραφή των επτανησιακών σκαφών, για την οποία έγινε λόγος προηγουμένως.[145] Τέλος, δημοσιεύεται ο νέος πολιτικός οργανισμός της Επτανήσου (7 Νοεμβρίου), σύμφωνα με τον οποίον, η επτανησιακή Γερουσία διατηρούνταν μεν σε ισχύ, αλλά τα μέλη της θα διορίζονταν από τους Γάλλους και οι αποφάσεις της έπρεπε να έχουν την επικύρωση του γάλλου, αυτοκρατορικού επιτρόπου. Κατά συνέπεια, η Επτάνησος έχανε, τυπικώς και ουσιαστικώς, την αυτονομία της, και αποτελούσε, πλέον και επισήμως, γαλλικό έδαφος.[146]

Επρόκειτο για καθοριστική εξέλιξη, καθώς, η μετάβαση των νησιών υπό την γαλλική εξουσία, είχε ως αποτέλεσμα να αντιμετωπιστούν τα τελευταία από την Βρετανία ως τμήμα της γαλλικής επικράτειας και να υποστούν, κατά συνέπεια, τον

---

[141] Domna Dontas, «Les Îles Ioniènnes: la Convention de 1800 et le Traité de 1815», *Balkan Studies*, Τόμος 40, 1999, σ. 249-79 [265-8]. Βλ. επίσης, Γεώργιος Α. Σιορόκας, Ο Αλή Πασάς και οι Αυτοκρατορικοί Γάλλοι της Επτανήσου (Νέα στοιχεία από το ανέκδοτο αρχείο του C. Berthier), Ανάτυπον εκ του Γ' Τόμου της «Δωδώνης», Ιωάννινα 1974, σ. 280-3. Χιώτης, *Σειρά Ιστορικών Απομνημονευμάτων*, Τόμος Γ΄, ό.π., σ. 881, όπου αναφέρεται, πως: τα *Επτάνησα παραχωρήθηκαν, «ως να ανήκωσι τῃ Γαλλία κατά πλήρη ιδιοκτησίαν*.

[142] Καραπιδάκης, «Τα Επτάνησα. Ευρωπαϊκοί Ανταγωνισμοί μετά την Πτώση της Βενετίας», ό.π., σ. 151-184 [175-9].

[143] Χιώτης, *Σειρά Ιστορικών Απομνημονευμάτων*, Τόμος Γ΄, ό.π., σ. 887-8.

[144] Savant, «Αι Ιόνιοι Νήσοι κατά τους Ναπολεοντείους Πολέμους», ό.π., σ. 431-40 [432-3]. Χιώτης, *Σειρά Ιστορικών Απομνημονευμάτων*, Τόμος Γ΄, ό.π., σ. 889.

[145] Ο νέος κανονισμός περιελάμβανε 29 άρθρα, δεχόταν γάλλους υπηκόους σε πλοιοκτησία και πλήρωμα (σε αντίθεση με τα όσα όριζε ο προηγούμενος κανονισμός), και παρείχε σε σκάφη άνω των 15 τόνων πιστοποιητικό, ετήσιας διάρκειας, για «να ημπορώσι να αλισβερίζωνται με τα Νησία και με την κοντακιανήν στερεάν»· βλ. Βλάχος, *Επτάνησος Πολιτεία. Ο Κανονισμός της Ναυτιλίας (1803-1805)*, ό.π., σ. 22. Παπαδόπουλος, *Ιονική Βιβλιογραφία*, ό.π., σ. 153. Για την απογραφή των επτανησιακών σκαφών, βλ. Λιβιεράτος, *Ιστορία της Νήσου Κεφαλληνίας*, ό.π., σ. 558-9. Λοβέρδος-Κωστής, *Ιστορία της Νήσου Κεφαλληνίας*, ό.π., σ. 247.

[146] Λεωνίδας Χ. Ζώης, *Ιστορία της Ζακύνθου*, Εκδόσεις Τρίμορφο, Ζάκυνθος 2005 (Α΄ Έκδοση 1955), σ. 218-20. Καραπιδάκης, «Τα Επτάνησα. Ευρωπαϊκοί Ανταγωνισμοί μετά την Πτώση της Βενετίας», ό.π., σ. 151-184 [175-9]·.

αυστηρότατο, θαλάσσιο αποκλεισμό της.[147] Επιπλέον, η αδυναμία των Γάλλων να αντιμετωπίσουν στην θάλασσα τους Βρετανούς, έπειτα από τις συνεχείς, ναυτικές ήττες τους, είχε σαν αποτέλεσμα την ακώλυτη παρουσία των πολεμικών και καταδρομικών βρετανικών σκαφών στο Ιόνιο, με συνέπεια τα επτανησιακά εμπορικά σκάφη, που έφεραν την γαλλική σημαία, να καταδιώκονται, να συλλαμβάνονται και να οδηγούνται ως πολεμική λεία στην «βρετανική» Μάλτα, όπου και πωλούνταν. Συχνά, μάλιστα, βρετανικά σκάφη επιχειρούσαν στις ακτές των νησιών, όπου, «διήρπαζον πλοία, άνδρας και φορτία».[148] Αυτή η δυσμενής πραγματικότητα για τους Επτανησίους περιγράφεται, χαρακτηριστικά, και με κάποια υπερβολή, ίσως, από τον κεφαλλήνα ιστορικό Λιβιεράτο, «η συγκοινωνία διεκόπη, το εμπόριον ενεκρώθη, τα δε απειροπληθή πλοία των Κεφαλλήνων κλεισθέντα εντός του λιμένος του Αργοστολίου εσήποντο».[149]

Η κατάσταση, όπως ήταν αναμενόμενο, προκάλεσε την αντίδραση των Επτανησίων και, κυρίως, των θιγόμενων αρχόντων, εμπόρων και καραβοκύρηδων της Ζακύνθου και της Κεφαλονιάς, οι οποίοι άρχισαν να στρέφονται προς την Βρετανία.[150] Η τελευταία παρουσιαζόταν στα μάτια τους ως η μόνη δύναμη, που μπορούσε να τους διασφαλίσει όρους ελεύθερης και ασφαλούς διεξαγωγής των εμπορικών τους πλόων. Έτσι, ο τέως πρόξενος της Βρετανίας στα Επτάνησα, Σπυρίδων Φορέστης, που διέμενε, πλέον, στη Μάλτα, ανέλαβε τις επαφές των νησιωτών με τους Βρετανούς.[151] Παράλληλα, οι Επτανήσιοι έμποροι και πλοιοκτήτες, οι οποίοι βρίσκονταν αποκλεισμένοι στην Κωνσταντινούπολη,

---

[147] «Συνεπεία της συγχωνεύσεως της Επτανήσου εν τη Γαλλική Αυτοκρατορία, υπήρξε και η υπό των νήσων εφαρμογή του τότε ηπειρωτικού συστήματος του Ναπολέοντος. Ως εκ τούτου αι νήσοι ετέθησαν εις κατάστασιν αποκλεισμού απέναντι της Αγγλίας»· βλ. Ανδρεάδης, *Η Επτανησιακή Δημόσια Οικονομία κατά την περίοδον 1797-1814*, ό.π., σ. 42. Ο βρετανικός αποκλεισμός είχε αρνητικές συνέπειες και στην διεξαγωγή του εμπορίου σε Ήπειρο και Πελοπόννησο· σχετικώς, βλ. Κρεμμυδάς, *Συγκυρία και Εμπόριο στην προεπαναστατική Πελοπόννησο,* ό.π., σ. 33-4.

[148] Χιώτης, *Σειρά Ιστορικών Απομνημονευμάτων*, Τόμος Γ΄, ό.π., σ. 898-9.

[149] Λιβιεράτος, *Ιστορία της Νήσου Κεφαλληνίας*, ό.π., σ. 562. Μαυρογιάννης, *Ιστορία των Ιονίων Νήσων*, Τόμος Β΄, ό.π., σ. 203-4, όπου αναφέρεται, «ο γερουσιαστής [Αντώνιος] Σορδίνας [ο γραμματέας επί των οικονομικών της Γερουσίας] εξέθηκε την λυπηράν κατάστασιν, εις ην ευρίσκοντο αι νήσοι ένεκα του πολέμου και του αποκλεισμού. Τα πάντα, έλεγεν, υπερετιμήθησαν, το ενεργητικόν εμπόριον ενεκρώθη και μεγίστη είναι η έλλειψις του χρηματικού».

[150] Ανδρεάδης, *Η Επτανησιακή Δημόσια Οικονομία κατά την περίοδον 1797-1814*, ό.π., σ. 49. Βλ. επίσης, Γεράσιμος Η. Πεντόγαλος, «Υπόμνημα Κεφαλλήνων ναυτικών στην Μάλτα προς τον Άγγλο Διοικητή της Κεφαλονιάς Hudson Lowe (1810)», *Κέφαλος*, 1998, σ. 54-5, όπου και πληροφορίες για τα αιτήματα βοήθειας των επτανησίων ναυτεμπόρων προς τους Βρετανούς. Σύμφωνα με τις επίσημες γαλλικές εκθέσεις της εποχής, η στάση των κατοίκων απέναντι στους Βρετανούς ήταν η εξής: οι άρχοντες ήταν με τους Βρετανούς, αλλά ο λαός είχε συμπαθήσει τους Γάλλους, με την εξαίρεση των ναυτικών, μια και σε αυτούς η Βρετανία είχε παραχωρήσει τη σημαία της και διευκόλυνε τα ταξείδια τους· βλ. Βασίλης Κρεμμυδάς, «Ειδήσεις για την οικονομία και την κοινωνία των Επτανήσων στα χρόνια 1796-1820», *Κεφαλληνιακά Χρονικά*, Τόμος 3, 1979, σ. 28-44 [υποσημείωση 28, σ. 38].

[151] Χιώτης, *Σειρά Ιστορικών Απομνημονευμάτων*, Τόμος Γ΄, ό.π., σ. 900-2.

ωθήθηκαν να καταλάβουν το εκεί κτήριο της, άλλοτε, επτανησιακής πρεσβείας και να υψώσουν τη σημαία της Επτανήσου Πολιτείας, έχοντας την υποστήριξη και του εκεί βρετανού πρεσβευτή.[152] Το αποτέλεσμα των ανωτέρω εξελίξεων, ήταν να ζητήσουν οι Επτανήσιοι με υπόμνημά τους, στα 1809, από τον αρχηγό των βρετανικών, ναυτικών δυνάμεων στη Μεσόγειο Stuart, να ελευθερώσει τα νησιά από τους Γάλλους.[153] Σύντομα, οι βρετανικές ναυτικές δυνάμεις, θα κάνουν την εμφάνισή τους στο Ιόνιο και από τον Οκτώβριο του 1809 έως και τον Απρίλιο του 1810, θα έχουν καταλάβει την Ζάκυνθο, την Κεφαλονιά, την Ιθάκη, τα Κύθηρα, και τη Λευκάδα·[154] θα έχουν καταλάβει, δηλαδή, τους κύριους ναυτότοπους των Επτανήσων, με τους Παξούς και την Κέρκυρα να περνούν υπό την εξουσία τους στα 1813 και 1814, αντίστοιχα.

Οι Βρετανοί με την εμφάνισή τους στα νησιά, θα κάνουν άμεσα λόγο για «προστασία», ενώ τα απελευθερωμένα, από τους Γάλλους, πέντε Επτάνησα θα αποκληθούν, «Isole Jonie Liberate».[155] Μέσα σε αυτές, λοιπόν, τις νέες πολιτικές συνθήκες θα αρχίσει η βρετανική παρουσία στα εδάφη της άλλοτε Επτανήσου Πολιτείας, η οποία θα σηματοδοτήσει και την επαναδραστηριοποίηση του επτανησιακού ναυτεμπορίου, καθώς οι Επτανήσιοι μπορούσαν, πλέον, να κάνουν χρήση της βρετανικής ή και επτανησιακής σημαίας και να εμπορεύονται με τα σκάφη τους στις, υπό βρετανικό έλεγχο, μεσογειακές θάλασσες.[156] Η ανάπτυξη, όμως, του ναυτεμπορίου τους θα γνωρίσει ταχεία ανάπτυξη μετά τη λήξη των ναπολεόντειων πολέμων, στα 1815, και την επίσημη ένταξη των νησιών στις αποικιακές κτήσεις της Βρετανίας, όπως θα καταστεί εμφανές στα κεφάλαια, που ακολουθούν.

---

[152] Μαυρογιάννης, *Ιστορία των Ιονίων Νήσων*, Τόμος Β΄, ό.π., σ. 213-4. Λοβέρδος-Κωστής, *Ιστορία της Νήσου Κεφαλληνίας*, ό.π., σ. 248. Κρεμμυδάς, «Ειδήσεις για την οικονομία και την κοινωνία των Επτανήσων στα χρόνια 1796-1820», ό.π., σ. 28-44.

[153] Πινιατώρος, *Η Επίδοσις των Κεφαλλήνων και των Ιθακησίων εις την Θάλασσαν,* ό.π., σ. 6. Κούκκου, *Ιστορία των Επτανήσων*, ό.π., σ. 182.

[154] *Ό.π.*, σ. 182-5. Βλ. επίσης, Λιβιεράτος, *Ιστορία της Νήσου Κεφαλληνίας*, ό.π., σ. 621.

[155] Παπαδόπουλος, *Ιονική Βιβλιογραφία*, ό.π., σ. 173. Καραπιδάκης, «Τα Επτάνησα. Ευρωπαϊκοί Ανταγωνισμοί μετά την Πτώση της Βενετίας», ό.π., σ. 151-184 [177].

[156] Κρεμμυδάς, «Ειδήσεις για την οικονομία και την κοινωνία των Επτανήσων στα χρόνια 1796-1820», ό.π., σ. 28-44. Βλ. επίσης, Δοντά, *Αναλοτική Μεσόγειος*, ό.π., σ. 32-5, 210 [υποσημείωση 42], όπου αναφέρεται, πως, «στους στατιστικούς πίνακες των Γαλλικών Αρχείων, τους σχετικούς με την κίνηση στο λιμάνι της Πάτρας, τα πλοία αυτά [εν. τα επτανησιακά] δεν χαρακτηρίζονται ως «επτανησιακά» παρά μόνον από το 1815 και μετά· ως το 1812 ονομάζονται, π.χ. 'αγγλικά της Κεφαλονιάς'». Για την επαναδραστηριοποίηση του επτανησιακού ναυτεμπορίου κατά την βρετανική κυριαρχία (1809-15), βλ., ενδεικτικά: Γ.Α.Κ. Κεφαλονιάς, Αρχείο Βρετανικής Κατοχής (Α.Β.Κ.), Gov. Provv., Passaporti, Registro di passaporti dal Commadante, φ.43, όπου και πλούσιο (αδημοσίευτο) αρχειακό υλικό για κινήσεις κεφαλληνιακών εμπορικών σκαφών στη Μεσόγειο, και, κυρίως, από και προς Μάλτα, την περίοδο της βρετανικής κυριαρχίας.

Ολοκληρώνοντας, αξίζει να επισημάνουμε, πως το βρετανικό ενδιαφέρον για τα Επτάνησα χρονολογείτο, ήδη, από το 1798, όταν ο Νέλσονας προσπάθησε να προλάβει, ανεπιτυχώς, το ρωσο-οθωμανικό στόλο, προτού αυτός κινηθεί προς την κατάκτηση των νησιών.[157] Σε όλο το διάστημα, επίσης, ύπαρξης της Επτανήσου Πολιτείας η Βρετανία είχε καταστήσει εμφανές το ενδιαφέρον της για τα νησιά.[158] Παρ' όλ' αυτά, η απόφαση για την κατάληψή τους φαίνεται, πως ήταν παρακολούθημα των Συνθηκών Ειρήνης και Αμυντικής Συμμαχίας, που υπέγραψαν Βρετανία και Πύλη στις 5-6 Ιανουαρίου του 1809· πρόκειται για συνθήκες με τις οποίες αποκαθίστατο το βρετανικό εμπόριο στο Λεβάντε και άνοιγαν νέες αγορές για τα, αποκλεισμένα από τα γαλλοκρατούμενα εδάφη της ηπειρωτικής Ευρώπης, βρετανικά προϊόντα. Μέσα στο πλαίσιο αυτό, λοιπόν, το ειδικό βάρος του επτανησιακού εμποροναυτιλιακού δυναμικού, συνδυαζόμενο, μάλιστα, με την γεωγραφική θέση των επτανησιακών λιμανιών και τα εμπορικά δίκτυα στα οποία αυτά ήταν ενταγμένα, λάμβανε νέα διάσταση και κατέστη, καθώς φαίνεται, η κύρια αιτία που ώθησε την Βρετανία στην απόφαση ένταξης των Επτανήσων στη σφαίρα ελέγχου της.[159]

1.4. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Σε αυτό το πρώτο, εισαγωγικό κεφάλαιο επιχειρήσαμε να προσεγγίσουμε, εν συντομία, τις ευρύτερες συνθήκες συγκρότησης και ανάπτυξης της ποντοπόρου, εμπορικής ναυτιλίας των νησιών του Ιονίου, από την εποχή του ενετικού 18^{ου} αιώνα (κυρίως, το δεύτερο μισό του), έως και την εποχή επιβολής της βρετανικής προστασίας (1815. Με βάση, λοιπόν, τα όσα προηγήθηκαν, καταδείχθηκε, πιστεύουμε, η άμεση εξάρτηση της εμπορικής ναυτιλίας των Επτανήσων, όπως, βεβαίως, και των ίδιων των νησιών, από τις ευρύτερες εξελίξεις, που λάμβαναν χώρα, κατά το προαναφερθέν χρονικό διάστημα στον ευρωπαϊκό χώρο, ηπειρωτικό και μεσογειακό. Σε ό,τι αφορά, μάλιστα, ειδικότερα, την θάλασσα της Μεσογείου,

---

[157] Dontas, «Les Îles Ioniènnes», ό.π., σ. 249-79 [251-2].
[158] Μαυρογιάννης, *Ιστορία των Ιονίων Νήσων*, Τόμος Β΄, ό.π., σ. 61-3.
[159] Dontas, «Les Îles Ioniènnes ». ό.π, σ. 249-79 [269]. Κρεμμυδάς, *Συγκυρία και Εμπόριο στην προεπαναστατική Πελοπόννησο,* ό.π., σ. 34-5, 251, όπου γίνεται λόγος για, «απόλυτη προστασία που προσφερόταν από την Αγγλία στα ελληνικά πλοία που εξυπηρετούσαν το εμπόριό της, καθώς και η αποδοχή από την ελληνική εμπορική ναυτιλία των όρων των εμπορικών ανταλλαγών, τους οποίους επέβαλλαν οι Άγγλοι. Αυτές οι συνδέσεις και αυτοί οι ρόλοι δημιουργήθηκαν και διαμορφώθηκαν στην κρίσιμη για την ευρωπαϊκή αγορά δεύτερη πενταετία του 19^{ου} αιώνα».

αναπόσπαστο τμήμα της οποίας συνιστούσε και το Ιόνιο, αυτή άρχισε να επανέρχεται δυναμικά στο δυτικοευρωπαϊκό προσκήνιο, προϊόντος του 18ου αιώνα, τόσο λόγω των διευρυνόμενων αναγκών σε σιτηρά της αναπτυσσόμενης και εμπόλεμης δυτικής Ευρώπης, τα οποία εισάγονταν από τα λιμάνια της Αιγύπτου, αλλά και της Μαύρης Θάλασσας, κυρίως, μετά το εμπορικό άνοιγμα της τελευταίας, κατά το τελευταίο τέταρτο του 18ου αιώνα, όσο και λόγω της χρήσης του μεσογειακού δρόμου, για την επικοινωνία της Μεγάλης Βρετανίας με τη νέα της αποικία στην Ινδία.

Μέσα, λοιπόν, σε αυτό το πλαίσιο, τα Επτάνησα, τόσο λόγω της γεωγραφικής τους θέσης, όσο και εξατίας της σημαντικής εμποροναυτιλιακής δραστηριότητας και εμπειρίας των κατοίκων τους, θα βρεθούν στο επίκεντρο του πολιτικού και οικονομικού ενδιαφέροντος των μεγάλων ευρωπαϊκών δυνάμεων, της Γαλλίας, της Βρετανίας, της Ρωσίας, της Αυστρίας, της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, ιδίως, μετά την κατάλυση της Δημοκρατίας της Βενετίας. Επρόκειτο για εξελίξεις, που προκάλεσαν, ως ήταν αναμενόμενο, σημαντικές μεταβολές στο πολιτικό και πολιτειακό καθεστώς των Επτανήσων και οι οποίες, βεβαίως, δε μπορούσαν παρά να επιδράσουν άμεσα στη λειτουργία, αλλά και στην περαιτέρω ανάπτυξη της ποντοπόρου, εμπορικής τους ναυτιλίας· μίας ναυτιλίας, που η οικονομική πολιτική της Βενετίας, κατά τον 18ο αιώνα, τον τελευταίο αιώνα της κυριαρχίας της στα νησιά, καθώς και οι επιχειρηματικές επιλογές των επτανησίων εμπόρων, πλοιάρχων και πλοιοκτητών, την είχαν αναδείξει ως μία από τις κύριες οικονομικές λειτουργίες των Ιόνιων νησιών. Επιπλέον, η απόφαση των Επτανησίων να επενδύσουν δυναμικά στον εμπορικό τους στόλο, κυρίως, κατά την περίοδο μετά το 1760, επέτρεψε και τη σταδιακή, οργανική ένταξη τόσο των νησιών τους και των λιμανιών τους, όσο, βεβαίως, και της ναυτιλίας τους στο μεσογειακό και, κατ' επέκταση, στο ευρωπαϊκό εμπορικό σύστημα του 18ου αιώνα.

Μετά την κατάλυση της βενετικής κυριαρχίας, ως η πλέον σημαντική περίοδος για την επτανησιακή ναυτιλία θα αναδειχθεί η περίοδος της Επτανήσου Πολιτείας, κατά τα πρώτα χρόνια του 19ου αιώνα. Η απόφαση της Υψηλής Πύλης και της Ρωσίας, με τη σύμφωνη γνώμη της Βρετανίας, για απόσπαση των νησιών από τους Γάλλους και για συγκρότηση ενός αυτόνομου επτανησιακού κράτους, υποτελούς στην Πύλη, αλλά υπό την εγγύηση και των τριών δυνάμεων, θα διαμορφώσει όρους σημαντικής ανάπτυξης της επτανησιακής εμπορικής ναυτιλίας. Η πιο σημαντική, νέα συνθήκη, που θα βιώσει η τελευταία, ήταν η απόφαση να αποκτήσει το νέο κράτος την δική του σημαία. Η Πύλη, μάλιστα, αναλάμβανε την υποχρέωση να την

καταστήσει σεβαστή στα κράτη της Μπαρμπαριάς και στον οθωμανικό Λεβάντε, ενώ η Ρωσία τής προσέφερε την προστασία της σε Μαύρη Θάλασσα και Αδριατική. Παράλληλα, το νέο κράτος και η σημαία του αναγνωρίστηκαν από τις ευρωπαϊκές δυνάμεις, με αποτέλεσμα να αποκτήσει η επτανησιακή σημαία τα πολύτιμα, για την εποχή των ναπολεόντειων πολέμων, χαρακτηριστικά μίας ουδέτερης, και, άρα, ασφαλούς, σημαίας. Επρόκειτο για εξέλιξη, που πρέπει να πιστωθεί, βέβαια, και στην ίδια τη συνειδητή προσπάθεια της επτανησιακής Γερουσίας για επιλογή ενός κρατικού συμβόλου άμεσα συνδεδεμένου με τις ζωντανές, ακόμα, μνήμες στη Μεσόγειο της ουδέτερης, βενετικής σημαίας, και το οποίο θα επέτρεπε την διαμόρφωση συνθηκών ασφάλειας και, κατά συνέπεια, ανάπτυξης της επτανησιακής εμπορικής ναυτιλίας.

Σε κάθε περίπτωση, όμως, καθοριστικό για την ανάπτυξη του επτανησιακού ναυτεμπορίου ήταν και το γεγονός της ένταξής του στην άτυπη, αλλά ουσιαστική, βρετανική προστασία. Η Βρετανία έχοντας αναδειχθεί, μετά τις νίκες της επί των Γάλλων σε Αμπουκίρ (1798) και Τραφάλγκαρ (1805), ως η κυρίαρχη ναυτική και εμπορική δύναμη της Ευρώπης, αλλά και του κόσμου, και έχοντας πετύχει τον έλεγχο ορισμένων από τα πλέον σημαντικά νησιά και ακτές της Μεσογείου (Γιβραλτάρ, Μάλτα, Σικελία, Μινόρκα, Αίγυπτος), θα στραφεί και προς το, με γεωπολιτικούς και εμπορικούς όρους, στρατηγικό Ιόνιο. Έτσι, μαζί με τη Ρωσία και την Πύλη, η Βρετανία θα λάβει την απόφαση για προστασία και εγγύηση της Επτανήσου Πολιτείας, εξέλιξη, που είχε θετικές επιπτώσεις και στη ναυτιλία της. Ως απόδειξη του καθοριστικού ρόλου, που διαδραμάτισε η βρετανική στήριξη στο επτανησιακό ναυτεμπόριο, θεωρούμε πως αποτελεί η σύγκριση με την πραγματικότητα, που αυτό θα βιώσει, κατά την διάρκεια των γαλλικών κυριαρχιών στα Επτάνησα (1797-9, 1807-1809/14), όταν τα τελευταία θα απωλέσουν την βρετανική εύνοια· απώλεια, που θα οδηγήσει στον θαλάσσιο αποκλεισμό των νησιών, στην καταδίωξη των εμπορικών τους σκαφών και στην πλήρη, σχεδόν, ανάσχεση της επτανησιακής ναυτεμπορικής δραστηριότητας.

Έτσι, λοιπόν, φαίνεται, πως η βρετανική προστασία, συνδυαζόμενη με το καθεστώς ουδετερότητα της σημαίας της Επτανήσου, επέτρεψε στην εμπορική της ναυτιλία να γνωρίσει σημαντική όχι μόνο γεωγραφική διεύρυνση των προορισμών της στη Μεσόγειο, αλλά και μία αξιόλογη ποσοτική μεγέθυνση του στόλου της. Επιπλέον, ο τελευταίος, φάνηκε, πως ελεγχόταν, σε μεγάλο βαθμό, από κεφαλλήνες πλοιάρχους/πλοιοκτήτες, με συνέπεια να καταστεί η Κεφαλονιά, ως ο κύριος

επτανησιακός ναυτότοπος κατά τις αρχές του 19ου αιώνα. Επρόκειτο, βέβαια, για μία πραγματικότητα, που χρονολογούνταν από την εποχή της βενετοκρατίας, και η οποία επρόκειτο να ενταθεί έτι περαιτέρω, κατά την περίοδο της βρετανικής προστασίας. Η πιο σημαντική, όμως, εξέλιξη για την εμπορική ναυτιλία των Επτανησίων πιστεύουμε, πως ήταν ο σταδιακός, αλλά εντεινόμενος, προσανατολισμός της προς τα λιμάνια και τα σιτηρά της ρωσικής Μαύρης Θάλασσας (Οδησσός, Χερσώνα, Ταϊγάνιο) και η διαμόρφωση χαρακτηριστικών, έστω πρώιμων, ενός τοπικού μεν, αλλά σημαντικού, σε κάθε περίπτωση, περιφερειακού διαμετακομιστή των μαυροθαλασσίτικων σιτηρών, προς τα κύρια λιμάνια της κεντρικής και δυτικής Μεσογείου (Τεργέστη, Βενετία, Μάλτα, Μεσσήνα, Λιβόρνο). Ο χαρακτήρας αυτός της επτανησιακής εμπορικής ναυτιλίας θα αποκρυσταλλωθεί, βέβαια, πλήρως, κατά την επόμενη περίοδο, αυτήν της βρετανικής προστασίας (1815-64).

Συνοψίζοντας, θεωρούμε, πως η επτανησιακή εμπορική ναυτιλία, η οποία είχε γνωρίσει αξιόλογη ανάπτυξη ήδη από το δεύτερο μισό του 18ου αιώνα, μπόρεσε, κατά την περίοδο από το 1797 έως και το 1815, και παρά τα όποια επιμέρους προβλήματα αντιμετώπισε, να ενταχθεί, με όρους αυτονομίας, στο εμπορικό σύστημα της Μεσογείου και να καταστεί αξιόλογος, περιφερειακός παίχτης στο ευρωπαϊκό ναυτεμπόριο. Πρόκειται για εξέλιξη, που συνδεόταν άμεσα με το πολιτικό και εμπορικό καθεστώς τόσο της Μεσογείου, όσο και της Επτανήσου. Και αν ήταν η Βενετία, που διαδραμάτισε καθοριστικό ρόλο στην εξέλιξη του επτανησιακού ναυτεμπορίου κατά τον 18ο αιώνα, στις αρχές, πια, του 19ου πρωταγωνιστικό ρόλο στις επτανησιακές πολιτικές και ναυτιλιακές υποθέσεις θα αρχίσει να διαδραματίζει μία άλλη ναυτική δύναμη η Βρετανία. Πρόκειται για μία πραγματικότητα, οι συνέπειες της οποίας θα φανούν πολύ πιο καθαρά όταν, και επισήμως, η τελευταία θα αναλάβει την προστασία των Επτανήσων, εντάσσοντάς τα στην αλυσίδα των διεθνών της αποικιοκρατικών κτήσεων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ

ΤΑ ΕΠΤΑΝΗΣΑ ΥΠΟ ΤΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΤΗΣ ΒΡΕΤΑΝΙΚΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΚΑΙ Η ΘΕΣΗ ΤΟΥΣ ΣΤΙΣ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΕΜΠΟΡΙΚΕΣ ΟΔΟΥΣ (1815-64)

2.1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στο προηγούμενο κεφάλαιο εξετάσαμε το πολιτικό και οικονομικό πλαίσιο, διεθνές, ευρωπαϊκό και μεσογειακό, εντός του οποίου λειτούργησαν τα Επτάνησα, κατά τα τελευταία έτη του 18^{ου} αιώνα, έτη, που συμπίπτουν με την τελευταία φάση της βενετοκρατίας (δεύτερο μισό 18^{ου} αιώνα), έως και την εποχή της μετάβασή τους, αρχικώς, υπό την βρετανική κυριαρχία (1809) και, εν συνεχεία, υπό την βρετανική προστασία (1815). Παράλληλα, παρουσιάστηκαν οι επιμέρους συνθήκες, που επηρέασαν και καθόρισαν τους όρους συγκρότησης, λειτουργίας και ανάπτυξης της ποντοπόρου, εμπορικής ναυτιλίας των νησιών του Ιονίου, κατά την προαναφερθείσα, πάντα, χρονική περίοδο. Από όσα, λοιπόν, προηγήθηκαν, θεωρούμε, πως μετά την πτώση της Βενετίας και τον τερματισμό της μακραίωνης κυριαρχίας της επί των Επτανήσων, τον πλέον καθοριστικό ρόλο στην διαμόρφωση των όρων ανάπτυξης της επτανησιακής ναυτιλίας διαδραμάτισε η Βρετανία και το έντονο ενδιαφέρον της, πολιτικό και εμπορικό, για τις εξελίξεις, ευρύτερα, στον θαλάσσιο και χερσαίο χώρο της Μεσογείου, αλλά και, ειδικότερα, στην θάλασσα και τα νησιά του Ιονίου.

Με αυτό, ακριβώς, το ενδιαφέρον, που επέδειξε η Μεγάλη Βρετανία για τα Επτάνησα και την εμπορική τους ναυτιλία και, συγκεκριμένα, με τα ερωτήματα για το πώς και σε ποιά έκταση οι βρετανικές επιλογές επέδρασαν στα επτανησιακά ναυτιλιακά πράγματα, καταπιάνεται το παρόν κεφάλαιο της μελέτης μας. Σκοπός μας είναι να αναζητήσουμε τους κύριους λόγους, που ώθησαν τη Μεγάλη Βρετανία να στρέψει, σταδιακά, το ενδιαφέρον της στη Μεσόγειο και, εν συνεχεία, στο Ιόνιο και τα Επτάνησα και να αποφασίσει, εν τέλει, την ένταξη των τελευταίων στην αλυσίδα των μεσογειακών, αλλά και παγκόσμιων, αποικιακών της κτήσεων. Ακολούθως, θα επιχειρήσουμε να εξετάσουμε τα κύρια δομικά συστατικά του θεσμικού καθεστώτος της προστασίας, που επιβλήθηκε από τους Βρετανούς στα Επτάνησα, επιδιώκοντας να αναδείξουμε τα κίνητρα που οδήγησαν την Βρετανία στη συγκεκριμένη πολιτική και θεσμική επιλογή, καθώς και τις συνέπειες αυτών των συγκεκριμένων επιλογών στην ευρύτερη λειτουργία της επτανησιακής, ποντοπόρου εμπορικής ναυτιλίας, κατά την περίοδο των ετών 1815-64.

2.2 Η ΒΡΕΤΑΝΙΚΗ ΑΥΤΟΚΡΑΤΟΡΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΚΑΙ Η ΕΠΙΛΟΓΗ ΕΝΤΑΞΗΣ ΤΩΝ ΕΠΤΑΝΗΣΩΝ ΣΤΙΣ ΑΠΟΙΚΙΑΚΕΣ ΤΗΣ ΚΤΗΣΕΙΣ

Η απόφαση της Μεγάλης Βρετανίας να στρέψει το ενδιαφέρον της στην θάλασσα του Ιονίου και να προχωρήσει στην κατάληψη των Επτανήσων εντάσσεται, πιστεύουμε, στο ευρύτερο πλαίσιο αναδιάταξης των αποικιοκρατικών και εμπορικών της πολιτικών. Πρόκειται για μία αναδιάταξη, που, σε σημαντικό βαθμό, προκλήθηκε από την αδυναμία της βρετανικής μητρόπολης να ελέγξει, κατά το δεύτερο μισό του 18^{ου} αιώνα, τις αμερικανικές της κτήσεις και η οποία αδυναμία, με τη σειρά της, οδήγησε σε νέες εντάσεις και συγκρούσεις της Βρετανίας με τον κύριο ανταγωνιστή της, την Γαλλία. Αυτός ο γαλλο-βρετανικός ανταγωνισμός, όπως φάνηκε στο προηγούμενο κεφάλαιο, επέδρασε άμεσα στις πολιτικές και οικονομικές εξελίξεις, που βίωσε ο ευρωπαϊκός κόσμος, κατά την περίοδο, από το ξέσπασμα της γαλλικής Επανάστασης (1792) έως και την εποχή του Συνεδρίου της Βιέννης (1815), και συνεισέφερε στην επαναφορά του μεσογειακού κόσμου στο δυτικο-ευρωπαϊκό – βορειο-ατλαντικό προσκήνιο, έπειτα από ένα σημαντικό διάστημα, πολιτικής και οικονομικής, περιθωριοποίησής του. Εν γένει, όμως, η σύγκρουση, της Βρετανίας και της Γαλλίας χρονολογείται αρκετούς αιώνες πριν την γαλλική Επανάσταση, ενώ σε ό,τι αφορά, ειδικότερα, τη Μεσόγειο η πρώτη μεγάλη σύγκρουσή τους θα λάβει χώρα στο πλαίσιο των πολέμων της Ισπανικής Διαδοχής, και θα διαρκέσει από το 1702 έως το 1713-14, οπότε και υπογράφονται οι συνθήκες της Ουτρέχτης και του Ράσταντ. [160]

Για την Βρετανία οι δύο αυτές συνθήκες, και κυρίως η πρώτη, σηματοδότησαν την ανάδειξή της ως της μεγαλύτερης ναυτικής δύναμης της Ευρώπης, αλλά και του κόσμου, προσφέροντάς της σημαντικά εδαφικά κέρδη: τη Νέα Γη και τη Νέα Σκωτία στον Καναδά, τη Μινόρκα και το Γιβραλτάρ στη Μεσόγειο. Με τις νέες της κτήσεις η Βρετανία αναδείχτηκε ως η νέα, ανερχόμενη αποικιοκρατική δύναμη της Ευρώπης με το ενδιαφέρον της να εστιάζεται, κυρίως, στην διασφάλιση και ενίσχυση των διεθνών εμπορικών της συμφερόντων.[161] Η κατοχή, άλλωστε, του Γιβραλτάρ και της Μινόρκας στη Μεσόγειο είναι χαρακτηριστικά δείγματα της βρετανικής επιδίωξης, να διαφυλαχθούν οι πλόες των εμπορικών και πολεμικών της στόλων, που διέρχονταν (και) μέσα από τις θάλασσες της Μεσογείου· της Μεσογείου, που αξίζει να υπενθυμήσουμε, πως τον

[160] Berstein, Milza, *Από τη Ρωμαϊκή Αυτοκρατορία στα Ευρωπαϊκά Κράτη, 15^{ος} – 18^{ος} αιώνας*, ό.π., σ. 420-3.
[161] Doyle, *The Old European Order*, ό.π., σ. 274-5.

πρωταγωνιστικό ρόλο στα εμπορικά και ναυτιλιακά της πράγματα – και ιδιαίτερα στο Λεβάντε – διατηρούσε η Γαλλία, έως και το τελευταίο τέταρτο του 18ου αιώνα, παρά τον εντεινόμενο βρετανικό ανταγωνισμό.[162] Ενδεικτικά, για τη σημασία που έδινε η Βρετανία στο θαλάσσιο εμπόριό της, είναι τα λόγια της βασίλισσας Άννας, στα 1714, η οποία υποστήριζε, πως, «είναι προς το συμφέρον του [βρετανικού] Έθνους να αναπτυχθεί με το εμπόριο».[163]

Παράλληλα, η Βρετανία θα υιοθετήσει απόλυτα την αναγκαιότητα διαφύλαξης της αρχής της ευρωπαϊκής ισορροπίας, αντιμετωπίζοντάς την ως τον ακρογωνιαίο λίθο της δικής της ύπαρξης.[164] Μέσα σε αυτό, λοιπόν, το πλαίσιο θα συμμετάσχει στους πολέμους για την αυστριακή Διαδοχή (1740-48), και λίγο αργότερα (1756), θα εμπλακεί σε μία νέα σύγκρουση με την Γαλλία. Πρόκειται για τον Επταετή Πόλεμο, που θα λάβει διαστάσεις παγκόσμιας σύρραξης και ο οποίος θα τερματιστεί με τη συνθήκη των Παρισίων (1763)· σύμφωνα με αυτήν η Γαλλία παραχωρεί στην Βρετανία όλες τις αποικίες της στην βόρεια Αμερική και τα εμπορεία της στη Σενεγάλη, ενώ υποχρεώνεται να διαλύσει την Γαλλική Εταιρεία των Ανατολικών Ινδιών, παραιτούμενη, παράλληλα από την επέκτασή της στην ινδική ενδοχώρα, σε μία προσπάθεια να διατηρήσει ορισμένα από τα εκεί εμπορεία της.[165]

Σε αυτόν τον βρετανικό θρίαμβο, που είχε καταστήσει την Βρετανία ως την κυρίαρχη, διεθνώς, ναυτική, εμπορική και αποικιοκρατική δύναμη, η γαλλική απάντηση θα δοθεί έπειτα από δύο δεκαετίες. Η διακήρυξη της αμερικανικής Ανεξαρτησίας (1776), που ήρθε ως απάντηση στην προσπάθεια της Βρετανίας να ελέγξει απόλυτα τις αμερικανικές της κτήσεις, θα οδηγήσει στα 1778 στη σύναψη μίας συμμαχίας, ανάμεσα στις επαναστατημένες αμερικανικές επαρχίες, από τη μία, και την Γαλλία, την Ισπανία και την Δανία, από την άλλη. Η σύγκρουση, λοιπόν, που θα ακολουθήσει ανάμεσα στους δύο αντίπαλους πόλους, θα οδηγήσει την Βρετανία σε σημαντική ήττα, η οποία συμπληρώθηκε, το Σεπτέμβριο του 1783, με την υπογραφή σε Παρίσι και Βερσαλλίες μίας σειράς συνθηκών, με τις οποίες τερματιζόταν η σύγκρουση ανάμεσα στην Βρετανία και τις υπόλοιπες ευρωπαϊκές δυνάμεις, καθώς και τις πρώην αμερικανικές αποικίες της. Η Βρετανία θα υποχρεωθεί να εγκαταλείψει όχι μόνο τις δεκατρείς αμερικανικές αποικίες της, αλλά και το

---

[162] Μάξιμος, *Το Ελληνικό Εμπορικό Ναυτικό κατά τον XVIII αιώνα*, ό.π., σ. 22-7.
[163] Doyle, *The Old European Order*, ό.π., σ. 274.
[164] Peter. J. Marshall, «Empire and British Identity: The Maritime Dimension», στο David Cannadine (επιμ.), *Empire, the Sea and Global History*, Palgrave Macmillan, Νέα Υόρκη 2007, σ. 41-59 [48-9].
[165] Berstein, Milza, *Από τη Ρωμαϊκή Αυτοκρατορία στα Ευρωπαϊκά Κράτη*, ό.π., σ. 470-4.

Τομπάκο, την Φλόριδα και τη Σενεγάλη, προς όφελος της Γαλλίας, καθώς, επίσης και τη μεσογειακή Μινόρκα, προς όφελος της Ισπανίας, ενώ η Γαλλία επανακτούσε εμπορικούς σταθμούς στην Ινδία.[166]

Η ήττα, όμως, της Βρετανίας θα σηματοδοτήσει μία καθοριστική αλλαγή στον ευρύτερο αποικιακό της προσανατολισμό και, κατ' επέκταση, στις εμπορικές πολιτικές, που θα ακολουθήσει, κατά τις τελευταίες δεκαετίες του 18ου, αλλά και καθ' όλη την διάρκεια του, υπό εξέταση, 19ου αιώνα. Αυτές οι αλλαγές θα έχουν, επίσης, άμεσες επιπτώσεις και στον ευρύτερο θαλάσσιο χώρο της Μεσογείου, καθώς, βεβαίως, και στην θάλασσα του Ιονίου, όπως αναφέρθηκε στο προηγούμενο κεφάλαιο. Στην ουσία, η απώλεια των αμερικανικών κτήσεων θα σημάνει τη λήξη της «πρώτης βρετανικής αυτοκρατορίας», που από το 1583 έως και το 1783, θα έχει πετύχει την επέκταση της ισχύος της στην βόρεια Αμερική, την Καραϊβική, την δυτική Αφρική και την Ινδία (εμπορικοί σταθμοί σε Μαδράς, Βομβάη, Καλκούτα), καθώς και στο ινδονησιακό αρχιπέλαγος. Κατά την διάρκεια αυτής της περιόδου, το κέντρο βάρους των βρετανικών συμφερόντων εστιαζόταν, κυρίως, στον Ατλαντικό Ωκεανό, και στην εξυπηρέτηση ενός επικερδέστατου εμπορίου ζάχαρης, καφέ, κακάο, αλλά και σκλάβων, και ήταν πολύ λιγότερο προσανατολισμένο προς τις θάλασσες και το εμπόριο με την Ασία, ενώ, σε ό,τι αφορά, την θάλασσα της Μεσογείου, παρά την εκεί αξιόλογη και πολυετή δραστηριότητα της Εταιρείας του Λεβάντε, δεν φαίνεται να έχει παρά περιορισμένη, μόνο, βαρύτητα για τα ευρύτερα βρετανικά εμπορικά, ναυτιλιακά και αποικιοκρατικά συμφέροντα.[167]

Η απώλεια, όμως, των αμερικανικών κτήσεων θα διαμορφώσει τους όρους αναδιάταξης και επαναπροσανατολισμού της βρετανικής εμπορικής και αποικιοκρατικής πολιτικής, και θα οδηγήσει τη Μεγάλη Βρετανία στην εποχή της «δεύτερης αυτοκρατορίας» της, η οποία καλύπτει, χρονικά, την περίοδο από το 1783 έως και το 1815, διαμορφώνοντας, παράλληλα, και το πλαίσιο της παγκόσμιας, πια,

---

[166] Doyle, *The Old European Order*, ό.π., σ. 286-8. Για τα κείμενα των επιμέρους συνθηκών, βλ. Charles Jenkinson, *A Collection of All the Treaties of Peace, Alliance, and Commerce, Between Great Britain and Other Powers: From 1750, to 1784*, Τόμος III, Printed for J. Debrett, Λονδίνο 1785. Βλ. επίσης την ηλεκτρονική ιστοσελίδα, όπου και βρίσκεται ψηφιοποιημένη ολόκληρη η έκδοση του βιβλίου: http://books.google.com/books?id=dL8sAAAAMAAJ&printsec=titlepage&hl=el. Το ψηφιοποιημένο κείμενο της Συνθήκης των Παρισίων, βρίσκεται αναρτημένο στην ιστοσελίδα: http://en.wikisource.org/wiki/Treaty_of_Paris_(1783).

[167] Nicholas Canny, «The Origins of Empire: An Introduction», στο Nicholas Canny (επιμ.), *The Oxford History of the British Empire: The Origins of Empire: British Overseas Enterprise to the Close of the Seventeenth Century*, Oxford University Press, Οξφόρδη 2001, σ. 1-33· Simon Schama, *A History of Britain, 1603-1776: The British Wars*, Τόμος II, BBC Worldwide Ltd., Λονδίνο 2003, σ. 324-25. Για την δράση της βρετανικής Εταιρείας του Λεβάντε, βλ. ενδεικτικά, Alfred C. Wood, *A History of the Levant Company*, Oxford University Press, Οξφόρδη 1935.

βρετανικής ηγεμονίας κατά τον 19ο αιώνα (στην ουσία, από το 1815 έως και το 1914).[168] Είναι η εποχή κατά την οποία η Βρετανία αναδεικνύεται, «ως η ηγεμονεύουσα ναυτική δύναμη· ως η κυρίαρχη δυτικοευρωπαϊκή αυτοκρατορία, από την εποχή της Ρώμης· ως η πρωτοπόρος εμπορική οικονομία του κόσμου».[169] Το κύριο χαρακτηριστικό αυτής της νέας εποχής. είναι η ανάδειξη της Ινδίας ως της κυριότερης αποικιακής κτήσης της Βρετανίας και η σταδιακή ανάπτυξη ενός ευρύτερου, εξαγωγικού εμπορίου από την ασιατική ήπειρο (Ινδία, Κίνα, αλλά και Αυστραλία), που αφορούσε προϊόντα, όπως βαμβάκι, μετάξι, λουλάκι, νιτρικό κάλιο, όπιο και, βεβαίως, τσάι.[170] Η Βρετανία, από την άλλη πλευρά, επιχειρούσε να επιβάλλει στις ασιατικές αγορές τα προϊόντα της νεο-αναπτυσσόμενης βαμβακοβιομηχανίας της. Μέσα σε αυτή τη νέα πραγματικότητα, η Εταιρεία των Ανατολικών Ινδιών, που είχε αναλάβει το εμπόριο με την Ινδία (ήδη, από τις αρχές του 17ου αιώνα), θα καταστεί, από τα μέσα, πια, του 18ου, το κύριο όχημα της βρετανικής κυβέρνησης για την ολοκληρωτική, αποικιακή κατάκτηση και οικονομική-εμπορική εκμετάλλευση της Ινδικής Χερσονήσου· μία εκμετάλλευση που αποσκοπούσε να ωφελήσει ολόκληρη την βρετανική οικονομία, ιδιαιτέρως, μετά το 1783, όταν το Λονδίνο είχε απωλέσει τον έλεγχο και την εκμετάλλευση των αγορών και των πλουτοπαραγωγικών πηγών των, άλλοτε, αμερικανικών επαρχιών του.[171]

Αυτή η αλλαγή του εμπορικού προσανατολισμού της βρετανικής αυτοκρατορικής πολιτικής, από τις εναπομείνασες κτήσεις της στην εγγύς, βόρεια, αμερικανική ήπειρο, προς την, πολύ πιο μακρινή, αλλά πολλά περισσότερα υποσχόμενη, Ινδική Χερσόνησο, σηματοδοτούσε και την αναγκαιότητα

---

[168] David Armitage, *The Ideological Origins of the British Empire*, Cambridge University Press, Κέιμπριτζ 2000, σ. 1-23, όπου και παρουσιάζονται τα βασικά χαρακτηριστικά των «δύο βρετανικών αυτοκρατοριών». Βλ. επίσης, Semmel Bernand, *The Rise of Free Trade Imperialism: Classical Political Economy the Empire of Free Trade and Imperialism 1750-1850*, Cambridge University Press, Κέιμπριτζ 2004, σ. 1-13. Βλ. επίσης, Ferro, *Colonization*, ό.π., σ. 12-3, 59-69.

[169] Patrick O'Brian, «Imperialism and the Rise and Decline of the British Economy, 1688-1989», *New Left Review*, Τόμος Α, 1993, σ. 48-80 [50-51].

[170] Για τη μεγάλη σημασία του τσαγιού στην βρετανική, αλλά και ευρωπαϊκή αγορά, βλ. Schama, *A History of Britain*, ό.π., σ. 328-29. Για μία γενική παρουσίαση του εμπορίου οπίου από την Κίνα και τη σημασία του για το βρετανικό εμπόριο, βλ. James L. Hevia, «Opium, Empire, and Modern History», *China Review International*, Τόμος 10, 2003, σ. 307-21.

[171] Ενδεικτικά, βλ. Philip Lawson, *The East India Company: A History*, Longman, Λονδίνο 1993, σ. 126-143· Cain και Hopkins, *British Imperialism 1688-2000*, ό.π., σ. 92-4. Ferguson, *Empire: How Britain made the Modern World*, ό.π., σ. 17-52 [35], όπου και αναφέρεται χαρακτηριστικά, «Αλλά ο Επταετής Πόλεμος οδήγησε σε μία οριστική απόφαση. Η Ινδία θα ήταν βρετανική και όχι γαλλική. Η εξέλιξη αυτή προσέφερε στην Βρετανία, για τα επόμενα διακόσια, περίπου, χρόνια, μία τεράστια αγορά για το εμπόριό της, και μία ανεξάντλητη πηγή έμψυχου στρατιωτικού δυναμικού. Η Ινδία ήταν κάτι πολύ περισσότερο από το «διαμάντι του στέμματος». Κυριολεκτικώς και μεταφορικώς ήταν ένα ολόκληρο διαμαντορυχείο».

επαναπροσδιορισμού της βρετανικής «θαλασσινής πολιτικής» ή όπως, χαρακτηριστικά, αποκαλείται, «Britain's 'Blue Water' policy».[172] Έτσι, η Βρετανία άρχισε να δίνει ιδιαίτερη έμφαση στην ενίσχυση όχι μόνο της ναυτιλιακής της υπεροχής, έναντι του κύριου ανταγωνιστή της, της Γαλλίας, αλλά και της στρατιωτικής της ισχυροποίησης, εντός και εκτός της ευρωπαϊκής ηπείρου. Άρχισε, έτσι, να λαμβάνει μέτρα για την ασφάλεια των –ανά την υφήλιο– εδαφικών κτήσεών της και των ναυτικών της βάσεων, και, την διασφάλιση της ελευθεροπλοΐας των πολεμικών και εμπορικών της στόλων σε όλα τα διεθνή ύδατα και, κυρίως, στους εμπορικούς δρόμους, θαλάσσιους ή/και χερσαίους, που συνέδεαν τις νέες βρετανικές, αποικιακές κτήσεις στην Ινδία με τα λιμάνια της βρετανικής μητρόπολης. Για την Βρετανία, μάλιστα, των μέσων του 18ου αιώνα, και πολύ περισσότερο, της περίοδου των πολέμων της γαλλικής Επανάστασης και του Ναπολέοντα (1792-1815), η διατήρηση και ενίσχυση αυτής της πολιτικής, θεωρήθηκε ως απαραίτητη προϋπόθεση για την διαφύλαξη τόσο της βρετανικής κρατικής ανεξαρτησίας, όσο και της παγκόσμιας, βρετανικής εμποροναυτιλιακής αυτοκρατορίας.[173]

Μέσα σε αυτό, λοιπόν, το πλαίσιο η Μεσόγειος θα αναδειχθεί σε έναν από τους πλέον σημαντικούς, νέους, άμεσους και σχετικά ασφαλείς, υδάτινους δρόμους, σε σχέση, πάντα, με τις θαλασσινές διαδρομές πέριξ της αφρικανικής ηπείρου, που μπορούσαν να συνδέουν τα λιμάνια της Βρετανίας με τη νέα της αποικία στην Ινδία. Και είναι το αυξανόμενο ειδικό βάρος της Μεσογείου για την εμπορική ναυτιλία της Βρετανίας, που ωθούσε την τελευταία να κινηθεί άμεσα και επιθετικά σε όλο το μεσογειακό χώρο και ιδιαίτερα στις περιοχές της κεντρικής και ανατολικής Μεσογείου, σε μία προσπάθεια, πολιτικού, στρατιωτικού, και εμπορικού ελέγχου των μεσογειακών θαλασσών, έλεγχος, που, αν καθίστατο εφικτός, θα διαφύλασσε την ομαλή επικοινωνία των βρετανικών εμπορικών σκαφών με την Ινδία. Η βρετανική αυτή προσπάθεια θα ενταθεί περαιτέρω, όπως είδαμε, με το ξέσπασμα των πολέμων

---

[172] Cain και Hopkins, *British Imperialism 1688-2000*, ό.π., σ. 89-91. Βλ. επίσης, Daniel A. Baugh, «Maritime Strength and Atlantic Commerce: the Uses of a Grand Maritime Empire», στο Lawrence Stone (επιμ.), *An Imperial State at War: Britain from 1689-1815*, Routledge, Λονδίνο 1994, σ. 185-223 [186]. David Killingray, «Introduction. Imperial seas: cultural exchange and commerce in the British Empire, 1780-1900», στο David Killingray, Margarette Lincoln and Nigel Rigby (επιμ.), *Maritime Empires: British Imperial Maritime Trade in the Nineteenth Century*, The Boydell Press, Σάφολκ (Suffolk) – Ηνωμένο Βασίλειο 2004, σ. 1-12 [2-3]· O'Brian, «Imperialism and the Rise and Decline of the British Economy, 1688-1989», ό.π., σ. 48-80.

[173] Kathleen Wilson, «Empire of Virtue: The imperial project and Hanoverian culture c. 1720-1785», στο Lawrence Stone (επιμ.), *An Imperial State at War: Britain from 1689-1815*, Routledge, Λονδίνο 1994, σ. 128-64 [161]. Βλ. επίσης, Ralph Fox, *The Colonial Policy of British Imperialism*, Oxford University Press, Οξφόρδη 2008 (πρώτη έκδοση 1933), σ.27-8.

της Γαλλικής Επανάστασης και, εν συνεχεία, των ναπολεόντειων πολέμων, όταν στο ενδιαφέρον της Βρετανίας για τη Μεσόγειο ήρθε να προστεθεί και η προσπάθεια της Γαλλίας να καταστεί η Μεσόγειος κλειστή γαλλική θάλασσα και η Αίγυπτος αποκλειστική γαλλική αποικία, έτσι, ώστε να παρεμποδιστεί αποτελεσματικά η επικοινωνία του Λονδίνου με την Ινδία. [174]

Συνέπεια των ανωτέρω εξελίξεων ήταν η σφοδρή σύγκρουση της Γαλλίας και της Βρετανίας για τη ναυτική κυριαρχία στην θάλασσα της Μεσογείου· μία σύγκρουση που θα έχει ως τελικό αποτέλεσμα την ανάδειξη της Βρετανίας ως της μόνης ναυτικής δύναμης, με απόλυτη κυριαρχία σε όλες τις θάλασσες του κόσμου και όχι μόνο στη Μεσόγειο. Αυτή η πραγματικότητα, σε συνδυασμό με τα διευρυνόμενα, εμπορικά συμφέροντα της Βρετανίας, εντός και εκτός Μεσογείου, και με τις διευρυνόμενες ανάγκες των αστικών και βιομηχανικών πληθυσμών της ίδιας, αλλά και της δυτικής Ευρώπης για σιτηρά, θα συντελέσει στη σταδιακή, αλλά δυναμική, επανένταξη της Μεσογείου στο ευρωπαϊκό, αλλά και διεθνές εμπορικό σύστημα των τελών του 18^{ου} και, κυρίως, του 19^{ου} αιώνα.[175] Πρόκειται, για σημαντικές εξελίξεις, που επέδρασαν σημαντικά στο πολιτικό και εμποροναυτιλιακό καθεστώς όλων, σχεδόν, των επιμέρους μεσογειακών θαλασσών, με μία απο τις πλέον

---

[174] Για μία συνοπτική, κωδικοποιημένη, αλλά άκρως ενδιαφέρουσα, παρουσίαση της διαμόρφωσης των φάσεων της βρετανικής αποικιοκρατικής πολιτικής, κατά την διάρκεια του 18^{ου} αιώνα, το πώς εκδηλώνεται το πέρασμα από την «πρώτη βρετανική αυτοκρατορία» στην «δεύτερη» και ποιές είναι οι επιπτώσεις στο διεθνές, ευρωπαϊκό, αλλά και μεσογειακό περιβάλλον, βλ. Thomas Prasch, «The first British Empire, 1701-1763», στο Frank W. Thackeray – John E. Findling (επιμ.), *Events That Changed the World in the Eighteenth Century*, Greenwood Press, Γουέστπορτ (Westport) – Κοννέκτικατ (CT) 1998, σ. 44-56· Milo Kearney, *The Indian Ocean in World History*, Routledge, Νέα Υόρκη 2003, σ. 131-5. Βλ. επίσης, Andrew Porter, «Introduction: Britain and the Empire in the Nineteenth Century», στο Andrew Porter (επιμ.), *The Oxford History of the British Empire: The Nineteenth Century*, Oxford University Press, Οξφόρδη – Νέα Υόρκη 1999, σ. 1-28 [10-4]· Schama, *A History of Britain*, ό.π., σ. 356· Larry Allen, *The Global Financial System, 1750-2000*, Reaktion Books, Λονδίνο 2001, σ. 46-8, 129-30· J. E. Otterson, *Foreign Trade and Shipping*, McGraw-Hill Book Company, Νέα Υόρκη 1945, σ. 48-50, 110-5.

[175] Για τη σημασία των σιτηρών και του εμπορίου τους από τις θάλασσες της ανατολικής Μεσογείου (Μαύρης Θάλασσας και Δούναβη συμπεριλαμβανομένων), προς τα αστικά και βιομηχανικά κέντρα της δυτικής Ευρώπης και της Βρετανίας, Βλ. ενδεικτικά, Eric J. Hobsbawm, *Industry and Empire*, Penguin Books, Λονδίνο 1999, κεφ.7· Robert Woods, «Population Growth and Economic Change in the Eighteenth and Nineteenth Centuries», στο Peter Mathias – John A. Davis (επιμ.), *The Nature of Industrialization: The First Industrial Revolutions*, Basil Blackwell, Οξφόρδη 1989, σ. 127-53· B. R Tomlinson, «Economics and Empire: The Periphery and the Imperial Economy», στο Andrew Porter (επιμ.), *The Oxford History of the British Empire: The Nineteenth Century*, Oxford University Press, Οξφόρδη 1999, κεφ. 3· Adam W. Kirkaldy, *British Shipping: Its History, Organization, and Importance. Book III, Trade Routes*, David and Charles Reprints, Κέιμπριτζ 1976, σ. 337-47· Βασίλης Καρδάσης, *Έλληνες Ομογενείς στη Νότια Ρωσία, 1775-1861*, Εκδόσεις Αλεξάνδρεια, Αθήνα 1998, κεφ. 6· Constantin Ardeleanu, *Evoluţia Intereselor Economice şi Politice Britanice la Gurile Dunării (1829-1914)*, Muzeul Brăilei-Editura Istros, Βράιλα 2008, κεφ. 1 και 2.

χαρακτηριστικές περιπτώσεις, πιστεύουμε, να αποτελεί το Ιόνιο Πέλαγος και τα νησιά του.

Για την Βρετανία και τις μεσογειακές πολιτικές της τα Επτάνησα θα αρχίσουν να αποκτούν μεγαλύτερη σημασία μετά τη λήξη της βενετοκρατίας (1797), όταν θα βρεθούν υπό την «εχθρική» γαλλική κυριαρχία. Έως τότε το βρετανικό ενδιαφέρον για τα νησιά, περιοριζόταν, σχεδόν αποκλειστικά, στην εξασφάλιση, από την Βενετία, ευνοϊκών όρων για την εμπορία του κύριου επτανησιακού, εξαγώγιμου προϊόντος, της σταφίδας, γεγονός, που είχε καταστήσει τα Επτάνησα και, κυρίως, την Ζάκυνθο και την Κεφαλονιά σημαντικά κέντρα των βρετανικών εμπορικών δραστηριοτήτων όχι μόνο στο Ιόνιο αλλά και στο Λεβάντε.[176] Η κατάλυση, όμως, της βενετικής Δημοκρατίας από τους Γάλλους και η κατάληψη από τους τελευταίους των Επτανήσων, θα σηματοδοτήσει τη συστηματική παρεμπόδιση του βρετανικού εμπορίου στα Επτάνησα, και την παράλληλη διαμόρφωση όρων απόλυτης γαλλικής κυριαρχίας στον θαλάσσιο χώρο της κεντρικής Μεσογείου, λαμβάνοντας, μάλιστα, υπόψη, πως και η Μάλτα είχε περιέλθει υπό γαλλική κατοχή (1798). Στην ουσία, επρόκειτο για διαμόρφωση ενός ιδιαίτερα δυσμενούς περιβάλλοντος για τα βρετανικά εμπορικά συμφέροντα, στην ευρύτερη περιοχή της κεντρικής Μεσογείου. Αυτό, όμως, το δυσμενές περιβάλλον, θα προσδώσει στα Επτάνησα χαρακτηριστικά πολύτιμης κτήσης, για όποια δύναμη επιθυμούσε τον έλεγχο των πολιτικών και εμπορικών εξελίξεων στον ευρύτερο χώρο της Μεσογείου, και ειδικότερα στον χώρο του Ιονίου, της Αδριατικής, της δυτικής ακτής των Βαλκανίων, αλλά και ολόκληρου του Λεβάντε.

Μέσα, λοιπόν, σε αυτό το πλαίσιο το ενδιαφέρον της Βρετανίας για τα Επτάνησα θα ανανεωθεί και θα ενταθεί ακόμα περισσότερο, μετά την καταστροφή του γαλλικού στόλου από τον βρετανικό στο Αμπουκίρ (1798), οπότε και η Βρετανία λαμβάνει την απόφαση να διακηρύξει, άμεσα, προς τους Επτανησίους τις προθέσεις της για προστασία των νησιών τους, ενώ, ταυτόχρονα, ο στόλος της υπό το ναύαρχο Νέλσονα κινείτο προς την κατάληψή τους.[177] Η φιλοδοξία της, όμως, δεν θα

---

[176] Χρύσα Μαλτέζου, «Λατινοκρατούμενες Ελληνικές Χώρες: Επτάνησα», στο *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους*, Τόμος Ι΄, Εκδοτική Αθηνών, Αθήνα 1974, σ. 215-29· Καλαφάτης, «Όψεις του Σταφιδικού Ζητήματος στα Βενετοκρατούμενα Επτάνησα», ό.π., σ. 127-42 [140-1]· Lane, *Βενετία η Θαλασσοκράτειρα*, ό.π., σ. 432, 561. Εκτός των Βρετανών, εμπορική και προξενική παρουσία στα λιμάνια του Ιονίου, και, κυρίως, της Ζακύνθου, είχαν οι Ολλανδοί και οι Γάλλοι· βλ. ενδεικτικά, Παπαδόπουλος, *Ιονική Βιβλιογραφία. Bibliographie Ionienne. 16ος -19ος αιώνας*, Τόμος Α΄, ό.π., σ. 35.

[177] Dontas, «Les Îles Ioniennes», ό.π., σ. 249-79 [251-2]. Χιώτης, *Σειρά Ιστορικών Απομνημονευμάτων*, Τόμος Γ΄, ό.π., σ. 679-82. Βλ. επίσης, Παύλος Λάμπρου, *Νομίσματα και Μετάλλια της Επτανήσου*

ευοδωθεί, καθώς ο κοινός ρωσο-οθωμανικός στόλος θα προλάβει τα σχέδια του ναυάρχου Νέλσονα και θα αρχίσει να καταλαμβάνει τα Επτάνησα, από το φθινόπωρο του 1798. Παρά την εξέλιξη αυτή, η Βρετανία θα στηρίξει, όπως έχει ήδη αναφερθεί, την απόφαση της Πύλης και του τσάρου για συγκρότηση της Επτανήσου Πολιτείας, και, μάλιστα, θα προσφέρει την αμέριστη προστασία της στην επτανησιακή εμπορική ναυτιλία και τη σημαία της.[178] Αυτό το ενδιαφέρον της Βρετανίας για τα Επτάνησα, θα εκφραστεί και τον Ιούνιο του 1803, όταν, πάλι μέσω του ναυάρχου Νέλσονα, θα προσφέρει στους Επτανήσιους την υψηλή προστασία της, η οποία, όμως, θα απορριφθεί.[179] Παρά την επτανησιακή απόρριψη, η Βρετανία θα συνεχίσει να καλλιεργεί και να διατηρεί στενές σχέσεις με τους Επτανησίους, πολιτικούς, εμπόρους και πλοιοκτήτες, και θα επιμείνει σε αυτήν την τακτική καθ' όλη την διάρκεια ύπαρξης της Επτανήσου Πολιτείας.[180]

Οι κύριοι λόγοι, που ώθησαν την Βρετανία στην υιοθέτηση της προαναφερθείσας, ευνοϊκής πολιτικής έναντι των Επτανησίων και της εμπορικής τους ναυτιλίας, θεωρούμε, πως πρέπει να αναζητηθούν σε μία σειρά αλληλένδετων συνθηκών και παραγόντων. (α) Στο ρόλο, που άρχισαν να αποκτούν (και) τα επτανησιακά λιμάνια, κυρίως της Κέρκυρας, της Ζακύνθου και της Κεφαλονιάς, ως σημαντικοί, και εν πολλοίς υποχρεωτικοί σταθμοί ανεφοδιασμού για τα βρετανικά,

---

Πολιτείας και της προσωρινής των Ιονίων Νήσων παρά των Άγγλων Κατοχής, Εκ του Τυπογραφείου των Αδελφών Περρή, Αθήνησιν 1884, σ.4-6. Saul, *Russia and the Mediterranean*, ό.π., σ. 65-7.

[178] Μετά την υπογραφή της *Σύμβασης της Κωνσταντινούπολης* (21 Μαρτίου 1800), την τελετή παρουσίασης της επτανησιακής σημαίας από την Υψηλή Πύλη προς τους επτανήσιους αντιπροσώπους (1 Νοεμβρίου 1800), και την επίσημη τελετή έπαρσης της τελευταίας στην Κέρκυρα (13 Ιανουαρίου 1801), η πρώτη ευρωπαϊκή δύναμη, που προχωρά στην αναγνώριση της Επτανήσου Πολιτείας, είναι η Μεγάλη Βρετανία. Ο υπουργός των εξωτερικών της τελευταίας, Γκρένβιλ (Grenville), θα ανακοινώσει την απόφαση της Βρετανίας, για αναγνώριση του νεοσύστατου κράτους, με επιστολή του προς τον βρετανό πρεσβευτή στην Πύλη, Έλγιν (Elgin), στις 15 Ιανουαρίου του 1801. Σύμφωνα με αυτήν ο βρετανός βασιλιάς, «αποδέχεται και αναγνωρίζει την ειρημένην πολιτείαν υπό τον δια της ειρημένης συνθήκης οριζόμενον τύπον, και ότι θέλησις της Α. Μεγαλειότητος είναι, όπως η σημαία αυτής απολαύη της οφειλόμενης τιμής και πάσης καλής υποδοχής. [...] Προσέτι η Α. Μεγαλειότης ελπίζει ότι το μετά της νέας Πολιτείας εμπόριον των υπηκόων Αυτής θέλει μείνει εις οίαν θέσιν ευρίσκετο ότε αι νήσοι ανήκον εις το ενετικόν κράτος». Και καταλήγει ο Γκρένβιλ λέγοντας, πως θα δώσει, «τας αναγκαίας διαταγάς προς την αγαθήν υποδοχήν της σημαίας, και τον προς αυτήν οφειλόμενον σεβασμόν παρά πάντων των πλοιάρχων και διοικητών των εν τη Μεσογείω ευρισκομένων πλοίων της Α. Μεγαλειότητος»· Μαυρογιάννης, *Ιστορία των Ιονίων Νήσων*, Τόμος Α΄, ό.π., σ. 342-3. Βλ. επίσης, Βώρος, «Οι διπλωματικές πτυχές της ιστορίας που οδήγησαν στην ίδρυση της Πολιτείας των Επτά Ηνωμένων Νήσων ή τα διασταυρούμενα συμφέροντα περί την «τιθηνήν» της Π.Ε.Η.Ν.», στο *Επτάνησος Πολιτεία (1800-1807): Το πρώτο ανεξάρτητο ελληνικό κράτος*, ό.π., σ. 163-70 [166-7].

[179] Μαυρογιάννης, *Ιστορία των Ιονίων Νήσων*, Τόμος Β΄, ό.π., σ. 61-3. Βλ. επίσης, Κούκκου, *Ιστορία των Επτανήσων*, ό.π., σ. 132.

[180] Ενδεικτικά, βλ. Σπυρίδων Δ. Λουκάτος, «Ο Ιωάννης Καποδίστριας και η Επτάνησος Πολιτεία», Διδακτορική Διατριβή, Εθνικό και Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο Αθηνών, Αθήναι 1959, σ. 15-27. Καραπιδάκης, «Τα Επτάνησα. Ευρωπαϊκοί Ανταγωνισμοί μετά την Πτώση της Βενετίας», ό.π., σ. 151-84 [165-75].

ιστιοφόρα, εμπορικά σκάφη, στα ταξείδια τους από και προς τα λιμάνια του Λεβάντε.[181] (β) Στο γεγονός, πως το κεντρικό λιμάνι της Επτανήσου, η Κέρκυρα, διέθετε ικανοποιητικές εγκαταστάσεις, τόσο για τον ελλιμενισμό των εμπορικών σκαφών, όσο και για την αποθήκευση των διακινούμενων εμπορευμάτων, ήδη, από την εποχή του 18ου αιώνα. Το αποτέλεσμα ήταν να ενταθεί ο ρόλος της ως κέντρο ενός εκτεταμένου, εμπορικού δικτύου, οι απολήξεις του οποίου εντοπίζονταν στις ακτές της Ιταλικής και Βαλκανικής Χερσονήσου, στις οποίες η ζήτηση για βρετανικά προϊόντα, παρά τους ναπολεόντειους αποκλεισμούς, παρέμενε σημαντική.[182] (γ) Στη μετεξέλιξη της επτανησιακής εμπορικής ναυτιλίας, όπως φάνηκε στο προηγούμενο κεφάλαιο, σε αξιόλογο, περιφερειακό μεταφορέα των σιτηρών της Μαύρης Θάλασσας και της ανατολικής Μεσογείου προς τα -υπό βρετανική προστασία- λιμάνια της κεντρικής Μεσογείου, καθώς και σε αξιόλογο διαμετακομιστή των βρετανικών προϊόντων, αποικιακών και βιομηχανικών, προς τα λιμάνια της κεντρικής Μεσογείου και του οθωμανικού Λεβάντε. Επρόκειτο για μία εξέλιξη, που καταδείκνυε την ουσιαστική συνεισφορά της επτανησιακής ναυτιλίας στην ανάπτυξη του βρετανικού εμπορίου στη Μεσόγειο, γεγονός, που «προκαλούσε» την Βρετανία να την εντάξει υπό την άμεση προστασία και τον έλεγχό της.[183] (δ) Στη μεγάλη σημασία (και) της επτανησιακής σταφίδας, ως ενός από τα πλέον αναγκαία προϊόντα

---

[181] Όπως για τα ατμόπλοια οι σταθμοί ανθράκευσης ήταν απαραίτητοι, για να μπορούν να εκτελούν απρόσκοπτα τις πλόες τους στις διεθνείς θάλασσες, το ίδιο, κατ' αντιστοιχία, συνέβαινε και με τα ιστιοφόρα σκάφη· τα τελευταία είχαν ανάγκη στάσεων για ανεφοδιασμούς, τροφοδοσίες ή επισκευές, γεγονός, που καθιστούσαι απαραίτητο τον συχνό κατάπλου τους σε λιμάνια, που μπορούσαν να τους παρέχουν αντίστοιχες υπηρεσίες. Ως τέτοια λιμάνια, φαίνεται, λοιπόν, πως λειτούργησαν και τα επτανησιακά, και, κυρίως, το λιμάνι της Κέρκυρας. Για τις πλόες και τις ανάγκες των ιστιοφόρων σκαφών, ενδεικτικά, βλ. Gerald S. Graham, «Η κυριαρχία του ιστιοφόρου, 1850-1914», στο Τζελίνα Χαρλαύτη (επιμ.), *Ιστορία και Ναυτιλία, 16ος-20ός αιώνας*, ό.π., σ. 227-47· στο ίδιο: Peter N. Davies, «Θαλάσσιο εμπόριο και μεταφορές το 19ο αιώνα», σ. 249-70. Βλ. επίσης, Βασίλης Καρδάσης, *Από του ιστίου εις τον ατμόν. Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία 1858-1914*, Πολιτιστικό Τεχνολογικό Ίδρυμα ΕΤΒΑ, Αθήνα 1993, σ. 127-37· Hyam, *Britain's Imperial Century, 1815-1914*, ό.π., κεφ. 1.

[182] Για το λιμάνι της Κέρκυρας την περίοδο της βενετοκρατίας, και τις εμπορικές σχέσεις της με τον ευρύτερο χώρο του Ιονίου και της Αδριατικής, βλ. Κεφάλαιο Πρώτο, ενότητα 1.2.3.β [υποσημείωση 136]. Για το λιμάνι της Κέρκυρας των αρχών του 19ου αιώνα, Βλ. ενδεικτικά, Παπαδόπουλος, *Ιονική Βιβλιογραφία.*, ό.π., σ. 126 [σημείωση υπ' αριθμόν 770]· Κρεμμυδάς, *Συγκυρία και Εμπόριο στην προεπαναστατική Πελοπόννησο,* ό.π., σ. 249-62. Βλ. επίσης, Judith Blow Williams και David M. Williams, *British commercial policy and trade expansion, 1750-1850*, Clarendon Press, Οξφόρδη 1972, σ. 413-4· Athanasios Gekas, «The Commercial Bourgeoisie of the Ionian Islands under British Rule, 1815-1864: Class formation in a semi-colonial society», Διδακτορική διατριβή, Πανεπιστήμιο του Έσεξ, 2004, σ. 50-2.

[183] Βλ. ενδεικτικά, Κρεμμυδάς, *Συγκυρία και Εμπόριο στην προεπαναστατική Πελοπόννησο,* ό.π., σ. 33-6, 251-62. Για μία ευρύτερη θεώρηση της πρακτικής ένταξης περιφερειακών εμπορικών δικτύων μίας περιοχής στην υπηρεσία των εμπορικών-οικονομικών συμφερόντων μίας αποικιοκρατικής δύναμης, όπως συνέβη στην περίπτωση των Επτανήσων και της Μεγάλης Βρετανίας, βλ. Frederick Cooper, *Colonialism in Question: Theory, Knowledge, History*, University of California Press, Μπέρκλεϋ και Λος Άντζελες, Καλιφόρνια 2005, σ. 100-4.

για την καθημερινή διατροφή των Βρετανών, γεγονός, που καθιστούσε το απρόσκοπτο εμπόριό της όχι μόνο απαραίτητο για την κάλυψη των αυξανόμενων αναγκών της βρετανικής μητρόπολης, αλλά και ιδιαιτέρως κερδοφόρο.[184] Τέλος, (ε) στο γεγονός, πως τα Επτάνησα, λόγω της γεωγραφικής τους θέσης, στο κέντρο της Μεσογείου, μπορούσαν να καταστούν σημαντικές στρατιωτικές βάσεις, για όποια δύναμη τα κατείχε, επιτρέποντάς της να ασκεί τον έλεγχο, εμμέσως ή αμέσως, σε μία αρκετά διευρυμένη περιοχή, που εκτεινόταν από την Βενετία έως την Κρήτη, και από τη Σικελία έως τις δυτικές ακτές της Βαλκανικής Χερσονήσου.[185] Αυτός ήταν, άλλωστε, και ο λόγος, που επικαλέστηκε, όπως είδαμε, ο Ναπολέοντας, το καλοκαίρι του 1797, στην προσπάθειά του να πείσει το γαλλικό Διευθυντήριο για την αναγκαιότητα κατάληψης των Επτανήσων.[186]

Όλοι αυτοί οι παράγοντες, από κοινού, λειτούργησαν, πιστεύουμε, για την Βρετανία, ως το *primum mobile* στην απόφασή της να επιδιώξει, αρχικώς αλλά ανεπιτυχώς, την κατάκτηση των Επτανήσων, και να επιλέξει, κατόπιν, την προσφορά της προστασίας και εγγύησής της προς την Επτάνησο Πολιτεία, σε μία προσπάθεια τόσο προσεταιρισμού των Επτανησίων και της εμπορικής τους ναυτιλίας, προς

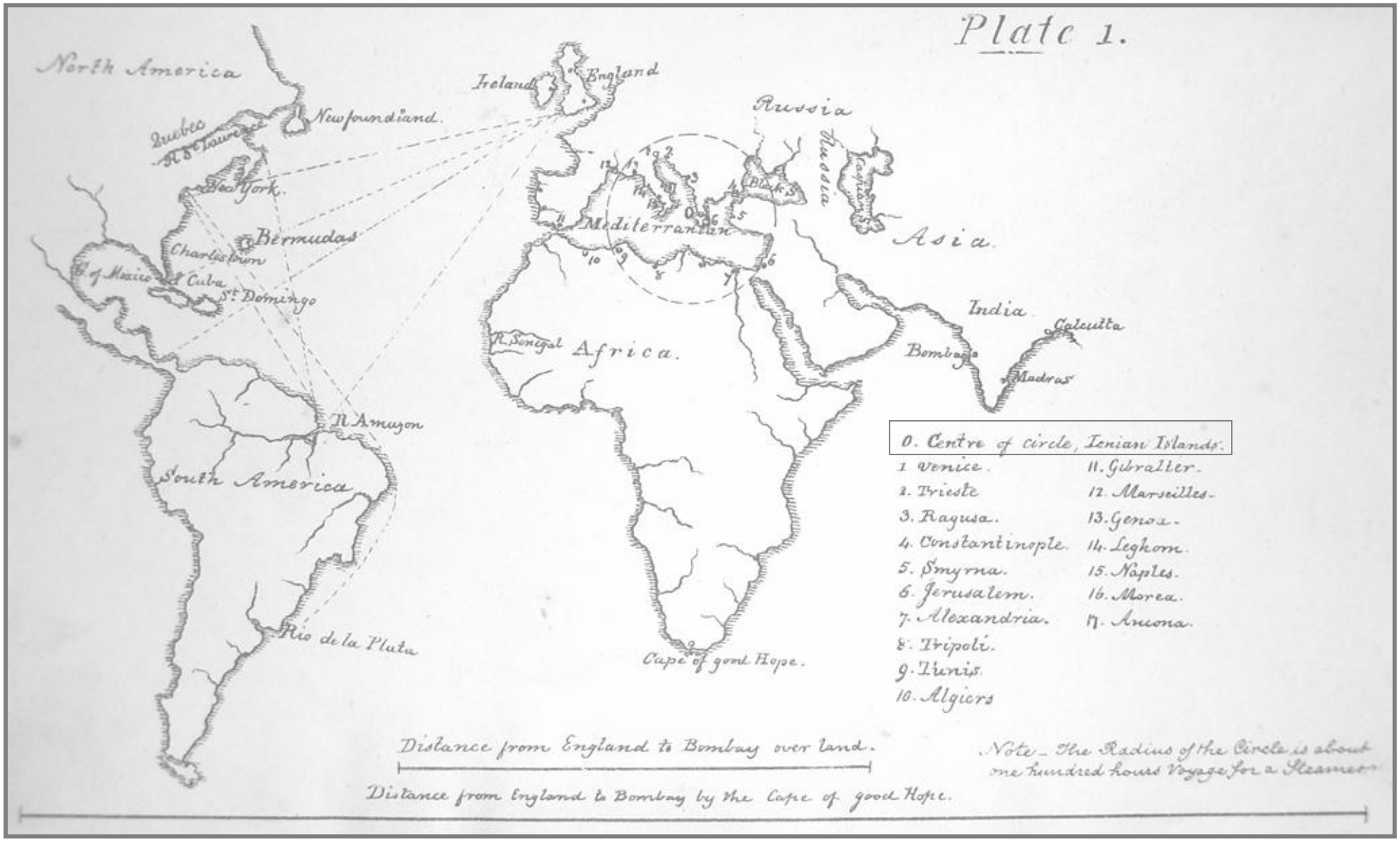
---

[184] Η σημασία της σταφίδας, ως απαραίτητου συστατικού στοιχείου για την βρετανική διατροφή (π.χ. πουτίγκα), ή ακόμα και για χρήση για το καθάρισμα των μαλλιών και του μεταξιού, έπαιξε σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη του σταφιδεμπορίου στα Επτάνησα, και θεωρούμε, πως είναι ένας από τους κύριους λόγους του έντονου ενδιαφέροντος των Βρετανών για τα νησιά του Ιονίου, αλλά και για τις σταφιδοπαραγωγικές περιοχές της βορειοδυτικής Πελοποννήσου και της Πάτρας. Βλ. ενδεικτικά, Maria Fusaro, *L'uva passa. Una guerra commerciale tra Venezia e l'Inghilterra*, Venice University Press, Βενετία 1997· John Dunn Gardner, *The Ionian Islands in relation to Greece, with suggestions for advancing our trade with the Turkish countries of the Adriatic, and the Danube*, James Ridgway, Λονδίνο 1859, σ. 23-4. Για τη σημασία, που είχε το εμπόριο προϊόντων, όπως το τσάι,ο καφές, η ζάχαρη, το κακάο ή η σταφίδα, στην διαμόρφωση νέων διατροφικών και πολιτισμικών χαρακτηριστικών στην βρετανική κοινωνία, Βλ. ενδεικτικά, Φελίξ Μπωζούρ, *Πίνακας του Εμπορίου της Ελλάδος στην Τουρκοκρατία /1787-1797). Παρίσι έτος VIII (1800)*, (μετάφραση Ελένη Γαρίδη), Εκδόσεις Συλλογή, Αθήνα 1974, σ. 114-26. Maxine Berg, «Cargoes: The Trade in Luxuries from Asia to Europe», στο David Cannadine (επιμ.), *Empire, the Sea and Global History*, ό.π., σ. 60-71· David George Vaisey, *The Diary of Thomas Turner, 1754-1765*, Oxford University Press, Οξφόρδη 1984, όπου και σποραδικές πληροφορίες για τις αγοραπωλησίες σταφίδας, που πραγματοποιούσε ο Τόμας Τέρνερ (Thomas Turner), ιδιοκτήτης παντοπωλείου στο (Σάσεξ) Sussex. Για την χρήση της σταφίδας στις παραδοσιακές, βρετανικές πουτίγκες, βλ. John Beresford, *The Diary of a Country Parson, 1758-1802*, Oxford University Press, Οξφόρδη 1949, σ. (ενδεικτικά) 150, 159, 188, 237, 253· Robert Murray, «Smyrna and Patras: where the Christmas pudding comes from», *The Millgate Monthly*, Ιούνιος 1929, σ. 146-50.

[185] Για τη στρατιωτική σημασία των Επτανήσων για τους Βρετανούς, βλ. ενδεικτικά, Jonathan M. DiCicco, «A Sword Half Withdrawn from the Scabbard: The Royal Navy and British "Shaping" of the Eastern Mediterranean and the Levant, 1816-1852», στο Edward Rhodes – Jonathan M. DiCicco – Sarah S. Milburn – Thomas C. Walker (επιμ.), *Presence, Prevention, and Persuasion: A Historical Analysis of Military Force and Political Influence*, Lexington Books, Οξφόρδη 2004, σ. 13-64 [22-4]· Walter Frewen Lord, *England and France in the Mediterranean 1660-1830*, Kennikat Press, Πορτ Γουάσιντγκτον (Port Washington) – Νέα Υόρκη 1970, σ. 61-2.

[186] Βλ. Κεφάλαιο Πρώτο, ενότητα 1.2.2.

Σχήμα 2.1. Τα Επτάνησα και η θέση τους στην αλυσίδα των βρετανικών κτήσεων, στη Μεσόγειο και στον κόσμο.



Πηγή: Charles James Napier, *The Colonies: Treating of their Value generally-Of the Ionian Islands in particular*, Thomas & William Boone, Λονδίνο 1833, σ. 604 [Plate No. 1].

κάλυψη των βρετανικών εμπορικών και πολιτικών αναγκών, όσο και ενίσχυσης της εδαφικής ακεραιότητας και αυτονομίας της Επτανήσου από μία πιθανή, νέα επιχείρηση κατάληψής της από τους Γάλλους. Έτσι, λοιπόν, όταν με τη συνθήκη του Τιλσίτ (1807), τα Επτάνησα επανέρχονται στην κατοχή των Γάλλων, θα είναι η, επί της ουσίας, ακύρωση όλων των προαναφερθέντων συνθηκών, που θα ωθήσει, τελικώς, την Βρετανία στην απόφασή της για εκδίωξη των Γάλλων από τα νησιά, για την κατάληψή τους (1809) και, εν συνεχεία, για την επίσημη ένταξή τους στην αλυσίδα των μεσογειακών και παγκόσμιων, αποικιοκρατικών της κτήσεων (1815).

Προς επίρρωσιν των ανωτέρω, επιλέξαμε να παρουσιάσουμε έναν χάρτη-σχήμα (βλ. Σχήμα 2.1), που συμπεριέλαβε ο Κάρολος Τζέιμς Νάπιερ (Sir Charles James Napier) στο βιβλίο του: *The Colonies: Treating of their Value generally - Of the Ionian Islands in particular*, το οποίο εκδόθηκε στο Λονδίνο το 1833.[187] Προτού περάσουμε, όμως, στο σχήμα 2.1, να αναφέρουμε, πως επιλέξαμε την αναφορά στο λονδρέζο Νάπιερ, καθώς, θεωρούμε, πως υπήρξε μία σημαντική και χαρακτηριστική περίπτωση βρετανού αξιωματούχου, που συμμετείχε ενεργά και συνειδητά στην υλοποίηση των στρατιωτικο-πολιτικών σχεδίων συγκρότησης της βρετανικής αυτοκρατορίας του 19ου αιώνα.[188] Τις εμπειρίες, λοιπόν, που αποκόμισε ο Νάπιερ από

---

[187] Charles James Napier, *The Colonies: Treating of their Value generally - Of the Ionian Islands in particular*, Thomas and William Boone, Λονδίνο 1833. Ένας επιπλέον λόγος κατάληψης των Επτανήσων από τους Βρετανούς υπήρξε η προσπάθεια των τελευταίων να αποτρέψουν νέα ρωσική επέμβαση στα νησιά, βλ. Christopher Alan Bayly, *Imperial meridian: the British empire and the world, 1780-1830*, Longman, Λονδίνο & Νέα Υόρκη 1989, σ. 102-3.

[188] Ο στρατηγός Νάπιερ γεννήθηκε στο Λονδίνο τον Αύγουστο του 1782. Θα αρχίσει την στρατιωτική του καριέρα υπηρετώντας ως υπολοχαγός και, κατόπιν, ως υπασπιστής του αρχιστράτηγου των βρετανικών δυνάμεων στην Ιρλανδία, στις αρχές του 19ου αιώνα. Εν συνεχεία, κατά τα έτη 1806-11, θα βρεθεί να πολεμά εναντίον των ναπολεόντειων δυνάμεων στην Ιβηρική χερσόνησο, όπου, λόγω των υπηρεσιών που προσέφερε, θα προβιβαστεί σε αντισυνταγματάρχη και θα του δοθεί η διοίκηση των – υπό βρετανική κυριαρχία– Παρθένων Νήσων στην Καραϊβική. Ο Νάπιερ μετά από δύο χρόνια παραμονής στις Παρθένες Νήσους, θα βρεθεί στις Βερμούδες, ενώ θα συμμετέχει σε βρετανικές στρατιωτικές επιχειρήσεις στα εδάφη των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής. Προτού διοριστεί στα Επτάνησα, αρχικώς ως επιθεωρητής (1819), και ακολούθως ως επικεφαλής της βρετανικής διοίκησης (τοποτηρητής) στην Κεφαλονιά (1822-31), θα καταπιαστεί με σπουδές στρατιωτικής και πολιτικής ιστορίας, λογοτεχνίας, πολιτικής οικονομίας, γεωπονίας και κατασκευών. Το 1834 θα του προταθεί η θέση κυβερνήτη στη νότια Αυστραλία, την οποία, όμως, θα απορρίψει, ενώ στις αρχές του 1840 θα βρεθεί στην Ινδία, όπου θα αναλάβει το αξίωμα του αρχιστρατήγου των εκεί βρετανικών δυνάμεων. Για την ζωή και την στρατιωτική και πολιτική δράση του Νάπιερ, βλ. http://www.historyhome.co.uk/peed/people/napier.htm·http://en.wikipedia.org/wiki/Sir_Charles_James_Napier· http://encyclopedia.jrank.org/NAN_NEW/NAPIER_SIR_CHARLES_JAMES_1782_1.html. Βλ. επίσης, Michael Pratt, *Britain's Greek Empire: Reflections on the history of the Ionian Islands from the fall of Byzantium*, Rex Collings, Λονδίνο 1978, σ. 112-5· Ηλίας Α. Τσιτσέλης, *Κεφαλληνιακά Σύμμικτα. Συμβολαί εις την ιστορίαν και λαογραφίαν της νήσου της Κεφαλληνίας. Εκκλησιαστικά. Μονών ιστορίαι. Χρονογραφίαι. Πολιτικά και στατιστικά σημειώματα*, Τόμος Β΄, Τύποις Μηνά Μυρτίδη, Εν Αθήναις 1960, σ. 582-8, όπου πληροφορούμαστε για το ρόλο και τις ευθύνες του «τοποτηρητή» στα Επτάνησα της βρετανικής προστασίας, «κατά το σύνταγμα [εν. 1817] ο αρμοστής, ίνα δεόντως και πληρέστατα πραγματοποιήση τα δικαιώματα τα ανήκοντα τη υψηλή προστασία υφ' ην

την πολυδιάστατη δράση, πολιτική και στρατιωτική, εντός και εκτός Επτανήσων και, κυρίως, από την διοίκηση της Κεφαλονιάς (1822-31), θα τις εκθέσει στο προαναφερθέν έργο του, στο οποίο επιχειρεί να παρουσιάσει σχηματοποιημένα τη σημασία των νησιών για την εδραίωση και διασφάλιση της βρετανικής, πολιτικής και εμπορικής, κυριαρχίας στον χώρο της Μεσογείου, αλλά και στον ευρύτερο χώρο της ανατολικής μεσογειακής λεκάνης έως και την Ινδία.

Για το Νάπιερ τα Επτάνησα κατέχουν μία κομβική θέση στο κέντρο μίας ευρύτερης περιοχής, που βιώνει σημαντικές πολιτικές αλλαγές, γεγονός, που καθιστά την βρετανική παρουσία στο Ιόνιο απαραίτητη. Για τον ίδιο, μάλιστα, η σημασία της γεωγραφικής θέσης των Επτανήσων, με όρους πολιτικούς, στρατιωτικούς και εμπορικούς, μπορεί να συγκριθεί με την αντίστοιχη των Βερμούδων στην Καραϊβική Θάλασσα.[189] Τα νησιά, άλλωστε, του Ιονίου, όπως εμφανώς καταδεικνύεται και από το σχήμα 2.1, βρίσκονται στο μέσο, περίπου, της διαδρομής από την Βρετανία προς την Ερυθρά Θάλασσα και τον Περσικό Κόλπο, μία «μεσογειακή» διαδρομή, σαφώς, πιο σύντομη από τον περίπλου της Αφρικής· παράλληλα, βρίσκονται στο κέντρο των εμπορικών οδών της Μεσογείου και σε μικρή απόσταση από τα μεγαλύτερα εμπορικά της κέντρα: Κωνσταντινούπολη, Σμύρνη, Αλεξάνδρεια, Τρίπολη, Τύνιδα, Μάλτα, Σικελία, Νάπολη, Λιβόρνο, Γένοβα, Αγκόνα, Βενετία και Τεργέστη. Ο Νάπιερ αναφέρει, χαρακτηριστικά, πως, «ένα ατμόπλοιο μπορούσε από τα Ιόνια νησιά να προσεγγίσει μεγάλες πόλεις στην Ασία, στην Ευρώπη ή στην Αφρική μέσα σε διάστημα λίγων ωρών».[190] Επιπλέον, τονίζει, πως η σημασία της Μεσογείου για το βρετανικό εμπόριο με την Ινδία είναι κρίσιμη και, κατά συνέπεια, για να μπορεί η Βρετανία να ελέγχει το εμπόριο με το Λεβάντε και τους εμπορικούς δρόμους, που οδηγούν στην Ινδία, η κατοχή (και) των Επτανήσων κρίνεται απαραίτητη.[191] Τέλος, δίνει έμφαση στην επτανησιακή, εμπορική ναυτιλία, με ιδιαίτερη αναφορά στους κεφαλλήνες καραβοκύρηδες, την οποία παρουσιάζει ως δυναμικά δραστηριοποιούμενη – υπό την προστασία και της βρετανικής σημαίας – σε ολόκληρο το Λεβάντε και τη Μαύρη Θάλασσα και με πρωτεύοντα ρόλο στην

διατελεί το κράτος [εν. Ιόνιο Κράτος], διώριζεν ένα αντιπρόσωπον αυτού, καθ'εκάστην νήσον διαμένοντα, όστις αποκαλείται Τοποτηρητής (Resident) της Α.Ε. τυ λόρδου Μεγάλου Αρμοστού του προστάτου βασιλέως και ένεκα της ιδιότητος αυτού ταύτης ισότιμος τω Αρμοστή. Ο τοποτηρητής ηδύνατο να η ιθαγενής βρετανός είτε ιόνιος. Ελαμβάνετο δε ως επί το πλείστον εκ των τάξεων του στρατού».

[189] Napier, *The Colonies*, ό.π., σ. 8.

[190] *Ό.π.*, σ. 8.

[191] *Ό.π.*, σ. 11-3.

προώθηση των βρετανικών βιομηχανικών και άλλων προϊόντων σε ολόκληρο τον θαλάσσιο χώρο της κεντρικής Μεσογείου.[192]

Κατά συνέπεια, πιστεύουμε, πως η κομβική θέση των Επτανήσων, πολιτική, στρατιωτική και εμπορική, στο κέντρο της Μεσογείου και σε μία ευρύτερη περιοχή, που περιελάμβανε τα Βαλκάνια και τον οθωμανικό Λεβάντε και η οποία βίωνε, κατά τις πρώτες δεκαετίες του 19ου αιώνα, ένα ρευστό καθεστώς συνεχών και σημαντικών πολιτικο-οικονομικών αλλαγών, συνιστά τον κύριο λόγο, που ώθησε, εν τέλει, τη Μεγάλη Βρετανία στην απόφαση για ένταξη των νησιών στην «επίσημη αυτοκρατορία» της.[193] Αυτήν την εικόνα, που πολύ παραστατικά περιέγραψε, αλλά και «χαρτογράφησε» ο Νάπιερ, έρχονται να ενισχύσουν οι βρετανικές εφημερίδες και οι βρετανοί ιστορικοί, λίγα χρόνια μετά την επιβολή της προστασίας στα Επτάνησα. Χαρακτηριστικά, είναι τα όσα διαβάζουμε στην εφημερίδα: *The Saturday Magazine*, της 11ης Ιουλίου του 1840: «Η σημασία αυτών των νησιών για την Αγγλία σχετίζεται, κυρίως, με την εξαίρετη γεωγραφική τους θέση, η οποία επιτρέπει την προστασία του εμπορίου μας στις ανατολικές περιοχές της Ευρώπης, αλλά και την περαιτέρω επέκτασή του, μόλις, το ελληνικό βασίλειο μπορέσει να σταθεροποιηθεί και εκπολιτιστεί».[194] Έτσι, λοιπόν, η αρχική προκήρυξη των Βρετανών προς τους Επτανήσιους, τον Οκτώβριο του 1809, που κάνει λόγο για απόφαση εκδίωξης των Γάλλων, με σκοπό την επανασύσταση της επτανησιακής πολιτείας και την δυνατότητα εμπορικής επαναδραστηριοποίησης των Επτανησίων, μόνο ως προς το τρίτο σκέλος της φαίνεται πως εξέφραζε τα πραγματικά βρετανικά κίνητρα για κατάκτηση των νησιών.[195] Έχοντας, λοιπόν, παρουσιάσει τους κύριους παράγοντες

---

[192] *Ο.π.*, σ. 14-7.

[193] «Επίσημη αυτοκρατορία» (formal empire): πρόκειται για τις περιοχές, που βρίσκονταν υπό την εξουσία και τον έλεγχο, οικονομικό, πολιτικό και στρατιωτικό, της Μεγάλης Βρετανίας· σε αντιδιαστολή με την «ανεπίσημη αυτοκρατορία» (informal empire): πρόκειται για τις περιοχές, που βρίσκονταν υπό την έμμεση βρετανική επιρροή, οικονομική, διπλωματική ή/και πολιτισμική. Ενδεικτικά, για τις έννοιες της επίσημης και ανεπίσημης βρετανικής αυτοκρατορίας, βλ. Cain και Hopkins, *British Imperialism 1688-2000*, σ. 24-34.

[194] *The Saturday Magazine*, Αρ. 515, 11 Ιουλίου, 1840, σ. 11. Την ίδια άποψη εκφράζει και ο Νάπιερ: Napier, *The Colonies*, ό.π., σ. 9-10. Για την εμπορική και πολιτική σημασία των Επτανήσων για τη Μεγάλη Βρετανία, βλ. επίσης, *The Ionian Islands, Reply to a pamphlet*, James Ridway, Λονδίνο 1851, σ. 1-2· Montgomery, *Gibraltar, Malta and the Ionian Islands*, ό.π., σ. 356.

[195] Ολόκληρο το κείμενο της βρετανική προκήρυξης προς τους Επτανησίους, βρίσκεται δημοσιευμένο στις εφημερίδες: *Edinbourgh Gazette*, Αρ. 1716, 8-12 Δεκεμβρίου 1809, σ. 2· *The Times*, Αρ. 7847, Πέμπτη, 7 Δεκεμβρίου 1809. Για τις διαθέσεις των Βρετανών, βλ. επίσης, Martin Robert Montgomery, *History of the British Colonies: Possessions in Europe*, Τόμος V, James Cochrane and Co., Λονδίνο 1835, σ. 379-83, 550· John Davy, *Notes and Observations on the Ionian Islands and Malta: with some remarks on Constantinople and Turkey, and on the system of quarantine as at present conducted*, Τόμος II, Smith, Elder & Co., Λονδίνο 1842, σ. 57-8· Thomas W. Gallant, *Experiencing Dominion: Culture, Identity, and Power in the British Mediterranean*, University of Notre Dame Press, Νοτρ

που οδήγησαν την Βρετανία στην απόφαση ένταξης των Επτανήσων στις αποικιακές της κτήσεις, στη συνέχεια του κεφαλαίου θα εξετάσουμε: (α) τους όρους επιβολής της βρετανικής κυριαρχίας επί των Επτανήσων, όπως αυτή καθορίστηκε με τη συνθήκη της 5ης Νοεμβρίου του 1815, (β) το κατά πόσο τα νησιά αποτέλεσαν βρετανική αποικία, και, τέλος (γ), το εάν το νέο πολιτικό καθεστώς, που επιβλήθηκε στα Επτάνησα, επέδρασε και πώς στους ευρύτερους όρους λειτουργίας της εμπορικής τους ναυτιλίας. Ας περάσουμε, πρώτα, να εξετάσουμε τα δύο πρώτα ερωτήματα.

2.3 ΗΝΩΜΕΝΕΣ ΠΟΛΙΤΕΙΕΣ ΤΩΝ ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ: ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΟ ΚΡΑΤΟΣ, ΒΡΕΤΑΝΙΚΟ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡΑΤΟ Ή ΒΡΕΤΑΝΙΚΗ ΑΠΟΙΚΙΑ;

Στις 5 Νοεμβρίου του 1815, ύστερα από πολύμηνες διαπραγματεύσεις, θα υπογραφεί, από τους αντιπροσώπους της Μεγάλης Βρετανίας, της Ρωσίας, της Αυστρίας και της Πρωσίας, η «εν Παρισίοις Συνθήκη», σύμφωνα με την οποία, «Αι νήσοι της Κερκύρας, της Κεφαλληνίας, της Ζακύνθου, της Λευκάδος, της Ιθάκης, των Κυθήρων και των Παξών, μετά των εξαρτήσεων αυτών, οποίαι περιγράφονται εν τη Συμβάσει της 21 Μαρτίου 1800 [...] αποτελούσιν εν μόνον, ελεύθερον και ανεξάρτητον Κράτος, καλούμενον Ηνωμένον Κράτος των Ιονίων Νήσων».[196] Το νέο κράτος [από τούδε και εξής, Ιόνιο Κράτος], θα τεθεί υπό την «άμεσον και αποκλειστικήν Προστασίαν του Μεγαλειοτάτου Άνακτος του Ηνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης Βρεταννίας και Ιρλανδίας και των αυτού Κληρονόμων και Διαδόχων».[197] Σύμφωνα με τα άρθρα της Συνθήκης, την εσωτερική διοργάνωση και διοίκηση του νέου κράτους, ενός κράτους που έμοιαζε, εκ πρώτης όψεως, να συνιστά συνέχεια του κρατικού μορφώματος της Επτανήσου Πολιτείας, θα ασκούσε εξ ονόματος του βρετανού βασιλιά ένας υψηλός επιτετραμμένος, ο Αρμοστής, ο οποίος θα λογοδοτούσε, άμεσα, στο βρετανικό Υπουργείο των Αποικιών, αναλαμβάνοντας, μάλιστα, ο πρώτος εξ αυτών, και το καθήκον σύγκλησης συντακτικής συνέλευσης, με αρμοδιότητα την εκπόνηση συνταγματικού χάρτη για το νεοσύστατο κράτος·[198]

Νταμ (Notre Dame) – Ινδιάνα (Indiana) 2002, σ. 1-2. Για μία διαχρονική παρουσίαση της στάσης των Βρετανών έναντι της Επτανήσου και της σημασίας κατοχής της, βλ. Miranda Paximadopulos-Stavrinos, «Some notes on Britain's attitude towards the Ionian Protectorate», Reprint from the Scientific Annual of "Panteios" Graduate School of Political Science, Αθήνα 1980, σ. 514-25.

[196] Για το πρωτότυπο, αγγλικό, κείμενο της συνθήκης, βλ. TNA, FO 14.10 & 11/17, E/331. Βλ. επίσης, Νικηφόρου (επιμ.), *Συνταγματικά Κείμενα των Ιονίων Νήσων*, ό.π., σ. 585-6.

[197] *Ό.π.*, σ. 586. Βλ. επίσης, Ανδρέας Μ. Ιδρωμένος, *Πολιτική Ιστορία της Επτανήσου επί της Αγγλικής Προστασίας*, Κέρκυρα 1935, σ. 7-18.

[198] Ορφανουδάκης, «Συνταγματικά Κείμενα των Ιονίων Νήσων: Μελέτημα», ό.π., σ. 23-60 [47].

συνταγματικός χάρτης, ο οποίος, όμως, προτού τεθεί σε εφαρμογή έπρεπε να τύχει της απόλυτης επιδοκιμασίας της προστάτιδας Δύναμης.[199] Σύμφωνα πάντα με τα όσα όριζε η συνθήκη, τα φρούρια των Επτανήσων, η στρατιωτική δύναμη και η ασφάλεια των κατοίκων τους θα ανήκαν, στο εξής, στην αποκλειστική δικαιοδοσία της Μεγάλης Βρετανίας και των βρετανών στρατιωτικών αξιωματούχων. [200] Επιπλέον, μία ιδιαίτερη σύμβαση ανάμεσα στην τελευταία και την κυβέρνηση του Ιονίου Κράτους θα καθόριζε τα όσα σχετίζονταν με τις ανάγκες χρηματοδότησης του προστασιανού καθεστώτος.[201] Το Ιόνιο Κράτος θα διατηρούσε, επίσης, τη σημαία της εποχής της Επτανήσου Πολιτείας, αλλά με την προσθήκη ενός αναγνωριστικού συμβόλου της βρετανικής προστασίας. Παράλληλα, τα λιμάνια του νέου κράτους θα ανήκαν στην απόλυτη δικαιοδοσία της Μεγάλης Βρετανίας, ενώ στην πρωτεύουσα του νέου κράτους, την Κέρκυρα, είχαν την δυνατότητα εγκατάστασης ξένοι πρόξενοι και εμπορικοί πράκτορες, χωρίς, όμως, να παραχωρηθεί αντίστοιχο δικαίωμα διορισμού προξένων και στο Ιόνιο Κράτος, με αποτέλεσμα οι υπήκοοι του τελευταίου να απευθύνονταν, πια, στους κατά τόπους προξένους της Μεγάλης Βρετανίας.[202]

Επί της ουσίας, βέβαια, η εφαρμογή των όσων όριζε η Συνθήκη των Παρισίων συνδέθηκε άμεσα με την παρουσία του πρώτου βρετανού Αρμοστή στα Επτάνησα, του στρατηγού Θωμά Μαίτλανδ (Thomas Maitland), ο οποίος διακρινόταν για μία μάλλον αποικιοκρατική και απολυταρχική προαντίληψη ως προς την άσκηση των

---

[199] Ορφανουδάκης, «Συνταγματικά Κείμενα των Ιονίων Νήσων: Μελέτημα», ό.π., σ. 23-60 [47-8].

[200] Νικηφόρου (επιμ.), *Συνταγματικά Κείμενα των Ιονίων Νήσων*, ό.π., σ. 592, όπου και το άθρο 8 του Συντάγματος του Ιόνιο Κράτους, σύμφωνα με το οποίο, «Η Στρατιωτική Αρχηγία του Κράτους, ανατεθείσα υπό της εν Παρισίοις Συνθήκης τω Αρχηγέτη των Δυνάμεων του Μεγαλειοτάτου Προστάτου Βασιλέων, παρ' αυτώ και διαμένει»· βλ. στο ίδιο, σ. 625-6, όπου αναφέρεται στο σύνταγμα του Ιονίου Κράτους, «Της στρατιωτικής υπερασπίσεως του Ηνωμένου Κράτους των Ιονίων Νήσων ούσης διαπιστευμένης τω Μεγαλειοτάτω Προστάτη Βασιλεί, το μόνον τακτικόν Στρατιωτικόν Κατάστημα συνίσταται εκ των της Α.Μ. στρατευμάτων».

[201] *Ό.π.*, σ, 627, όπου στο σύνταγμα του Ιονίου Κράτους, «Τμήμα Β΄, Στρατιωτικόν Κατάστημα, Άρθρον 12», αναφέρεται, «Επειδή δια του 6 άρθρου της Συνθήκης, της εν Παρισίοις τη 5η Νοεμβρίου 1815 συνομολογηθείσης μεταξύ της Μεγάλης Βρεταννίας, της Αυστρίας, της Ρωσίας και της Πρωσίας, προνοείται ότι παν ό,τι αφορά τα ήδη υπάρχοντα φρούρια κα την συντήρησιν και μίσθωσιν των Βρεταννικών Φρουρών κανονισθήσεται δια Συμβάσεως μετά της Κυβερνήσεως του Ηνωμένου Κράτους των Ιονίων Νήσων, ήδη συνομολογείται και θεσπίζεται ότι, εις το εξής το Ιόνιον Κράτος οφείλει ίνα πληρώνη ετησίως εις το Στρατιωτικόν Ταμείον του Μεγαλειοτάτου Προστάτου Βασιλέως το σταθερόν ποσόν 25.000 Λιρών Στερλινών, κατά την υποχρέωσιν την αυτώ τω Κράτει επιβληθείσαν υπό της ανωτέρω Συνθήκης των Παρισίων δι' όσον αφορά την τε συντήρησιν και μίσθωσιν των Βρεταννικών Φρουρών και των υπαρχόντων φρουρίων την διατήρησιν. Η ετήσια αύτη πληρωμή των είκοσι πέντε χιλιάδων Λιρών Στερλινών εκτελεσθήσεται υπό του Γενικού Ταμίου, δυνάμει της συνταγματικής ταύτης ρήτρας, κατά δόσεις εξαμηνιαίας, μετά πάσης ακριβείας, και κατά προτίμησιν οιασδήποτε άλλης δαπάνης επιβαρυνούσης τας ιονίους προσόδους».

[202] *Ό.π.*, σ, 585-8. Βλ. επίσης, Νίκος Καραπιδάκης, «Ιόνια Νησιά 1815-1864: Προστασία, το πρόσχημα της αγγλοκρατίας», στο Βασίλης Παναγιωτόπουλος (επιμ.), *Ιστορία του Νέου Ελληνισμού, 1770-2000*, Τόμος Δ΄, Ελληνικά Γράμματα, Αθήνα 2003, σ. 265-84. W. D. Wrigley, *The Diplomatic Significance of Ionian Neutrality, 1821-31*, Peter Lang Publishing, Νέα Υόρκη 1988, σ. 70-1.

εξουσιών του, καθώς είχε υπηρετήσει ως διοικητής επί δέκα χρόνια στις Ινδίες, στον Άγιο Δομίνικο και στην Κεϋλάνη, ενώ το 1813 έγινε κυβερνήτης της Μάλτας και διοικητής των βρετανικών στρατιωτικών δυνάμεων στη Μεσόγειο.[203] Ο Μαίτλανδ, λοιπόν, θα αναλάβει την κατάρτιση του συντάγματος του Ιονίου Κράτους, το οποίο ψηφίστηκε στις 26 Αυγούστου του 1817 και το οποίο μπόρεσε να λειτουργήσει, με σχετικά περιορισμένες μεταρρυθμίσεις, έως και το 1864. Επρόκειτο για ένα σύνταγμα, που ως, «προϊόν ευκαιριακών συναινέσεων και συμμαχιών, δεν ήταν και το ευτυχέστερο θεσμικό εργαλείο για την εγκατάσταση δομών αυτοδιοίκησης και, κατά συνέπεια, όρων επίτευξης κοινωνικής ειρήνης».[204]

Σύμφωνα, λοιπόν, με το σύνταγμα του 1817, η εκτελεστική εξουσία του νέου κράτους θα ανήκε σε μία εξαμελή Γερουσία, η οποία θα αποτελούσε την κυβέρνηση της ομοσπονδίας και την οποία θα εκπροσωπούσε σε κάθε νησί ένας, διορισμένος από την ίδια και με τη σύμφωνη γνώμη του Αρμοστή, Έπαρχος, πλαισιωμένος από ένα επαρχιακό συμβούλιο.[205] Τα μέλη της Γερουσίας, με τη σειρά τους, θα εκλέγονταν από το Ιόνιο Κοινοβούλιο, στο οποίο είχε ανατεθεί η άσκηση της νομοθετικής εξουσίας, ενώ τα σαράντα δύο μέλη του Κοινοβουλίου θα εκλέγονταν από ένα σημαντικά περιορισμένο αριθμό «ευγενών εκλογέων», η εκλογή των οποίων γινόταν με εισοδηματικά, κυρίως, κριτήρια.[206] Η δικαστική, τέλος, εξουσία είχε ανατεθεί σε ένα σώμα δικαστών, η επιλογή των οποίων αποτελούσε, τυπικώς τουλάχιστον, συνταγματικό δικαίωμα της ίδιας της Γερουσίας. Τέλος, έδρα και των τριών εξουσιών του Ιονίου Κράτους, εκτελεστικής, νομοθετικής και δικαστικής, θα αποτελούσε η Κέρκυρα, η οποία διατήρησε, έτσι, την θέση της ως το πολιτικό και διοικητικό κέντρο των Επτανήσων, θέση, που κατείχε ήδη από την εποχή της βενετικής κυριαρχίας.

---

[203] *Ό.π.*, σ. 71-3. Βλ. επίσης, Κούκκου, *Ιστορία των Επτανήσων*, ό.π., σ. 211-2. Ορφανουδάκης, «Συνταγματικά Κείμενα των Ιονίων Νήσων: Μελέτημα», ό.π., σ. 23-60 [47-50]. Pratt, *Britain's Greek Empire*, ό.π., σ. 104-6.

[204] Ορφανουδάκης, «Συνταγματικά Κείμενα των Ιονίων Νήσων: Μελέτημα», ό.π., σ. 23-60 [50]. Βλ. επίσης, Καραπιδάκης, «Ιόνια Νησιά 1815-1864: Προστασία, το πρόσχημα της αγγλοκρατίας», ό.π., σ. 265-84 [265-7].

[205] Νικηφόρου (επιμ.), *Συνταγματικά Κείμενα των Ιονίων Νήσων*, ό.π., σ. 594-9, 610-8, όπου και το δεύτερο και τέταρτο κεφάλαιο του συντάγματος του Ιονίου Κράτους σχετικά με την διαδικασία εκλογής, συγκρότησης και λειτουργίας της Ιονίου Γερουσίας και των τοπικών διοικήσεων των νησιών. Για την παρουσία και το ρόλο των επάρχων και των επαρχιακών συμβουλίων, βλ. Τσιτσέλης, *Κεφαλληνιακά Σύμμικτα*, Τόμος Β΄, ό.π., σ. 588-9.

[206] Γιώργος Προγουλάκης, *Ανάμεσα στην τιμή και το χρήμα. Η Κέρκυρα στα χρόνια της Αγγλικής Κυριαρχίας (1814-1864)*, Ιστορικό Αρχείο – Πολιτιστική Συμβολή της Εμπορικής Τραπέζης της Ελλάδος, Αθήνα 2003, σ. 400-1. Νικηφόρου (επιμ.), *Συνταγματικά Κείμενα των Ιονίων Νήσων*, ό.π., σ. 599-610, όπου και το τρίτο κεφάλαιο του συντάγματος του Ιονίου Κράτους σχετικά με την διαδικασία εκλογής, συγκρότησης και λειτουργίας του Ιονίου Κοινοβουλίου.

Παρά τη συνταγματική, όμως, διάκριση των εξουσιών, και την εγκαθίδρυση αντιπροσωπευτικών θεσμών, όπως το Κοινοβούλιο και η Γερουσία, στην πραγματικότητα «όλη η δύναμις του Κράτους υπέκειτο εις την θέλησιν του Αρμοστού», με συνέπεια ο τελευταίος να αποκτήσει τον πλήρη και ουσιαστικό έλεγχο όλου του πολιτικού και διοικητικού οργανισμού του Ιονίου Κράτους.[207] Έτσι, λοιπόν, ο Αρμοστής διέθετε το δικαίωμα διορισμού ή παύσης του προέδρου της Γερουσίας, ενώ διατηρούσε το δικαίωμα επιλογής και των υπολοίπων γερουσιαστών, ύστερα από πρόταση του Κοινοβουλίου. Στην περίπτωση, μάλιστα, που το Κοινοβούλιο πρότεινε πρόσωπα μη αρεστά στον Αρμοστή, ο τελευταίος είχε την δυνατότητα της απόρριψής τους και της επιβολής των δικών του επιλογών. Επιπλέον, ο Αρμοστής είχε την δυνατότητα επικύρωσης ή ακύρωσης των νόμων, που ψήφιζε το Κοινοβούλιο, καθώς και των πράξεων και αποφάσεων της Γερουσίας, ενώ διατηρούσε και το δικαίωμα διάλυσης του Κοινοβουλίου. Ο έλεγχος του Αρμοστή αφορούσε, επίσης, και τον χώρο της δικαιοσύνης, όπου η επιλογή των δικαστών, των εισαγγελέων, αλλά και της δικαστικής υπαλληλίας γινόταν από την Γερουσία, με τη σύμφωνη, όμως, γνώμη του Αρμοστή. Επίσης, «τω Αρμοστή δε αποκλειστικώς ανήκεν ο διορισμός των προϊσταμένων και υπαλλήλων εν γένει της εκτελεστικής αστυνομίας, του υγειονομείου και ταχυδρομείου, καθ' ό υπ' αυτού αμέσως εξαρτωμένων».[208] Τέλος, στην προσπάθεια του Αρμοστή να υπάρξει άμεσος έλεγχος και εποπτεία σε όλη την διοικητική έκταση του Ιονίου Κράτους, θεσπίστηκε ο θεσμός του Τοποτηρητή ή Υφαρμοστή, ως επικεφαλής της τοπικής αρχής κάθε νησιού· ο Τοποτηρητής, που αποτελούσε μία αυστηρώς προσωπική επιλογή του Αρμοστή, και που διέθετε διευρυμένες εξουσίες στο νησί που διοριζόταν, αντίστοιχες του Αρμοστή, μπορούσε να είναι Βρετανός ή Ιόνιος, αλλά με την εξαίρεση του Κανδιάνου Ρώμα, που τοποθετήθηκε Τοποτηρητής στην Ιθάκη, όλοι οι Τοποτηρητές των Επτανήσων υπήρξαν Βρετανοί.[209] Την ίδια πρακτική, την επιλογή, δηλαδή, Βρετανών αντί

---

[207] Ζώης, *Ιστορία της Ζακύνθου*, ό.π., σ. 232. Μιράντα Παξιμαδοπούλου-Σταυρινού, *Οι Εξεγέρσεις της Κεφαλληνίας κατά τα έτη 1848 και 1849*, Εταιρεία, Κεφαλληνιακών Ιστορικών Ερευνών, Αθήνα 1980, σ. 32-6.

[208] Ιδρωμένος, *Πολιτική Ιστορία της Επτανήσου επί της Αγγλικής Προστασίας*, ό.π., σ. 22-3. Για τον θεσμό της αστυνομίας στα Επτάνησα, Βλ. ενδεικτικά, Γεώργ. Ν. Μοσχόπουλος, *Ο Θεσμός της Αστυνομίας στα Επτάνησα. Τα κεφαλληνιακά αρχεία της εκτελεστικής αστυνομίας (1815-1864)*, Γ.Α.Κ. Κεφαλονιάς, Αργοστόλι 1997, σ. 5-12.

[209] Ζώης, *Ιστορία της Ζακύνθου*, ό.π., σ. 233. Για την πολιτική οργάνωση και διοικητική συγκρότηση του Ιονίου Κράτους, βλ. Pratt, *Britain's Greek Empire*, ό.π., σ. 106-8· Μαρίνος Παναγής Σολομός, *Γενική Δημοσιονομία της Κεφαλληνίας. Έτος συνθέσεως 1859*, Μετάφραση Παναγή Άννινου Καβαλιεράτου, Αθήναι 1996, σ. 23-110. Αγγελο-Διονύσης Δεμπόνος, *Πειθαρχική Προστασία: από τους αγώνες του λαού της Κεφαλονιάς*, Επιτροπή Καλλιτεχνικών και Πολιτιστικών Εκδηλώσεων Δήμου

Ιόνιων, επέλεγε με ελάχιστες εξαιρέσεις ο Αρμοστής και για τις θέσεις του γραμματέα στο Γενικό Τμήμα της Γερουσίας, για τις θέσεις των δύο από τα τέσσερα τακτικά μέλη του Ανωτάτου Συμβουλίου της Δικαιοσύνης, για την θέση του Γενικού Ταμία του Κράτους, καθώς και για τις θέσεις των κατά τόπους διευθυντών των Υγειονομείων.[210]

Κατά συνέπεια, από όσα προηγήθηκαν, γίνεται φανερό, πως ο απόλυτος έλεγχος, τυπικός και ουσιαστικός, του πολιτικού, στρατιωτικού και διοικητικού οργανισμού του Ιονίου Κράτους είχε περιέλθει, με βάση τις πρόνοιες του συντάγματος του 1817, στην αποκλειστική αρμοδιότητα και ευθύνη του, εκάστοτε, βρετανού Αρμοστή. Ακόμα και η παρουσία των αντιπροσωπευτικών θεσμών του Ιονίου Κράτους, όπως αυτών της Γερουσίας, ή ακόμα περισσότερο του Κοινοβουλίου, δε μπόρεσε να καταστεί αυτόνομη και λειτουργική, καθώς η εγκυρότητα των όποιων πράξεων και αποφάσεων των ανωτέρω θεσμικών οργάνων βρισκόταν, πάντοτε, υπό την αίρεση της άμεσης έγκρισης ή απόρριψης της βρετανικής αρμοστείας, αλλά και της έμμεσης έγκρισης ή απόρριψης του βρετανικού Υπουργείου των Αποικιών. Επρόκειτο, πιστεύουμε, για μία πραγματικότητα, οι ρίζες της οποίας πρέπει να αναζητηθούν στη συνύπαρξη στο κείμενο της Συνθήκης των Παρισίων, στο ιδρυτικό, δηλαδή, κείμενο του Ιονίου Κράτους, δύο αντιθετικής σημειολογίας όρων: του όρου περί «ελεύθερου και ανεξάρτητου κράτους» και του όρου περί «κράτους υπό άμεση και αποκλειστική προστασία».

Το αποτέλεσμα αυτής της διττής και ασαφούς, «ανάγνωσης» του πολιτειακού καθεστώτος, που επιβλήθηκε από τους Βρετανούς στα Επτάνησα, ήταν αναμενόμενο να εγείρει, όπως φάνηκε και προηγουμένως, άμεσα ζητήματα ερμηνείας του νέου καθεστώτος, καθώς από τη μία αναδεικνυόταν ο κίνδυνος δυσχερούς διακυβέρνησης, αν όχι ακυβερνησίας, της νέας πολιτείας, ενώ από την άλλη διαμορφώνονταν όροι εγκατάστασης στα νησιά ενός συστήματος διαχείρισης της διοικητικής και κυβερνητικής εξουσίας, που προσιδίαζε μάλλον σε βρετανική αποικία, παρά σε

Αργοστολίου, Αργοστόλι 1985, σ. 101-4. Κώστας Δαφνής, «Τα Επτάνησα στον αγώνα», *Ελευθερία*, Σεπτέμβριος 1964, σ. 62-3. Jervis-White-Jervis, *History of the Island of Corfú*, ό.π. σ. 230-40. Νικόλαος Μοσχονάς, «Το Ιόνιο Κράτος και οι Αγώνες των Επτανησίων», στο *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους*, Τόμος ΙΓ΄, Εκδοτική Αθηνών, Αθήνα 1977, σ. 200-17. Βλ. επίσης, Άννα Κοντονή, «Φιλελεύθεροι στοχασμοί και δεξίωσή τους στον επτανησιακό χώρο. Ιδεολογία και πολιτική των Μεταρρυθμιστών (1848-1864)», Διδακτορική διατριβή, Πάντειο Πανεπιστήμιο Πολιτικών και Κοινωνικών Επιστημών – Τμήμα Πολιτικής Επιστήμης και Διεθνών Σπουδών, Αθήνα 1989, σ. 29-65.

[210] Νικηφόρου (επιμ.), *Συνταγματικά Κείμενα των Ιονίων Νήσων*, ό.π., σ. 597-631.

κράτος ελεύθερο κι ανεξάρτητο.[211] Ενδεικτικά, για τη νέα πραγματικότητα, που άρχισαν να βιώνουν τα Επτάνησα μετά την υπογραφή της Συνθήκης των Παρισίων και την εφαρμογή του συντάγματος του 1817, είναι τα όσα υποστήριζε ο βρετανός ιστορικός Χένρυ Χάλαμ (Henry Hallam), τα λόγια του οποίου μεταφέρει ο Ούγκο Φώσκολο (Ugo Foscolo), σε κείμενό του, που τιτλοφορείται, «Κατά ποιό τρόπο θα επιτευχθούν τροποποιήσεις στο σύνταγμα των Ιονίων Νήσων». Ο Χάλαμ, λοιπόν, υποστήριζε, σύμφωνα με τον Φώσκολο, τα ακόλουθα, «έχοντας διαβάσει το Σύνταγμα των Ιονίων Νήσων, εξακρίβωσα ότι ο Ανώτατος Ύπατος Αρμοστής έχει εξουσίες πολύ πιο απεριόριστες από εκείνες των [βρετανών] κυβερνητών της Ινδίας».[212]

Κατά συνέπεια, το ερώτημα που προκύπτει, είναι το κατά πόσο το πολιτειακό καθεστώς, που επιβλήθηκε από τους Βρετανούς στα Επτάνησα, κατέστησε τα τελευταία μία, ουσιαστικώς, βρετανική αποικία, παρά τις όποιες επίσημες διαβεβαιώσεις για προσφορά μόνο της βρετανικής προστασίας, καθώς και το ποιά είναι εκείνα τα δομικά στοιχεία της πολιτικής υποτέλειας, που διαφοροποιούν τα δύο προαναφερθέντα καθεστώτα, της αποικίας, δηλαδή, και του προτεκτοράτου. Πρόκειται, πιστεύουμε, για ένα κομβικό ζήτημα, η εξέταση του οποίου θα μας επιτρέψει να διαμορφώσουμε μία πληρέστερη εικόνα όχι μόνο για τις σχέσεις υποτέλειας, πολιτικές, στρατιωτικές και οικονομικές, που διαμορφώθηκαν ανάμεσα στο Ιόνιο Κράτος και τη Μεγάλη Βρετανία, αλλά και για το πραγματικό πλαίσιο, πολιτικό και νομικό, μέσα στο οποίο κλήθηκε να λειτουργήσει και η ποντοπόρος, εμπορική ναυτιλία των Επτανησίων, κατά την περίοδο από το 1815 έως και το 1864, οπότε και λήγει η βρετανική προστασία.

Η Μεγάλη Βρετανία, όπως έχει ήδη αναφερθεί στην προηγούμενη ενότητα, μετά την απώλεια των αμερικανικών της επαρχιών, και, κυρίως, μετά τη νίκη της επί του Ναπολέοντα, θα εμπλακεί σε μία διαδικασία συνεχούς επέκτασης του πολιτικού

---

[211] Καραπιδάκης, «Ιόνια Νησιά 1815-1864: Προστασία, το πρόσχημα της αγγλοκρατίας», ό.π., σ. 265-84. Βλ. επίσης, Ορφανουδάκης, «Συνταγματικά Κείμενα των Ιονίων Νήσων: Μελέτημα», ό.π., σ. 23-60· Dontas, «Les Îles Ioniennes», ό.π., σ. 249-79 [275-8].

[212] Ugo Foscolo, «Come Ottenere Modifiche alla Costituzione delle Isole Ionie», (μτφρ. Α. Μάρκου), στο Αλίκη Δ. Νικηφόρου (επιμ.), *Συνταγματικά Κείμενα των Ιονίων Νήσων*, ό.π., σ. 825-43 [827, 836], όπου αναφέρεται, επίσης, ότι ο ιστορικός Χένρυ Χάλαμ (1777-1859) υπήρξε φιλελεύθερος και συνεργάτης του *Edinburgh Review* και δεμένος με φιλία μαζί με τον Φώσκολο, έως και τον θάνατο του ποιητή και συνέγραψε το: *View of the State of Europe during the Middle Age* (1818), που διαπραγματεύεται τη συνταγματική ιστορία διαφόρων ευρωπαϊκών κρατών, από το οποίο προέκυψε αργότερα το έργο: *The Constitutional History of England from Henry VII to George II* (1827). Για τον ιστορικό Χάλαμ, βλ. και τους ιστότοπους: http://www.history1700s.com/etext/html/texts/1cahe10.txt· http://en.wikipedia.org/wiki/Henry_Hallam.

και στρατιωτικού της ελέγχου σε ολόκληρο τον κόσμο, επιδιώκοντας να διασφαλίσει και να ενισχύσει τα υπερπόντια εμπορικά της συμφέροντα. Στο πλαίσιο αυτής της πολιτικής, όπως χαρακτηριστικά αναφέρει ο Φρέντερικ Κούπερ (Frederick Cooper), «οι βρετανικές αρχές ανέπτυξαν ένα σύνολο μεθόδων μέσω των οποίων μπορούσαν να επιβάλλουν την εξουσία τους σε όλο τον κόσμο».[213] Πρόκειται για μία πρακτική, που ο Πίτερ Μάρσαλ (Peter Marshall), υποστηρίζει, πως, «βασιζόταν στην [βρετανική] στρατιωτική και ναυτική δύναμη, και περιελάμβανε την επιβολή μίας σταδιακά εντεινόμενης δεσποτικής εξουσίας πάνω σε πληθυσμούς, τους οποίους οι Βρετανοί αντιμετώπιζαν ως μη κατάλληλους να δεχτούν καθεστώς ελεύθερης διακυβέρνησης».[214] Η ανωτέρω, βέβαια, επιλογή της Βρετανίας, σχετιζόταν άμεσα και με την προσπάθειά της να μεταμορφώσει τις περιοχές, που περιέρχονταν υπό την εξουσία της, σε νέες, απόλυτα ελεγχόμενες αγορές προς όφελος της γοργά αναπτυσσόμενης, στις αρχές του 19ου αιώνα, βιομηχανίας της, καθώς και να καταστήσει τις νέες κτήσεις της σε κύριους και αποκλειστικούς προμηθευτές φτηνών πρώτων υλών, για την βιομηχανία της, αλλά και φτηνών ειδών διατροφής για τους αυξανόμενους αστικούς και βιομηχανικούς πληθυσμούς της.[215]

Στην βάση, επομένως, αυτών των νέων στρατηγικών αρχών και οικονομικών αρχών της Μεγάλης Βρετανίας, θα αναπτυχθούν από την τελευταία διάφορες μορφές εξουσιαστικών προτύπων, τα οποία και θα επιχειρηθούν να εφαρμοστούν στις ανά την υφήλιο κτήσεις της, καθ' όλη την διάρκεια της περίοδου του 19ου αιώνα. Κατά τους Κέιν και Χόπκινς (Cain and Hopkins), τα εξουσιαστικά μοντέλα, που επεξεργάστηκε και εφάρμοσε η Βρετανία δεν ήταν όμοια μεταξύ τους, ούτε διατηρήθηκαν αμετάβλητα στον χρόνο. Έτσι, λοιπόν,

> «κάποιες περιοχές της Αυτοκρατορίας [εν. της Βρετανικής] εξελίχθηκαν σε κυρίαρχες κρατικές οντότητες, αποκτώντας σε σημαντικό βαθμό τον έλεγχο των δικών τους υποθέσεων [dominion status]· άλλες περιοχές διατηρήθηκαν ως αποικίες του στέμματος, υπό τον έλεγχο του Λονδίνου και υποκείμενες, σε όλα τα σημαντικά πολιτικά ζητήματα, στις αποφάσεις, που λαμβάνονταν στο

[213] Cooper, *Colonialism in Question*, ό.π., σ. 179-80.
[214] Peter. J. Marshall, *A Free Though Conquering People: Eighteenth-century Britain and its Empire*, Ashgate Publishing, Άλντερσοτ (Aldershot) 2003, σ. x· βλ. επίσης του ιδίου, «Empire and British Identity», ό.π., σ. 41-59.
[215] Ενδεικτικά: Fox, *The Colonial Policy of British Imperialism*, ό.π., σ. 16-23· Harry Magdoff, *Αποικιοκρατία. Η ευρωπαϊκή επέκταση μετά το 1763*, (μετάφραση Άννα Καρακατσούλη), Εκδόσεις Μελάνι, Αθήνα 2008, σ. 9-33· Cain και Hopkins, *British Imperialism 1688-2000*, ό.π., σ. 98-9.

> Γουέστμινστερ (Westminster) [crown colonies]· και ανάμεσα στους δύο αυτούς τύπους αποικιακής οργάνωσης υπήρχαν διάφορες ενδιάμεσες κατηγορίες, όπως προτεκτοράτα (protectorates), περιοχές υπό εντολή ελέγχου (mandate), και περιοχές υπό συγκυριαρχία (condominiums).[216]

Κατά συνέπεια, καθίσταται εμφανές, πως η Μεγάλη Βρετανία διαμόρφωσε ένα ευρύτατο σύνολο συστημάτων επιβολής και διαχείρισης της αποικιοκρατικής εξουσίας της, στο οποίο κάθε φορά κατέφευγε για να επιλέξει εκείνο που έκρινε ως προσφορότερο για την επίτευξη των πολιτικών, στρατιωτικών και εμπορικών της στόχων σε κάθε νέα περιοχή, που περιερχόταν υπό την εξουσία της. Για τις ανάγκες, λοιπόν, της παρούσας έρευνας και στην προσπάθειά μας να αντιληφθούμε την ουσιαστική θέση, που κατέλαβαν τα Επτάνησα στο αποικιοκρατικό οικοδόμημα της Βρετανίας, επιλέξαμε να περιοριστούμε σε δύο από τους προαναφερθέντες τύπους αποικιακής κυριαρχίας, αυτών της αποικίας και του προτεκτοράτου και να προχωρήσουμε σε μία σύντομη παρουσίαση των δομικών χαρακτηριστικών, που διέπουν αυτά τα δύο θεσμικά μορφώματα, όπως αυτά διαμορφώθηκαν κατά την περίοδο του 19ου αιώνα.

Ως προς την περίπτωση της αποικίας, ο ορισμός που δίνει ο Γίργκεν Οστερχάμελ (Jürgen Osterhammel), θεωρούμε πως περιγράφει, με αρκετή σαφήνεια, τα κύρια δομικά της χαρακτηριστικά, «Η αποικία είναι ένα νέος πολιτικός οργανισμός, που προκύπτει μέσω εισβολής (κατάκτησης και/ή αποικιακής εγκατάστασης) [...]. Οι ετερόχθονες κυρίαρχοι βρίσκονται σε άμεση εξάρτηση από μία γεωγραφικώς απομακρυσμένη μητρόπολη ή αυτοκρατορικό κέντρο, το οποίο αξιώνει αποκλειστικά δικαιώματα 'κατοχής' επί της αποικίας».[217] Η ανωτέρω αξίωση σηματοδοτεί, επί της ουσίας, την προσπάθεια του μητροπολητικού κέντρου, στην περίπτωσή μας του Λονδίνου, να εξασφαλίσει τον πολιτικό και διοικητικό έλεγχο των αποικιών του, και, κατά κύριο λόγο, των αυτόχθονων πληθυσμών τους, μέσω ειδικών εποπτικών φορέων, με χαρακτηριστικότερο παράδειγμα αυτό του βρετανικού

---

[216] *Ό.π.*, σ. 25-6. Βλ. επίσης, Martin Wight, *British Colonial Constitutions, 1947*, Clarendon Press, Οξφόρδη 1952, σ. 1-8· Norrie MacQueen, *Colonialism: a short history of a big idea*, Pearson Longman, Εδιμβούργο 2007, σ. 73-9. Σπύρος Σακελλαρόπουλος, «Σχετικά με τα νέα κράτη-προτεκτοράτα», *Monthly Review*, τεύχος 26, 2007. Το άρθρο βρίσκεται αναρτημένο στον ιστότοπο: http://www.monthlyreview.gr/antilogos/greek/periodiko/arxeio/article_fullstory_html?obj_path=docrep/docs/arthra/MR26_sakel_FS/gr/html/index.

[217] Jürgen Osterhammel, *Colonialism: A theoretical overview*, Markus Wiener Publishers, Πρίνστον 1997, σ. 10. Βλ. επίσης, Ferro, *Colonization*, ό.π., σ. 1, όπου αναφέρεται, πως: *η αποικιοποίηση συνδέεται με την κατοχή ξένης γης, η οποία τίθεται υπό καλλιέργεια, με την εγκατάσταση αποίκων*.

Υπουργείου των Αποικιών.[218] Πρόκειται για οργανισμούς, οι οποίοι, κατά τον αμερικανό διπλωμάτη Πολ Ραίνς (Paul Reinsch), αποτελούσαν το κύριο και διακριτό χαρακτηριστικό της «αποικίας», και αποσκοπούσαν στο να τεθούν οι οικονομικές, παραγωγικές, αλλά και κοινωνικές δομές της τελευταίας υπό τον απόλυτο και «λειτουργικό» έλεγχο της μητρόπολης. [219]

Οι συνέπειες αυτών των εξελίξεων, σε ό,τι αφορά την οικονομία των αποικιών, θα μπορούσαν να κωδικοποιηθούν ως ακολούθως: (α) απαγόρευση ίδρυσης βιομηχανικών ή βιοτεχνικών επιχειρήσεων από τον αυτόχθονα πληθυσμό των αποικιών, (β) απαγόρευση άμεσων και έμμεσων εμπορικών επαφών της αποικίας με τρίτες χώρες, με την εξαίρεση, βεβαίως, της μητρόπολης, (γ) υποχρέωση των κατοίκων της αποικίας να εξάγουν τα προϊόντα τους αποκλειστικά στη μητρόπολη, και, μάλιστα, μόνο με τα πλοία της μητρόπολης (εν προκειμένω, μιλούμε για το Λονδίνο και για τα βρετανικά εμπορικά σκάφη), και (δ) υποχρέωση καταβολής υψηλότατων φόρων, που κατευθύνονταν, σχεδόν αποκλειστικώς, από την αποικία στα ταμεία της μητρόπολης.[220] Επί της ουσίας, και σε ό,τι αφορά τη Μεγάλη Βρετανία και την επιλογή της για εγκαθίδρυση καθεστώτος αποικίας σε μία κτήση της, αυτή πρέπει να αναγνωσθεί στο ευρύτερο πλαίσιο άσκησης της βρετανικής εμποροκρατικής και προστατευτικής πολιτικής, έως και τα μέσα, περίπου, του 19^{ου} αιώνα, οπότε και με την κατάργηση των Νόμων της Ναυσιπλοΐας και των Σιτηρών η Βρετανική Αυτοκρατορία εισέρχεται, οριστικώς, στην εποχή του βιομηχανικού καπιταλισμού, καθώς και του οικονομικού και εμπορικού φιλελευθερισμού. Πρόκειται για σημαντική αλλαγή, που θα οδηγήσει σε αναζήτηση και εφαρμογή νέων

---

[218] Το βρετανικό Υπουργείο των Αποικιών (Colonial Office), ιδρύθηκε το 1768 με σκοπό τον διοικητικό έλεγχο των βρετανικών αποικιών στην βόρεια Αμερική και, εν συνεχεία, για τον έλεγχο των παγκόσμιων βρετανικών κτήσεων. Σχετικά με το βρετανικό Υπουργείο των Αποικιών, βλ. ενδεικτικά, http://www.thecanadianencyclopedia.com/index.cfm?PgNm=TCE&Params=A1ARTA0001773· και: http://en.wikipedia.org/wiki/Colonial_Office. Βλ. επίσης, Porter, «Introduction: Britain and the Empire in the Nineteenth Century», ό.π., σ. 1-28 [16-9]· Osterhammel, *Colonialism*, ό.π., σ. 51-68· Zoë Laidlaw, *Colonial connections, 1815-45: patronage, the information revolution and colonial government*, Manchester University Press, Μάντσεστερ 2005, σ. 39-53· Cooper, *Colonialism in Question*, ό.π., σ. 27.

[219] Paul S. Reinsch, *Colonial Government: An Introduction to the Study of Colonial Institutions*, Macmillan, Νέα Υόρκη 1902, σ. 16.

[220] Ferro, *Colonization*, ό.π., σ. 13-23. Βλ. επίσης, Fox, *The Colonial Policy of British Imperialism*, ό.π., σ. 16-22· Bipan Chandra, *Essays on Colonialism*, Orient Longman Limited, Νέο Δελχί 1999, σ. 58-77· Jean-Paul Sartre, *Colonialism and Neocolonialism*, Routledge Classics, Λονδίνο 2006 (πρώτη έκδοση 1964), σ. 36-55. Tony Spybey, *Social change development & dependency*, Polity Press, Κέιμπριτζ 1992, σ. 73, 111-6. Cain και Hopkins, *British Imperialism 1688-2000*, ό.π., σ. 87-103.

μεθόδων πολιτικού και οικονομικού ελέγχου από την Βρετανία, και τις άλλες αποικιοκρατικές δυνάμεις στις περιοχές, που κατακτούσαν.[221]

Σε ό,τι αφορά, τώρα, τις αλλαγές, που υπέστησαν οι αποικίες ως προς το διπλωματικό, πολιτικό και κοινωνικό καθεστώς τους, σε διεθνές αλλά και σε εγχώριο επίπεδο, αυτές μπορούν να συνοψισθούν στα εξής: (α) εκχώρηση, από την αποικία στη μητρόπολη, του δικαιώματος σύναψης διπλωματικών σχέσεων και υπογραφής συνθηκών με ξένα κράτη, (β) επιβολή στην αποικία, από τη μητρόπολη, ενός συστήματος απολυταρχικής διακυβέρνησης, με χαρακτήρα μάλλον «πατερναλιστικού προστατευτισμού», συνήθως, μέσω του διορισμού, πάντα από τη μητρόπολη, ενός εντεταλμένου κυβερνήτη, με απεριόριστες πολιτικές και διοικητικές εξουσίες, ο οποίος ήταν υποχρεωμένος να αναφέρεται μόνο στους πολιτικούς προϊσταμένους του στη μητρόπολη, (γ) υποκατάσταση των αυτόχθονων εξουσιαστικών ομάδων από τους απεσταλμένους αξιωματούχους της μητρόπολης, και τέλος (δ), αδυναμία συμμετοχής των αυτόχθονων, μεσαίων ή ανώτερων, ομάδων ισχύος της αποικίας στη νομή και άσκηση της τοπικής εξουσίας, με την εξαίρεση των περιπτώσεων, όπου μια τέτοια συμμετοχή θα μπορούσε να αποφέρει απτά και άμεσα οφέλη στη μητρόπολη. Όπως, χαρακτηριστικά αναφέρει η Μπάιπαν Τσάντρα (Bipan Chandra), «η σχέση [που διαμορφώνεται] ανάμεσα στη ξένη κυρίαρχη τάξη και τις αποικιακές, ανώτερες ή μεσαίες τάξεις είναι σχέση εξουσιαστή και εξουσιαζόμενου». [222]

Από την άλλη πλευρά, με τον όρο προτεκτοράτο ή καθεστώς προστασίας «ορίζεται η σχέση μεταξύ ενός ισχυρού εθνικού κράτους και ενός αδύναμου κράτους, ή μίας περιοχής, που δεν αναγνωρίζεται ως κράτος, και η οποία διατηρεί μόνο τμήμα του ελέγχου των εσωτερικών της υποθέσεων», και, συνήθως, το προτεκτοράτο είναι παρακολούθημα μίας εμπόλεμης σύρραξης ή διεθνών συμφωνιών. [223] Πρόκειται για

---

[221] Magdoff, *Αποικιοκρατία. Η ευρωπαϊκή επέκταση μετά το 1763*, ό.π., σ. 23-4. Βλ. επίσης, Ferro, *Colonization*, ό.π., σ. 305-11· Fox, *The Colonial Policy of British Imperialism*, ό.π., σ. 19-35. Hyam, *Britain's Imperial Century, 1815-1914*, ό.π., σ. 86-90· Peter Burroughs, «Imperial Institutions and the Government of Empire», στο Andrew Porter (επιμ.), *The Oxford History of the British Empire*, ό.π., σ., 170-97 [190-6]. MacQueen, *Colonialism*, ό.π., σ. 18-44. Spybey, *Social change development & dependency*, ό.π., σ. 71-9. W. W. Rostow, *The Stages of Economic Growth*, Cambridge University Press, Λονδίνο 1971, σ. 108-12.

[222] Chandra, *Essays on Colonialism*, ό.π., σ. 75-6. Βλ. επίσης, Osterhammel, *Colonialism*, ό.π., σ. 10-2, 18-21· Fox, *The Colonial Policy of British Imperialism*, ό.π., σ. 10-2· Ferro, *Colonization*, ό.π., σ. 305-6· J. H. Parry – Philip Sherlock – Anthony Maingot, *A Short History of the West Indies*, Macmillan Caribbean, Οξφόρδη 1956, σ. 182-92· Hyam, *Britain's Imperial Century, 1815-1914*, ό.π., σ. 4-5· John Arthur Roebuck, *The Colonies of England: A Plan for the Government of Some Portion of Our Colonial Possessions*, J. W. Parker, Λονδίνο 1849, σ. 1-19.

[223] Σακελλαρόπουλος, «Σχετικά με τα νέα κράτη-προτεκτοράτα», ό.π. Βλ. επίσης, Elihu Lauterpacht, *International Law Reports*, Τόμος 28, Cambridge University Press, Κέιμπριτζ 1963, σ. 48-79, με αναφορές και στην περίπτωση των Επτανήσων, τα οποία και χαρακτηρίζονται ως προτεκτοράτο· L.

μία σχέση, η οποία δεν έχει να κάνει με οποιαδήποτε μορφή αποικιακής εγκατάστασης, και η οποία αποτελεί νομική μορφή εξάρτησης του προστατευόμενου κράτους από την προστάτιδα δύναμη, με την τελευταία να παρέχει στους υπηκόους του προστατευόμενου κράτους τη νομική της προστασία έναντι των άλλων κρατών/ εθνών, αναλαμβάνοντας, παράλληλα, και την διεύθυνση των εξωτερικών υποθέσεων του προτεκτοράτου, γεγονός, που αφαιρούσε από το τελευταίο την δυνατότητα μονομερούς σύναψης διπλωματικών ή άλλων σχέσεων με οποιοδήποτε τρίτο μέρος/ κράτος. Σε ό,τι αφορά την εσωτερική οργάνωση και διοίκηση των προτεκτοράτων, να αναφέρουμε, πως, εν αντιθέσει με τις αποικίες, οι αυτόχθονες ομάδες ισχύος είχαν την δυνατότητα να καταλαμβάνουν θέσεις εξουσίας στον – υπό τον έλεγχο της προστάτιδας δύναμης – γραφειοκρατικό και διοικητικό μηχανισμό, συχνά, μάλιστα, με συμμετοχή σε αντιπροσωπευτικά σώματα, όπως βουλές ή γερουσίες, αλλά τις περισσότερες φορές, όμως, βρίσκονταν υποκείμενες στις εντολές και την κρίση της μητρόπολης και των απεσταλμένων της.[224] Το αποτέλεσμα ήταν, συχνά, οι αξιωματούχοι της μητρόπολης να επιδιώκουν και να πετυχαίνουν τον ουσιαστικό έλεγχο όλων των πτυχών της εσωτερικής οργάνωσης και της πολιτικής ζωής του προτεκτοράτου, πέραν των εξωτερικών υποθέσεών του, που είχε αναλάβει εξ αρχής η ίδια η μητρόπολη. Συνέπεια, αυτής της εξέλιξης, ήταν τα προτεκτοράτα να προσλαμβάνουν ένα συγκεχυμένο χαρακτήρα και να μετατρέπονται, τις περισσότερες φορές, σε ουσιαστικές αποικίες, αν και, τυπικώς διατηρούσαν χαρακτηριστικά αυτονομίας. [225]

Τέλος, σε ό,τι αφορά τους λόγους, που ωθούσαν μία αποικιοκρατική δύναμη, όπως είναι η υπό εξέταση περίπτωση της Βρετανίας, να επιλέγει την εγκαθίδρυση, σε μία κτήση της, ενός καθεστώτος προστασίας αντί αποικίας, αυτοί πρέπει να αναζητηθούν, πιστεύουμε, στην προσπάθειά της: (α) να διασφαλίσει τις αυτοκρατορικές της πολιτικές και τα στρατηγικά της συμφέροντα· (β) να επιτύχει μία έμμεση ή και άμεση εμπορική διείσδυση σε μία σημαντική για την ίδια ενδοχώρα· (γ) να διευρύνει τις εμπορικές επαφές της με συγκεκριμένες περιοχές του άμεσου

Oppenheim, *International Law: A Treatise*, Τόμος I – Peace, The Lawbook Exchange L.T.D., Κλαρκ (Clark), Νιου Τζέρσεϋ, 2005, σ. 165-9· Manfred Nathan, *Empire Government – An Outline Of The System Prevailing In The British Commonwealth Of Nations*, Unwin Brother Ltd., Γουόκινγκ (Woking) – Αγγλία 1928, σ. 138-58.

[224] Parry – Sherlock – Maingot, *A Short History of the West Indies*, ό.π., σ. 178-92.

[225] Osterhammel, *Colonialism*, ό.π., σ. 51-2. Burroughs, «Imperial Institutions and the Government of Empire», ό.π., σ., 170-97 [190-6]· Chandra, *Essays on Colonialism*, ό.π., σ. 75-7. Reinsch, *Colonial Government*, ό.π., σ. 16-7· Henry Jenkyns, *British Rule and Jurisdiction Beyond the Seas*, BiblioBazaar Publishing, Τσάρλστον (Charleston), Νότια Καρολίνα (SC) 2008 (πρώτη έκδοση 1903), σ. 165-95.

οικονομικού ενδιαφέροντός της, που γειτνιάζουν με το υπό την προστασία κράτος της· και (δ) να επιχειρήσει τον έμμεσο έλεγχο, πολιτικό και οικονομικό, σε επικράτειες, επισήμως, αυτόνομων κρατών, γειτονικών του προτεκτοράτου της, μέσω πρακτικών όπως η «διπλωματία της κανονιοφόρου» (gunboat diplomacy).[226]

Έχοντας, λοιπόν, παρουσιάσει τα κύρια χαρακτηριστικά, πολιτικά, οικονομικά και κοινωνικά, που διέπουν τα θεσμικά μορφώματα της αποικίας και του προτεκτοράτου, και έχοντας παρουσιάσει, επίσης, τις βασικές αρχές συγκρότησης και λειτουργίας του Ιονίου Κράτους, θεωρούμε πως το τελευταίο δε μπορεί να ενταχθεί σε καμμία από τις ανωτέρω κατηγορίες. Σύμφωνα με τη Συνθήκη των Παρισίων τα Επτάνησα θα αποτελούσαν ένα ελεύθερο και ανεξάρτητο κράτος, με το δικό του, ιδιαίτερο κρατικό σύμβολο και το οποίο, κράτος, θα ετίθετο υπό την προστασία της Βρετανίας, με την τελευταία να αναλαμβάνει όχι μόνο την ευθύνη των εξωτερικών του υποθέσεων, αλλά και την εποπτεία της εσωτερικής του διοίκησης και λειτουργίας, μέσω ενός δικού της εντεταλμένου αντιπροσώπου. Στην βάση αυτών των δεδομένων θα μπορούσε κανείς να ισχυριστεί, πως τα Επτάνησα συγκρότησαν, όντως, ένα βρετανικό προτεκτοράτο στη Μεσόγειο.[227] Αν, μάλιστα, ληφθεί υπόψη και το γεγονός της δυνατότητας συμμετοχής των αυτόχθονων ομάδων ισχύος στη νομή και άσκηση της εγχώριας, επτανησιακής εξουσίας, τότε ο ανωτέρω ισχυρισμός ενισχύεται ακόμα περισσότερο. Την θέση, όμως, αυτή έρχεται να αναιρέσει το σύνταγμα του 1817, σύμφωνα με το οποίο η προστάτιδα δύναμη, πέραν των εξωτερικών υποθέσεων του Ιονίου Κράτους, αναλάμβανε, εν τοις πράγμασι, τον απόλυτο έλεγχο και διευθέτηση (και) των εσωτερικών του υποθέσεων, με τους Επτανησίους να λαμβάνουν μεν την βρετανική υπηκοότητα (για την βρετανική υπηκοότητα, βλ. επόμενη ενότητα), αλλά να υποχρεώνονται και σε αποποίηση όλων των, έστω και λειψών, πολιτικών τους δικαιωμάτων.

Κατά συνέπεια, το πολιτικό καθεστώς, που επιβλήθηκε από την Βρετανία στα Επτάνησα, φαίνεται να προσιδίαζε περισσότερο σε καθεστώς αποικίας (crown colony), παρά σε καθεστώς προστασίας (protectorate). Παρ' όλ' αυτά, θεωρούμε, πως θα ήταν λάθος να αντιμετωπιστούν τα Επτάνησα, πέρα από τις όποιες επίσημες και

---

[226] Osterhammel, *Colonialism*, ό.π., σ. 10-1.

[227] Βλ. ενδεικτικά, Robert Holland – Diana Markides, *The British and the Hellenes: Strugles for Mastery in the Eastern Mediterranean 1850-1960*, Oxford University Press, Οξφόρδη – Νέα Υόρκη 2006, σ. 12-3· Charles Edmund Carrington, *The British Overseas: exploits of a nation of* shopkeepers, Μέρος Α΄, Cambridge University Press, Κέιμπριτζ 1968, σ. 257-8· William Miller, *The Ottoman Empire and its Successors 1801*-1927, Cambridge University Press, Κέιμπριτζ 1927, σ. 44-5· Lauterpacht, *International Law Reports*, ό.π., σ. 48-79.

τυπικές διατυπώσεις του κειμένου της Συνθήκης των Παρισίων, ως, επί της ουσίας, βρετανική αποικία. Και αυτό γιατί, στην περίπτωση του Ιονίου Κράτους και, εν αντιθέσει, με τις τυπικές βρετανικές αποικίες: (α) δεν έχει συντελεστεί αποικιακή εγκατάσταση (settlement/plantation), (β) δεν έχει αποκλειστεί, έστω και τυπικώς, η πρόσβαση του αυτόχθονος, επτανησιακού πληθυσμού στα πολιτικά και διοικητικά αξιώματα του κράτους, και, κυρίως, (γ) δεν έχουν επιβληθεί προσκόμματα στην άσκηση των οικονομικών και επιχειρηματικών, και, εν προκειμένω, των ναυτιλιακών, όπως θα δούμε στη συνέχεια, δραστηριοτήτων των Επτανησίων.[228]

Στην βάση, επομένως, αυτών των διαπιστώσεων θεωρούμε, πως τα Επτάνησα, με βάση τη Συνθήκη των Παρισίων και το σύνταγμα του 1817, δε μπορούν να χαρακτηριστούν, σε καμμία περίπτωση ως ελεύθερο και ανεξάρτητο κράτος, ούτε, βεβαίως, και ως ένα αμιγώς βρετανικό προτεκτοράτο ή βρετανική αποικία. Για αυτούς τους λόγους, η θέση μας είναι, πως τα Επτάνησα έλαβαν, στην πραγματικότητα, χαρακτηριστικά καθεστώτος βρετανικής ημι-αποικίας (semi-colony). Πιστεύουμε, πως πρόκειται για τον πλέον κατάλληλο όρο, που αποδίδει το πραγματικό πολιτικό καθεστώς, που επιβλήθηκε στα Επτάνησα, υιοθετώντας, στην περίπτωση αυτή, την ορολογία, που προτείνει η ινδή ιστορικός Μπάιπαν Τσάντρα. Η τελευταία υποστηρίζει, πως το διακριτό χαρακτηριστικό μίας ημι-αποικίας είναι η δυνατότητα της μερικής συμμετοχής του αυτόχθονος πληθυσμού (γαιοκτήμονες, επιχειρηματίες, αστοί), στην κυβερνώσα άρχουσα τάξη, είτε σε υψηλά είτε σε χαμηλά ιστάμενες θέσεις, πολιτικές και διοικητικές. Επιπλέον, η Τσάντρα υποστηρίζει πως σε αυτές τις εγχώριες ομάδες ισχύος η μητρόπολη παρέχει, σε μεγάλο βαθμό, την προστασία της, αλλά και μία σχετική ελευθερία οικονομικής δραστηριότητας.[229]

---

[228] TNA, CO 136/122/1844/, Despatches, No. 59, 21 June 1844, 'Despatch from Her Majesty's Lord High Commissioner in and for the United States of the Ionian Islands to Lord Stanley', Colonial Office· όπου και ο λόγος του Αρμοστή των Επτανήσων, Seaton (1843-49), ο οποίος τόνιζε, χαρακτηριστικά, πως, «Το πολιτικό σύστημα των νησιών δεν επιτρέπει να απολαμβάνουν τα προνόμια των αποικιών».

[229] Chandra, *Essays on Colonialism*, ό.π, σ. 17-8, 75-7. Βλ. επίσης, Jervis-White-Jervis, *History of the Island of Corfú*, ό.π. σ. 230-1· P. L. Cottrell, *The Ionian Bank: An Imperial Institution, 1839-1864*, Alpha Bank, Historical Archives, Αθήνα 2007, σ. 3, 26. Για την παρουσία και θέση του Ιονίου Κράτους στην βρετανική αυτοκρατορία, Βλ. επίσης, Christopher Alan Bayly, «The First Age of Global Imperialism, c. 1760-1830», *Journal of Imperial and Commonwealth History*, τεύχος 26, 1998, σ. 28-47· Gardner, *The Ionian Islands in relation to Greece*, ό.π., σ. 64-9· Gallant, *Experiencing Dominion*, ό.π., σ. x-xi. Gekas, «The Commercial Bourgeoisie of the Ionian Islands under British Rule», ό.π., σ. 59· Wrigley, *The Diplomatic Significance of Ionian Neutrality*, ό.π., σ. 70-2. Napier, *The Colonies*, ό.π., σ. 1-7, όπου ο συγγραφέας εντάσσει το Ιόνιο Κράτος στις βρετανικές αποικίες, χωρίς όμως να τους προσδίδει χαρακτηριστικά αποικίας στέμματος, όπως ίσχυε για τις περιπτώσεις των Ανατολικών ή Δυτικών Ινδιών, ή ακόμα και αυτών της Μάλτας, του Γιβραλτάρ ή των Βερμούδων. Να αναφερθούμε, επίσης, στον αρμοστή των Επτανήσων Douglas (1835-41), ο οποίος στα 1838 υποστήριζε, πως το –υπό βρετανική προστασία– Ιόνιο Κράτος βίωνε, «μία ενδιάμεση κατάσταση

Πρόκειται για πραγματικότητες, που όπως θα φανεί στην επόμενη ενότητα, αλλά και στα κεφάλαια, που ακολουθούν, ίσχυσαν, σε μεγάλο βαθμό, στην περίπτωση των επτανήσιων και καραβοκύρηδων και εφοπλιστών του – υπό βρετανική προστασία – Ιονίου Κράτους.

2.4. ΒΡΕΤΑΝΙΚΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΚΑΙ Η ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ, ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΤΩΝ ΕΠΤΑΝΗΣΩΝ

Έχοντας παρουσιάσει τους κύριους λόγους, που ώθησαν τη Μεγάλη Βρετανία στην απόφαση ένταξης των Επτανήσων στις αποικιακές της κτήσεις, κι έχοντας, παράλληλα, καταδείξει τις σχέσεις υποτέλειας, όπως αυτές αποκρυσταλλώθηκαν ανάμεσα στα δύο μέρη τόσο με τη Συνθήκη των Παρισίων του 1815, όσο και με το Σύνταγμα του 1817, έχει ενδιαφέρον, σε αυτό το σημείο, να εξετάσουμε και το πώς οι νέες αυτές πραγματικότητες επέδρασαν στην διαμόρφωση του ευρύτερου πλαισίου λειτουργίας της επτανησιακής, ποντοπόρου εμπορικής ναυτιλίας, κατά την περίοδο 1815-64, προτού περάσουμε, στα επόμενα κεφάλαια, σε μία πιο αναλυτική εξέταση των επιμέρους πτυχών συγκρότησης, λειτουργίας και ανάπτυξής της. Αν θελήσουμε, λοιπόν, να κωδικοποιήσουμε τις κύριες αλλαγές, που σηματοδότησε η βρετανική παρουσία στα Επάνησα, σε ό,τι αφορά, πάντα, τη λειτουργία της ποντοπόρου εμπορικής τους ναυτιλίας, αυτές μπορούν, εν συντομία, να συνοψισθούν ως εξής:

(α) Με την ένταξη των Επτανήσων στις αποικιακές κτήσεις της Βρετανίας ή αλλιώς με την ένταξή τους στο μεσογειακό «αυτοκρατορικό δίκτυό» της, όπως, χαρακτηριστικά, το αποκαλεί ο Τσίρκοπ (Chircop), της Βρετανίας, που ήταν η πλέον ισχυρή, πολιτικά, στρατιωτικά, ναυτιλιακά και οικονομικά, δύναμη στην Ευρώπη και στον κόσμο, κατά τον 19^{ο} αιώνα, διαμορφώθηκαν ευνοϊκές συνθήκες ασφάλειας για τις εμπορικές πλόες και τη ναυτιλιακή επιχειρηματική δράση των Επτανησίων, σε ολόκληρη τη Μεσόγειο. [230] Αξίζει, μάλιστα, να τονιστεί, πως η ένταξη των νησιών στις βρετανικές κτήσεις, σηματοδότησε όχι μόνο την επτανησιακή υποτέλεια στο βρετανικό στέμμα, αλλά και την αναγνώριση του Ιονίου Κράτους, ως, επί της ουσίας, βρετανικής επικράτειας και των κατοίκων του ως βρετανών υπηκόων. Συνέπεια

ανάμεσα στο καθεστώς της αποικίας και αυτό του ανεξάρτητου κράτους, χωρίς, όμως, να έχει τα πλεονεκτήματα κανενός από τα δύο καθεστώτα»· βλ. Pratt, *Britain's Greek Empire*, ό.π., σ. 127.

[230] J. Chircop, «The British Imperial Network in the Mediterranean, 1800-1870: A study of regional fragmentation and imperial integration», αδημοσίευτη Διδακτορική διατριβή, Πανεπιστήμιο του Έσεξ, 1997.

αυτής της «βρετανικής υπόστασης» των Ιονίων ήταν να αποκτήσουν οι τελευταίοι το δικαίωμα να απευθύνονται και να λαμβάνουν την προστασία και βοήθεια από τους, κατά τόπους, βρετανούς προξένους, καθώς το Ιόνιο Κράτος δεν διέθετε δικαίωμα διορισμού δικών του προξενικών αρχών. Αυτή η δυνατότητα των Επτανησίων διαμόρφωσε, με τη σειρά της, όρους «ποιοτικής» διαφοροποίησης των τελευταίων σε σχέση με άλλους μεσογειακούς ναυτικούς πληθυσμούς, που δεν διέθεταν παρόμοιες δυνατότητες «υψηλής προστασίας». [231] Στην πραγματικότητα, πρόκειται για ένα από τα αποκαλούμενα, στο πέμπτο άρθρο της Συνθήκης των Παρισίων, βρετανικά ωφελήματα, τα οποία παραχωρήθηκαν στους Επτανησίους από τους Βρετανούς, ως αντάλλαγμα για την κατοχή των νησιών τους· ωφελήματα, που λειτούργησαν, καθώς φαίνεται, ως το ισχυρό προνόμιο» των επτανησίων καραβοκύρηδων, ή αλλιώς ως το συγκριτικό τους πλεονέκτημα, έναντι του μεσογειακού ναυτιλιακού ανταγωνισμού, όπως αυτός αναπτυσσόταν μετά το 1815. [232] Πρόκειται για ένα πλεονέκτημα, που διαμόρφωσε, σαφώς, ευνοϊκές συνθήκες όχι μόνο για τη λειτουργία της επτανησιακής, ποντοπόρου εμπορικής ναυτιλίας, αλλά και για την θέση των ίδιων

[231] Για την προστασία και τις ποικίλες διευκολύνσεις, που προσέφεραν οι βρετανοί πρόξενοι στους Επτανήσιους, βλ. ενδεικτικά, *Gazzette Jonie* 1844, Αριθ.38, 9-21/9/1844, όπου αναφέρεται χαρακτηριστικά, «Κατ' επιταγήν της Κυβερνήσεως της Αυτής Μεγαλειότητος [εν. της Βρετανίας] οι Πρόξενοι της Βρετανίας εν Κωνσταντινουπόλει, Αλβανία, Ερζερούμ και Τραπεζούντι εγνωστοποίησαν ότι όλοι οι Βρετανοί και Ιόνιοι υπήκοοι, οι διατρίβοντες εις εκείνους τους τόπους, και μη καταγραφθέντες εις το ανήκον Βιβλίον, χρεωστούν να παρουσιασθούν, άνευ αναβολής, εις τα αρμόδια προξενικά Γραφεία δια να καταγραφθώσιν. Όσοι δε απέρχονται εις τους ειρημένους τόπους οφείλουν εντός δέκα ημερών, μετά την άφιξίν των, να παρουσιάζωνται ως άνωθι δια τον σκοπόν αυτόν. Πάσα αδικαιολόγητος αποποίησις η αμέλεια περί του προκειμένου θέλει στερεί τους Βρετανούς η Ιονίους υπηκόους του ευεργετήματος της προστασίας εν οποία δήποτε περιπτώσει. Εξαιρούνται εν τούτοις οι εγγεγραμμένοι εις την υγειονομικήν πιστοποίησιν πλοίου τινός, φέροντος Αγγλικήν ή Ιονικήν σημαίαν». Βλ. επίσης, *Gazzette Jonie* 1845, Αριθ.14, 24/3-5/4/1845, όπου και πληροφορίες για τις σχέσεις Επτανησίων και βρετανών προξένων και υποπροξένων στην Οθωμανική Αυτοκρατορία· *Gazzette Jonie* 1845, Αριθ.11, 3-15/3/1845, για Επτανήσιους και βρετανούς προξένους στο Βελιγράδι· *Gazzette Jonie* 1844, Αριθ.49, 25/11-7/12/1844, για Επτανήσιους και βρετανούς προξένους στο Βατούμ· *Gazzette Jonie* 1844, Αριθ.45, 28/10-9/11/1844, για Επτανήσιους και βρετανούς προξένους στη Δαμασκό. Βλ. επίσης, Gekas, «The Commercial Bourgeoisie of the Ionian Islands under British Rule», ό.π., σ. 50-1. Για την βρετανική υπηκοότητα των Επτανησίων βλέπε και την ενδιαφέρουσα περίπτωση δικαστικής-πολιτικής διαμάχης, που είχε ξεσπάσει ανάμεσα σε Σουηδία, Βρετανία και Ιόνιο Κράτος, για το αν έπρεπε, με ποιά νομική βάση και υπό ποία διαδικασία, ένας επτανήσιος πολίτης, που διέθετε, παράλληλα, και την βρετανική υπηκοότητα, και ο οποίος δολοφόνησε ένα σουηδό εμποροπλοίαρχο στην Κωνσταντινούπολη (στις 9 Μαρτίου του 1859), να δικαστεί: Thomas W. Gallant, «Tales from the Dark Side: Transnational Migration, the Underworld and the 'Other' Greeks of Diaspora», στο Tziovas Dimitris (επιμ.), *Greek Diaspora and Migration since 1700: Society, Politics and Culture*, Ashgate Publishing, Φάρναμ (Farnham) – Αγγλία 2009, σ. 17-29.

[232] TNA, FO 93.11/17, E/331, 'Austria, Treaty (Seven Islands) signed at Paris, 5th November 1815', Foreign Office.

των νησιών στις περιφερειακές και διεθνείς εμπορικές οδούς, που διέσχιζαν τη Μεσόγειο του 19ου αιώνα, όπως θα φανεί, αναλυτικά, στα επόμενα κεφάλαια.[233]

(β) Σημαντικό ρόλο στην διαμόρφωση των ανωτέρω συνθηκών διαδραμάτισε, πιστεύουμε, και το γεγονός, πως η Βρετανία, έχοντας αναλάβει τον έλεγχο των εξωτερικών υποθέσεων του Ιονίου Κράτους, είχε αναλάβει, όπως ήδη αναφέρθηκε και την διεθνή, διπλωματική του εκπροσώπηση. Ένα από τα θετικά αποτελέσματα αυτής της πραγματικότητας, στην ουσία ένα από τα προαναφερθέντα βρετανικά ωφελήματα προς τους Επτανησίους, ήταν πως σε κάθε, σχεδόν, συνθήκη, κυρίως, ναυτιλιακή και εμπορική, που υπέγραφε η Μεγάλη Βρετανία με ένα ευρωπαϊκό, μεσογειακό κράτος, προβλεπόταν, ρητώς, πως οι συμπεφωνημένοι όροι ανάμεσα στα δύο συμβαλλόμενα μέρη, όροι που, συνήθως, βελτίωναν σημαντικά την θέση της βρετανικής σημαίας και του βρετανικού ναυτεμπορίου στα ξένα λιμάνια, θα εφαρμόζονταν και στην περίπτωση των Ιονίων· και αυτό γιατί οι τελευταίοι αντιμετωπίζονταν, όπως είδαμε, ως υπήκοοι της Βρετανίας και κατά συνέπεια μπορούσαν να απολαμβάνουν τα ίδια δικαιώματα και να υπόκεινται στις ίδιες υποχρεώσεις, όπως και κάθε άλλος βρετανός υπήκοος. Ενδεικτικές αυτής της επωφελούς εξέλιξης για τους επτανήσιους καραβοκύρηδες, πλοιάρχους και εμπόρους, αποτελούν και οι ακόλουθες ναυτεμπορικές συνθήκες, που υπεγράφησαν μεταξύ της προστάτιδος των Επτανήσων Μεγάλης Βρετανίας και: (α) της Αυστρίας το 1829, (β) του Βασιλείου των Δύο Σικελιών το 1845, (γ) της Ρωσίας το 1845 και το 1859, (δ) του Βελγίου το 1851, (δ) της Ολλανδίας το 1852, (ε) του Βασιλείου της Σαρδηνίας το 1854, (στ) του Δουκάτου της Τοσκάνης το 1854, (ζ) καθώς και μεταξύ της Βρετανίας

[233] Προς επίρρωσιν αυτής της νέας «ασφαλούς» πραγματικότητας, που βίωνε η επτανησιακή ναυτιλία, αλλά και της ευνοϊκής αντιμετώπισης των επτανησίων ναυτικών, λόγω της βρετανικής τους υπηκοότητας, παραθέτουμε ορισμένα, ενδεικτικά αποσπάσματα από τη συνθήκη, που υπεγράφη στην Τρίπολη της Μπαρμπαριάς, ανάμεσα στην Βρετανία και το Μπέη της Τρίπολης, στις 29 Απριλίου του 1816: «ΑΡΘΡΟ 1. Οι κάτοικοι των Ιονίων Νήσων, από τούδε και στο εξής, αναγνωρίζονται από την Υψηλότητά του, το Μπέη της Τρίπολης, ως βρετανοί υπήκοοι και ως τέτοιοι απολαμβάνουν όλα τα δικαιώματα και την ασφάλεια, τα οποία και οι ίδιοι οι Βρετανοί απολαμβάνουν. [...]. ΑΡΘΡΟ 2. [Οι Ιόνιοι θα πρέπει να αντιμετωπίζονται από το Μπέη της Τρίπολης] σαν να ήταν, από κάθε άποψη, βρετανοί υπήκοοι γεννημένοι στην Βρετανία. ΑΡΘΡΟ 3. [Οι Ιόνιοι στην περίπτωση που έχουν βρεθεί αιχμάλωτοι από πειρατές της Μπαρμπαριάς στην Τρίπολη] πρέπει άμεσα να παραδοθούν με όλα τα υπάρχοντά τους στον βρετανό πρόξενο. ΑΡΘΡΟ 4. Στην περίπτωση που αφιχθεί στο λιμάνι ή στην επικράτεια της Τρίπολης [πλοίο ιονικό, συλληφθέν από μπαρμπερίνους πειρατές] τα παράπονα [του πλοιάρχου] πρέπει να παρουσιαστούν και να εξεταστούν ενώπιον του Μπέη και του [βρετανού] προξένου παρόντος.»· βλ. TNA, FO 14.10 & 11/17, E/331, Foreign Office.

και της Ισπανίας το 1860.[234] Πρόκειται για συνθήκες, που ενίσχυσαν σημαντικά την παρουσία των επτανησιακών εμπορικών σκαφών σε όλα, σχεδόν, τα μεγάλα μεσογειακά λιμάνια, εξυπηρετώντας, όπως θα φανεί στα επόμενα κεφάλαια, όχι μόνο τις εμπορικές ανάγκες της βρετανικής αυτοκρατορίας, αλλά και τις αυτόνομες, ναυτιλιακές και επιχειρηματικές δράσεις των επτανησίων εμπόρων και πλοιοκτητών.

(γ) Η προαναφερθείσα, όμως, δυναμική παρουσία των επτανησιακών, εμπορικών σκαφών στα μεσογειακά λιμάνια, κατά την περίοδο της βρετανικής προστασίας, σχετίζεται άμεσα και με το γεγονός της παραχώρησης προς το Ιόνιο Κράτος, από την Βρετανία, του δικαιώματος να διατηρεί το δικό του κρατικό σύμβολο. Σύμφωνα, μάλιστα, με το σύνταγμα του 1817, «η εθνική εμπορική Σημαία του Ηνωμένου Κράτους των Ιονίων Νήσων, καθ' α ορίζει το 7^{ον} άρθρον της εν Παρισίοις Συνθήκης, έσεται η πρώην σημαία του αυτού Κράτους [εν. της Επτανήσου Πολιτείας] τη προσθήκη του εθνοσήμου της Βρεταννικής Ενώσεως εν τη παρά την κεραίαν ανωτέρα γωνία».[235] Έτσι, λοιπόν, το Ιόνιο Κράτος, παρά το ημι-αποικιακό καθεστώς, που του είχε επιβληθεί, μπόρεσε να επανακτήσει την παλαιότερη σημαία του, αυτήν της Επτανήσου Πολιτείας, πιθανώς, σε μία διπλωματική απόπειρα της Βρετανίας να καταδείξει, σε Επτανησίους και μη, πως το Ιόνιο Κράτος αποτελούσε συνέχεια του κρατικού μορφώματος της Επτανήσου Πολιτείας.[236] Στην πραγματικότητα, όμως, η σημαία του Ιονίου Κράτους φαίνεται, πως δόθηκε προς χρήση, μόνο ή κυρίως, για τα επτανησιακά εμπορικά σκάφη, για αυτό, άλλωστε,

---

[234] Συνθήκη με Αυστρία: TNA, FO 93, 11/23, I/321, 'Convention of Commerce and Navigation between Great Britain and Austria,' Foreign Office· βλ. Άρθρο Η΄. Συνθήκη με Βασίλειο των Δύο Σικελιών: *Gazzette Jonie* 1845, Αριθ.33, 4-16/8/1845. Συνθήκες με Ρωσία: *Gazzette Jonie* 1845, Αριθ.45, 27/10-8/11/1845 και *Gazzette Jonie* 1859, Αριθ.404, 21/3-2/4/1859. Συνθήκες με Βέλγιο, Ολλανδία, Βασίλειο της Σαρδηνίας και Δουκάτο της Τοσκάνης: Lewis Hertslet, *A Complete Collection of the Treaties and Conventions, and Reciprocal Regulations, at Present Subsisting Between Great Britain and Foreign Powers*, Τόμος IX, Butterworths, Λονδίνο 1856, σ. 141-6 [Συνθήκη με Βέλγιο], 563-4 [Συνθήκη με Ολλανδία], 991-2 [Συνθήκη με Βασίλειο Σαρδηνίας], 994-5 [Συνθήκη με Δουκάτο Τοσκάνης]. Συνθήκη με Ισπανία: *Gazzette Jonie* 1860, Αριθ.485, 3-15/9/1860, όπου αναφέρεται, «Ηνωμένον Κράτος των Ιονίων Νήσων, Κερκύρα τη 9η Αυγούστου 1860, Απόφασις της Γερουσίας, Θεωρηθέντος του από 9 Ιανουαρίου 1860, αρ. 53, διαγγέλματος του Εντιμοτάτου επί των Αποικιών Υπουργού της Αυτής Μεγαλειότητος της Προστάτιδος Ανάσσης, διαβιβασθέντος εις την Γερουσίαν παρά της Αυτού Εξοχότητος του Λορδ Μεγάλου Αρμοστού. Θεωρηθείσης της εν Λονδίνω, τη 3η Ιανουαρίου 1860, διομολογηθείσης διαδηλώσεως μεταξύ των Κυβερνήσεων της Αυτής Μεγαλειότητος της Βασιλίσσης του Ηνωμένου Κράτους της Μεγάλης Βρετανίας και Ιρλανδίας, και της Αυτής Μεγαλειότητος της Βασιλίσσης της Ισπανίας. Θεωρηθέντος, ότι δια της διαδηλώσεως ταύτης, - ήτις βασίζεται εις την από 7ης Σεπτεμβρίου 1852 μεταξύ των Βασιλείων της Αγγλίας και της Ισπανίας υπάρχουσαν Συνθήκην, - οι υπήκοοι και τα Ιόνια πλοία απολαύουσι καθ' άπασαν την Ισπανικήν Επικράτειαν των αυτών ωφελημάτων, καθ' όσον αφορά την πληρωμήν των τελών λιμένος και ναυτιλίας, ων απολαύουσιν οι υπήκοοι και τα πλοία της Αγγλίας, τουτέστιν εξ' ίσου προς τους υπηκόοους και τα πλοία της Ισπανίας».

[235] Νικηφόρου (επιμ.), *Συνταγματικά Κείμενα των Ιονίων Νήσων*, ό.π., σ. 632· πρόκειται για το Άρθρο 1, Τμήμα ΣΤ΄, «Περί της Σημαίας και των Εθνικών Παρασήμων», Κεφάλαιο Έβδομο, «Σύμμεικτα».

[236] Ορφανουδάκης, «Συνταγματικά Κείμενα των Ιονίων Νήσων: Μελέτημα», ό.π., σ. 23-60 [47].

αποκαλείται και στο σύνταγμα «εμπορική σημαία», ενώ στα φρούρια και τα δημόσια κτήρια του Ιονίου Κράτους επιτρεπόταν η ύψωση, αποκλειστικώς, της βρετανικής σημαίας, με την ιονική να υψώνεται μόνο, «εν ταις ημέραις δημοσίας εορτής και πανηγύρεως».[237]

Σε κάθε περίπτωση, πάντως, η σημαία του Ιονίου Κράτους, φέροντας το σύμβολο της βρετανικής κυριαρχίας και, κατά συνέπεια, ευρισκόμενη υπό την ουσιαστική προστασία του βρετανικού πολεμικού στόλου στη Μεσόγειο, αλλά και εκτός αυτής, διαμόρφωσε όρους ασφαλούς διεξαγωγής των πλόων των επτανησιακών εμπορικών σκαφών, ιδιαιτέρως σε περιοχές με έντονη πειρατική δράση, όπως αυτές της Μπαρμπαριάς. Παράλληλα, η ύψωσή της στα επτανησιακά εμπορικά σκάφη, δεν καθιστούσε μόνο εμφανές σε κάθε ενδιαφερόμενο, πως επρόκειτο για σκάφη βρετανικών συμφερόντων, αλλά προσέφερε στους Επτανησίους και αρκετά από τα πλεονεκτήματα, που απολάμβαναν και οι ίδιοι οι βρετανοί έμποροι, πλοίαρχοι και πλοιοκτήτες, και τα οποία καθορίζονταν, όπως αναφέρθηκε προηγουμένως, από τις επιμέρους, κάθε φορά, εμπορικές και ναυτιλιακές συνθήκες, που υπογράφονταν ανάμεσα στην Βρετανία και τα υπόλοιπα ευρωπαϊκά κράτη. [238]

(δ) Η πιο σημαντική, όμως, εξέλιξη, που επέδρασε καταλυτικά στους όρους λειτουργίας και ανάπτυξης της επτανησιακής, ποντοπόρου εμπορικής ναυτιλίας, κατά την περίοδο της βρετανικής προστασίας, πηγάζει, πιστεύουμε, από το ίδιο το θεσμικό καθεστώς, που επιβλήθηκε από τους Βρετανούς στα Επτάνησα. Όπως είδαμε στην προηγούμενη ενότητα, τα Επτάνησα, συγκροτώντας το Ιόνιο Κράτος και εντασσόμενα στις βρετανικές αποικιακές κτήσεις, δεν αποτέλεσαν, παρά τις όποιες επίσημες διακηρύξεις, κράτος ελεύθερο και ανεξάρτητο, αλλά ούτε, όμως,

---

[237] Νικηφόρου (επιμ.), *Συνταγματικά Κείμενα των Ιονίων Νήσων*, ό.π., σ. 632.

[238] TNA, FO 14.10 & 11/17, E/331, Foreign Office: βλ. άρθρο Ε΄, όπου αναφέρεται, πως η σημαία και οι υπήκοοι κρατών υπό βρετανική κυριαρχία απολαμβάνουν, σε κάθε περίπτωση, όλα τα δικαιώματα και την ασφάλεια, που απολαμβάνουν η σημαία και οι υπήκοοι της Μεγάλης Βρετανίας. Βέβαια, πρέπει να επισημανθεί, πως, τελικώς, στην ιονική σημαία δεν δόθηκαν όλα τα προνόμια, που διέθετε η βρετανική. Ενδεικτικά είναι τα όσα υποστηρίζει ο Αρμοστής Seaton, ο οποίος, στα 1845 και στην αναφορά του προς το Υπουργείο των Αποικιών, ανέφερε πως, «απαιτούνται σημαντικές αλλαγές για την ανάπτυξη του εμπορίου, μεταξύ των οποίων η παραχώρηση στην Ιόνιο σημαία όλων των προνομίων της προστάτιδας δύναμης». Στην ουσία, ο Αρμοστής υποστήριζε, πως στην ιονική σημαία δεν είχαν δοθεί τα ίδια προνόμια, όπως τελωνειακά και πρόσβασης σε λιμάνια, που διέθετε η βρετανική σημαία στη Μεσόγειο, γεγονός, που τοποθετούσε την ιονική σημαία σε μειονεκτική θέση έναντι των άλλων μεσογειακών ναυτιλιών και σημαιών (π.χ. η αυστριακή)· βλ. TNA, CO 136/123/1845/, Despatches, No. 122, 21 June 1845, ‘Despatch from Her Majesty’s Lord High Commissioner in and for the United States of the Ionian Islands to Lord Stanley’, Colonial Office.

μετατράπηκαν σε βρετανικό προτεκτοράτο ή αποικία. Αντιθέτως, έλαβαν τα θεσμικά και πολιτικά χαρακτηριστικά μίας βρετανικής, ημι-αποικιακής κτήσης, για λόγους, που έχουν ήδη αναλυθεί. Αποτέλεσμα, λοιπόν, της επιβολής αυτού του ημι-αποικιακού ή καλύτερα του μη-αποικιακού καθεστώτος στα Επτάνησα, ήταν το Ιόνιο Κράτος και οι καραβοκύρηδές του να αποκτήσουν την δυνατότητα μίας ουσιαστικής αυτονομίας στη λειτουργία της ποντοπόρου, εμπορικής ναυτιλίας τους. Μία αυτονομία, την οποία θα είχαν απωλέσει στην περίπτωση, που το κράτος τους καθίστατο αποικία του βρετανικού στέμματος.

Για να μπορέσουμε να αντιληφθούμε ορισμένες από τις συνέπειες, που θα επέφερε μία τέτοια αποικιακή εξέλιξη στην επτανησιακή ναυτιλία, έχει ενδιαφέρον να εξετάσουμε τα όσα βίωσε η εμπορική ναυτιλία της «γειτονικής» και μεσογειακής Μάλτας, έπειτα από την απόφαση του συνεδρίου της Βιέννης, στα 1815, να καταστεί η τελευταία, και επισήμως, βρετανική αποικία.[239] Σύμφωνα με τα όσα υποστηρίζει ο Καρμέλ Βασάλο (Carmel Vassalo), στο άρθρο του, «The Maltese Merchant Fleet and the Black Sea Grain Trade in the Nineteenth Century», ένας από τους κύριους λόγους, που συνέβαλε στην παρακμή της μαλτέζικης εμπορικής ναυτιλίας, κατά τον 19^{ο} αιώνα, αποτέλεσε η προαναφερθείσα επιβολή από τη Μεγάλη Βρετανία ενός αμιγώς αποικιακού καθεστώτος στο νησί· ενός καθεστώτος, που είχε ως συνέπεια οι μαλτέζοι έμποροι και καραβοκύρηδες: (α) να αντιμετωπίζουν, χωρίς να διαθέτουν δυνατότητα ουσιαστικής αντίδρασης, ιδιαιτέρως δυσμενείς για τους ίδιους και το ναυτεμπόριό τους συνθήκες, ως απόρροια, συνήθως, διαφόρων εμπορικών και ναυτιλιακών συνθηκών, που υπέγραφε η Βρετανία με άλλα μεσογειακά κράτη, (β) να υποχρεώνονται να εγγράφουν τα εμπορικά τους σκάφη (και) στα νηολόγια της βρετανικής μητρόπολης, (γ) να υποχρεώνονται στην διεξαγωγή ενός εμπορίου μόνο ανάμεσα στα λιμάνια της Μάλτας και αυτών της βρετανικής μητρόπολης, ενώ (δ) στην περίπτωση, που επιθυμούσαν να εμπορευτούν με τρίτα, μη βρετανικά, λιμάνια, αυτό καθίστατο εφικτό μόνο στην περίπτωση που είχαν λάβει τη ρητή άδεια των βρετανικών αρχών.[240] Αυτοί, εν συντομία, είναι οι λόγοι, που οδήγησαν, κατά τον Βασάλο, τη μαλτέζικη, εμπορική ναυτιλία στον δρόμο της σταδιακής παρακμής, ήδη από το δεύτερο τέταρτο του 19^{ου} αιώνα.[241]

---

[239] Norwich, *The Middle Sea*, ό.π., σ. 425.

[240] Vassalo, «The Maltese Merchant Fleet and the Black Sea Grain Trade in the Nineteenth Century», ό.π., σ. 19-36 [33-4].

[241] Εκτός της μαλτέζικης εμπορικής ναυτιλίας, ενδιαφέρον παρουσιάζει και η περίπτωση της εμπορικής ναυτιλίας της Ινδίας, κατά την περίοδο, πάντα, της βρετανικής αποικιακής κυριαρχίας, που

Απέναντι, λοιπόν, σε αυτήν την δυσμενή, αποικιακή πραγματικότητα, που βίωνε η μαλτέζικη εμπορική ναυτιλία, η ναυτιλία του Ιονίου Κράτους, όντας αδέσμευτη από ανάλογα αποικιακά προσκόμματα, μπόρεσε να διαφυλάξει αποτελεσματικά τη λειτουργική και επιχειρησιακή της αυτονομία έναντι της προστάτιδάς της Βρετανίας. Πρόκειται, πιστεύουμε, για μία εξέλιξη, που συνέβαλε καθοριστικά στη σταδιακή διαμόρφωση, από την πλευρά της επτανησιακής, ποντοπόρου, εμπορικής ναυτιλίας, χαρακτηριστικών όχι μόνο μίας αυτόνομης, αλλά και μίας, ιδιαιτέρως, δυναμικής και ανταγωνιστικής παρουσίας στη ναυτιλιακή και εμπορική πραγματικότητα ολόκληρης της περιοχής της κεντρικής και ανατολικής Μεσογείου, όπως θα φανεί πιο αναλυτικά και στα επόμενα κεφάλαια, που ακολουθούν.

2.5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Σύμφωνα με τα όσα προηγήθηκαν, καθίσταται, πιστεύουμε, εμφανές, πως το ενδιαφέρον της Βρετανίας για τα Επτάνησα χρονολογείται αρκετά πριν το 1809/15 και την τότε απόφασή της για κατάληψη των νησιών και ένταξή τους στις αποικιακές της κτήσεις. Ο πιο σημαντικός λόγος, που ώθησε την Βρετανία προς τα Επτάνησα, τις περιόδους πριν τον 19ο αιώνα, ήταν εμπορικός και συνίστατο στην αναγκαιότητα εξασφάλισης ευνοϊκών όρων στην εμπορία του κύριου εμπορευματικού προϊόντος των νησιών, αλλά και κύριου συστατικού στοιχείου των βρετανικών διατροφικών συνηθειών, της σταφίδας. Το εμπορικό, όμως, ενδιαφέρον των Βρετανών για τα Επτάνησα θα αρχίσει να λαμβάνει (και) πολιτικά χαρακτηριστικά με την έκρηξη των πολέμων της Γαλλικής Επανάστασης και την απόφαση της Γαλλίας για κατάλυση της Βενετικής Δημοκρατίας και κατάκτηση των νησιών του Ιονίου. Αυτές οι γαλλικές πρωτοβουλίες, σε συνδυασμό με την προσπάθεια του Γαλλικού Διευθυντηρίου να καταστεί η Αίγυπτος γαλλική αποικία και η Μεσόγειος να μετατραπεί σε γαλλική λίμνη, άρχισαν να διαμορφώνουν ένα ιδιαιτέρως δυσμενές περιβάλλον για τα πολιτικά και εμπορικά συμφέροντα της Βρετανίας στον ευρύτερο γεωγραφικό χώρο

κατά τον Ράντα Κουμούντ Μουκερί (Radha Kumud Mookerji), είχε μεν σημαντική παρουσία στις θάλασσες του Ινδικού Ωκεανού, αλλά, σε κάθε περίπτωση, η λειτουργία της προοριζόταν προς ικανοποίηση των αναγκών της βρετανικής μητρόπολης, καθώς και της Εταιρείας των Ανατολικών Ινδιών, με άμεση συνέπεια σημαντικούς περιορισμούς στην αυτονομία της επιχειρηματικής της δράσης· Radha Kumud Mookerji, *Indian Shipping. A History of the Sea-Borne Trade and Maritime Activity of the Indians from the Earliest Times*, Munshiram Manoharlal Publishers Pvt. Ltd., Νέο Δελχί 1999, σ. 243-52.

της ανατολικο-μεσογειακής λεκάνης. Επί της ουσίας, βέβαια, ο κίνδυνος που αντιμετώπιζε η Βρετανία ήταν η – διαφαινόμενη – αδυναμία εμπορικής επικοινωνίας της με την Ινδία, μέσω της πλέον σύντομης και ασφαλούς υδάτινης οδού, της Μεσογείου· την Ινδία, που, μετά την απώλεια των αμερικανικών επαρχιών, είχε αναχθεί για την Βρετανία στην κυριότερη και πλέον πολύτιμη, αποικιακή της κτήση.

Αυτή, λοιπόν, η αναδιάταξη των πολιτικών και εμπορικών στρατηγικών της Βρετανικής Αυτοκρατορίας, από τον χώρο του βόρειου Ατλαντικού προς τον χώρο του Ινδικού Ωκεανού, θα συνεισφέρει, ουσιαστικώς, στην επαναφορά όχι μόνο της Μεσογείου, αλλά και των επιμέρους θαλασσών της, όπως αποτελεί και η περίπτωση της Θάλασσας του Ιονίου, στο δυτικο-ευρωπαϊκό προσκήνιο. Μέσα, επομένως, σε αυτό το νέο πολιτικο-οικονομικό περιβάλλον, που διαμορφώνεται στη Μεσόγειο, η Βρετανία αρχίζει να αναγνωρίζει τα οφέλη, που θα προέκυπταν, εμπορικά αλλά και πολιτικά, από μία κατάληψη (και) των Επτανήσων από το στόλο της. Παρά τις προσπάθειές της, όμως, δεν θα πετύχει στην πρώτη απόπειρά της για κατάληψη των νησιών, στα 1799, καθώς ο κοινός ρωσο-οθωμανικός στόλος θα κινηθεί πιο άμεσα και θα θέσει τα Επτάνησα, υπό την δική του εξουσία. Παρά την αρνητική αυτή εξέλιξη, η Βρετανία θα αναγνωρίσει το νέο κράτος, που συγκροτείται στα Επτάνησα και θα προσφέρει την αμέριστη υποστήριξή της στην εμπορική του σημαία και τη ναυτιλία του. Για την Βρετανία τα νησιά θα μετατραπούν σε σημαντικό διαμετακομιστικό κόμβο για τα βιομηχανικά της προϊόντα, προσφέροντας, παράλληλα, δυνατότητες ελλιμενισμού και τροφοδοσίας των εμπορικών, αλλά και πολεμικών της σκαφών, αλλά και δυνατότητες αξιοποίησης του δικτύου της επτανησιακής εμπορικής ναυτιλίας για περαιτέρω προώθηση των βρετανικών εμπορευμάτων στις περιοχές της Αδριατικής και του Ιονίου.

Σύντομα, όμως, αυτές οι πραγματικότητες θα εκλείψουν, καθώς τα Επτάνησα θα επανέλθουν υπό την γαλλική κυριαρχία. Άμεσο αποτέλεσμα αυτής της αρνητικής, για τα βρετανικά μεσογειακά συμφέροντα, εξέλιξης ήταν και η οριστική, πια, απόφαση της Μεγάλης Βρετανίας να προχωρήσει στην κατάληψη των νησιών και, εν συνεχεία, στην απόφαση ένταξής τους στις αποικιακές της κτήσεις. Η κατοχή των Επτανήσων από την Βρετανία, στα οποία επιβλήθηκε ένα καθεστώς ημι-αποικιακής υποτέλειας, θα της προσφέρει σημαντικά πλεονεκτήματα, στην προσπάθειά της να εξασφαλίσει: (α) τον έλεγχο, πολιτικό, στρατιωτικό και εμπορικό, των νερών και ακτών της κεντρικής Μεσογείου, (β) τις διαμετακομιστικές υπηρεσίες των επτανησιακών λιμανιών, και, κυρίως, αυτών της Κέρκυρας και της Ζακύνθου, αλλά

και τις υπηρεσίες της επτανησιακής, ποντοπόρου εμπορικής ναυτιλίας και (γ) την απρόσκοπτη εμπορία της επτανησιακής σταφίδας.

Από την άλλη, βέβαια, σημαντικά οφέλη, από την απόφαση της Βρετανίας για κατάληψη των Επτανήσων, προέκυψαν και για τα ίδια τα νησιά και, κυρίως, για την ποντοπόρο εμπορική τους ναυτιλία. Το πλέον σημαντικό όφελος πιστεύουμε, πως συνίσταται στο γεγονός, πως τα νησιά δεν αποτέλεσαν μία αμιγώς βρετανική αποικία, γεγονός, που τους επέτρεψε να εξασφαλίσουν όρους αυτόνομης λειτουργίας της εμπορικής τους ναυτιλίας, χωρίς τους ασφυκτικούς περιορισμούς, στους οποίους υπόκεινταν οι ναυτιλίες των υπολοίπων βρετανικών, αποικιακών κτήσεων. Επιπροσθέτως, οι Επτανήσιοι εξασφάλισαν από την Βρετανία την δυνατότητα: (α) να αντιμετωπίζονται, διεθνώς, ως βρετανοί υπήκοοι, (β) να αναγνωρίζεται η σημαία τους, ως σημαία υπό την προστασία των βρετανικών όπλων, αλλά και έχουσα τα ίδια, ή σχεδόν ίδια, προνόμια με αυτά της σημαίας της προστάτιδάς τους δύναμης, και (γ) να θεωρούνται τα εμπορικά τους σκάφη, ως σκάφη βρετανικών συμφερόντων. Πρόκειται για εξελίξεις, που συνέβαλαν, θεωρούμε, αποφασιστικά στην διαμόρφωση όρων πολύτιμης ασφάλειας στην διεξαγωγή των ναυτιλιακών, αλλά και εμπορικών δραστηριοτήτων των επτανησίων καραβοκύρηδων και εμπόρων, σε όλες τις μεσογειακές θάλασσες, κατά την περίοδο της βρετανικής προστασίας (1815-64). Αλλά για αυτές τις συνέπειες και εξελίξεις θα αναφερθούμε πιο αναλυτικά στα κεφάλαια, που ακολουθούν.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ

ΤΟ ΙΟΝΙΟ ΚΡΑΤΟΣ ΚΑΙ ΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΤΟΥ ΣΤΙΣ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΕΣ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΟΔΟΥΣ ΤΟΥ 19ου ΑΙΩΝΑ (1815-64)

3.1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στο προηγούμενο κεφάλαιο υποστηρίξαμε, πως η κατάληψη των Επτανήσων και η επιβολή σε αυτά ενός καθεστώτος ημι-αποικιακής υποτέλειας, σχετιζόταν με ένα ευρύ πλέγμα πολιτικών και οικονομικών σκοπιμοτήτων από την πλευρά της Μεγάλης Βρετανίας. Η τελευταία με την κατοχή των νησιών επεδίωκε την διεύρυνση της δυνατότητάς της να ασκεί πολιτική επιρροή και έλεγχο στην θαλάσσια περιοχή της κεντρικής Μεσογείου, αλλά και την εξασφάλιση απρόσκοπτης επικοινωνίας με την ανατολική Μεσόγειο και την Ινδία. Παράλληλα, στόχευε στην αξιοποίηση της κομβικής, γεωγραφικής θέσης των Επτανήσων, καθώς και των εμπορικών δικτύων, στα οποία αυτά ήταν ενταγμένα, ήδη, από την εποχή της βενετοκρατίας, σε μία προσπάθεια να ενισχύσει το εμπόριό της στην ευρύτερη περιοχή της κεντρικής Μεσογείου, αλλά και να εξασφαλίσει νέες αγορές για τα βιομηχανικά της προϊόντα, καθώς και νέες πηγές προμήθειας ειδών διατροφής, για τους αυξανόμενους αστικούς και βιομηχανικούς πληθυσμούς της. Προς αυτήν την κατεύθυνση, της αξιοποίησης, δηλαδή, των Επτανήσων προς ενίσχυση της βρετανικής εμπορικής παρουσίας στη Μεσόγειο, εντάσσεται, πιστεύουμε, και η απόφαση της Βρετανίας να παραχωρήσει στην επτανησιακή εμπορική ναυτιλία την δυνατότητα ασφαλούς και αυτόνομης επιχειρηματικής δραστηριότητας, πέρα από τους περιορισμούς, που η ίδια συνήθιζε να επιβάλλει στις αποικιακές της κτήσεις.

Με βάση, λοιπόν, αυτές τις διαπιστώσεις ανακύπτουν δύο κομβικά ζητήματα: το πρώτο σχετίζεται με τα επτανησιακά λιμάνια και τη ναυτιλιακή και εμπορική πραγματικότητα, που αυτά βίωσαν, όταν βρέθηκαν υπό την βρετανική προστασία· το δεύτερο ζήτημα σχετίζεται με την ποντοπόρο, εμπορική ναυτιλία των ίδιων των Επτανησίων και τον βαθμό συμμετοχής της στην διαμόρφωση της ναυτιλιακής και εμπορικής πραγματικότητας των λιμανιών του Ιονίου Κράτους. Στο παρόν κεφάλαιο θα καταπιαστούμε με την εξέταση του πρώτου ζητήματος, επιχειρώντας να προσεγγίσουμε και να αναδείξουμε την ευρύτερη εικόνα, που αφορά τόσο στην θέση όσο και στο ρόλο, που τα επτανησιακά λιμάνια κατέλαβαν, κατά την περίοδο των ετών 1815-64, στο ναυτιλιακό και εμπορικό κόσμο της Μεσογείου, αλλά και,

ευρύτερα, στον χώρο της βορειο-ατλαντικής οικονομίας, που όπως θα φανεί στη συνέχεια, οργανικό τμήμα της αποτελεί και η θάλασσα και τα νησιά του Ιονίου· απώτερος στόχος μας είναι να μπορέσουμε να αντιληφθούμε όχι μόνο τις αλλαγές, που υπέστη ο εμπορικός και ναυτιλιακός προσανατολισμός των επτανησιακών λιμανιών, καθ' όσον διάστημα βρέθηκαν υπό το καθεστώς της βρετανικής προστασίας, η οποία, μην ξεχνούμε, πως συμπίπτει χρονικώς και με την εποχή της βιομηχανικής επανάστασης, αλλά και την εποχή της σταδιακής φιλελευθεροποίησης του εμπορίου, αλλά και να μπορέσουμε να απαντήσουμε στο εάν, εν τέλει, τα επτανησιακά λιμάνια, μπόρεσαν να ανταποκριθούν στις οικονομικές επιδιώξεις της Βρετανίας και να λειτουργήσουν προς την κατεύθυνση ενίσχυσης της εμπορικής της παρουσίας στις θάλασσες της κεντρικής και ανατολικής Μεσογείου.

3.2 ΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΤΟΥ ΙΟΝΙΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ: ΕΝΤΑΞΗ ΣΤΟΥΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥΣ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥΣ ΔΡΟΜΟΥΣ ΤΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ

Στο παρόν, πρώτο μέρος του κεφαλαίου θα επιχειρήσουμε να εξετάσουμε τις θαλάσσιες περιοχές, μεσογειακές και μη, με τις οποίες ανέπτυξαν ναυτιλιακές και εμπορικές επαφές τα λιμάνια του Ιονίου Κράτους, δηλαδή, τα λιμάνια, πρωτίστως, της Κέρκυρας και, δευτερευόντως, της Ζακύνθου, του Αργοστολίου, της Λευκάδας, του Βαθέως (Ιθάκη), του Καψαλιού (Κήθηρα) και του Γαΐου (Παξοί), καθώς και τις αλλαγές, που οι επαφές αυτές υπέστησαν κατά την διάρκεια των ετών της βρετανικής προστασίας.[242] Για να μπορέσουμε να προσεγγίσουμε το ναυτιλιακό και εμπορικό προσανατολισμό των Επτανήσων, προκρίναμε την γεωγραφική ομαδοποίηση των λιμανιών, με τα οποία επικοινωνούσαν τα τελευταία, σε πέντε μεγάλες θαλάσσιες περιοχές: (α) η πρώτη καλύπτει τον θαλάσσιο χώρο της δυτικής Μεσογείου (Τυρρηνική Θάλασσα, Θάλασσα του Αλμποράν, των Βαλεαρίδων και της Λιγουρίας), περιλαμβάνοντας τα λιμάνια, που βρίσκονται δυτικά της Μάλτας και των βόρειων και δυτικών ακτών της Σικελίας και της Ιταλικής Χερσονήσου καθώς και όσα βρίσκονται στην βόρεια αφρικανική ακτή, από την Τύνιδα έως και το Γιβραλτάρ· (β) η δεύτερη περιοχή, περιλαμβάνει τα λιμάνια της κεντρικής Μεσογείου, και συγκεκριμένα τα λιμάνια της Αδριατικής και του Ιονίου, καθώς και των υπολοίπων κεντρο-μεσογειακών θαλασσών, οι οποίες περικλείονται στα όρια της περιοχής που ξεκινά

[242] Για την βαρύτητα του εμποροναυτιλιακού ρόλου εκάστου νησιού της Επτανήσου, βλ. Κεφάλαιο Έκτο, Ενότητα 6.2.

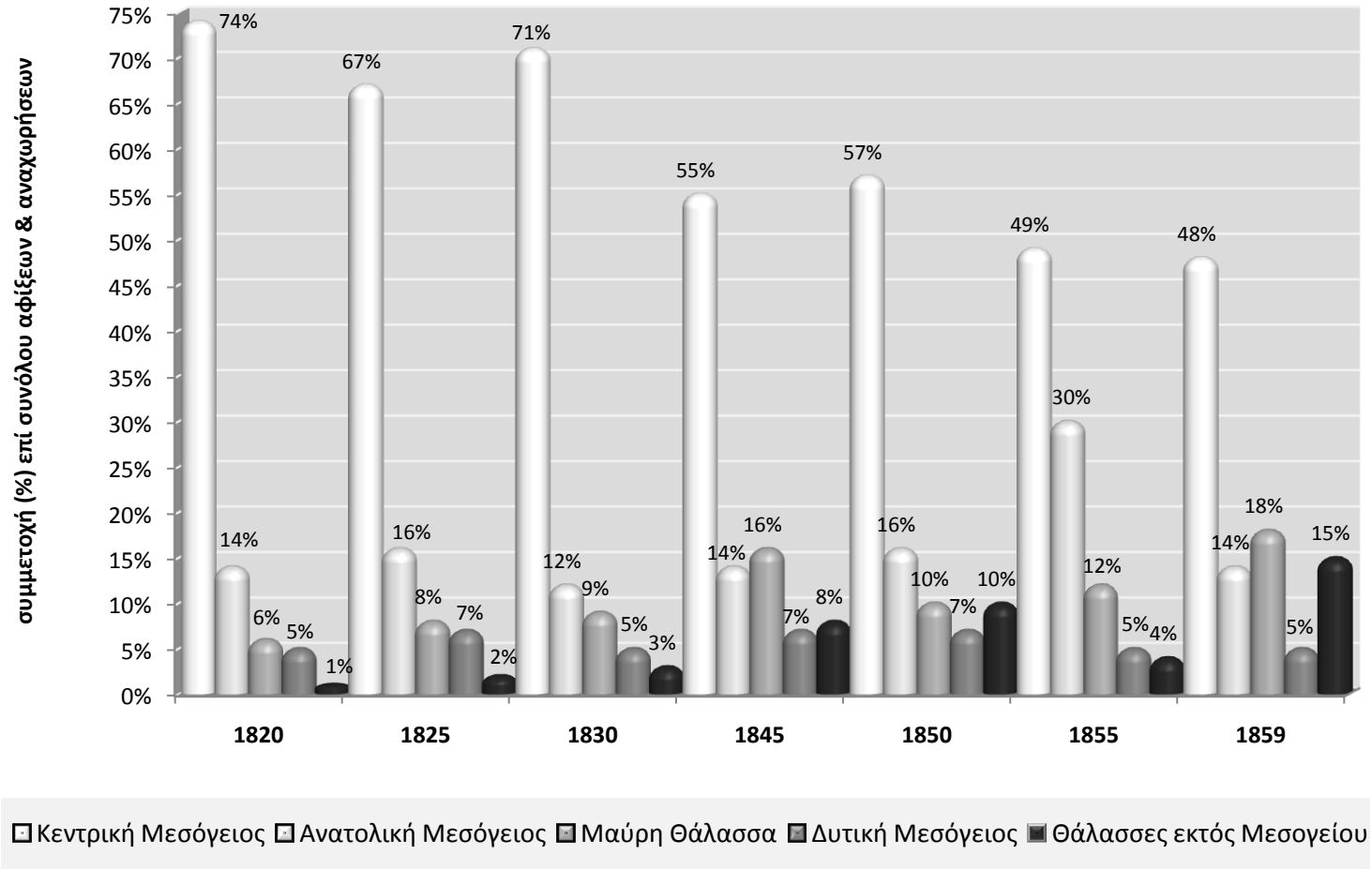
από τα στενά της Σικελίας και φτάνει έως το νοτιοδυτικό άκρο της Πελοποννήσου (ακρωτήριο Ακρίτας), το Λιβυκό Πέλαγος και τις αφρικανικές ακτές της Λιβύης και της Τυνησίας· (γ) η τρίτη θαλάσσια περιοχή περιλαμβάνει τις θάλασσες της ανατολικής Μεσογείου και συγκεκριμένα το Αιγαίο, το Μυρτώο, το Κρητικό και το Λιβυκό Πέλαγος, την Θάλασσα της Κιλικίας καθώς και τις θάλασσες της ανατολικής, μεσογειακής λεκάνης (Θάλασσες της Συρίας, της Παλαιστίνης και της Αιγύπτου)· (δ) η τέταρτη περιοχή, με την οποία επικοινωνούν τα Επτάνησα, περιλαμβάνει τη Μαύρη Θάλασσα, την Θάλασσα της Αζοφικής, του Μαρμαρά, καθώς και τα ποτάμια λιμάνια του Δούναβη, ενώ, τέλος (ε) η πέμπτη περιοχή περιλαμβάνει τις θάλασσες του βόρειου και νότιου Ατλαντικού Ωκεανού, της Βόρειας και Βαλτικής Θάλασσας.[243]

Ας περάσουμε, λοιπόν, να εξετάσουμε την εικόνα της ναυτιλιακής και εμπορικής επικοινωνίας των επτανησιακών λιμανιών, με τις προαναφερθείσες θαλάσσιες περιοχές, έτσι όπως αυτές διαμορφώθηκαν κατά την διάρκεια των ετών της βρετανικής προστασίας. Την εικόνα αυτή μας την δίνει το διάγραμμα 3.1, που ακολουθεί, στο οποίο επιλέξαμε να παρουσιάσουμε την ποσοστιαία συμμετοχή (%) της κάθε περιοχής επί του συνόλου των τόπων προέλευσης και προορισμού, τους οποίους δήλωσαν τα εμπορικά σκάφη, ανεξαρτήτως σημαίας και εθνικότητας, τα οποία αφίχθηκαν ή/και αναχώρησαν από τα επτανησιακά λιμάνια, κατά την περίοδο 1820-59. Όπως προκύπτει, λοιπόν, από την πρώτη ανάγνωση του διαγράμματος τα επτανησιακά λιμάνια φαίνεται, πως βιώνουν δύο κύριες φάσεις, στην εμπορική τους επικοινωνία με τις θάλασσες εντός και εκτός της Μεσογείου, κατά την προαναφερθείσα περίοδο. Η πρώτη φάση καλύπτει την δεκαετία του 1820, και συγκεκριμένα τα έτη 1820, 1825 και 1830, και είναι η περίοδος της απόλυτης κυριαρχίας των κεντρομεσογειακών θαλασσών, ενώ η δεύτερη φάση καλύπτει την δεκαπενταετία του 1845-59, και συγκεκριμένα τα έτη 1845, 1850, 1855 και 1859, και φαίνεται, πως είναι η περίοδος ανάδειξης νέων εμπορικών εταίρων για τα επτανησιακά λιμάνια ή/και ενίσχυσης ήδη υπαρχόντων.

---

[243] Για μία παρουσίαση της Μεσογείου και των θαλασσών της, βλ. ενδεικτικά, Fernand Braudel, *Μεσόγειος: Ο ρόλος του περίγυρου*, Τόμος Α΄, Μ.Ι.Ε.Τ., Αθήνα 2005, σ. 123-203· Πρέντραγκ Ματβέγεβιτς, *Μεσογειακή Σύνοψη*, Εκδόσεις Πατάκη, Αθήνα 1998· Τζελίνα Χαρλαύτη, «Στη Θάλασσα», στο Σπύρος Ασδραχάς – Αναστάσιος Τζαμτζής – Τζελίνα Χαρλαύτη (επιμ.), *Ελλάδα της Θάλασσας*, ό.π., σ. 15-32· Ellen Churchill Semple, *The Geography of the Mediterranean Region: Its Relation to Ancient History*, Henry Holt, Νέα Υόρκη 1931, μέρη 1 και 2. Για μία ευρύτερη θεώρηση των θαλασσών του Ατλαντικού Ωκεανού, στις οποίες σύμφωνα με την ωκεανογραφία, συγκαταλέγονται και οι επιμέρους θαλάσσιες περιοχές της Μεσογείου, βλ. και τον διαδικτυακό ιστότοπο: http://web.archive.org/web/20020221215514/· http://oceanographer.navy.mil/atlantic.html.

Διάγραμμα 3.1. Οι κύριες θαλάσσιες περιοχές – εμπορικοί εταίροι των λιμανιών του Ιονίου Κράτους και η ποσοστιαία συμμετοχή τους (%) στη συνολική κίνηση των εμπορικών σκαφών στα επτανησιακά λιμάνια (1820-59).



Πηγή: επεξεργασμένα στοιχεία από ηλεκτρονική βάση δεδομένων *Ὀδυσσεύς – Ἰόνιος Ναυτιλιακή Ιστορία, 1810-1864*. (Για τα στοιχεία του διαγράμματος, βλ. και *Παραρτήματα*, Κεφάλαιο Τρίτο).

3.2.1. Η ΠΡΩΤΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΤΗΣ ΒΡΕΤΑΝΙΚΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ: 1820-30

Ας δούμε, λοιπόν, τα βασικά χαρακτηριστικά της επικοινωνίας των λιμανιών του Ιονίου Κράτους, κατά την διάρκεια της πρώτης περιόδου της βρετανικής προστασίας (1820-30). Σύμφωνα, λοιπόν, με το διάγραμμα 3.1 (βλ. και Σχήμα 3.1, που ακολουθεί), η συντριπτική πλειοψηφία των εμπορικών σκαφών, που έφτασαν ή αναχώρησαν από τα επτά κύρια λιμάνια της Επτανήσου, κατά τα έτη 1820, 1825 και 1830, είχε δηλώσει ως τόπο προέλευσης ή προορισμού τα λιμάνια των κεντρο-μεσογειακών θαλασσών, σε ποσοστό 70% (μέσος όρος των προαναφερθέντων ετών). Ενδιαφέρον, όμως, δεν έχει τόσο το γεγονός της κυριαρχίας των λιμανιών της κεντρικής Μεσογείου, έναντι των υπολοίπων θαλάσσιων περιοχών, όσο το γεγονός, πως από το ποσοστό αυτό, το 72% αφορά σε κινήσεις εμπορικών σκαφών από και

προς τα λιμάνια της Αδριατικής (ποσοστό, που στο σύνολο των εμπορικών σκαφών, που καταγράφηκαν στα επτανησιακά λιμάνια, κατά την ανωτέρω περίοδο, ανέρχεται στο 50%), με το υπόλοιπο 28% να μοιράζεται ανάμεσα στα λιμάνια της θάλασσας του Ιονίου (17%), και των λιμανιών των υπολοίπων κεντρομεσογειακών θαλασσών (11%).[244] Σε ό,τι αφορά τις υπόλοιπες θαλάσσιες περιοχές, με τις οποίες διατηρούσαν εμπορική επικοινωνία τα επτανησιακά λιμάνια, κατά τα έτη 1820-30, παρατηρούμε, πως την δεύτερη θέση καταλαμβάνουν οι θάλασσες της ανατολικής Μεσογείου, με ένα μέσο όρο ποσοστού, που αγγίζει το 14%, και με κυρίαρχη την παρουσία των λιμανιών του Αιγαίου, τα οποία αντιπροσωπεύουν το 82% επί του συνολικού αριθμού των εμπορικών σκαφών, που καταγράφηκαν στα επτανησιακά λιμάνια και τα οποία είχαν δηλώσει ως τόπο προέλευσης ή/και προορισμού τα λιμάνια των ανατολικο-μεσογειακών θαλασσών. Στην τρίτη και τέταρτη θέση συναντούμε τα λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας και της δυτικής Μεσογείου, με ποσοστά, όμως, σημαντικά περιορισμένα, τα οποία δεν υπερβαίνουν το 8% και 6%, αντιστοίχως. Τέλος, η παρουσία των μη-μεσογειακών θαλασσών και λιμανιών είναι, επί της ουσίας, αμελητέα, με ένα μέσο όρο που, για τα έτη 1820, 1825 και 1830, φτάνει το 2%· ποσοστό, που σε αριθμό εμπορικών σκαφών αντιστοιχεί σε μόλις 39 σκάφη, όταν τα αντίστοιχα αριθμητικά μεγέθη για τα λιμάνια της κεντρικής Μεσογείου είναι 1.035 σκάφη και για τα λιμάνια της ανατολικής Μεσογείου 216 σκάφη.

Αυτήν την εικόνα, της ανάδειξης, δηλαδή, των λιμανιών της Αδριατικής ως των κυριότερων εμπορικών εταίρων των Επτανήσων, για την περίοδο του 1820-30, παρουσιάζει και το σχήμα 3.1, όπου επιλέξαμε να χαρτογραφήσουμε τα δεκαπέντε, κύρια λιμάνια, με τα οποία ανέπτυξαν εμπορική επικοινωνία τα Επτάνησα, κατά την ανωτέρω, πάντα, χρονική περίοδο, έτσι όπως αυτά προκύπτουν από την επεξεργασία του συνολικού αριθμού των καταγεγραμμένων αφίξεων και αναχωρήσεων στα λιμάνια των επτά νησιών. Σύμφωνα, λοιπόν με το σχήμα, τα οκτώ από τα δεκαπέντε, κύρια λιμάνια, με τα οποία επικοινωνούν τα Επτάνησα, ανήκουν στην θαλάσσια περιοχή της Αδριατικής, με το λιμάνι της Βενετίας να αναδεικνύεται στον κυριότερο

[244] Για τις ανάγκες της παρούσας μελέτης και τη συγκρότηση του διαγράμματος 3.1, στην θαλάσσια περιοχή του Ιονίου, δε συμπεριλάβαμε τις κινήσεις εμπορικών σκαφών, που πραγματοποιήθηκαν ανάμεσα στα λιμάνια του Ιονίου Κράτους, στον βαθμό που αυτές αφορούσαν μία ενδο-επτανησιακή εμπορική επικοινωνία· και αυτό γιατί θεωρήσαμε, πως σε αντίθετη περίπτωση, θα αλλοιωνόταν η πραγματική εικόνα της συμμετοχής των υπολοίπων θαλάσσιων περιοχών (εκτός, δηλαδή, της θάλασσας του Ιονίου) στο ναυτιλιακό και εμπορικό προσανατολισμό των επτανησιακών λιμανιών. Στις υπόλοιπες κεντρομεσογειακές θάλασσες, ανήκουν τα λιμάνια της Μάλτας, των ανατολικών και νότιων ακτών της Σικελίας, και των λιμανιών της βορειοαφρικανικής ακτής (Τυνησίας και Λιβύης).

εμπορικό εταίρο των επτανησιακών λιμανιών, με το σύνολο των κινήσεων εμπορικών σκαφών από και προς τα Επτάνησα να φτάνει, για τα έτη 1820, 1825 και 1830, τις 440 κινήσεις.[245] Τα υπόλοιπα αδριατικά λιμάνια, με τα οποία διατηρούν σημαντικές εμπορικές επαφές τα Επτάνησα αναδεικνύονται τα εξής: του παπικού επινείου της Αγκώνας (συνολικά 374 κινήσεις σκαφών), της Τεργέστης (336 κινήσεις), της Μπαρλέτας (296), του Μπρίντεζι (131), της Σένια (Segna) (112), της Τράνης (94), και του Φιούμε (75 κινήσεις).[246] Από την άλλη μεριά, σε ό,τι αφορά τα μη αδριατικά λιμάνια, την πρώτη θέση καταλαμβάνει το λιμάνι της Κωνσταντινούπολης, με, συνολικά, 222 κινήσεις σκαφών, και ακολουθούν αυτά της Σύρου (214 κινήσεις), της Μάλτας (189), της Πάτρας (173), της Πρέβεζας (154), της Σμύρνης (91), και τέλος της Bisceglia, με καταγεγραμμένες 75 κινήσεις σκαφών, από και προς τα Επτάνησα.

Συνοψίζοντας, προκύπτει, εμφανώς, πιστεύουμε, πως τα επτανησιακά λιμάνια, κατά την διάρκεια της δεκαετίας του 1820, είναι προσανατολισμένα, σχεδόν αποκλειστικώς, προς ένα εμπόριο με την θάλασσα και τα λιμάνια της κεντρικής Μεσογείου και, ιδιαιτέρως, της Αδριατικής, η οποία συνέχιζε, καθώς φαίνεται, να αποτελεί ζωτικό χώρο για το επτανησιακό ναυτεμπόριο και κατά τα πρώτα χρόνια ύπαρξης του, υπό βρετανική προστασία, Ιονίου Κράτους, όπως ακριβώς ίσχυε από την εποχή της βενετοκρατίας. Βέβαια, η διατήρηση των κεντρο-μεσογειακών λιμανιών ως των κύριων εμπορικών εταίρων για τους Επτανήσιους, οφείλεται, σε σημαντικό βαθμό, πιστεύουμε, και στις ευρύτερες πολιτικές εξελίξεις, που βίωνε, κατά την διάρκεια της δεκαετίας του 1820, ο χώρος της ανατολικής Μεσογείου, και, ιδιαιτέρως, ο χώρος του Αιγαίου και της Μαύρης Θάλασσας. Η έκρηξη της ελληνικής επανάστασης στα 1821 και οι πόλεμοι, που αυτή προκάλεσε, τόσο στα ηπειρωτικά εδάφη της νότιας Βαλκανικής, όσο και στις θάλασσες του Αιγαίου, αλλά και του Ιονίου, σε συνδυασμό με τις ρωσο-οθωμανικές συγκρούσεις του 1828-29, είχαν διαμορφώσει ένα, σχετικώς, δυσμενές περιβάλλον για την απρόσκοπτη διεξαγωγή της ναυτιλιακής και εμπορικής δραστηριότητας στα λιμάνια αυτών των περιοχών.

---

[245] Για την Βενετία και την θέση της μετά τους Ναπολεόντειους Πολέμους στον χώρο της Αδριατικής και στο πολιτικό και οικονομικό περιβάλλον της Αυστρίας, βλ., ενδεικτικά, David Laven, *Venice and Venetia Under the Habsburgs, 1815-1835*, Oxford University Press, Οξφόρδη 2002, σ. 77-119.

[246] Για τα λιμάνια της Αδριατικής, με ενδιαφέρουσες πληροφορίες για την θέση και το εμπόριό τους, κατά την περίοδο των τελών της δεκαετίας του 1830, βλ. ενδεικτικά, το ενδιαφέρον βιβλίο του J. B. Norie, *New Sailing Directions for the Adriatic Sea, or Gulf of Venice*, Charles Wilson, Λονδίνο 1843, σ. 1-35. Για την ιστορία του λιμανιού της Αγκώνας, βλ. και, A. Caracciolo, *Le Port franc d' Ancône: Croissance et Impasse D' un Milieu Marchand au XVIIIe Siècle*, Παρίσι 1965. Για μία ιστορική παρουσίαση της Αγκώνας, βλ. επίσης, Roy Domenico, *The Regions of Italy: A Reference Guide to History and Culture*, Greenwood Press, Γουέστπορτ (Westport) – Κοννέκτικατ (CT), 2002, σ. 209-213.

Αποτέλεσμα αυτών των εξελίξεων, είναι, θεωρούμε, η σαφώς περιορισμένη εμπορική επικοινωνία των Επτανήσων με τα λιμάνια του Αιγαίου και της Μαύρης Θάλασσας, καθώς, βεβαίως, και η συνακόλουθη ισχυρή προσήλωση των πρώτων στους εμπορικούς δρόμους των θαλασσών της κεντρικής Μεσογείου. [247] Σε κάθε περίπτωση, πάντως, να επισημάνουμε, πως η προαναφερθείσα μείωση της εμπορικής επικοινωνίας των Επτανήσων με το Αιγαίο και τη Μαύρη Θάλασσα δεν αφορούσε, όπως θα φανεί, καθαρά, στα επόμενα κεφάλαια, τα υπό ιονική σημαία, αλλά τα υπό ξένη σημαία εμπορικά σκάφη.

Ολοκληρώνοντας, αυτή τη σύντομη παρουσίαση των θαλάσσιων περιοχών, με τις οποίες διατηρούσαν εμπορική επικοινωνία τα επτανησιακά λιμάνια, κατά την διάρκεια της περιόδου 1820-30, είναι σημαντικό να επισημανθεί και η απουσία αξιόλογης και συστηματικής εμπορικής επικοινωνίας των Επτανήσων με λιμάνια τόσο της δυτικής Μεσογείου, όσο και των μη-μεσογειακών θαλασσών, έτσι όπως προκύπτει, τουλάχιστον, από το διάγραμμα 3.1, καθώς και απο το σχήμα 3.1.[248] Επιπλέον, έχει ενδιαφέρον, πως τα επτανησιακά λιμάνια δεν διατηρούν, επί της ουσίας, άμεσες εμπορικές επαφές ούτε με τα λιμάνια της βρετανικής μητρόπολης, με τα οποία, καθώς φαίνεται, αρκούνται σε μία έμμεση επικοινωνία, μέσω, κυρίως, των λιμανιών της Μάλτας, και δευτερευόντως, του Λιβόρνου, των κύριων, δηλαδή, διαμετακομιστικών σταθμών του βρετανικού εμπορίου στον χώρο της κεντρικής και δυτικής Μεσογείου.[249]

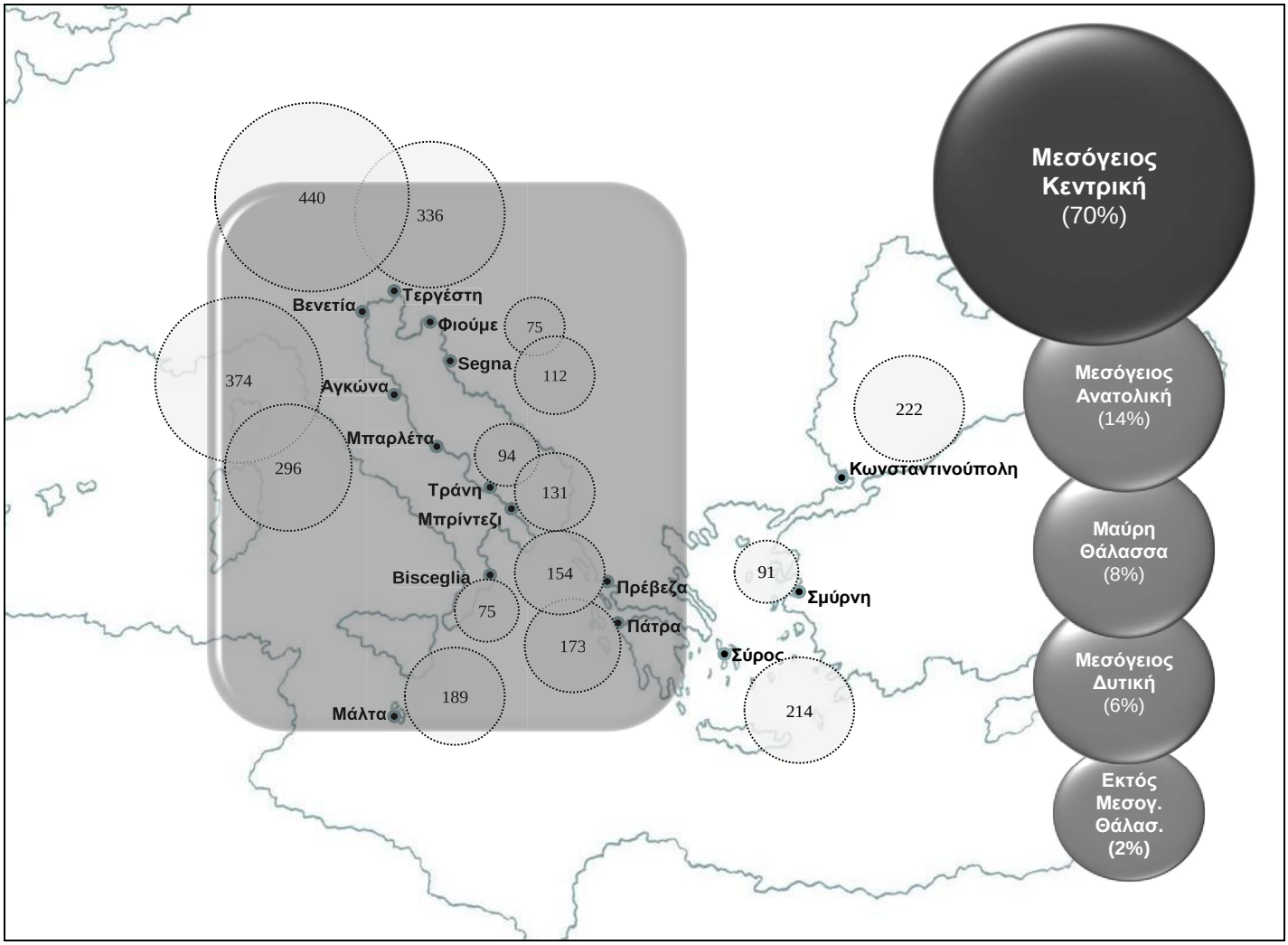
---

[247] Το μεγαλύτερο μέρος των αφίξεων και αναχωρήσεων από τα Επτάνησα προς τη Σύρο, Κωνσταντινούπολη, και Σμύρνη, πραγματοποιήθηκε το 1830, όταν είχε εδραιωθεί η παρουσία του ελληνικού κράτους, είχε αποκατασταθεί το εμπόριο, και είχε υπογραφεί η συνθήκη της Αδριανούπολης (Σεπτέμβριος 1829), ανάμεσα στην Πύλη και τη Ρωσία, γεγονός, που σηματοδοτούσε τον τερματισμό των γενικευμένων πολεμικών συγκρούσεων σε Βαλκανική και Αιγαίο, ενώ επέτρεπε, παράλληλα, τον ελεύθερο διάπλου των εμπορικών σκαφών των ευρωπαϊκών δυνάμεων, διαμέσου των Στενών, προς τη Μαύρη Θάλασσα. Βλ. ενδεικτικά, Zürcher, *Σύγχρονη Ιστορία της Τουρκίας*, ό.π., σ. 76-81· Michael Graham Fry, Erik Goldstein, Richard Langhorne, *Guide to International Relations and Diplomacy*, Continuum International Publishing Group, 2004, σ. 134· Virginia H. Aksan, *Ottoman Wars 1700-1870: An Empire Besieged*, Pearson Education, 2007, σ. 361-2. Βλ. επίσης, Καρδάσης, *Έλληνες Ομογενείς στη Νότια Ρωσία,* ό.π., σ. 155-6· Κρεμμυδάς, *Ελληνική Ναυτιλία 1776-1835,* Τόμος Α΄, ό.π., σ. 19-29· Γεώργιος Λεονταρίτης, *Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία,* Ε.Μ.Ν.Ε. – Μνήμων, Αθήνα 1996, σ. 62-5· Τρύφ. Π. Κωνσταντινίδης, *Καράβια, Καπεταναίοι & Συντροφοναύται, 1800-1830,* Έκδοσις Ιστορικής Υπηρεσίας Β. Ν., Αθήναι 1954, σ. 319-87· Δεσποτόπουλος Αλέξ., «Η Οικονομία», στο *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους*, Τόμος ΙΒ΄, Εκδοτική Αθηνών, Αθήνα 1975, σ. 606-16.

[248] Τα κυριότερα δυτικο-μεσογειακά λιμάνια με τα οποία επικοινωνούσαν τα Επτάνησα ήταν αυτά του Λιβόρνου, με συνολικό αριθμό αφίξεων και αναχωρήσεων, για τα έτη 1820, 1825 και 1830, τα 62 εμπορικά σκάφη, της Γένοβας, με 55 σκάφη, και της Μασσαλίας με 46 σκάφη. Σε ό,τι αφορά τα μη-μεσογειακά λιμάνια, στην πρώτη θέση συναντούμε το Λονδίνο, με 26 σκάφη, και το Λίβερπουλ με, μόλις, 13 καταγεγραμμένες αφίξεις και αναχωρήσεις από και προς τα επτανησιακά λιμάνια, κατά την ανωτέρω χρονική περίοδο.

[249] Η Μάλτα είχε αναδειχθεί, όπως αναφέρθηκε και στο πρώτο κεφάλαιο, ήδη από την εποχή των ναπολεόντειων πολέμων, τόσο σε κύριο σταθμό προώθησης των βρετανικών, βιομηχανικών προϊόντων

Σχήμα 3.1. Τα δεκαπέντε κυριότερα λιμάνια – εμπορικοί εταίροι του Ιονίου Κράτους, κατά τα έτη 1820, 1825 και 1830.*



Πηγή: επεξεργασμένα στοιχεία από ηλεκτρονική βάση δεδομένων *Ὀδυσσεύς – Ιόνιος Ναυτιλιακή Ιστορία, 1810-1864*. (* Σύνολο αφίξεων & αναχωρήσεων εμπορικών σκαφών στα λιμάνια του Ιονίου Κράτους ανά λιμάνι-εμπορικό εταίρο. Για τα στοιχεία του σχήματος, βλ. και *Παραρτήματα*, Κεφάλαιο Τρίτο).

Κατά συνέπεια, καθίσταται, πιστεύουμε, εμφανές, πως τα Επτάνησα, κατά την περίοδο των ετών 1820-30, την πρώτη, δηλαδή, περίοδο της προστασίας, ήταν προσανατολισμένα προς το εμπόριο και τα λιμάνια των θαλασσών της κεντρικής και ανατολικής Μεσογείου, και συγκεκριμένα προς τις θάλασσες και τα λιμάνια, πρωτίστως, της Αδριατικής και, δευτερευόντως, του Ιονίου και του Αιγαίου.

προς τον χώρο της κεντρικής και ανατολικής Μεσογείου, όσο και σε κύριο λιμάνι τροφοδοσίας των βρετανικών, εμπορικών σκαφών και λιμανιών με είδη διατροφής, από τις μεσογειακές χώρες. Βλ. ενδεικτικά, Τζελίνα Χαρλαύτη, *Ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας, 19ος-20ός αιώνας*, Νεφέλη, Αθήνα 2001, σ. 103-4· Albert Victor Laferla, *British Malta*, Τόμος Ι, Μάλτα 1947· Maria-Christina Chatziioannou, «Shaping Greek-Tunisian commercial relations in the Ottoman Mediterranean World: The Efessios Merchant House», στο Maria Christina Chatziioannou – Gelina Harlaftis (επιμ.), *Following the Nereids*, ό.π., σ. 87-97. Για το Λιβόρνο, βλ. επίσης, Κεφάλαιο Πρώτο, Ενότητα 1.2.3.β..

Πρόκειται για τις «γνώριμες» θάλασσες και τα λιμάνια προς τα οποία τα Επτάνησα είχαν προσανατολιστεί και διαμορφώσει όρους στενής εμπορικής επικοινωνίας, πολύ πριν την δεκαετία του 1820 και την ένταξή τους στις βρετανικές αποικιακές κτήσεις.

3.2.2. Η ΔΕΥΤΕΡΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΤΗΣ ΒΡΕΤΑΝΙΚΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ: 1845-59

Αν, όμως, το κύριο χαρακτηριστικό του ναυτιλιακού και εμπορικού προσανατολισμού των Επτανήσων, κατά την περίοδο των ετών 1820-30, ήταν η σταθερή επικοινωνία τους με τα «γειτονικά», αδριατικά λιμάνια, η εικόνα θα διαφοροποιηθεί, σημαντικά, κατά την περίοδο των μέσων του 19^{ου} αιώνα. Έτσι, λοιπόν, κύριο χαρακτηριστικό της δεύτερη περιόδου της βρετανικής προστασίας, των ετών, δηλαδή, 1845-59, θα είναι ο «απεγκλωβισμός» τους από τις «παλιές» αγορές και τα λιμάνια της Αδριατικής, το εμπορικό τους άνοιγμα σε νέες θαλάσσιες περιοχές και η ένταξή τους σε, σαφώς, πιο διευρυμένα, και διεθνοποιημένα, εμπορικά – λιμενικά δίκτυα, τα οποία θα επεκτείνονται πολύ πέρα από τις μεσογειακές θάλασσες.

Όπως, λοιπόν, προκύπτει από το διάγραμμα 3.1 (βλ. ενότητα 3.1), η άλλοτε κυρίαρχη παρουσία των κεντρο-μεσογειακών θαλασσών στο εμπόριο των Επτανήσων θα γνωρίσει μία συνεχή μείωση, και από το 75%, που αντιπροσώπευε στα 1820, θα περιοριστεί στα 1859 στο 48% (μείωση κατά ένα τρίτο περίπου). Επιπλέον, από το ποσοστό αυτό, τα λιμάνια της Αδριατικής κατέχουν, πλέον, το 51%, σημειώνοντας μία μείωση, σε σχέση με την περίοδο του 1820-30, της τάξης του 30%, ενώ η συμμετοχή των λιμανιών του Ιονίου και των υπολοίπων κεντρο-μεσογειακών θαλασσών αυξάνεται και διαμορφώνεται για το μεν Ιόνιο στο 32% (από 17% στα 1820-30), για τις δε υπόλοιπες θάλασσες της κεντρικής Μεσογείου στο 17% (από 11%). Σε ό,τι αφορά τις υπόλοιπες θαλάσσιες περιοχές και τη συμμετοχή τους στην διαμόρφωση της ναυτιλιακής κίνησης των επτανησιακών λιμανιών, κατά τα έτη 1845-59, παρατηρούμε, πως υπάρχει μία σαφής αναδιάταξή τους, σε σχέση με τις πραγματικότητες, που ίσχυαν κατά την περίοδο των ετών 1820-30, με την εξαίρεση, μόνο, των ανατολικο-μεσογειακών λιμανιών. Τα τελευταία καθ' όλη την διάρκεια της περιόδου 1845-59, διατηρούνται στα ίδια ποσοστά που είχαν και την δεκαετία του 1820, ποσοστά της τάξης του 12 με 14%, από τα οποία τα αιγαιοπελαγίτικα λιμάνια αντιπροσώπευαν το 87%, σημειώνοντας μία μικρή περαιτέρω αύξηση, σε σχέση με το ποσοστό τους κατά τα έτη 1820-30 (82%). Σε αυτή την εικόνα σταθερότητας, εξαίρεση, φαίνεται πως, αποτελεί το έτος 1855, οπότε και σημειώνεται σημαντική

αύξηση του αριθμού των εμπορικών σκαφών, που αφίχθηκαν ή/και αναχώρησαν από τα ανατολικο-μεσογειακά λιμάνια και, συγκεκριμένα, από τα λιμάνια των νησιών του Αιγαίου, με προορισμό τα Επτάνησα. Αποτέλεσμα αυτής της εξέλιξης ήταν τα λιμάνια της ανατολικής Μεσογείου να αντιπροσωπεύουν, στα 1855, ποσοστό 30%, επί του συνόλου των τόπων προέλευσης και προορισμού των εμπορικών σκαφών, που καταγράφηκαν στα λιμάνια των Επτανήσων. Η σημαντική αυτή άνοδος πρέπει να αποδοθεί, κυρίως, στην έκρηξη του Κριμαϊκού Πολέμου (1853-6), και στη συνακόλουθη απαγόρευση, από την πλευρά της τσαρικής Ρωσίας, της εμπορίας των ρωσικών, μαυροθαλασσίτικων και δουνάβιων σιτηρών. [250] Συνέπεια αυτής της εξέλιξης ήταν, καθώς φαίνεται, και η πρόσκαιρη στροφή των Επτανήσων προς τα λιμάνια του Αιγαίου, για να αντιμετωπίσουν τις αυξημένες ανάγκες τους σε τροφοδοσία δημητριακών (τόσο για τις εσωτερικές όσο και για τις εξωτερικές αγορές τους), καθώς τα αιγαιοπελαγίτικα λιμάνια, γνωρίζουμε, πως είχαν πετύχει την επανάκτηση της επικοινωνίας τους με τη Μαύρη Θάλασσα, ήδη από τα μέσα του 1855, διατηρώντας, παράλληλα, και επικοινωνία με τη σιτοφόρο Αίγυπτο. [251]

Την δυσκολία επικοινωνίας με τη Μαύρη Θάλασσα, κατά την περίοδο των μέσων της δεκαετίας του 1850, αναδεικνύουν και τα ποσοστά συμμετοχής των ίδιων των μαυροθαλασσίτικων λιμανιών στις αφίξεις και αναχωρήσεις στα επτανησιακά λιμάνια. Έτσι, λοιπόν, ενώ τα μαυροθαλασσίτικα λιμάνια εμφανίζουν μία έντονη τάση ανόδου έως και τα μέσα της δεκαετίας του 1840, φτάνοντας από το 6%, του 1820, στο 16% στα 1845, στα μέσα, πια, της δεκαετίας του 1850, όταν μαίνονται οι πολεμικές συγκρούσεις στα ρωσικά παράλια της Μαύρης Θάλασσας, το ποσοστό αυτό θα περιοριστεί στο 12%.[252] Η λήξη, όμως, του Κριμαϊκού Πολέμου θα σηματοδοτήσει μία νέα, σημαντική άνοδο στα ποσοστά συμμετοχής των λιμανιών της

---

[250] Καρδάσης, *Έλληνες Ομογενείς στη Νότια Ρωσία,* ό.π., σ. 165-74. Για τον Κριμαϊκό Πόλεμο, βλ. επίσης, ενδεικτικά, A. J. P. Taylor, *The Struggle for Mastery in Europe, 1848-1918*, Oxford University Press, Οξφόρδη 1971, σ. 62-82, 111-2· Rapport, *Nineteenth-Century Europe*, ό.π., σ. 168-73.

[251] Καρδάσης, Έλληνες Ομογενείς στη Νότια Ρωσία, ό.π., σ. 168, όπου αναφέρεται, πως, «το Μάιο του 1855 η Ρωσία δεν απέτρεπε πλέον την εξαγωγή σιτηρών σε ουδέτερες χώρες, μεταξύ τους ήταν και η Ελλάδα. Αυτό ακριβώς εκμεταλλεύτηκαν οι ενδιαφερόμενοι με την βοήθεια των εμπόρων και πλοιάρχων. Φορτώσεις πλοίων με σιτοφορτία προορισμού τη Σύρο, εικονική εξαγωγή στο ελληνικό λιμάνι, μεταφόρτωση του πολύτιμου φορτίου σε άλλο σκάφος ή ακόμα και στο ίδιο, και είτε επιστροφή στη Μαύρη Θάλασσα για τον επισιτισμό των δυτικών στρατευμάτων, είτε ταξείδι στην Δύση για πώληση στο Λονδίνο και τη Μασσαλία».

[252] Βέβαια, να επισημάνουμε, πως στα 1850 το ποσοστό συμμετοχής της Μαύρης Θάλασσας στις αφίξεις και αναχωρήσεις των εμπορικών σκαφών στα επτανησιακά λιμάνια, είναι ακόμα χαμηλότερο του 1855 και φτάνει στο 10%. Αυτή η μείωση πρέπει να αποδοθεί στην αποκατάσταση της παραγωγής σιτηρών στις δυτικοευρωπαϊκές χώρες (οι οποίες είχαν πληγεί από κακές σοδειές κατά τα έτη 1846-7), με αποτέλεσμα τη συνακόλουθη σημαντική μείωση των εισαγωγών από τη Μαύρη Θάλασσα στις αρχές της δεκαετίας του 1850· βλ. Καρδάσης, *Έλληνες Ομογενείς στη Νότια Ρωσία,* ό.π., σ. 161-3.

Μαύρης Θάλασσας στο ναυτεμπόριο των Επτανήσων, και, ιδιαιτέρως, του Δούναβη με αποτέλεσμα το ποσοστό τους να προσεγγίσει, στα 1859, το 18%, αναδεικνύοντας τη Μαύρη Θάλασσα ως τον δεύτερο κυριότερο εμπορικό εταίρο του Ιονίου Κράτους, μετά τις θάλασσες και τα λιμάνια της κεντρικής Μεσογείου. [253] Πέρα, όμως, από τα μαυροθαλασσίτικα λιμάνια, σημαντική άνοδο, στις κινήσεις εμπορικών σκαφών στα Επτάνησα, εμφανίζουν και τα ποσοστά αντιπροσώπευσης των μη-μεσογειακών θαλασσών και λιμανιών. Έτσι, λοιπόν, τα μη-μεσογειακά λιμάνια, από ένα ποσοστό της τάξης του 1% στα 1820 (ποσοστό, που αντιστοιχούσε σε μόλις 9 κινήσεις σκαφών, από και προς τα Επτάνησα), θα φτάσουν στα 1845, να αντιπροσωπεύουν ποσοστό 8% (155 κινήσεις), ενώ, στα 1859, το ποσοστό τους θα αγγίξει το 15% (368 κινήσεις σκαφών), αναδεικνύοντάς τα στον τρίτο, κύριο εμπορικό εταίρο των Επτανήσων. Από το προαναφερθέν ποσοστό, το 86% αφορά σε λιμάνια της Μεγάλης Βρετανίας (Λίβερπουλ, Λονδίνο, Κάρντιφ, Φάλμουθ, Πλίμουθ, Γλασκόβη, Χαλ, Νιουκάστλ, Σουάνσι, Μπρίστολ, Χάρτλπουλ), και το υπόλοιπο 14% αφορά σε λιμάνια του Ατλαντικού Ωκεανού (Νέα Υόρκη, Νιου Πορτ, Νέα Γη, Λαμπραντόρ, Ρίο ντε Τζανέιρο, Κούβα, Λισαβώνα), και της Βόρειας και Βαλτικής Θάλασσας (Άμστερνταμ, Ρότερνταμ, Αμβούργο, Αμβέρσα, Αννόβερο, Βρέμη, Μπέργκεν, Αγία Πετρούπολη). [254] Τέλος, σε ό,τι αφορά τη συμμετοχή των λιμανιών της δυτικής

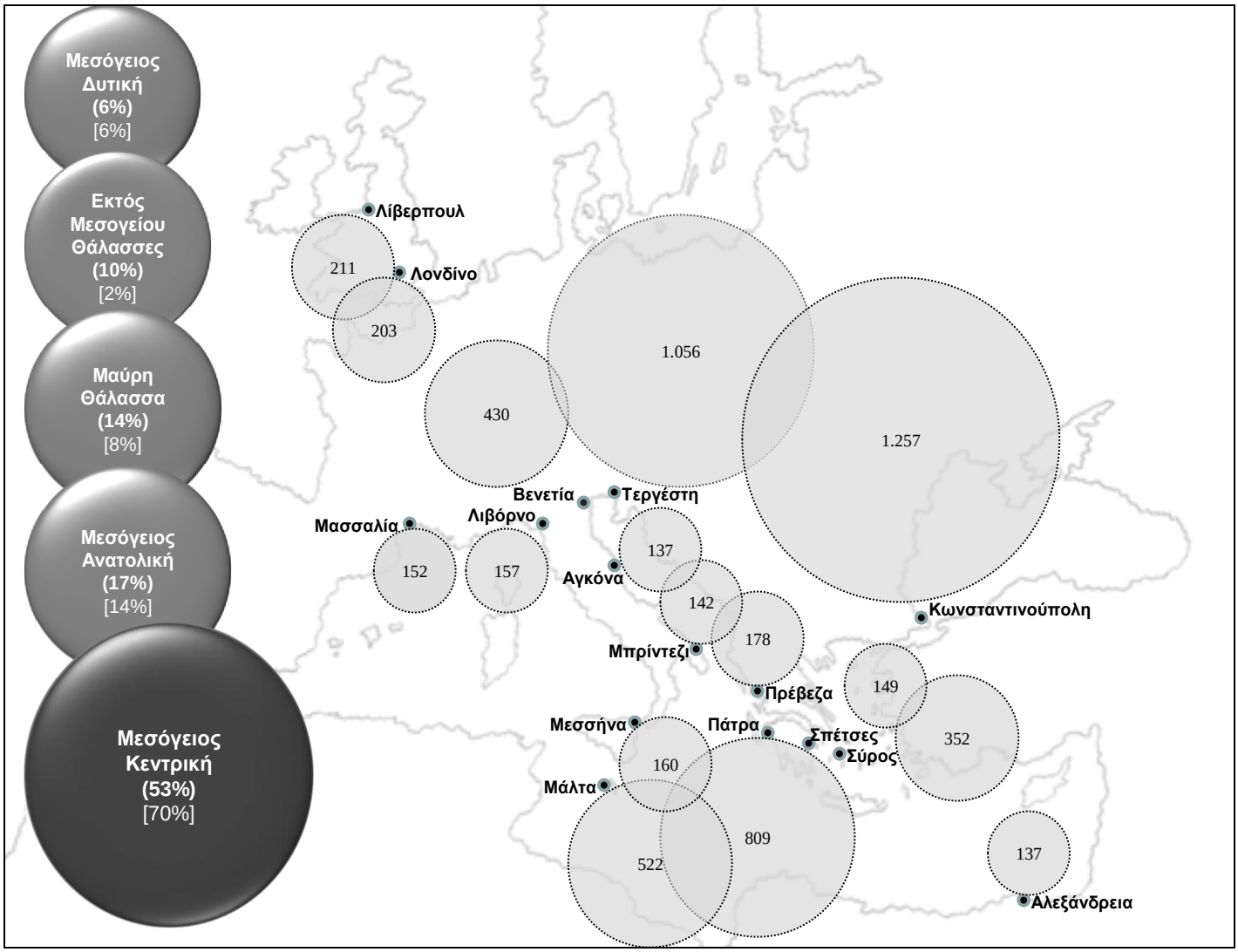
---

[253] Η λήξη του Κριμαϊκού Πολέμου θα θέσει οριστικό τέλος στα εμπόδια, που έθετε η Ρωσία στην ελεύθερη ποταμοπλοΐα του Δούναβη και, κατ' επέκταση στην εμπορία των σιτηρών του, και με τη συγκρότηση, μάλιστα, της Ευρωπαϊκής Επιτροπής του Δούναβη θα πραγματοποιούνταν η εκβάθυνση του ποταμού, καθώς και η οργάνωση και βελτίωση των συνθηκών εμπορίου για όλες τις ευρωπαϊκές, ναυτιλιακές δυνάμεις, με αποτέλεσμα την αλματώδη αύξηση των εξαγωγών σιτηρών από τα δουνάβια λιμάνια της Βραΐλας, του Γαλατσίου και του Σουλινά· βλ. Χαρλαύτη, *Ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας,* ό.π., σ. 170· Καρδάσης, *Έλληνες Ομογενείς στη Νότια Ρωσία,* ό.π., σ. 159-60. Βλ. επίσης, Richard Ch. Frucht, «War, Peace, and Internationality: The Danube, 1789-1916», στο Apostolos E. Vacalopoulos, Constantinos D. Svolopoulos, Béla K. Király (επιμ.), *Southeast European Maritime Commerce and Naval Policies from the mid-Eighteenth Century to 1914*, Institute for Balkan Studies, Thessaloniki 1988, σ. 79-98· στο ίδιο, Virginia Paskaleva, «Shipping and Trade on the Lower Danube in the Eighteenth and Nineteenth Centuries», σ. 131-51.

[254] Για τα βρετανικά λιμάνια βλ. ενδεικτικά, Graeme J. Milne, *Trade and Traders in Mid-Victorian Liverpool: Mercantile Business and the Making of a World Port*, Liverpool University Press, Λίβερπουλ 2000· Kirkaldy, *British Shipping*, ό.π., σ. 487-516 [για το λιμάνι του Λονδίνου], σ. 517-29 [για το λιμάνι του Λίβερπουλ], σ. 537-44 [για το λιμάνι της Γλασκώβης] και σ. 545-62 [για το λιμάνι του Μπρίστολ]. Για το Λονδίνο, βλ. επίσης, Joseph G. Broodbank, *History of the port of London*, Τόμος I & II, Published by Daniel O' Connor, Λονδίνο 1921· για το λιμάνι του Κάρντιφ, βλ. Edgar L. Chappell, *History of the Port of Cardiff*, Priory Press, Κάρντιφ 1939. Για το λιμάνι του Φάλμουθ, βλ. http://www.falmouthport.co.uk/commercial/html/history.php, και για το λιμάνι του Πλύμουθ, βλ. http://www.plymouth.gov.uk/millbay_docks_20-24.pdf. Για το λιμάνι της Νέας Υόρκης, βλ. ενδεικτικά, Albion Robert Greenhalgh, *The Rise of New York Port*, Northeastern University Press, Βοστώνη 1984· François Weil, *A History of New York*, Columbia University Press, Νέα Υόρκη 2004. Για τα λιμάνια της Ολλανδίας, βλ. ενδεικτικά, J. K. O. Heyligers, *A Short History of the Port of Amsterdam*, 1957· Jan Walburg, Bert Blokhuis, van Gebroeders Dam, Havenfototheek, *The Port of Rotterdam: gateway to Europe*, Jansma & Terpstra, Λεεβάρντεν (Leeuwarden) 1984.

Μεσογείου στο εμπόριο με το Ιόνιο Κράτος, αυτή φαίνεται, πως είναι αρκετά περιορισμένη, καταγράφοντας ποσοστά της τάξης του 5-7%, όχι μόνο κατά την διάρκεια των ετών 1845-59, αλλά, όπως προκύπτει, εμφανώς, από το διάγραμμα 3.1, καθ' όλη την διάρκεια της εξεταζόμενης περιόδου 1820-59.

Σχήμα 3.2. Τα δεκαέξι κυριότερα λιμάνια – εμπορικοί εταίροι του Ιονίου Κράτους, κατά τα έτη 1845, 1850, 1855 και 1859.*



Πηγή: επεξεργασμένα στοιχεία από ηλεκτρονική βάση δεδομένων *Οδυσσεύς – Ιόνιος Ναυτιλιακή Ιστορία, 1810-1864*. (* Σύνολο αφίξεων & αναχωρήσεων εμπορικών σκαφών στα λιμάνια του Ιονίου Κράτους ανά λιμάνι-εμπορικό εταίρο. Τα ποσοστά μέσα σε παρένθεση αφορούν στην περίοδο 1845-59, ενώ τα ποσοστά σε αγκύλη, που ακολουθούν, αφορούν στα έτη 1820-30). (Για τα στοιχεία του σχήματος, βλ. *Παραρτήματα*, Κεφάλαιο Τρίτο).

Αυτήν την εικόνα, της διατήρησης, δηλαδή, από τη μία πλευρά, των λιμανιών της κεντρικής Μεσογείου ως προνομιακών συνομιλητών των λιμανιών του Ιονίου Κράτους, αν και με μειωμένα ποσοστά σε σχέση με την δεκαετία του 1820, όσο και

της ανάδειξης των λιμανιών της Μαύρης Θάλασσας, των μη-μεσογειακών θαλασσών, καθώς και της ανατολικής Μεσογείου σε κύριους τόπους προέλευσης, αλλά και προορισμού των εμπορικών σκαφών, που αφικνούνται ή αναχωρούν από τα Επτάνησα, κατά την διάρκεια της περιόδου 1845-59, παρουσιάζει καθαρά το σχήμα 3.2. Σύμφωνα με το σχήμα, οι θάλασσες της κεντρικής Μεσογείου διατηρούν την θέση του κύριου εμπορικού εταίρου των επτανησιακών λιμανιών, με ένα σύνολο οκτώ λιμανιών, εκ των οποίων τα τέσσερα ανήκουν στην Αδριατική. Έτσι, λοιπόν, την πρώτη θέση καταλαμβάνει η Τεργέστη, το «πρώτο λιμάνι της αυτοκρατορίας», σημειώνοντας μία σημαντική άνοδο σε σχέση με την περίοδο του 1820-30 (από 336 σε 1.056 κινήσεις σκαφών), ακολουθούμενο από το λιμάνι της Πάτρας (από 173 σε 809 κινήσεις), το οποίο μετατρέπεται σταδιακά στο σημαντικότερο εξαγωγικό λιμάνι του νεοσύστατου ελληνικού κράτους (κυρίως, λόγω της σταφίδας), καθώς και σε κύριο συνομιλητή των επτανησιακών λιμανιών.[255] Στην τρίτη θέση βρίσκεται το λιμάνι της Μάλτας (από 189 κινήσεις σκαφών , στα 1820-30, αγγίζει στα 1845-59, τις 522 κινήσεις), που ενισχύει ακόμα περισσότερο την επικοινωνία του με τα «βρετανικά» Επτάνησα, έχοντας πλέον αναδειχθεί σε κομβικό λιμάνι για την ασφάλεια και εξυπηρέτηση των εμπορικών οδών, που ένωναν την Βρετανία με τις θάλασσες της ανατολικής Μεσογείου, μέσω Γιβραλτάρ και Μασσαλίας, ενώ το άλλοτε κυρίαρχο λιμάνι της Βενετίας, υποχωρεί στην τέταρτη θέση, με 430 κινήσεις εμπορικών σκαφών (από 440 στις 430), ακολουθούμενο από τα λιμάνια της Πρέβεζας, της Μεσσήνας, του Μπρίντεζι και της Αγκώνας, τα οποία εμφανίζονται με ένα, σχετικά, περιορισμένο αριθμό σκαφών, που κινείται από και προς τα Επτάνησα.

---

[255] Για μία συνοπτική παρουσίαση του κύριου λιμανιού της αψβουργικής αυτοκρατορίας και της ανάπτυξής του κατά τον 19^{ο} αιώνα, σε σχέση και με τον περιορισμό της σημασίας της Βενετίας, βλ. ενδεικτικά, Κατσιαρδή-Hering, «Η Ελληνική Παροικία της Τεργέστης (1751-1830)», ό.π., σ. 1-22, 365-96· Marina Cattaruzza, «Population Dynamics and Economic Change in Trieste and its Hinterland, 1850-1914», στο Richard Lawton και Robert Lee (επιμ.), *Population and Society in Western European Port-Cities c. 1650-1939*, Liverpool University Press, Λίβερπουλ 2002, σ. 176-211· John R. Lampe και Marvin R. Jackson, *Balkan Economic History, 1550-1950: From Imperial Borderlands to Developing Nations*, Indiana University Press, Μπλούμινγκτον (Bloomington), Ιντιάνα (IN), 1982, σ. 50-79· Babudieri Fulvio, «Maritime Commerce of the Habsburg Empire: The Port of Trieste, 1789-1913», στο Apostolos E. Vacalopoulos, Constantinos D. Svolopoulos, Béla K. Király (επιμ.), *Southeast European Maritime Commerce and Naval Policies from the mid-Eighteenth Century to 1914*, ό.π., σ. 221-44· E. Marcuzzi, «Politica ed economia nella storia di Trieste. Il portofranco di Carlo VI», *La Porta Orientale*, Τόμος XIV, 1944, σ. 7-12, 101-107· U. Cova, *Commercio e navigazione a Trieste e nella Monarchia asburgica da Maria Teresa al 1915*, Del Bianco, Ούντινε (Udine) 1992. Για την Πάτρα, βλ. Νίκος Μπακουνάκης, *Πάτρα 1828-60: Μία ελληνική πρωτεύουσα στον 19^{ο} αιώνα*, Εκδόσεις Καστανιώτη, Αθήνα 1995, σ. 156-73· Χρήστος Α. Μούλιας, *Το Λιμάνι της Σταφίδας. Πάτρα 1828-1900. Εμπόριο, Βιομηχανία, Τράπεζες, Ασφάλειες*, Περί Τεχνών, Πάτρα 2000, σ. 212-6.

[256] Περιορισμένη, όμως, επικοινωνία με τα επτανησιακά λιμάνια, κατά την περίοδο, πάντα, των ετών 1845-59, φαίνεται πως διατηρούν και τα λιμάνια της δυτικής Μεσογείου, και συγκεκριμένα τα λιμάνια του Λιβόρνου και της Μασσαλίας, με 157 και 152 κινήσεις σκαφών, αντιστοίχως. Αντιθέτως, τα ανατολικο-μεσογειακά λιμάνια, και, στην ουσία, τα αιγαιοπελαγίτικα, εμφανίζονται ενισχυμένα σε σχέση με τα μεγέθη τους της περιόδου 1820-30. Έτσι, λοιπόν, στην πρώτη θέση συναντάμε και πάλι το λιμάνι της Σύρου, το μεγαλύτερο, πλέον, εμπορικό και ναυτιλιακό κέντρο του ελληνικού κράτους, το οποίο παραμένει κύριος συνομιλητής των λιμανιών των Επτανήσων, με ένα σύνολο 352 κινήσεων, σημειώνοντας μία αύξηση της τάξης του 65%, σε σχέση με την δεκαετία του 1820, ενώ, ενδιαφέρον έχει και το γεγονός, πως την δεύτερη θέση καταλαμβάνει το λιμάνι των Σπετσών, σημειώνοντας μεγάλη αύξηση σε σχέση με την δεκαετία του 1820 (από μόλις 27 κινήσεις εμπορικών σκαφών από και προς τα Επτάνησα, κατά τα έτη 1820-30, ο συνολικός αριθμός των κινήσεων θα αγγίξει, κατά την περίοδο του 1845-59, τις 150), αφήνοντας στην τρίτη θέση το λιμάνι της Αλεξάνδρειας (137 κινήσεις).[257]

Την εικόνα των μεσογειακών λιμανιών, προς τα οποία είναι προσανατολισμένα τα Επτάνησα, κατά την περίοδο των ετών 1845-59, συμπληρώνει το λιμάνι της Κωνσταντινούπολης, το οποίο αναδεικνύεται όχι μόνο ως το κυριότερο λιμάνι της ευρύτερης περιοχής της Μαύρης Θάλασσας, με το οποίο διατηρούν εμπορική επικοινωνία τα Επτάνησα, αλλά και ως το πλέον βασικό λιμάνι-εμπορικό εταίρο των τελευταίων ανάμεσα σε όλα τα λιμάνια, μεσογειακά και μη. Να επισημάνουμε, βέβαια, πως η κυρίαρχη παρουσία της Κωνσταντινούπολης, και η

---

[256] Για τη σημασία της Μάλτας για το βρετανικό εμπόριο της Μεσογείου, ενδιαφέρον έχουν και οι αναφορές των βρετανών Αρμοστών από τα Επτάνησα· ενδεικτικά, βλ. T.N.A. House of Commons, Parliamentary Papers, Accounts and Papers, 1857-58 XL (2403), Reports Exhibiting the Past and Present of Her Majesty's Colonial Possessions, σ. 360. Βλ. επίσης, Emanuele Repetti, *Dizionario biografico fisicostorico della Toscana, contenente la descrizione di tutti I luoghi del Granducato, Ducato di Lucca, Garfagnana e Lunigiana compilato da Emanuele Repetti etc.*, Firenze: Presso l' Autore, 1838, σ. 758-9· Vassalo, «The Maltese Merchant Fleet and the Black Sea Grain Trade in the Nineteenth Century», ό.π., σ. 19-36. Για το λιμάνι της Μεσσήνας, στα μέσα του 19ου αιώνα, βλ. ενδεικτικά, J. R. McCulloch, *Dictionary, Geographical, Statistical, and Historical or the Various Countries, Places, and Principal Natural Objects in the World*, Τόμος II, Longman-Brown-Green and Longmans, Λονδίνο 1854, σ. 310-2.

[257] Για το λιμάνι της Σύρου, βλ. ενδεικτικά, Βασίλης Α. Καρδάσης, *Σύρος: Σταυροδρόμι της ανατολικής Μεσογείου (1832-1857)*, Μ.Ι.Ε.Τ., Αθήνα 2003· Μαρία Χριστίνα Χατζηιωάννου, «'Σύρος, το Λίβερπουλ της Ελλάδος'. Συγκρότηση και ανάπτυξη δύο εμπορικών λιμανιών του 19ου αιώνα», στο Χριστίνα Αγριαντώνη, Δημήτρης Δημητρόπουλος (επιμ.), *Σύρος και Ερμούπολη. Συμβολές στην ιστορία του νησιού, 15ος – 20ός αι.*, Ινστιτούτο Νεοελληνικών Ερευνών/Εθνικού Ιδρύματος Ερευνών, Αθήνα 2008, σ. 135-41· στο ίδιο, Κατερίνα Παπακωνσταντίνου, «Επικοινωνία και ταχυδρομεία στη Σύρο του 19ου αιώνα», σ. 127-34. Για το λιμάνι των Σπετσών, Βλ. ενδεικτικά, Χαρλαύτη, Χαριτάτος, Μπενέκη, *Πλωτώ*, ό.π., σ. 433-45. Για το λιμάνι της Αλεξάνδρειας, στον 19ο αιώνα, Βλ. ενδεικτικά, Gaston Jondet, *Le port d' Alexandrie*, Impr. de l'Institut français d'archéologie orientale, Κάιρο 1921.

απουσία, από το σχήμα 3.2, άλλων μαυροθαλασσίτικων λιμανιών, οφείλεται, τόσο στο γεγονός, πως η Κωνσταντινούπολη ήταν απαραίτητος σταθμός για όσα εμπορικά σκάφη έπλεαν προς και από τη Μαύρη Θάλασσα, όσο και στο γεγονός, πως στην *Γαζέτα*, την κύρια, δηλαδή, πηγή από την οποία αντλήσαμε την πληροφόρησή μας για τη ναυτιλιακή κίνηση των Επτανήσων, δηλώνεται ως λιμάνι προορισμού ή προέλευσης, για την πλειοψηφία των εμπορικών σκαφών, που καταγράφηκαν σε αυτά, μόνο το λιμάνι της Κωνσταντινούπολης, χωρίς να γίνεται λόγος για το υπόλοιπο σκέλος του ταξειδιού τους προς ή από τα λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας.[258] Κατά συνέπεια, η κυρίαρχη παρουσία της Κωνσταντινούπολης, είναι σαφώς, υπαρκτή, και, βεβαίως, αναμενόμενη, αλλά, σε κάθε περίπτωση, πρέπει να αναγνωσθεί όχι μόνον ως άμεση εμπορική κυριαρχία της πρωτεύουσας της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, αλλά και ως έμμεση, εμπορική κυριαρχία των μαυροθαλασσίτικων λιμανιών της Νέας Ρωσίας και του Δούναβη.[259] Τέλος, ενδιαφέρον έχει και το σαφές άνοιγμα των λιμανιών των Επτανήσων προς μη-μεσογειακούς προορισμούς, και συγκεκριμένα προς τα λιμάνια της μητρόπολής τους, κυρίως, τα λιμάνια του Λίβερπουλ και του Λονδίνου, τα οποία αναδεικνύονται, για την περίοδο των μέσων του 19^{ου} αιώνα, ως ο έβδομος και όγδοος πιο σημαντικός εμπορικός εταίρος του Ιονίου Κράτους, αντιστοίχως.

Τις ευρύτερες αλλαγές, που βίωσε ο προσανατολισμός, ναυτιλιακός και εμπορικός, των επτανησιακών λιμανιών, κατά την περίοδο 1820-59, επιχειρήσαμε να παρουσιάσουμε στο σχήμα 3.3, που ακολουθεί. Στο σχήμα επιλέξαμε να συγκρίνουμε τα δέκα κυριότερα λιμάνια με τα οποία ανέπτυξαν εμπορικές επαφές τα Επτάνησα κατά τα έτη 1820 και 1859, δηλαδή, κατά το πρώτο και τελευταίο έτος της περιόδου της βρετανικής προστασίας στα Επτάνησα, έτσι όπως τα λιμάνια αυτά προέκυψαν από την επεξεργασία του συνόλου των καταγεγραμμένων αναχωρήσεων και αφίξεων στα λιμάνια του Ιονίου Κράτους (επεξεργασία των δηλωθέντων λιμανιών άφιξης και αναχώρησης από τα ποντοπόρα, εμπορικά σκάφη, που αφιχθήκαν ή αναχώρησαν από τα λιμάνια του Ιονίου Κράτους). Σύμφωνα, λοιπόν, με το σχήμα, ο σχεδόν μονοδιάστατος, κατά τα πρώτα χρόνια της βρετανικής προστασίας, ναυτιλιακός και εμπορικός προσανατολισμός των Επτανήσων προς τα λιμάνια της Αδριατικής, και,

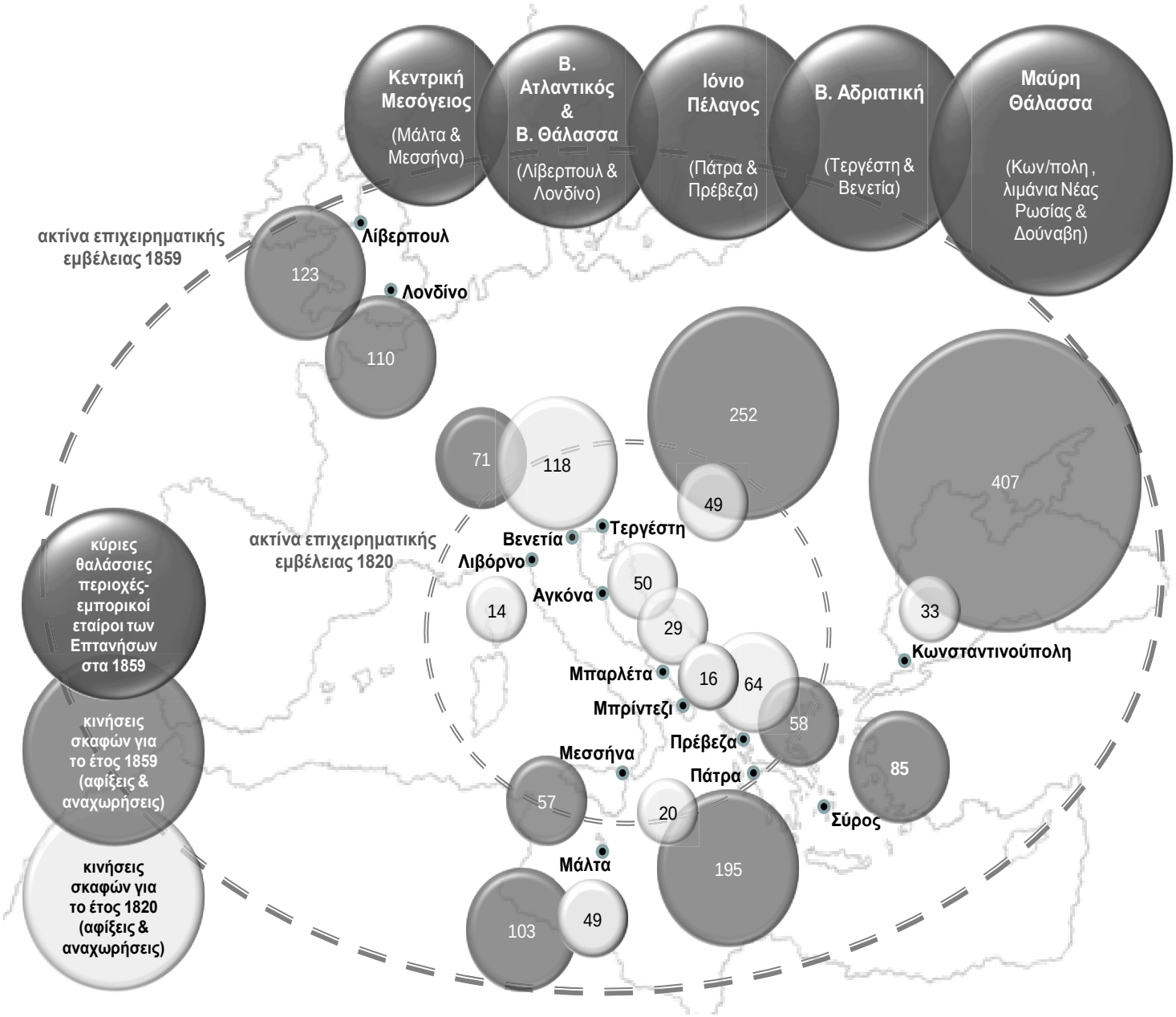
---

[258] Για το λιμάνι της Κωνσταντινούπολης, βλ. ενδεικτικά, Τζελίνα Χαρλαύτη και Βασίλης Καρδάσης, «International shipping in the eastern Mediterranean and the Black Sea. Istanbul as a maritime centre, 1870-1910», ό.π., σ. 233-65.

[259] Τη σημαντική παρουσία των λιμανιών της Νέας Ρωσίας και του Δούναβη στο εμπόριο των Επτανήσων θα την δούμε αναλυτικά, στο επόμενο κεφάλαιο.

κυρίως, προς το λιμάνι της Βενετίας, θα υποστεί, όπως έχουμε ήδη αναφέρει, σημαντικές αλλαγές, με αποτέλεσμα στα τέλη, πια, της δεκαετίας του 1850 και λίγα χρόνια πριν τον τερματισμό του βίου του Ιονίου Κράτους, να έχουν ενταχθεί τα επτανησιακά λιμάνια σε, σαφώς, πιο διευρυμένες, και, σε κάθε περίπτωση, πιο διεθνοποιημένες εμπορικές οδούς και δίκτυα.

Σχήμα 3.3. Συγκριτική παρουσίαση των δέκα κυριότερων λιμανιών – εμπορικών εταίρων του Ιονίου Κράτους, κατά τα έτη 1820 και 1859.



Πηγή: επεξεργασμένα στοιχεία από ηλεκτρονική βάση δεδομένων *Οδυσσεύς – Ιόνιος Ναυτιλιακή Ιστορία, 1810-1864*. (Σύνολο αφίξεων & αναχωρήσεων εμπορικών σκαφών στα λιμάνια του Ιονίου Κράτους ανά λιμάνι-εμπορικό εταίρο). (Για τα στοιχεία του σχήματος, βλ. και *Παραρτήματα*, Κεφάλαιο Τρίτο).

Έτσι, λοιπόν, η κυρίαρχη, στα 1820, παρουσία του λιμανιού της Βενετίας ως του κυριότερου εμπορικού εταίρου των Επτανήσων θα έχει αντικατασταθεί, στα 1859, από την ηγεμονία του λιμανιού της Κωνσταντινούπολης, και, στην πραγματικότητα, από την κυριαρχία του εμπορίου με τα λιμάνια των σιτοβολόνων της ρωσικής Μαύρης Θάλασσας, καθώς, και του Δούναβη. Ως άμεση συνέπεια αυτής της εξέλιξης ήταν να μεταβληθεί η Κωνσταντινούπολη και τα υπόλοιπα μαυροθαλασσίτικα και δουνάβια λιμάνια (Οδησσός, Ταϊγάνιο, Βραΐλα, Γαλάτσι), στον κυριότερο εμπορικό συνομιλητή των Επτανήσων (στα 1859 καταγράφεται ένα σύνολο 407 κινήσεων εμπορικών σκαφών στα Επτάνησα από και προς τη Μαύρη Θάλασσα – της Κωνσταντινούπολης συμπεριλαμβανομένης – σε σχέση με τις μόλις 33 κινήσεις του έτους 1820). Από την άλλη μεριά, το μεγαλύτερο, στα μέσα του 19^{ου} αιώνα, μεσογειακό λιμάνι της Αψβουργικής Αυτοκρατορίας, η Τεργέστη, μαζί με το έτερο αυστριακό λιμάνι, την Βενετία, θα αναδειχθούν ως ο δεύτερος, κύριος, εμπορικός συνομιλητής των Επτανήσων (323 κινήσεις), ενώ, την θέση του τρίτου κύριου εταίρου θα καταλάβουν τα λιμάνια της Πάτρας και της Πρέβεζας (253 κινήσεις). Τέλος, την τέταρτη θέση θα καταλάβουν τα λιμάνια της προστάτιδος των Επτανήσων, της Μεγάλης Βρετανίας (πρόκειται, κυρίως, για τα λιμάνια του Λίβερπουλ και του Λονδίνου, με 233 κινήσεις εμπορικών σκαφών), ενώ, την πέμπτη θέση θα καταλάβουν τα κεντρο-μεσογειακά λιμάνια της Μάλτας και της Μεσσήνας (160 κινήσεις εμπορικών σκαφών).

Με βάση, λοιπόν, τα ανωτέρω, προκύπτει, πως στα τέλη, πια, της δεκαετίας του 1850, τα επτανησιακά λιμάνια είχαν «αποδεσμευτεί» από την αδριατική ηγεμονία της περιόδου 1820-30 και είχαν διαμορφώσει ισχυρές εμπορικές επαφές με πέντε κύριες θαλάσσιες περιοχές και τα λιμάνια τους (βλ. Σχήμα 3.3): (α) τη Μαύρη Θάλασσα, με επικεφαλής το λιμάνι της Κωνσταντινούπολης, καθώς και τα λιμάνια της Νέας Ρωσίας και του Δούναβη, (β) την βόρεια Αδριατική, με κυρίαρχα τα λιμάνια της Τεργέστης και, δευτερευόντως, της Βενετίας, (γ) την θάλασσα του Ιονίου, με κυρίαρχα τα λιμάνια της Πάτρας και της Πρέβεζας, (δ) τον βόρειο Ατλαντικό Ωκεανό και την Βόρεια Θάλασσα, με πρωταγωνιστικό ρόλο να διαδραματίζουν τα βρετανικά λιμάνια του Λίβερπουλ και του Λονδίνου, και, τέλος, (ε) την θάλασσα της κεντρικής Μεσογείου, με επικεφαλής το λιμάνι της Μάλτας και της Μεσσήνας.

Κατά συνέπεια, καθίσταται, πιστεύουμε, εμφανές, πως, τα Επτάνησα μπόρεσαν μέσα σε ένα χρονικό διάστημα σαράντα ετών να ενταχθούν δυναμικά στους κύριους εμπορικούς δρόμους, που ένωναν τις θάλασσες και τα λιμάνια της

ανατολικής Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας με ορισμένα από τα μεγαλύτερα λιμάνια της κεντρικής και δυτικής Μεσογείου, της βόρειας Αμερικής, της δυτικής και της βόρειας Ευρώπης, και, βεβαίως, με τα λιμάνια της μητρόπολής τους. [260] Βέβαια, στην αναδιάταξη του ναυτιλιακού και εμπορικού προσανατολισμού των Επτανήσων, που συντελέστηκε την περίοδο των μέσων του 19ου αιώνα, συνέβαλαν και οι τεχνολογικές καινοτομίες της εποχής, ο ατμός και ο τηλέγραφος, που ενίσχυσαν σημαντικά τις εμπορικές συναλλαγές και επαφές ανάμεσα στα κύρια λιμάνια της Μεσογείου, της Ευρώπης, και του κόσμου, και άνοιξαν τον δρόμο της ενοποίησης των ευρωπαϊκών και παγκόσμιων αγορών. Μέσα σε αυτό το πλαίσιο, θα συντελεστεί και η ένταξη των επτανησιακών λιμανιών και, κυρίως, της Κέρκυρας, στα εμπορικά δρομολόγια των ευρωπαϊκών και μη ατμοπλοίων, και ενώ μέχρι τις αρχές της δεκαετίας του 1850 η παρουσία των ατμοπλοίων ήταν, σχεδόν, ανύπαρκτη, αντιπροσωπεύοντας ποσοστό, που άγγιζε το 0,1% επί του συνόλου των εμπορικών σκαφών, που καταγράφηκαν στα επτανησιακά λιμάνια (ποσοστό, που σε αριθμό σκαφών αντιστοιχεί σε, μόλις, τέσσερα σκάφη), στα 1855 το ποσοστό αυτό θα ανέλθει στο 2% (28 σκάφη), για να αγγίξει στα 1859, το 8% (228 σκάφη).[261] Συνέπεια αυτής της εξέλιξης ήταν η διαμόρφωση ευνοϊκών συνθηκών για την

---

[260] Για την διεύρυνση του εμπορικού δικτύου των Επτανήσων την εποχή των μέσων του 19ου αιώνα, βλ. : United States of America, House of Representatives, 38th Congress, 1st Session, Ex. Doc. No. 41, *Letter of the Secretary of State, Department of State, Transmitting a Report on the Commercial Relations of the United States with Foreign Countries, For the Year Ended September 30, 1863*, Washington: Government Printing Office, 1865, σ. 126-31, 491.

[261] Τα ποσοστά προήλθαν από την επεξεργασία της ηλεκτρονικής βάσης δεδομένων: *Ὀδυσσεύς – Ιόνιος Ναυτιλιακή Ιστορία, 1810-1864*. Για την χρήση και σημασία του τηλέγραφου για την εμπορική ναυτιλία, βλ. ενδεικτικά, C. Knick Harley, «Aspects of the Economics of Shipping, 1850-1913», στο Lewis R. Fischer, Gerald E. Panting (επιμ.), *Change and Adaptation in Maritime History. The North Atlantic Fleets in the Nineteenth Century*, Maritime History Group – Memorial University of Newfoundland, Newfoundland 1985, σ. 169-86· Eric W. Sager, *Seafaring Labour: The Merchant Marine of Atlantic Canada, 1820-1914*, McGill-Queen's University Press, Κίνγκστον-Μόντρεαλ-Λονδίνο 1989, σ. 80-2, 166· Eric W. Sager with Gerald E. Panting, *Maritime Capital: The Shipping Industry in Atlantic Canada 1820-1914*, McGill-Queen's University Press, Κίνγκστον-Μόντρεαλ-Λονδίνο 1990, σ. 88-127. Βλ. επίσης, Tom Standage, *The Victorian Internert: The Remarkable Story of the Telegraph and the Nineteenth Century's On-line Pioneers*, Penguin Group, Νέα Υόρκη 1998· Daniel R. Headrick, *The Tentacles of Progress: Technology Transfer in the Age of Imperialism, 1850-1940*, Oxford University Press, Οξφόρδη 1988, σ. 97-126. Για τις ατμοπλοϊκές συνδέσεις των Επτανήσων, και, κυρίως, της Κέρκυρας, βλ. ενδεικτικά, T.N.A. House of Commons, Parliamentary Papers, Accounts and Papers, 1859 XXI (2567), Reports Exhibiting the Past and Present of Her Majesty's Colonial Possessions, σ. 261-5, όπου αναφέρεται, πως, «ειδικά το εμπόριο της Κέρκυρας συνεχίζει να αναπτύσσεται σταθερά. Το λιμάνι της το επισκέπτονται, τώρα, τακτικώς, εμπορικά ατμόπλοια με αγγλική, αυστριακή και ολλανδική σημαία». Βλ. επίσης, United States of America, House of Representatives, 38th Congress, 1st Session, Ex. Doc. No. 41, *Letter of the Secretary of State, Department of State, Transmitting a Report on the Commercial Relations of the United States with Foreign Countries, For the Year Ended September 30, 1863*, Washington: Government Printing Office, 1865, σ. 491, όπου και πληροφορίες για την ατμοπλοϊκή σύνδεση της Κέρκυρας με Αδριατική και Αλεξάνδρεια. Βλ. επίσης, Νίκος Στ. Βλασσόπουλος, «Τα πρώτα ιονικά ατμόπλοια», *Κεφαλληνιακά Χρονικά*, Τόμος 10, 2005, σ. 491-6.

περαιτέρω εμπορική ανάπτυξη των Επτανήσων, καθώς τους επέτρεψε να αποκτήσουν μία επικοινωνία άμεση, σύντομη και τακτική με ορισμένα από τα μεγαλύτερα εμπορικά κέντρα εντός και εκτός Μεσογείου. Από την άλλη μεριά, η είσοδος του ατμού στην εμπορική πραγματικότητα των Επτανήσων, συνδυάστηκε και με την ένταξη των τελευταίων στα τηλεγραφικά δίκτυα της Μεσογείου, της Ευρώπης, αλλά και της Ασίας (Ινδία).[262] Ένταξη, που ενίσχυσε την οργανική ενσωμάτωσή τους στην παγκόσμια οικονομική πραγματικότητα της μητρόπολής τους, αλλά και την ένταξή τους σε μία ολοένα και πιο διεθνοποιούμενη ευρωπαϊκή αλλά και «ατλαντική» οικονομία.[263] Πρόκειται, άλλωστε, για οικονομίες και αγορές, που από τα τέλη της δεκαετίας του 1840, με τη σταδιακή κατάργηση των ευρωπαϊκών νόμων των σιτηρών, της ναυσιπλοΐας, καθώς και άλλων προστατευτικών ρυθμίσεων άρχιζαν να εγκαταλείπουν την εποχή του προστατευτισμού και να εισέρχονται στην εποχή των ελεύθερων εμπορικών συναλλαγών.[264]

3.3. ΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΤΟΥ ΙΟΝΙΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ: Η ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΚΑΙ Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥΣ ΣΤΟΝ ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΚΟΣΜΟ ΤΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ

Στην προηγούμενη ενότητα παρουσιάσαμε τις κύριες θαλάσσιες περιοχές, και τα λιμάνια τους, με τις οποίες ανέπτυξε ναυτιλιακή και εμπορική επικοινωνία το Ιόνιο Κράτος, σε μία προσπάθεια να διαμορφώσουμε μια πρώτη εικόνα για την εμπορική

---

[262] Για την τηλεγραφική σύνδεση των Επτανήσων, και της Κέρκυρας, με Μεσόγειο και Ευρώπη, βλ. T.N.A. House of Commons, Parliamentary Papers, Accounts and Papers, 1859 XXI (2567), Reports Exhibiting the Past and Present of Her Majesty's Colonial Possessions, σ. 261-5, όπου ο βρετανός Αρμοστής John Young αναφέρει, σχετικά με την Κέρκυρα, πως, «η σύνδεση με ηλεκτρικό τηλέγραφο με τη Μάλτα και από εκεί με ολόκληρη την Ευρώπη, παρέχει πρόσθετες διευκολύνσεις στις εμπορικές συναλλαγές. Απευθείας τηλεγραφικές συνδέσεις προωθούνται, ήδη, με την Τεργέστη, την Αλεξάνδρεια και την Αθήνα. Σε μικρό διάστημα το νησί αυτό θα εξελιχθεί σε κέντρο τηλεγραφικών επικοινωνιών, όπως είναι τώρα κέντρο των ατμοπλοϊκών επικοινωνιών στη Μεσόγειο. Προς το παρόν τα τηλεγραφήματα από την Ινδία προωθούνται την Κέρκυρα, όπως και στη Μάλτα, από την Αίγυπτο και συχνά φθάνουν εδώ γρηγορότερα».

[263] Lewis R. Fischer και Helge W. Nordvik, «Θαλάσσιες μεταφορές και ενοποίηση της οικονομίας του βόρειου Ατλαντικού», στο *Τζελίνα Χαρλαύτη* (επιμ.), *Ιστορία και Ναυτιλία, 16ος-20ός αιώνας*, ό.π., σ. 271-99· Χαρλαύτη, «Νεότεροι χρόνοι: θαλάσσιο εμπόριο και διακίνηση», ό.π., σ. 287-97.

[264] Για την φιλελευθεροποίηση του εμπορίου, βλ. Alan Cafruny, «Μερκαντιλισμός, ελευθερία, ιμπεριαλισμός», στο *Τζελίνα Χαρλαύτη* (επιμ.), *Ιστορία και Ναυτιλία, 16ος-20ός αιώνας*, ό.π., σ. 223-556· Thorsten Rinman και Rigmor Brodefors, *The Commercial History of Shipping*, Rinman & Linden AB, Γκέτεμπργκ 1983, σ. 19-37· Colin J. Holmes, «Laissez-farie in Theory and Practice: Britain, 1800-1875», *The Journal of European Economic History*, Τόμος 5, 1976, σ. 671-88· Roger Lloyd-Jones και M. J. Lewis, «The Long Wave and Turning Points in British Industrial Capitalism: a Neo-Schumpetarian Apporach», *The Journal of European Economic History*, Τόμος 29, 2000, σ. 359-401· Paul Bairoch, «European Foreign Trade in the XIX Century: The Development of the Value and Volume of Exports (Preliminary Results)», *The Journal of European Economic History*, Τόμος 2, 1973, σ. 5-36. Βλ. επίσης, Yrjö Kaukiainen, « Dutch Shipping and the Swedish Navigation Act: A Case Study», *Research in Maritime History*, Τόμος 27, 2004, σ. 129-39.

επικοινωνία, που αυτό ανέπτυξε με θάλασσες και λιμάνια, τόσο εντός όσο και εκτός της Μεσογείου. Για να μπορέσουμε, όμως, να αντιληφθούμε ποιά ήταν η λειτουργία και ο ρόλος, που τα επτανησιακά λιμάνια επιτέλεσαν στον εμπορικό κόσμο της Μεσογείου, κατά την περίοδο της βρετανικής προστασίας, είναι αναγκαίο να διερευνηθούν, πιο αναλυτικά, ορισμένες κύριες πτυχές του εμπορίου, που διενεργείτο διαμέσου των επτανησιακών λιμανιών. Έτσι, λοιπόν, στην παρούσα ενότητα θα εξετάσουμε: (α) τους τύπους, και (β) τα είδη των εμπορευματικών φορτίων, τα οποία διακινήθηκαν από και προς τα επτανησιακά λιμάνια, όσο, βεβαίως, και (γ) τις θαλάσσιες περιοχές και τα λιμάνια από τα οποία και προς τα οποία διοχετεύονταν τα εμπορεύματα, που έφταναν ή αναχωρούσαν από τα λιμάνια του Ιονίου Κράτους.

Προτού περάσουμε στην παρουσίαση των κύριων χαρακτηριστικών του εμπορικού προσανατολισμού των επτανησιακών λιμανιών, να επισημάνουμε, πως η ανάλυσή μας βασίστηκε σε δύο κατηγοριοποιήσεις. Η πρώτη έχει να κάνει με την διάκριση των διακινούμενων, στα επτανησιακά λιμάνια, φορτίων σε γενικά και χύδην, όπου στα γενικά φορτία κατατάξαμε τα επεξεργασμένα ή ημιεπεξεργασμένα προϊόντα υψηλού κόστους κατά μονάδα, των οποίων ο όγκος είναι, σχετικώς, περιορισμένος, ενώ στα χύδην συμπεριλάβαμε τα φθηνά προϊόντα μεγάλου όγκου, στα οποία δεν έχει τόση σημασία η αξία τους, όσο ο ίδιος ο όγκος τους, καθώς, και η διανυόμενη απόσταση.[265] Η δεύτερη κατηγοριοποίηση σχετίζεται με την προσπάθειά μας να αποκτήσουμε μια πιο σαφή εικόνα για το ποιά ήταν τα συγκεκριμένα λιμάνια και, κατά συνέπεια, ποιές ήταν εκείνες οι θαλάσσιες περιοχές προς και από τις οποίες διακινούνταν τα γενικά και χύδην φορτία, που αναχωρούσαν ή έφταναν στα επτανησιακά λιμάνια, κατά την περίοδο, πάντα, της βρετανικής προστασίας. Για το σκοπό αυτό επιλέξαμε να διακρίνουμε τις πέντε ευρείες θαλάσσιες περιοχές, που παρουσιάσαμε στην προηγούμενη ενότητα, σε επτά μικρότερες, και συγκεκριμένα στις θάλασσες: (α) της Αδριατικής, (β) του Ιονίου (περιλαμβάνονται τα λιμάνια της χερσονήσου του Σαλέντο, του κόλπου του Τάραντα, των ανατολικών ακτών της Καλαβρίας, των δυτικών και βόρειων ακτών της Πελοποννήσου, των νότιων και δυτικών ακτών της Στερεάς και της Ηπείρου, αλλά όχι των Επτανήσων), (γ) της κεντρικής Μεσογείου, (δ) του Αιγαίου, (ε) της Μαύρης Θάλασσας, (στ) της δυτικής

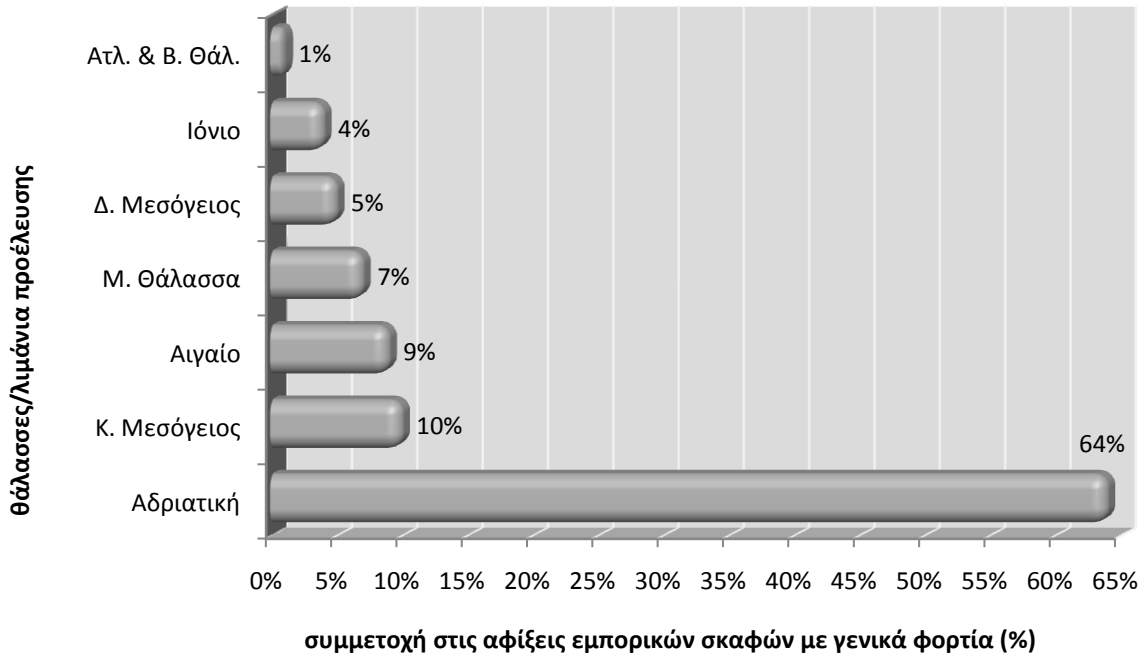
[265] Χαρλαύτη, *Ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας,* ό.π., σ. 91, 96. Βασίλης Ν. Μεταξάς, *Αρχές Ναυτιλιακής Οικονομικής*, Εκδόσεις Παπαζήσης, Αθήνα 1998, σελ. 130-131.Martin Stopford, *Maritime Economics*, Routledge, Λονδίνο 1997, κεφ. 11· Donald F. Wood, Anthony P. Barone, Paul R. Murphy, Daniel L. Wardlow, *International Logistics*, AMACOM (American Management Association), 2002, σ. 90-95.

Μεσογείου, και, τέλος, (ζ) στις θάλασσες του βόρειου και νότιου Ατλαντικού και της Βόρειας Θάλασσας.

3.3.1 Η ΠΡΩΤΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΤΗΣ ΒΡΕΤΑΝΙΚΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ: 1820-30

Ας εξετάσουμε, λοιπόν, την θαλάσσια γεωγραφία και τα εμπορεύματα, που διακινήθηκαν διαμέσου των επτανησιακών λιμανιών κατά τα έτη 1820, 1825 και 1830, κατά την περίοδο, δηλαδή, που συμπίπτει με την κεντρο-μεσογειακή, και, συγκεκριμένα, την αδριατική κυριαρχία στο επτανησιακό ναυτεμπόριο. Στο διάγραμμα 3.2, που ακολουθεί, επιλέξαμε να παρουσιάσουμε, πρώτα, τις κύριες θαλάσσιες περιοχές προέλευσης των γενικών φορτίων, που φτάνουν, κατά την ανωτέρω χρονική περίοδο, στα επτανησιακά λιμάνια, έτσι όπως αυτές προέκυψαν από την επεξεργασία του συνόλου των εμπορικών σκαφών, που αφίχθηκαν στα Επτάνησα, μεταφέροντας είδη γενικού φορτίου. [266]

Διάγραμμα 3.2. Οι κύριες θαλάσσιες περιοχές, από τις οποίες προέρχονται τα εμπορικά σκάφη, που εισέρχονται στα επτανησιακά λιμάνια, κατά τα έτη 1820, 1825 και 1830, μεταφέροντας είδη γενικού φορτίου.



Πηγή: επεξεργασμένα στοιχεία από ηλεκτρονική βάση δεδομένων *Ὀδυσσεύς – Ιόνιος Ναυτιλιακή Ιστορία, 1810-1864*. (συμμετοχή % επί του συνολικού αριθμού των εμπορικών σκαφών, που αφίχθηκαν με γενικά φορτία).

[266] Για τα στοιχεία των διαγραμμάτων 3.2 έως και 3.6, της παρούσας υποενότητας, (βλ. και *Παραρτήματα*: Κεφάλαιο Τρίτο).

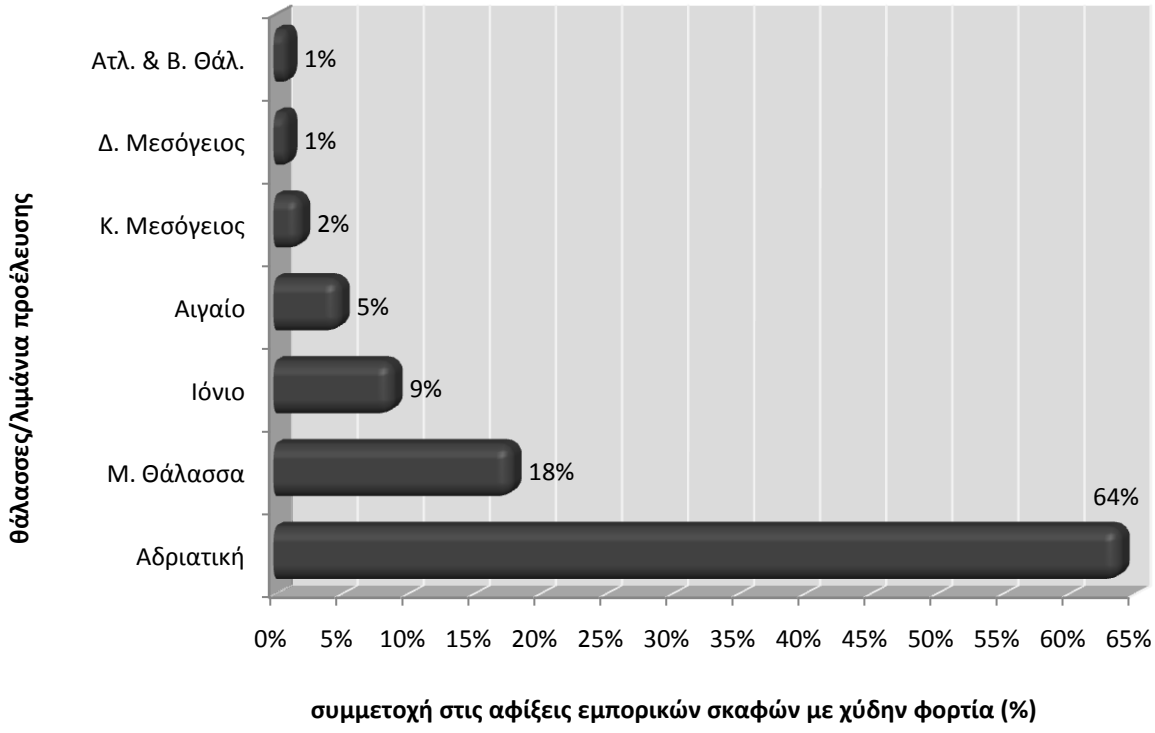
Όπως, λοιπόν, προκύπτει από το διάγραμμα, η Αδριατική, και συγκεκριμένα, τα λιμάνια της Βενετίας, της Αγκώνας, της Τεργέστης, της Μπαρλέτας, του Μπρίντεζι και της Σένια (Segna), φαίνεται, πως αποτελούν για τα Επτάνησα τον κύριο προμηθευτή τους σε είδη γενικών φορτίων, με ένα ποσοστό, που αγγίζει το 64%, επί του συνόλου των εμπορικών σκαφών, που εισήλθαν στα επτανησιακά λιμάνια, κατά την περίοδο 1820-30, μεταφέροντας γενικά φορτία. Από το ποσοστό αυτό τα είδη διατροφής (γαλέτα, άλευρα, ρύζι, σκόρδα, πατάτες, ζυμαρικά, κρεμμύδια, κρασί, αλίπαστα, οινοπνευματώδη και αποικιακά είδη) αντιπροσωπεύουν το 67%, με το υπόλοιπο 33% να αφορά σε υφάσματα, φάρμακα, βαφικές ύλες, καθώς και σε διάφορα άλλα είδη γενικού φορτίου, όπως βιομηχανικά προϊόντα, είδη ναυπηγικής και ιστιοφόρων σκαφών (κάβοι, ξάρτια, ειδική ξυλεία), γυαλικά, ορυκτά, πολύτιμα μέταλλα, είδη κιγκαλερίας, έπιπλα και οικιακά σκεύη. Στην θέση του δεύτερου κύριου προμηθευτή ειδών γενικού φορτίου για τα Επτάνησα, σε μεγάλη απόσταση από τα αδριατικά λιμάνια, και με ποσοστό 10%, αναδεικνύεται η κεντρική Μεσόγειος και τα λιμάνια της Μάλτας και της Μεσσήνας· στο ποσοστό αυτό η συμμετοχή των βιομηχανικών προϊόντων ανέρχεται στο 22%, των διαφόρων ειδών γενικού φορτίου, όπως πλάκες Μάλτας, ορυκτά, καυστική σόδα, μυλόπετρες, χάλκινα σκεύη, στο 40%, ενώ τα είδη διατροφής, όπως ψάρια (σολωμός, βακαλάος, στοκοφίσι), κρασί και ζυμαρικά, αντιπροσωπεύουν το υπόλοιπο 38%. Στην τρίτη θέση, και με ποσοστό 9%, συναντούμε τα αιγαιοπελαγίτικα λιμάνια της Σύρου και, δευτερευόντως, των Σπετσών και της Σμύρνης, από τα οποία τα Επτάνησα προμηθεύονται, κυρίως, είδη διατροφής, όπως τυρί, αλίπαστα, ρύζι και αποξηραμένα φρούτα, καθώς και καπνό, δέρματα και βελανίδια. [267] Στην τέταρτη θέση, με 7%, βρίσκεται η Μαύρη Θάλασσα (Κωνσταντινούπολη, Οδησσός, Ταϊγάνιο) με κυριότερα γενικά φορτία, που αποστέλλονται στα Επτάνησα, το χαβιάρι, τα αλίπαστα και τα δέρματα. Τέλος, οι υπόλοιπες τρεις θαλάσσιες περιοχές αντιπροσωπεύουν αθροιστικό ποσοστό της τάξης του 10%, και με κύρια προϊόντα, για τη μεν δυτική Μεσόγειο (Λιβόρνο και Γένοβα), τα βιομηχανικά προϊόντα και τον βακαλάο, για το

[267] Για το λιμάνι της Σμύρνης, βλ. ενδεικτικά, Elena Frangakis, «The Port of Smyrna in the Nineteenth Century», στο Apostolos E. Vacalopoulos, Constantinos D. Svolopoulos, Béla K. Király (επιμ.), *Southeast European Maritime Commerce and Naval Policies from the mid-Eighteenth Century to 1914*, ό.π., σ. 261-72· της ιδίας: «British Economic Activities in Izmir in the Second Half of the Nineteenth and in the Early Twentieth Centuries», *New Perspectives on Turkey*, Τόμοι. 5-6, σ. 191-227. Βλ. επίσης, Βασίλης Καρδάσης, «Η Σμύρνη μέσα από τα μάτια των περιηγητών», στο Γιώργος Μ. Μαλανδρής (επιμ.), *Χαμένες Πατρίδες: Σμύρνη. Η Μητρόπολη του Μικρασιατικού Ελληνισμού*, Εκδόσεις ΤΑ ΝΕΑ, Αθήνα 2002, σ. 29-44.

Ιόνιο (Πρέβεζα και Πάτρα), τα βελανίδια, τα δέρματα, τον σίδηρο και το τυρί, ενώ από τα μη-μεσογειακά λιμάνια (κυρίως, το Λονδίνο), εισάγονται στα Επτάνησα, σχεδόν αποκλειστικά, προϊόντα της βρετανικής βιομηχανίας.

Σε ό,τι αφορά, τώρα, την εικόνα των κύριων θαλάσσιων περιοχών, που προμηθεύουν με χύδην φορτία τα Επτάνησα, για την περίοδο 1820-30, αυτή μάς την δίνει το διάγραμμα 3.3. Σύμφωνα, λοιπόν, με το διάγραμμα, η Αδριατική, πέρα από κύριος τόπος προέλευσης των γενικών φορτίων, που φτάνουν στα επτανησιακά λιμάνια, αναδεικνύεται και ως ο κύριος προμηθευτής τους σε χύδην φορτία, με ποσοστό που αγγίζει το 64% επί του συνόλου των εμπορικών σκαφών, που αφίχθηκαν με χύδην φορτία στα Επτάνησα, κατά την ανωτέρω περίοδο· από το ποσοστό αυτό, το 85% αφορά σε φορτία δημητριακών (σιτάρι, κριθάρι, βρώμη), το 13% σε φορτία ξυλείας, και το υπόλοιπο 3% αφορά σε φορτία ζάχαρης.

Διάγραμμα 3.3. Οι κύριες θαλάσσιες περιοχές, από τις οποίες προέρχονται τα εμπορικά σκάφη, που εισέρχονται στα επτανησιακά λιμάνια, κατά τα έτη 1820, 1825 και 1830, μεταφέροντας είδη χύδην φορτίου.



Πηγή: επεξεργασμένα στοιχεία από ηλεκτρονική βάση δεδομένων *Ὀδυσσεύς – Ιόνιος Ναυτιλιακή Ιστορία, 1810-1864*. (συμμετοχή % επί του συνολικού αριθμού των εμπορικών σκαφών, που αφίχθηκαν με χύδην φορτία).

Στην δεύτερη θέση συναντούμε τη Μαύρη Θάλασσα, με ένα ποσοστό που αντιπροσωπεύει το 18%, από το οποίο το 97% αφορά σε φορτία δημητριακών

(σιτάρι, κριθάρι, σίκαλη), με τα φορτία οσπρίων, βάμβακος, μαλλιού και ξυλείας να αποτελούν το υπόλοιπο 3%. Ως τρίτος κύριος προμηθευτής των Επτανήσων σε χύδην φορτία, αναδεικνύεται η θάλασσα του Ιονίου, με ποσοστό 9%, εκ του οποίου η ξυλεία αποτελεί το 71%, τα δημητριακά το 19%, και το υπόλοιπο 10% συγκροτείται από φορτία μαλλιού, βάμβακος και σουσαμιού. Στην τέταρτη θέση και με ποσοστό 5% συναντούμε το Αιγαίο, από τα λιμάνια του οποίου τα Επτάνησα προμηθεύονται, κυρίως, δημητριακά και όσπρια, ενώ στις τελευταίες θέσεις συναντούμε την κεντρική και δυτική Μεσόγειο, με ένα συνολικό ποσοστό, που δεν υπερβαίνει το 3%, και αφορά σε φορτία, κυρίως, γαιάνθρακα, βάμβακος και ζάχαρης, καθώς και τα λιμάνια του Λονδίνου, του Λίβερπουλ και του Νιου Καστλ, τα οποία προμηθεύουν τα Επτάνησα, αποκλειστικά, με γαιάνθρακα.

Από τα ανωτέρω, επομένως, συνάγεται, πως τα αδριατικά λιμάνια της Βενετίας, της Αγκώνας, της Τεργέστης, της Μπαρλέτας, του Μπρίντεζι, αλλά και της Σένια (Segna), και, δευτερευόντως, τα λιμάνια της Μάλτας, της Μεσσήνας, του Λιβόρνου και της Γένοβας στην κεντρική και δυτική Μεσόγειο, καθώς, και το λιμάνι του Λονδίνου, συνιστούν για τα Επτάνησα τους κύριους τόπους προμήθειας ειδών γενικού φορτίου, είτε πρόκειται για επεξεργασμένα ή ημιεπεξεργασμένα είδη διατροφής, είτε πρόκειται για βιοτεχνικά/βιομηχανικά είδη (να επισημάνουμε, πως το 80% των εμπορικών σκαφών, που μεταφέρουν γενικά φορτία στα Επτάνησα, προέρχονται από τις θαλάσσιες περιοχές των προαναφερθέντων λιμανιών). Από την άλλη μεριά, τα λιμάνια της Κωνσταντινούπολης, της Οδησσού και του Ταϊγανίου, της Πρέβεζας και της Πάτρας, αλλά και τα λιμάνια της Σύρου, των Σπετσών και της Σμύρνης, προμηθεύουν τα Επτάνησα, κυρίως, με αλίπαστα, τυριά, φρούτα, δέρματα και χαβιάρι. Σε ό,τι αφορά, τώρα, την προέλευση των χύδην φορτίων, που φτάνουν στα Επτάνησα, και τα οποία συκροτούνται, κυρίως, από δημητριακά, αλλά και από όσπρια, παρατηρούμε, πως υπάρχει μία σχετική γεωγραφική μετατόπισή τους προς τις περιοχές της Μαύρης Θάλασσας και του Αιγαίου, και, δευτερευόντως, του Ιονίου, με την Αδριατική (Σικελία, Απουλία, Τοσκάνη), όμως, να διατηρεί την θέση του κυριότερου προμηθευτή σιτηρών για τα Επτάνησα. [268] Η κυριαρχία της Αδριατικής,

[268] Για μία ευρύτερη παρουσίαση του σικελικού σιτοβολώνα, βλ. I. N. Vogiatzakis και G. H. Griffiths, «Cultural Landscapes of Mediterranean Islands», στο I. N. Vogiatzakis, G. Pungetti και A. M. Mannion, *Mediterranean Island. Landscapes: Natural and Cultural Approaches*, Springer, 2008, σ. 82-99. Desmond, Sicily: *The Insecure Base*, ό.π., σ. 15-38· J. H. Parry, «Transport and Trade Routes», στο E. E. Rich, C. H. Wilson (επιμ.), *The Cambridge Economic History of Europe: The Economy of Expanding Europe in the 16th and 17th Centuries*, Τόμος IV, Cambridge University Press, Κέιμπριτζ 1967, σ. 155-219 [157-8], όπου αναφορά στη Σικελία, ως του πλέον σημαντικού δυτικο-μεσογειακού

με την παράλληλη υπο-εκπροσώπηση των σιτοφόρων περιοχών της Μαύρης Θάλασσας και του Αιγαίου, θεωρούμε, πως πρέπει να αποδοθεί, όπως έχει ήδη αναφερθεί, στα πολεμικά γεγονότα της ελληνικής επανάστασης, και τη συνακόλουθη έξαρση της πειρατικής δράσης στο Αιγαίο. Πρόκειται για εξελίξεις που εμπόδιζαν τόσο την καλλιέργεια των σιτηρών στα εδάφη, που μαίνονταν οι συγκρούσεις, όσο και το εμπόριό τους διαμέσου των νησιών του Αιγαίου, προς τα λιμάνια της κεντρικής και δυτικής Μεσογείου και, κατ' επέκταση, προς τα λιμάνια και του Ιονίου. Από την άλλη μεριά, οι ρωσο-οθωμανικές συγκρούσεις των τελών της δεκαετίας του 1820, είχαν προκαλέσει το κλείσιμο, από την Υψηλή Πύλη, των Στενών για τα εμπορικά σκάφη, με αποτέλεσμα την δυσχερή επικοινωνία (και) των επτανησιακών λιμανιών με το μαυροθαλασσίτικο σιτοβολώνα.[269] Μάλιστα, αυτοί οι παράγοντες θα επηρεάσουν, όπως θα φανεί στη συνέχεια, και την γεωγραφία των προορισμών των φορτίων σιτηρών, που αναχωρούν από τα Επτάνησα, κατά την δεκαετία του 1820.

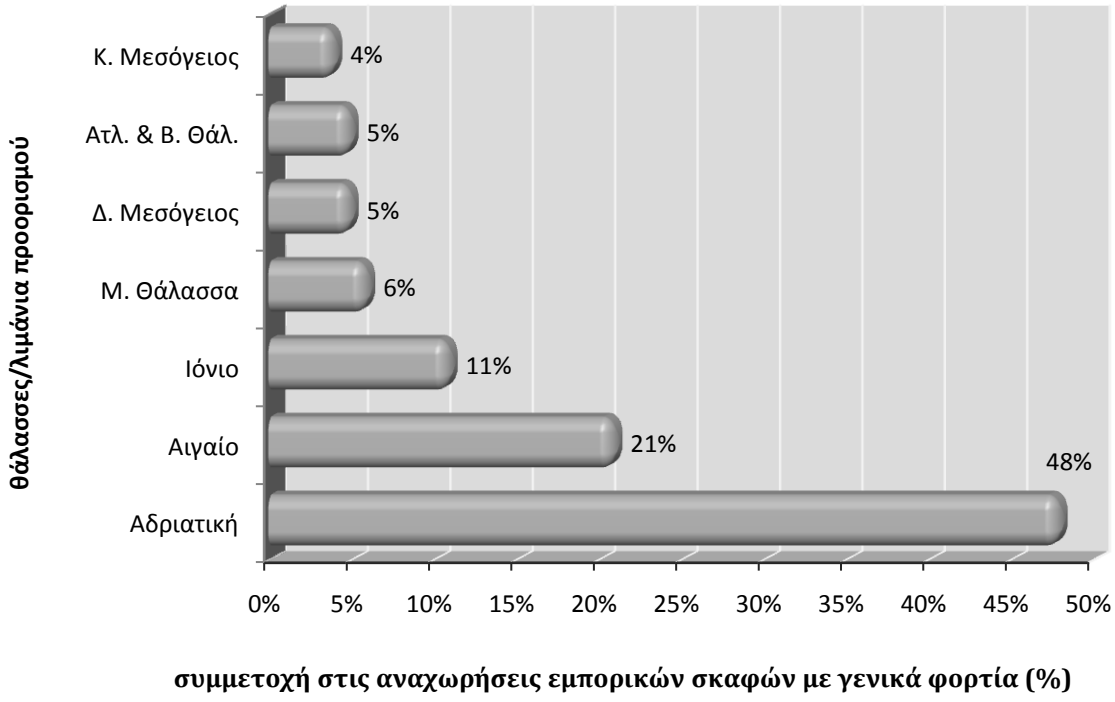
Ας δούμε, όμως, ποιές είναι οι κύριες θαλάσσιες περιοχές προορισμού των γενικών φορτίων, που αναχωρούν από τα επτανησιακά λιμάνια, κατά τα έτη 1820, 1825 και 1830. Οι περιοχές αυτές παρουσιάζονται στο διάγραμμα 3.4, που ακολουθεί, και προέκυψαν από την επεξεργασία του συνολικού αριθμού των εμπορικών σκαφών, που αναχώρησαν από τα επτανησιακά λιμάνια, κατά την ανωτέρω περίοδο, μεταφέροντας είδη γενικού φορτίου προς τα διάφορα, μεσογειακά και μη, λιμάνια-εμπορικούς εταίρους των Επτανήσων. Όπως προκύπτει, λοιπόν, από το διάγραμμα η κύρια περιοχή προς τα λιμάνια της οποίας κατευθύνονται τα εμπορικά σκάφη, που αναχωρούν από τα Επτάνησα και τα οποία μεταφέρουν είδη γενικού φορτίου, είναι η Αδριατική (Βενετία, Αγκώνα, Μπαρλέτα, Τεργέστη, Μπρίντεζι, Σένια (Segna), Τράνη), με ποσοστό 48%. Από το ποσοστό αυτό τα είδη διατροφής καλύπτουν το 61% με κύρια προϊόντα το ελαιόλαδο, τη σταφίδα, το αλάτι, τα φρούτα, τα αποικιακά είδη, τα ψάρια (σολωμός, βακαλάος, στοκοφίσι), το τυρί, τα αλκοολούχα ποτά (κρασί, ρούμι, λικέρ), τους ξηρούς καρπούς (κυρίως, αμύγδαλα) και το χαβιάρι, ενώ τα διάφορα είδη γενικού φορτίου συγκροτούν το υπόλοιπο 39%, με κύρια προϊόντα τα σαπούνια, τα βελανίδια, τα ορυκτά, τα δέρματα, τις καπότες, καθώς, και τα βιομηχανικά είδη. Στην δεύτερη θέση, και με ποσοστό 21%, συναντούμε τα

σιτοβολώνα, ήδη, από την εποχή του 16ου αιώνα. Βλ. επίσης για την ιστορία των ιταλικών σιτηρών και: Christopher E. Black, *Early Modern Italy: A social history*, Routledge, Λονδίνο 2001, σ. 127-30.

[269] Βλ. υποσημείωση 247 του παρόντος κεφαλαίου. Βλ. επίσης, Λεονταρίτης, *Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία*, ό.π., σ. 46-62· Traian Stoianovich, «Οθωμανική παραγωγική βάση: ποσοτική προσέγγιση», στο Σπύρος Ι. Ασδραχάς (επιμ.), *Ελληνική Οικονομική Ιστορία,*ό.π., σ. 434-46 (442-6).

αιγαιοπελαγίτικα λιμάνια της Σύρου και της Σμύρνης, τα οποία εισάγουν από τα Επτάνησα, κυρίως, είδη διατροφής (γαλέτα, αλκοολούχα ποτά (ρούμι, λικέρ, κρασί), ψάρια (βακαλάος, σολωμός, στοκοφίσι), άλευρα, ελαιόλαδο, ξηρούς καρπούς), βιομηχανικά είδη, σαπούνια και ορυκτά. Την τρίτη θέση καταλαμβάνουν τα λιμάνια του Ιονίου (Πάτρα, Πρέβεζα, Μεσολόγγι), με ποσοστό 11%, και με κύρια προϊόντα εισαγωγής, τα είδη διατροφής (άλευρα, κρασί, φρούτα, αποικιακά είδη και αλίπαστα), ενώ ακολουθούν τα σαπούνια, ο καπνός, τα βιομηχανικά είδη, τα ορυκτά). Στην τέταρτη θέση (6%) βρίσκεται η Μαύρη Θάλασσα (Κωνσταντινούπολη), η οποία εισάγει από τα Επτάνησα, κατά κύριο λόγο, ελαιόλαδο και βιομηχανικά είδη, ενώ ακολουθούν η δυτική Μεσόγειος (Μασσαλία, Γένοβα, Λιβόρνο), και τα λιμάνια της βρετανικής μητρόπολης (Λίβερπουλ και Λονδίνο), με κύρια προϊόντα εισαγωγής, το ελαιόλαδο, τη σταφίδα και τα σαπούνια. Τέλος, στην τελευταία θέση (4%) συναντούμε την κεντρική Μεσόγειο και το λιμάνι της Μάλτας, που προμηθεύεται από τα Επτάνησα είδη διατροφής, κυρίως, σταφίδα, ελαιόλαδο και τυρί, καθώς, και είδη γενικού φορτίου, κυρίως σαπούνια, καπότες και βελανίδια.

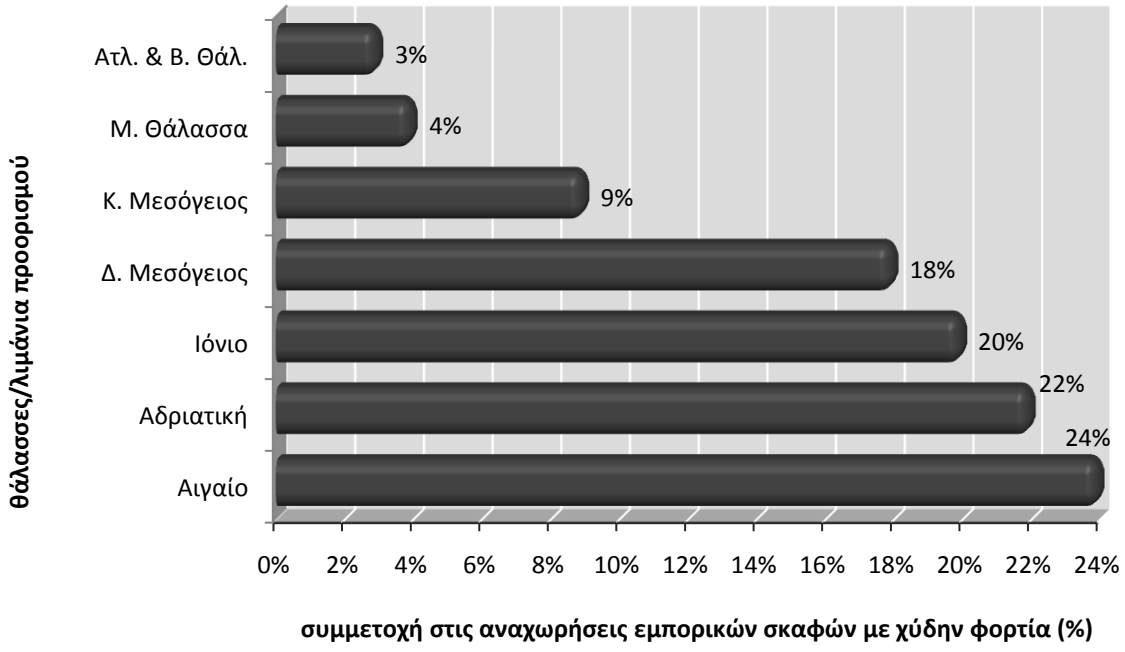
Διάγραμμα 3.4. Οι κύριες θαλάσσιες περιοχές, προς τις οποίες κατευθύνονται τα εμπορικά σκάφη, που αναχωρούν από τα επτανησιακά λιμάνια, κατά τα έτη 1820, 1825 και 1830, μεταφέροντας είδη γενικού φορτίου.



Πηγή: επεξεργασμένα στοιχεία από ηλεκτρονική βάση δεδομένων *Ὀδυσσεύς – Ιόνιος Ναυτιλιακή Ιστορία, 1810-1864*. (συμμετοχή % επί του συνολικού αριθμού των εμπορικών σκαφών, που αναχώρησαν με γενικά φορτία).

Ας περάσουμε, τώρα, να δούμε ποιές ήταν οι θαλάσσιες περιοχές, και τα λιμάνια τους, προς τις οποίες εξήγαγαν τα Επτάνησα είδη χύδην φορτίου, κατά την περίοδο, πάντα, των ετών 1820-30. Όπως προκύπτει από τα στοιχεία του διαγράμματος 3.5, η κύρια περιοχή προς την οποία κατευθύνονται τα εμπορικά σκάφη, που αναχωρούν από τα Επτάνησα με χύδην φορτία είναι τα λιμάνια του Αιγαίου, κυρίως, η Σύρος, και δευτερευόντως, η Σμύρνη, με ποσοστό 24%· από το ποσοστό αυτό, το 77% αφορά σε εισαγωγές δημητριακών, το 12% σε ξυλεία, το 8% σε ζάχαρη και το υπόλοιπο 3% σε γαιάνθρακα. Το γεγονός, πως τα Επτάνησα αναδεικνύονται σε κύριους τροφοδότες σιτηρών των λιμανιών του Αιγαίου, φαίνεται, πως συνδέεται άμεσα με τις δυσκολίες παραγωγής, αλλά, κυρίως, εμπορίας των σιτηρών, τόσο της νότιας βαλκανικής όσο και της Μαύρης Θάλασσας, λόγω των πολεμικών συγκρούσεων, που λαμβάνουν χώρα σε αυτές τις περιοχές, κατά την δεκαετία του 1820. [270]

Διάγραμμα 3.5. Οι κύριες θαλάσσιες περιοχές, προς τις οποίες κατευθύνονται τα εμπορικά σκάφη, που αναχωρούν από τα επτανησιακά λιμάνια, κατά τα έτη 1820, 1825 και 1830, μεταφέροντας είδη χύδην φορτίου.



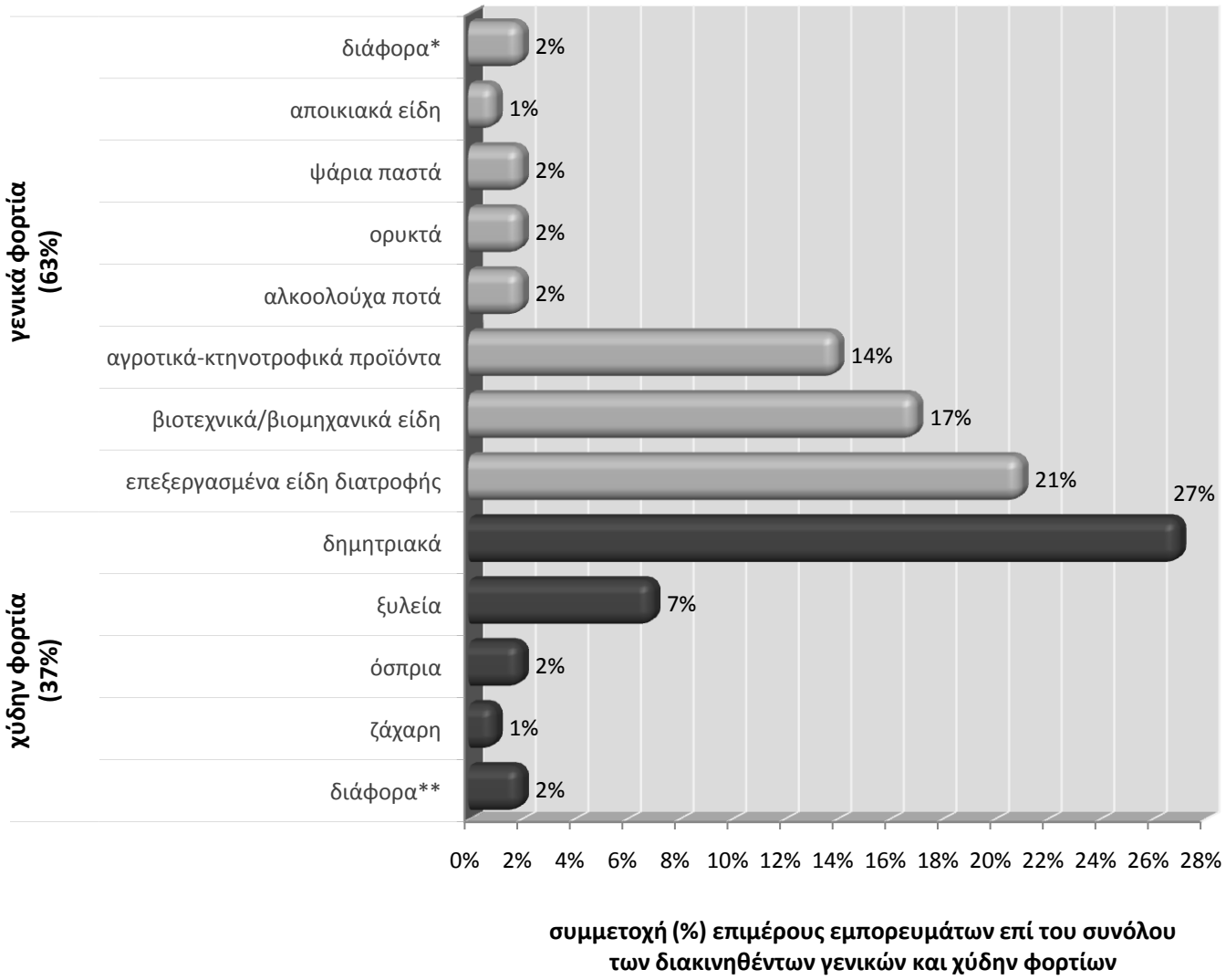
Πηγή: επεξεργασμένα στοιχεία από ηλεκτρονική βάση δεδομένων *Οδυσσεύς – Ιόνιος Ναυτιλιακή Ιστορία, 1810-1864*. (συμμετοχή % επί του συνολικού αριθμού των εμπορικών σκαφών, που αναχώρησαν με χύδην φορτία).

[270] Ενδεικτικά, να αναφέρουμε, πως ο Καποδίστριας στα 1828 ζητά με επιστολή του από τους έλληνες εμπόρους του Λιβόρνου να στείλουν στην Ελλάδα σιτάρι, λόγω της έλλειψης τροφίμων που έπληττε την Ελλάδα, εξαιτίας του αποκλεισμού του Βοσπόρου και της Μαύρης Θάλασσας κατά την διάρκεια του ρωσο-οθωμανικού πολέμου, βλ. Βλάμη, *Το Φιορίνι, το Σιτάρι και η Οδός του Κήπου*, ό.π., σ. 316.

Στην δεύτερη θέση, με ποσοστό 22%, βρίσκονται τα λιμάνια της Βενετίας, της Αγκώνας, της Μπαρλέτας και της Τεργέστης, με κύρια, χύδην φορτία, τα σιτηρά (76%), τα καυσόξυλα (12%), το μαλλί (4%), το βαμβάκι (4%), και την ξυλεία (4%). Στην τρίτη θέση και με ποσοστό, που ανέρχεται στο 20% βρίσκεται η θάλασσα του Ιονίου (πρόκειται για τα λιμάνια της Πρέβεζας και δευτερευόντως της Πάτρας και του Μεσολογγίου), στην οποία τα Επτάνησα εξάγουν σιτηρά (66%), ξυλεία (17%), ζάχαρη (11%), και βαμβάκι (6%), ενώ την τέταρτη θέση (18%) καταλαμβάνουν το δυτικο-μεσογειακά λιμάνια της Μασσαλίας και δευτερευόντως, της Γένοβας και του Λιβόρνου, με τα σιτηρά να κυριαρχούν (91%), και να ακολουθούν τα φορτία μαλλιού (7%) και βάμβακος (2%). Στην πέμπτη θέση (9%) βρίσκεται η θαλάσσια περιοχή της κεντρικής Μεσογείου, με επικεφαλής το λιμάνι της Μάλτας και με κύρια χύδην φορτία, τα δημητριακά (46%), την ξυλεία (23%), και τα φορτία μαλλιού (18%), και καυσόξυλων (13%). Τέλος, τις τελευταίες θέσεις καταλαμβάνουν τα λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας (κυρίως, η Κωνσταντινούπολη), και τα βρετανικά λιμάνια του Λίβερπουλ και του Λονδίνου, με ποσοστά 4% και 3%, αντιστοίχως, και με κύρια προϊόντα, για τη μεν Μαύρη Θάλασσα την ζάχαρη, την ξυλεία και τα ξάρτια, για τα δε βρετανικά λιμάνια, τα φορτία ξυλείας και μαλλιού.

Καθίσταται, επομένως, εμφανές, πως τα επτανησιακά λιμάνια, κατά την δεκαετία του 1820, έχουν αναδειχθεί σε κύριους προμηθευτές των λιμανιών, κυρίως, της Αδριατικής, και, δευτερευόντως, της κεντρικής και δυτικής Μεσογείου, καθώς και της Βρετανίας, με τα δικά τους εμπορευματικά προϊόντα, αγροτικά και μη (πρωτίστως, σταφίδα και ελαιόλαδο, αλλά και σαπούνια, κρασί και ξηρούς καρπούς). Από την άλλη μεριά, προς τα λιμάνια του Ιονίου, του Αιγαίου αλλά και της Μαύρης Θάλασσας, τα εμπορικά σκάφη, ανεξαρτήτως σημαίας, που αναχωρούν από τα Επτάνησα, προωθούν, κατά κύριο λόγο, επεξεργασμένα ή ημιεπεξεργασμένα γενικά είδη διατροφής (αποικιακά είδη, ψάρια, αλκοολούχα ποτά), βιοτεχνικά και βιομηχανικά αγαθά, καθώς και ζάχαρη και γαιάνθρακα, φορτία, που φτάνουν στα επτανησιακά λιμάνια από τα λιμάνια της Αδριατικής, της κεντρικής και δυτικής Μεσογείου και της Βρετανίας. Παράλληλα, και σε ό,τι αφορά την εμπορία των δημητριακών, το μεγαλύτερο μέρος τους φτάνει στα Επτάνησα από την Ιταλική χερσόνησο, με ένα μικρό μέρος τους να επαναπροωθείται, καθώς φαίνεται, προς τα διάφορα αδριατικά λιμάνια (κυρίως προς την Βενετία-Αυστρία), ενώ το μεγαλύτερο μέρος τους διοχετεύεται προς τις αγορές του Αιγαίου, του Ιονίου, αλλά και της δυτικής και κεντρικής Μεσογείου.

Διάγραμμα 3.6. Συμμετοχή (%) των επιμέρους, γενικών και χύδην εμπορευμάτων, επί του συνόλου των διακινηθέντων φορτίων προς και από τα Επτάνησα, από όλα τα ποντοπόρα, εμπορικά σκάφη (ανεξαρτήτως σημαίας), κατά τα έτη 1820, 1825 και 1830.



Πηγή: επεξεργασμένα στοιχεία από ηλεκτρονική βάση δεδομένων *Ὀδυσσεύς – Ιόνιος Ναυτιλιακή Ιστορία, 1810-1864*. (* *διάφορα γενικά φορτία*: ζώα, χρήματα, εφόδια πλοίων· ** *διάφορα χύδην φορτία*: μαλλί, βαμβάκι, γαιάνθρακες, λίπος).

Συνοψίζοντας, λοιπόν, την εικόνα της εμπορικής πραγματικότητας, που βίωσαν τα λιμάνια του Ιονίου Κράτους, κατά την διάρκεια των ετών του 1820, 1825 και 1830, συμπεραίνουμε, πως αυτά είχαν διαμορφώσει ένα σαφή προσανατολισμό προς την εξυπηρέτηση των εμπορικών οδών, που διέσχιζαν την ευρύτερη θαλάσσια περιοχή της κεντρικής Μεσογείου, όπως άλλωστε, φάνηκε και στην προηγούμενη ενότητα. Συνέπεια αυτής της πραγματικότητας ήταν τα Επτάνησα, και, κυρίως, η Κέρκυρα, το λιμάνι της οποίας διέθετε, όπως έχει, ήδη, αναφερθεί, ικανοποιητικές υποδομές για την αποθήκευση των υπό διαμετακόμιση προϊόντων, το οποίο, μάλιστα,

από το 1825, είχε καταστεί και ελεύθερο λιμάνι, να αναδειχθούν σε σημαντικούς διαμετακομιστικούς σταθμούς ενός εμπορίου, κυρίως, γενικών, και, δευτερευόντως, χύδην φορτίων. [271] Συγκεκριμένα, και όπως αποτυπώνεται στο διάγραμμα 3.6, τα γενικά φορτία, που διακινήθηκαν από, προς και διαμέσου των λιμανιών του Ιονίου Κράτους, κατά τα έτη 1820, 1825 και 1830, αντιπροσώπευαν ποσοστό της τάξης του 63%, επι του συνόλου των διακινηθέντων φορτίων, με τα χύδην φορτία να αντιπροσωπεύουν το υπόλοιπο 37%. Επρόκειτο για ένα εμπόριο, που, όπως είδαμε, διενεργείτο ανάμεσα στα λιμάνια, πρωτίστως, της Αδριατικής (Βενετία, Αγκώνα, Τεργέστη, Μπαρλέτα, Μπρίντεζι, Σένια (Segna)), και, δευτερευόντως, της κεντρικής και δυτικής Μεσογείου (Μάλτα, Μεσσήνα, Λιβόρνο, Γένοβα, Μασσαλία), και σε πολύ περιορισμένο βαθμό του Ατλαντικού Ωκεανού και της Βρετανίας, με τις θάλασσες και τα λιμάνια του Ιονίου (Πρέβεζα, Πάτρα, Μεσολόγγι), του Αιγαίου (Σύρος, Σμύρνη, Σπέτσες), καθώς και αυτών της Μαύρης Θάλασσας (Κωνσταντινούπολη, Οδησσός, Ταϊγάνιο).

Αυτό το διαμετακομιστικό εμπόριο συγκροτείτο, κυρίως, από: (α) βιομηχανικά/βιοτεχνικά προϊόντα (υφάσματα, γυαλικά, δέρματα, έπιπλα, είδη οικιακής χρήσης, είδη κιγκαλερίας, πίσσα, καυστική σόδα, πυρίτιδα, σαπούνια, διάφορα βιομηχανικά είδη, βαρέλια, κεραμίδια, κάβοι, σωλήνες, βαφική ύλη, προϊόντα επεξεργασμένης ξυλείας, ιατρικά είδη), (β) επεξεργασμένα είδη διατροφής (γαλέτα, παστά προϊόντα, άλευρα, ζυμαρικά), (γ) παστά ψάρια (βακαλάος, στοκοφίσι, σκουμπρί, σολωμός, ρέγγες, σαρδέλες), (δ) αλκοολούχα ποτά (ρούμι, κονιάκ, λικέρ), (ε) αποικιακά αγαθά (καφές, κακάο, μπαχαρικά, όπιο), (στ) ξυλεία, και (ζ) γαιάνθρακες. Πρόκειται για εμπορεύματα, που προωθούνταν διαμέσου των Επτανήσων, από τα μεγάλα λιμάνια της κεντρικής, αλλά και δυτικής Μεσογείου, προς τα λιμάνια του Ιονίου, του Αιγαίου και της Μαύρης Θάλασσας, δηλαδή, προς τον ευρύτερο θαλάσσιο χώρο της ανατολικής Μεσογείου.[272] Από την άλλη μεριά, τα λιμάνια του Ιονίου, του Αιγαίου και της Μαύρης Θάλασσας διοχέτευαν, μέσω των Επτανήσων, προς τα λιμάνια, κυρίως, της Ιταλικής Χερσονήσου, και, δευτερευόντως,

---

[271] Για τις υποδομές του λιμανιού της Κέρκυρας, βλ. Κεφάλαιο Πρώτο, υποσημείωση 136, και Κεφάλαιο Δεύτερο, υποσημείωση 182. Για την ανάδειξη της Κέρκυρας σε ελεύθερο λιμένα, βλ. *Gazzette Jonie* 1825, Αριθ.400, 15/27 Αύγουστος 1825.

[272] Έχει ενδιαφέρον, πως οι θέσεις του Νάπιερ, που είχαμε δει στο προηγούμενο κεφάλαιο, για τη σημασία της θέσης των επτανησιακών λιμανιών, για την προώθηση των βρετανικών βιομηχανικών προϊόντων στον χώρο της κεντρικής Μεσογείου, επαληθεύονται και μέσω της αρχειακής έρευνας, που καταδεικνύουν, πως η Κέρκυρα είχε καταστεί κέντρο διακίνησης των δυτικών αγαθών προς τα γειτονικά των Επτανήσων λιμάνια· Napier, *The Colonies*, ό.π., σ. 15.

προς τα λιμάνια της Μάλτας, της Μεσσήνας, του Λιβόρνου, της Γένοβας και της Μασσαλίας, επεξεργασμένα ή ημιεπεξεργασμένα γεωργικά και κτηνοτροφικά προϊόντα της αγροτικής, ανατολικής Μεσογείου (ελαιόλαδο, σταφίδα, όσπρια, αλάτι, χαβιάρι, φρούτα νωπά και αποξηραμένα, ξηρούς καρπούς, κρασί, ξύδι, βαμβάκι, ζάχαρη, ζώα), καθώς και ορυκτά (κυρίως, σίδηρο και χαλκό), και διάφορα χειροτεχνήματα και τοπικά, βιοτεχνικά προϊόντα (σαπούνια, καπότες, δέρματα). Επιπλέον, τα λιμάνια του Ιονίου Κράτους είχαν αρχίσει να αναλαμβάνουν και ρόλο σημαντικού διαμετακομιστή των σιτηρών της Ιταλικής Χερσονήσου, η οποία, κατά τις πρώτες δεκαετίες του 19ου αιώνα, παρέμενε ο σημαντικότερος μεσογειακός σιτοβολώνας, υπερτερώντας κατά πολύ της – ανερχόμενης ακόμα – Μαύρης Θάλασσας. Έτσι, λοιπόν, τα ιταλικά, κυρίως, σιτηρά διοχετεύονταν προς τα λιμάνια του Αιγαίου και του Ιονίου, αλλά και προς τα λιμάνια της κεντρικής και δυτικής Μεσογείου, καλύπτοντας ένα τμήμα των διευρυνόμενων αναγκών σε δημητριακά τόσο της σε εμπόλεμη κατάσταση ευρισκόμενης Βαλκανικής όσο και της βιομηχανοποιούμενης και αστικοποιούμενης, δυτικής Ευρώπης. [273]

Τέλος, να προσθέσουμε, πως, παράλληλα, με τον διαμετακομιστικό τους χαρακτήρα, τα λιμάνια του Ιονίου Κράτους είχαν διαμορφώσει, την περίοδο της δεκαετίας του 1820, και έναν έντονα εξαγωγικό χαρακτήρα, με τα κύρια αγροτικά τους προϊόντα, πρωτίστως, το ελαιόλαδο, και, δευτερευόντως, τη σταφίδα, το κρασί και τους ξηρούς καρπούς (κυρίως, αμύγδαλα), αλλά και τα βιοτεχνικά τους προϊόντα, κυρίως, τα σαπούνια, να εξάγονται, κατά κύριο λόγο, προς τα λιμάνια της Αδριατικής, της κεντρικής, αλλά και της δυτικής Μεσογείου και Ευρώπης.[274] Να επισημάνουμε, βέβαια, πως αυτή η εξαγωγική δραστηριότητα των επτανησιακών λιμανιών, βασισμένη στα δύο κύρια εμπορευματικά τους προϊόντα, το ελαιόλαδο, δηλαδή, και τη σταφίδα, συνιστούσε ένα βασικό τους γνώρισμα, που είχε διαμορφωθεί πολύ πριν την επιβολή της βρετανικής προστασίας, ήδη, από την εποχή

---

[273] Ο διαμετακομιστικός χαρακτήρας των επτανησιακών λιμανιών, ως προς την εμπορία σιτηρών, συμβάδιζε απόλυτα με την πραγματικότητα, που βίωνε ολόκληρο το μεσογειακό σιτεμπόριο της περιόδου από το 1820 έως και το 1850, καθώς ήταν ένα εμπόριο καθαρά διαμετακομιστικό. Επιπλέον, οι νόμοι των σιτηρών καθιστούσαν παράνομη την απευθείας εισαγωγή των σιτηρών από τις χώρες παραγωγής, με αποτέλεσμα λιμάνια, όπως των Επτανήσων, να διαδραματίζουν το ρόλο του ενδιάμεσου· βλ. ενδεικτικά, Χαρλαύτη, *Ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας,* ό.π., σ. 103-5.

[274] Για τα αγροτικά προϊόντα των Επτανήσων, βλ. Gekas, «The Commercial Bourgeoisie of the Ionian Islands under British Rule», ό.π., σ. 52-60· Φακιόλας, «Ο πρωτογενής τομέας παραγωγής στα Επτάνησα (1386-1864)», ό.π., σ. 151-80· Θ. Καλαφάτης, «Γεωγραφία και όροι εμπορίας της επτανησιακής σταφίδας (1860-1890)», *Τα Ιστορικά*, Τεύχος 44, σ. 67-80· Δ. Ανωγιάτης-Pelé, Ε. Πρόντζας, *Η Κέρκυρα 1830-1832. Μεταξύ φεουδαρχίας και αποικιοκρατίας*, University Studio Press, Θεσσαλονίκη 2002, σ. 454-512· Ζώης, *Ιστορία της Ζακύνθου*, ό.π., σ. 374-89.

της βενετοκρατίας, συμβάλλοντας αποφασιστικά στο σταδιακό προσανατολισμό των Επτανήσων προς τους εμπορικούς δρόμους, που οδηγούσαν, κυρίως, προς τα μεγάλα λιμάνια της κεντρικής και δυτικής Ευρώπης, ήδη από τον 17ο αιώνα.[275]

3.3.2 Η ΔΕΥΤΕΡΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΤΗΣ ΒΡΕΤΑΝΙΚΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ: 1845-59

Έχοντας, λοιπόν, παρουσιάσει τον προσανατολισμό, αλλά και το ρόλο των επτανησιακών λιμανιών στον εμπορικό κόσμο της Μεσογείου, κατά την διάρκεια της δεκαετίας του 1820, ας περάσουμε να εξετάσουμε και τις εξελίξεις, που αυτά βίωσαν κατά τα μέσα του 19ου αιώνα, και συγκεκριμένα κατά τα έτη 1845, 1850, 1855 και 1859. Στόχος μας είναι να διαμορφώσουμε μία ολοκληρωμένη εικόνα για τις ευρύτερες αλλαγές, που υπέστη τόσο ο εμπορικός προσανατολισμός και χαρακτήρας των λιμανιών του Ιονίου Κράτους, όσο και η θέση τους στους εμπορικούς δρόμους της Μεσογείου, από τα πρώτα χρόνια επιβολής της βρετανικής προστασίας, έως και λίγο πριν τον τερματισμό της. Ας εξετάσουμε, πρώτα, την εικόνα (διάγραμμα 3.7), των θαλάσσιων περιοχών, από τις οποίες τα Επτάνησα προμηθεύονταν είδη γενικού φορτίου, κατά την δεκαπενταετία του 1845-59, έτσι όπως αυτές προέκυψαν από την επεξεργασία της γεωγραφικής προέλευσης των εμπορικών σκαφών, που εισήλθαν στα επτανησιακά λιμάνια μεταφέροντας είδη γενικού φορτίου.[276]

Σύμφωνα, λοιπόν, με το διάγραμμα 3.7, η θάλασσα και τα λιμάνια της Αδριατικής (κυρίως, τα λιμάνια της Τεργέστης, και, δευτερευόντως, της Βενετίας, του Δυρραχίου και της Αγκώνας), παραμένουν μεν ο κύριος προμηθευτής των Επτανήσων με γενικά φορτία, με ποσοστό 46%, σημειώνοντας, όμως, υποχώρηση σε σχέση με την δεκαετία του 1820, κατά 28%. Επιπλέον, η προηγούμενη κυριαρχία των ειδών διατροφής έχει πλέον δώσει την θέση της στην κυριαρχία των βιομηχανικών/

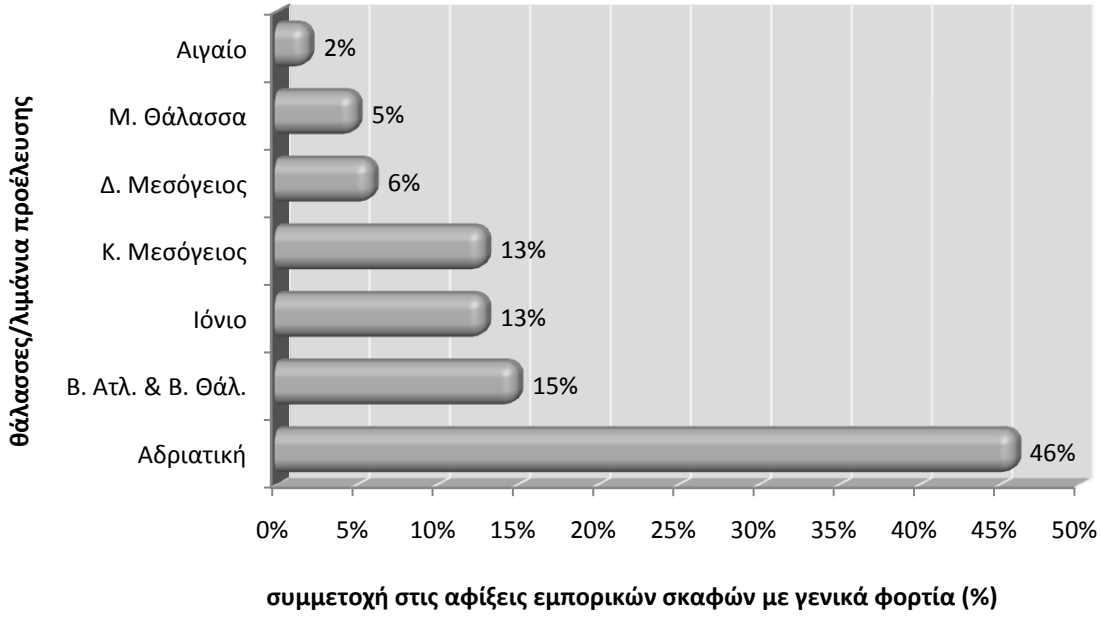
---

[275] Βλ. Κεφάλαιο Πρώτο, ενότητα 1.2.1. Βλ. επίσης, Σπ. Ι. Ασδραχάς, «Η σύνθεση των καλλιεργειών», στο Σπύρος Ι. Ασδραχάς (επιμ.), *Ελληνική Οικονομική Ιστορία,* ό.π., σ. 289-310 [297-9]· βλ. επίσης, Μιράντα Σταυρινού, «Στοιχεία της Δημόσιας Ζωής στα Νότια Επτάνησα, σύμφωνα με ανέκδοτη αναφορά του Αντιστρατήγου James Campbell (1813)», *Κερκυραϊκά Χρονικά*, Τόμος XXVI, 1982, σ. 107-121· Αγγελο-Διονύσης Δεμπόνος, «Στοιχεία σταφιδικής πολιτικής στην Κεφαλονιά του 19ου αιώνα», *Κερκυραϊκά Χρονικά*, Τόμος 10, 2005, σ. 271-96, όπου και αναφέρεται, πως τα πολεμικά γεγονότα της ελληνικής επανάστασης είχαν σαν αποτέλεσμα την καταστροφή της πελοποννησιακής παραγωγής σταφίδας, προς όφελος της επτανησιακής, εκτινάσσοντας στα ύψη την παραγωγή και τις τιμές της. Πέτρος Πιζάνιας, *Οικονομική Ιστορία της Ελληνικής Σταφίδας, 1851-1912: Παραγωγή, Διεθνής Αγορά, Διαμόρφωση Τιμών, Κρίση*, Ίδρυμα Έρευνας και Παιδείας της Εμπορικής Τραπέζης της Ελλάδος, Αθήνα 1988, σ. 29-37. Gekas, «The Commercial Bourgeoisie of the Ionian Islands under British Rule», ό.π., σ. 298.

[276] Για τα στοιχεία των διαγραμμάτων 3.7 έως και 3.11, της παρούσας υποενότητας, βλ. και *Παραρτήματα*: Κεφάλαιο Τρίτο.

βιοτεχνικών προϊόντων (χαρτί, γυαλικά, κεραμίδια, οικιακά είδη, σκεύη μαγειρικής, έπιπλα, ιατρικά είδη, φάρμακα, υφάσματα, χαρτοπαίγνια), τα οποία αντιπροσωπεύουν ποσοστό 52% επί του συνόλου των γενικών φορτίων, που έρχονται από την Αδριατική στα Επτάνησα, με τα είδη διατροφής να αποτελούν το υπόλοιπο 48% και να περιλαμβάνουν, κυρίως, ρύζι, σκόρδα, κρεμμύδια, πατάτες, αλίπαστα, άλευρα, γαλέτα και αποικιακά προϊόντα.

Διάγραμμα 3.7. Οι κύριες θαλάσσιες περιοχές, από τις οποίες προέρχονται τα εμπορικά σκάφη, που εισέρχονται στα επτανησιακά λιμάνια, κατά τα έτη 1845, 1850, 1855 και 1859, μεταφέροντας είδη γενικού φορτίου.

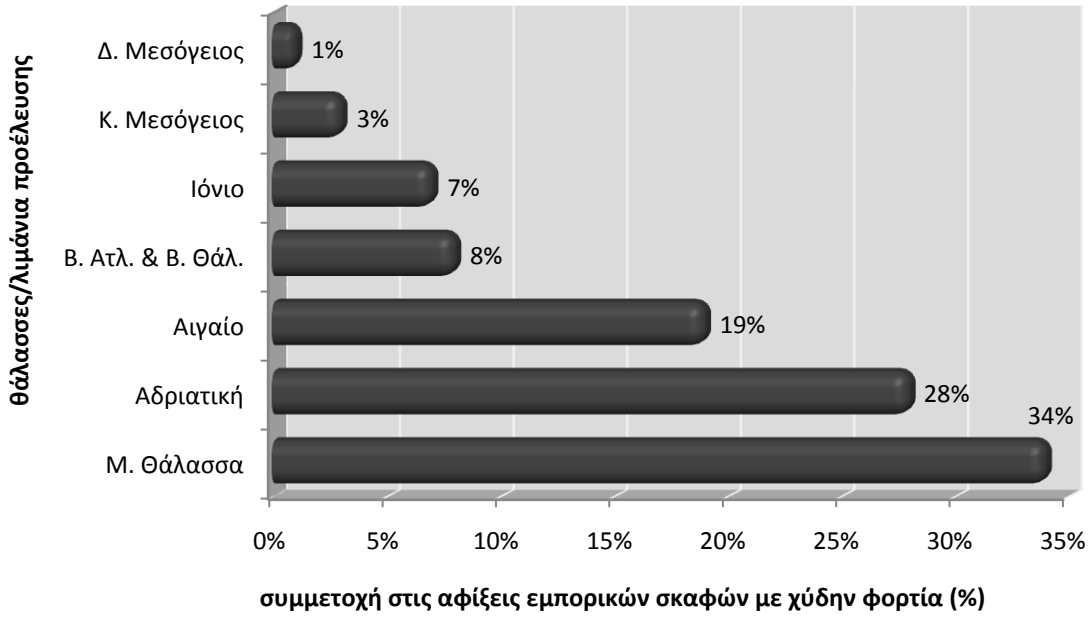


Πηγή: επεξεργασμένα στοιχεία από ηλεκτρονική βάση δεδομένων *Ὀδυσσεύς – Ιόνιος Ναυτιλιακή Ιστορία, 1810-1864*. (συμμετοχή % επί του συνολικού αριθμού των εμπορικών σκαφών, που αφίχθηκαν με γενικά φορτία).

Την δεύτερη θέση καταλαμβάνουν τα βρετανικά λιμάνια (Λονδίνο, Λίβερπουλ, Κάρντιφ, Τρουν-Σκωτία), καθώς και τα λιμάνια του Ρίο ντε Τζανέιρο, του Άμστερνταμ και του Νιου Πορτ (New Port – Rhode Island), με ποσοστό 15%, τα οποία προμηθεύουν τα Επτάνησα με βιομηχανικά εμπορεύματα (κυρίως πυρίτιδα), αποικιακά είδη (καφές, πιπέρι), ψάρια (βακαλάο) και οινοπνευματώδη (ρούμι). Την τρίτη θέση καταλαμβάνουν τα λιμάνια του Ιονίου (με επικεφαλής την Πάτρα, ακολουθούμενη από την Πρέβεζα, την Βόνιτσα, και το Μεσολόγγι), με ποσοστό 13% και με κύρια προϊόντα τη σταφίδα, τα ψάρια, τα φρούτα και το τυρί. Στην τέταρτη θέση συναντούμε την κεντρική Μεσόγειο, και τα λιμάνια της Μάλτας και της Μεσσήνας, με ποσοστό 13% (αύξηση, δηλαδή, 30% σε σχέση με τα έτη 1820-30),

και με κύρια προϊόντα τα ψάρια (βακαλάος, σαρδέλες, ρέγγες και σολωμός), τα αποικιακά είδη (καφές) και τα βιομηχανικά προϊόντα. Την πέμπτη θέση καταλαμβάνουν τα λιμάνια της δυτικής Μεσογείου, με ποσοστό 6% και με επικεφαλής το Λιβόρνο, ακολουθούμενο από τη Μασσαλία και την Γένοβα, τα οποία προμηθεύουν τα Επτάνησα με βιομηχανικά προϊόντα και είδη διατροφής (ρύζι και ψάρια). Τέλος, τα μαυροθαλασσίτικα λιμάνια, (ποσοστό 5% και επικεφαλής η Κωνσταντινούπολη), διοχετεύουν στα νησιά, κυρίως, χαβιάρι, ψάρια και δέρματα, ενώ τα λιμάνια του Αιγαίου (ποσοστό 2%, με επικεφαλής τη Σύρο, ακολουθούμενη από τις Σπέτσες και τη Σμύρνη), προμηθεύουν τα Επτάνησα με βιομηχανικά και βιοτεχνικά προϊόντα, αλλά και με είδη διατροφής. [277]

Διάγραμμα 3.8. Οι κύριες θαλάσσιες περιοχές, από τις οποίες προέρχονται τα εμπορικά σκάφη, που εισέρχονται στα επτανησιακά λιμάνια, κατά τα έτη 1845, 1850, 1855 και 1859, μεταφέροντας είδη χύδην φορτίου.



Πηγή: επεξεργασμένα στοιχεία από ηλεκτρονική βάση δεδομένων *Ὀδυσσεύς – Ιόνιος Ναυτιλιακή Ιστορία, 1810-1864*. (συμμετοχή % επί του συνολικού αριθμού των εμπορικών σκαφών, που αφίχθηκαν με χύδην φορτία).

Σε ό,τι αφορά, τώρα, τους τόπους προέλευσης των χύδην φορτίων, που εισάγονται στα λιμάνια του Ιονίου Κράτους, κατά την περίοδο 1845-59, την εικόνα μάς την δίνει το διάγραμμα 3.8, σύμφωνα με το οποίο τα μαυροθαλασσίτικα λιμάνια (Κωνσταντινούπολη, Οδησσός, Ταϊγάνιο και τα δουνάβια λιμάνια: Βραΐλα, Γαλάτσι,

[277] Τα βιομηχανικά και βιοτεχνικά είδη προέρχονταν, πρωτίστως, από τη Σύρο, που ήταν το άλλο μεγάλο διαμετακομιστικό κέντρο της ανατολικής Μεσογείου.

Σουλινάς), σημειώνουν σημαντική αύξηση των ποσοστών τους, σε σχέση με την δεκαετία του 1820 (88%), και αναδεικνύονται σε κυρίαρχα λιμάνια τροφοδοσίας των Επτανήσων με χύδην φορτία, σε ποσοστό 34%, επί του συνόλου των εμπορικών σκαφών, που μετέφεραν χύδην φορτία και τα οποία αφίχθηκαν στα επτανησιακά λιμάνια κατά τα έτη 1845-59· Από το ποσοστό αυτό τα φορτία δημητριακών (σιτάρι, καλαμπόκι, κριθάρι, σίκαλη, βρώμη), αποτελούν το 97% και το υπόλοιπο 3% αποτελείται από φορτία μαλλιού, ξυλείας, οσπρίων και βάμβακος. Στην δεύτερη θέση συναντούμε την Αδριατική με ποσοστό 28% (μείωση 56% σε σχέση με την περίοδο 1820-30), και με κύρια προϊόντα όχι πλέον τα σιτηρά, τα οποία αντιπροσωπεύουν μόλις το 34%, από το σύνολο των χύδην φορτίων, που έρχονται στα Επτάνησα από τα αδριατικά λιμάνια, αλλά την ξυλεία (οικοδομική, καύσιμη και ναυπηγική), η οποία αντιπροσωπεύει το 63%, με τα φορτία ζάχαρης και σανού να συγκροτούν το υπόλοιπο 3%. Την τρίτη θέση καταλαμβάνουν τα αιγαιοπελαγίτικα λιμάνια της Σύρου, των Σπετσών, της Σμύρνης, της Ύδρας και των Χανίων, με ποσοστό, που φτάνει το 19% (αύξηση 280% σε σχέση με τα έτη 1820-30), εκ του οποίου τα φορτία σιτηρών αποτελούν το 90%, τα όσπρια (ρεβύθια, φασόλια, φακές, μπιζέλια) το 5%, και τα φορτία βάμβακος, μαλλιού και γαιάνθρακα το υπόλοιπο 5%. Την τέταρτη θέση καταλαμβάνουν τα βρετανικά, κυρίως, λιμάνια (Λονδίνο, Λίβερπουλ, Κάρντιφ, Νιου Καστλ), αλλά και τα λιμάνια του Άμστερνταμ και του Νιου Πορτ, με ποσοστό 8% (από, μόλις, 1% στα 1820-30), τα οποία εξάγουν στα Επτάνησα, αποκλειστικά, γαιάνθρακες και ζάχαρη. Στην πέμπτη θέση, με ποσοστό 7% (μείωση 22% σε σχέση με την δεκαετία 1820-30), βρίσκονται τα λιμάνια του Ιονίου (Πάτρα, Πρέβεζα, Βόνιτσα), τα οποία τροφοδοτούν τα Επτάνησα με δημητριακά (45% επί του συνόλου των χύδην φορτίων, που φτάνουν από τις ακτές της Πελοποννήσου, της Στερεάς και της Ηπείρου στα επτανησιακά λιμάνια), με ξυλεία (50% επί των χύδην φορτίων), και με φορτία γαιάνθρακα και μαλλιού (5%). Τέλος, συναντούμε τα λιμάνια της κεντρικής Μεσογείου (Μάλτα και Μεσσήνα), με 3%, και της δυτικής Μεσογείου (Λιβόρνο, Μασσαλία και Γένοβα), με 1%· από αυτά, τα κεντρο-μεσογειακά λιμάνια, προμηθεύουν τα Επτάνησα, κυρίως, με δημητριακά, γαιάνθρακες και βαμβάκι, ενώ τα δυτικο-μεσογειακά με περιορισμένες, μόνο, ποσότητες δημητριακών και ζάχαρης.

Συνοψίζοντας, λοιπόν, την εικόνα των γενικών και χύδην φορτίων, αλλά και των περιοχών, από τις οποίες αυτά προωθούνται προς τα Επτάνησα, κατά την διάρκεια της περιόδου 1845-59, παρατηρούμε, πως τα λιμάνια της Αδριατικής, του Ατλαντικού, της Βόρειας Θάλασσας, αλλά και της κεντρικής Μεσογείου και,

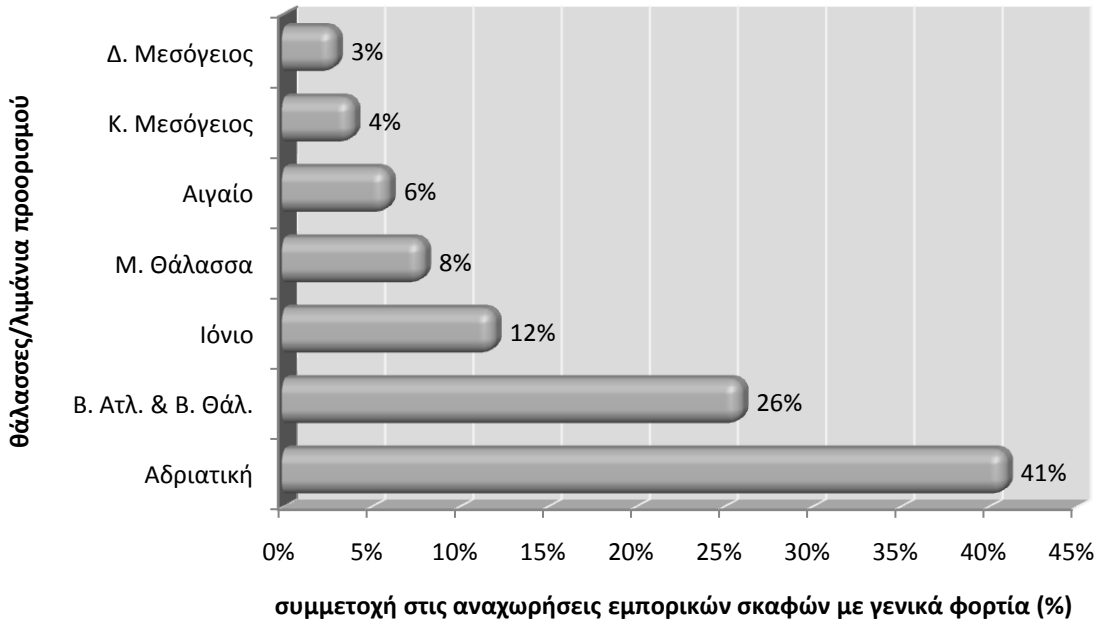
δευτερευόντως, τα λιμάνια της δυτικής Μεσογείου, προμηθεύουν τα Επτάνησα με το μεγαλύτερο μέρος των γενικών τους φορτίων, καθώς το 80% των εμπορικών σκαφών, που μεταφέρουν στα τελευταία γενικά φορτία, αναχωρούν από τις παραπάνω περιοχές. Επιπλέον, έχει ενδιαφέρον, πως οι ανωτέρω θάλασσες αποστέλλουν, πλέον, στα Επτάνησα, κυρίως, βιομηχανικά προϊόντα και, δευτερευόντως, είδη διατροφής (αποικιακά είδη, οινοπνευματώδη, ψάρια και ρύζι), αντιστρέφοντας τις πραγματικότητες, που ίσχυαν κατά την δεκαετία του 1820. Από την άλλη μεριά, τα λιμάνια του Ιονίου, του Αιγαίου και της Μαύρης Θάλασσας προμηθεύουν τα Επτάνησα με περιορισμένο μόνο αριθμό γενικών φορτίων, που αποτελούνται από επεξεργασμένα ή ημιεπεξεργασμένα είδη διατροφής, αγροτικά και μη (σταφίδα, ψάρια, φρούτα, τυρί, χαβιάρι). Σε ό,τι αφορά, τώρα, τα είδη των χύδην φορτίων και τα λιμάνια, από τα οποία αυτά φτάνουν στα Επτάνησα, παρατηρούμε, πως το μεγαλύτερο μέρος τους (περί του 60%) προέρχεται, πλέον, από τα εξαγωγικά λιμάνια του μαυροθαλασσίτικου σιτοβολώνα (κυρίως, την Οδησσό, το Ταϊγάνιο, τα λιμάνια του Δούναβη, αλλά και μέσω του ενδιάμεσου σταθμού της Κωνσταντινούπολης), καθώς, και από τα διαμετακομιστικά λιμάνια του Αιγαίου (Σύρος, Σπέτσες, αλλά και Ύδρα), και –σε μικρότερη έκταση– από τα λιμάνια του Ιονίου (Πάτρα και Πρέβεζα), και αφορά, σχεδόν αποκλειστικά σε δημητριακά, καθώς και σε μερικές ποσότητες οσπρίων και ξυλείας. [278] Από την άλλη, η συμμετοχή στην τροφοδοσία των Επτανήσων με χύδην φορτία των λιμανιών της Αδριατικής, της κεντρικής και δυτικής Μεσογείου, της Βρετανίας και των υπολοίπων μη-μεσογειακών λιμανιών, περιορίζεται στο 40% και αφορά, όχι πια σε φορτία σιτηρών, όπως στα 1820, αλλά σε ξυλεία, γαιάνθρακα και ζάχαρη.

Ας περάσουμε, όμως, να εξετάσουμε την εικόνα των γενικών και χύδην φορτίων, που (επαν-)εξάγονται από τα Επτάνησα, κατά τα έτη 1845-59, καθώς και τις θάλασσες και τα λιμάνια, προς τα οποία προωθούνται. Στο διάγραμμα 3..9, επιλέξαμε να παρουσιάσουμε, πρώτα, τις θαλάσσιες περιοχές, προς τις οποίες κατευθύνονταν τα εμπορικά σκάφη, που αναχωρούσαν από τα Επτάνησα, μεταφέροντας είδη γενικού φορτίου. Σύμφωνα, λοιπόν, με το διάγραμμα η Αδριατική και τα λιμάνια της (κυρίως, η Τεργέστη, ακολουθούμενη, σε απόσταση από την Βενετία, το Μπρίντεζι, την

[278] Για τη σημαντική αύξηση των εξαγωγών σιτηρών από τη Νέα Ρωσία, αλλά, κυρίως, από τον Δούναβη μετά τη λήξη του Κριμαϊκού πολέμου, βλ. Καρδάσης, *Έλληνες Ομογενείς στη Νότια Ρωσία,* ό.π., σ. 165-191· Ardeleanu, *Evoluţia Intereselor Economice şi Politice Britanice la Gurile Dunării*, ό.π., κεφ. 1 και 2· Paskaleva, «Shipping and Trade on the Lower Danube in the Eighteenth and Nineteenth Centuries», ό.π., σ. 131-51· Χαρλαύτη, *Ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας,* ό.π., σ. 108-26.

Αγκώνα, την Τράνη, την Αυλώνα, το Φιούμε και το Δυρράχιο), αποτελεί τον κύριο προορισμό των εμπορικών σκαφών, που αναχωρούν από τα Επτάνησα, κατά τα έτη 1845-59, μεταφέροντας γενικά φορτία, με ποσοστό 41%, μειωμένο, όμως, σε σχέση με την περίοδο 1820-30, κατά 15%. Από το ποσοστό αυτό τα είδη διατροφής αντιπροσωπεύουν το 65%, με κύρια προϊόντα την επτανησιακή σταφίδα (22%) και το ελαιόλαδο (20%), και ακολούθως τα αποικιακά είδη (καφές, πιπέρι, κακάο), τα ψάρια (βακαλάος, σολωμός, στοκοφίσι, σαρδέλες, ρέγγες), τα αποξηραμένα φρούτα, το αλάτι και τα οινοπνευματώδη, ενώ τα διάφορα είδη γενικού φορτίου συγκροτούν το υπόλοιπο 35% και αποτελούνται από βιομηχανικά είδη, καθώς και από βελανίδια, σαπούνια, δέρματα, ορυκτά και πυρίτιδα.

Διάγραμμα 3.9. Οι κύριες θαλάσσιες περιοχές, προς τις οποίες κατευθύνονται τα εμπορικά σκάφη, που αναχωρούν από τα επτανησιακά λιμάνια, κατά τα έτη 1845, 1850, 1855 και 1859, μεταφέροντας είδη γενικού φορτίου.



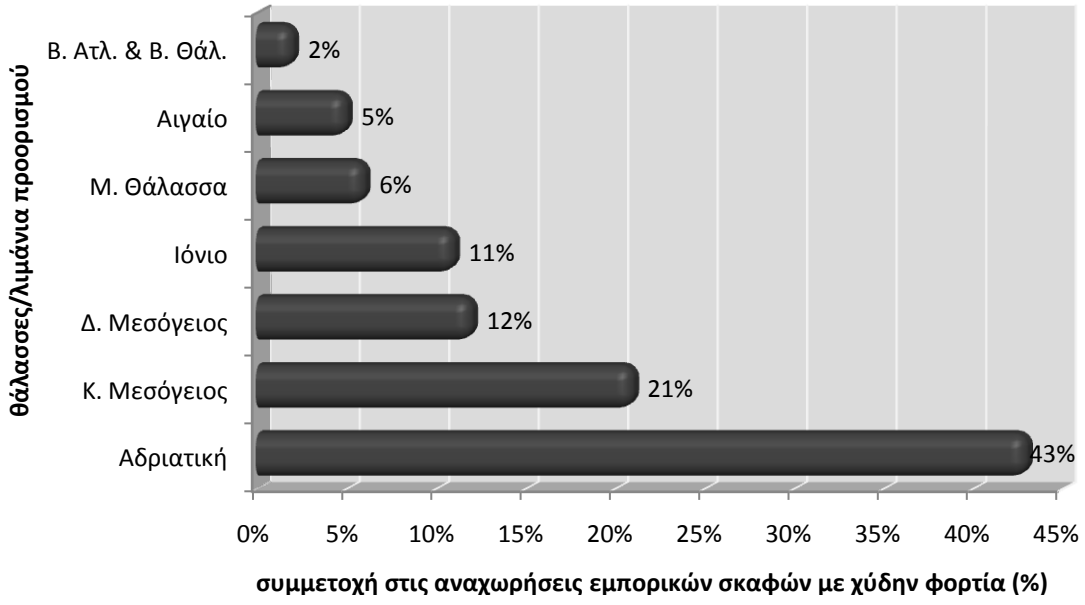
Πηγή: επεξεργασμένα στοιχεία από ηλεκτρονική βάση δεδομένων *Οδυσσεύς – Ιόνιος Ναυτιλιακή Ιστορία, 1810-1864*. (συμμετοχή % επί του συνολικού αριθμού των εμπορικών σκαφών, που αναχώρησαν με γενικά φορτία).

Στην δεύτερη θέση εμφανίζονται τα λιμάνια του Λίβερπουλ, του Λονδίνου, του Φάλμουθ, του Μπρίστολ και του Πλύμουθ, καθώς και τα λιμάνια του Αμβούργου, της Νέας Υόρκης, της Αμβέρσας και του Ρότερνταμ, προς τα οποία κατευθύνεται ποσοστό 26% επί του συνόλου των εμπορικών σκαφών, που αναχωρούν από τα Επτάνησα, φορτωμένα με είδη γενικού φορτίου, πάντα κατά την δεκαπενταετία 1845-59. Από το ποσοστό αυτό η επτανησιακή σταφίδα, και

δευτερευόντως, η πελοποννησιακή, αντιπροσωπεύει το 91%, το ελαιόλαδο το 6% και το υπόλοιπο 2% συγκροτείται από φορτία βελανιδιών και αποξηραμένων σύκων. Την τρίτη θέση καταλαμβάνουν τα λιμάνια του Ιονίου (Πάτρα, Πρέβεζα, Γαλαξείδι, Βόνιτσα, Μεσολόγγι), με ποσοστό 12%, και με κύρια φορτία, τα είδη διατροφής (αποικιακά είδη, ψάρια (βακαλάος, σαρδέλες) οινοπνευματώδη, ρύζι, σκόρδα και πατάτες), τα διάφορα βιομηχανικά/βιοτεχνικά προϊόντα (μηχανές, πυρίτιδα, γυαλικά, σωλήνες, καρφιά, καλώδια τηλεγράφου, ρούχα, χαρτί, κεραμίδια, τούβλα, έπιπλα), καθώς και τα δέρματα και τα ορυκτά. Στην τέταρτη θέση βρίσκεται η Μαύρη Θάλασσα, με επικεφαλής την Κωνσταντινούπολη, όπου κατευθύνεται το 8% των εμπορικών σκαφών, που αναχωρούν από τα Επτάνησα με γενικά φορτία, και με κύρια μεταφερόμενα προϊόντα, το ελαιόλαδο, τα αποικιακά είδη, τα ψάρια και τα οινοπνευματώδη, καθώς και προϊόντα της δυτικο-ευρωπαϊκής βιομηχανίας (αλυσίδες, μηχανές, χαρτί, υφάσματα). Τέλος, συναντούμε: (α) τα λιμάνια του Αιγαίου (Σύρος, Σμύρνη, Σπέτσες, Πειραιάς, Χανιά), με ποσοστό 6% και με κύρια προϊόντα εισαγωγής από τα Επτάνησα, τα βιομηχανικά και βιοτεχνικά είδη (κεραμίδια, τούβλα, ιατρικά είδη, χαρτί, βιβλία, καρφιά, κουπιά, ξάρτια, έπιπλα), και δευτερευόντως, τα αποικιακά αγαθά (καφές) και τα ψάρια (σαρδέλες, βακαλάος)· (β) τα λιμάνια της κεντρικής Μεσογείου (Μάλτα, Μεσσήνα), με ποσοστό 4% και με κύρια φορτία, τα είδη διατροφής (σταφίδα, ελαιόλαδο), και, τέλος, (γ) συναντούμε τα δυτικο-μεσογειακά λιμάνια της Μασσαλίας και του Λιβόρνου, και, δευτερευόντως, της Γένοβας, με ποσοστό 3%, τα οποία προμηθεύονται από τα Επτάνησα, σχεδόν αποκλειστικά, ελαιόλαδο.

Ως προς τις θαλάσσιες περιοχές, τώρα, που προμηθεύονται από τα Επτάνησα χύδην φορτία, την εικόνα μάς την δίνει το διάγραμμα 3.10, σύμφωνα με το οποίο η Αδριατική εμφανίζεται να προσελκύει το μεγαλύτερο αριθμό από τα εμπορικά σκάφη, που αναχωρούν από τα Επτάνησα μεταφέροντας χύδην φορτία, με ένα ποσοστό της τάξης του 43%, σημειώντας αύξηση 95% σε σχέση με την δεκαετία του 1820-30. Από το ποσοστό αυτό το 80% αφορά σε φορτία δημητριακών (σιτάρι, καλαμπόκι, βρώμη, κριθάρι, σίκαλη, λιναρόσπορος), το 4% σε φορτία ζάχαρης, το 4% σε όσπρια και το υπόλοιπο 12% σε διάφορα άλλα είδη (βαμβάκι, μαλλί, ξυλεία, γαιάνθρακες). Την δεύτερη θέση καταλαμβάνει η κεντρική Μεσόγειος (Μάλτα και Μεσσήνα), με ποσοστό 21% (αύξηση 133% σε σχέση με τα έτη 1820-30), από το οποίο το 80% αφορά σε δημητριακά, το 17% σε ξυλεία και το υπόλοιπο 3% σε όσπρια και γαιάνθρακα.

Διάγραμμα 3.10. Οι κύριες θαλάσσιες περιοχές, προς τις οποίες κατευθύνονται τα εμπορικά σκάφη, που αναχωρούν από τα επτανησιακά λιμάνια, κατά τα έτη 1845, 1850, 1855 και 1859, μεταφέροντας είδη χύδην φορτίου.



Πηγή: επεξεργασμένα στοιχεία από ηλεκτρονική βάση δεδομένων *Ὀδυσσεύς – Ιόνιος Ναυτιλιακή Ιστορία, 1810-1864*. (συμμετοχή % επί του συνολικού αριθμού των εμπορικών σκαφών, που αναχώρησαν με χύδην φορτία).

Στην τρίτη θέση συναντούμε τα δυτικο-μεσογειακά λιμάνια με ποσοστό 12%, τα οποία προμηθεύονται από τα Επτάνησα, σχεδόν αποκλειστικά, σιτηρά (93%), με τα φορτία ξυλείας και μαλλιού να αποτελούν το 7%. Στην τέταρτη θέση βρίσκονται τα λιμάνια του Ιονίου (Πάτρα, Πρέβεζα, Γαλαξείδι), με ποσοστό 11% και με κύρια φορτία τα σιτηρά (38%), την ξυλεία (27%), την ζάχαρη (25%), ενώ το υπόλοιπο 10% συγκροτείται από φορτία οσπρίων και γαιάνθρακα. Στην πέμπτη θέση βρίσκεται η Μαύρη Θάλασσα, με ποσοστό 6% και με κύρια φορτία εισαγωγής από τα Επτάνησα τα σιτηρά (προωθούνται στην Κωνσταντινούπολη), την ξυλεία, την ζάχαρη και το σανό. Τέλος, με ποσοστό 5%, τα λιμάνια του Αιγαίου καταλαμβάνουν την έκτη θέση, με κύρια φορτία τα σιτηρά, την ξυλεία, την ζάχαρη, τον γαιάνθρακα και τα όσπρια, ενώ τα μη-μεσογειακά λιμάνια, καταλαμβάνουν την έβδομη θέση (2%) και εισάγουν από τα Επτάνησα περιορισμένες ποσότητες σιτηρών.

Κατά συνέπεια, προκύπτει, πως τα λιμάνια του Ιονίου Κράτους είχαν διαμορφώσει, κατά την περίοδο των μέσων του 19^{ου} αιώνα, τον ακόλουθο εμπορικό προσανατολισμό, σε ό,τι αφορά την εξαγωγική τους δραστηριότητα σε είδη γενικού και χύδην φορτίου: προς τις θάλασσες και τα λιμάνια της Αδριατικής, της κεντρικής και δυτικής Μεσογείου, του Ατλαντικού και της Βόρειας Θάλασσας (κυρίως, προς τα

βρετανικά, αλλά και τα ολλανδικά λιμάνια), τα Επτάνησα εξήγαγαν, κατά κύριο λόγο, τα αγροτικά τους προϊόντα, σταφίδα και ελαιόλαδο, ενώ προς τα αδριατικά λιμάνια πραγματοποιούσαν και περιορισμένες, σχετικά, εξαγωγές, βιομηχανικών και αποικιακών ειδών, καθώς και ειδών διατροφής (ψαριών, οσπρίων, φρούτων), που έρχονταν τόσο από τα λιμάνια της κεντρικής και δυτικής Μεσογείου, όσο και από τα λιμάνια του Ιονίου, του Αιγαίου και της Μαύρης Θάλασσας. Από την άλλη μεριά, προς τα λιμάνια του Ιονίου, του Αιγαίου και της Μαύρης Θάλασσας τα Επτάνησα προωθούσαν, κυρίως, τα βιομηχανικά και βιοτεχνικά είδη της κεντρικής και δυτικής Ευρώπης, καθώς και αποικιακά είδη, ψάρια και οινοπνευματώδη. Τέλος, σε ό,τι αφορά την εικόνα των εξαγωγών των χύδην φορτίων, διαφαίνεται, πως τα επτανησιακά λιμάνια είχαν αναλάβει, πλέον, σημαντικό ρόλο στην τροφοδοσία με δημητριακά των λιμανιών της Αδριατικής, της κεντρικής αλλά και δυτικής Μεσογείου και δευτερευόντως, του Ατλαντικού και της Βόρειας Θάλασσας· δημητριακά, που έρχονταν, κυρίως, από τα μαυροθαλασσίτικα και αιγαιοπελαγίτικα λιμάνια, ενώ προς τα τελευταία, καθώς και προς τα λιμάνια του Ιονίου, τα Επτάνησα προωθούσαν, κυρίως, ξυλεία, ζάχαρη και γαιάνθρακες, αλλά και ορισμένες ποσότητες σιτηρών· πρόκειται, για μία πλήρη αντιστροφή, δηλαδή, της πραγματικότητας, που είδαμε να ισχύει κατά την δεκαετία του 1820, όταν τα Επτάνησα είχαν αναδειχθεί σε κύριο τροφοδότη σιτηρών των νησιών του Αιγαίου.

Συνοψίζοντας, επομένως, τις εμπορικές πραγματικότητες, που βίωσαν τα επτανησιακά λιμάνια, κατά την διάρκεια των μέσων του 19^{ου} αιώνα, έως και λίγα χρόνια πριν την επίσημη άρση του καθεστώτος της βρετανικής προστασίας, και σε σύγκριση με τις πραγματικότητες, που είχαν βιώσει κατά τα έτη 1820-30, παρατηρούμε, πως είχαν πετύχει: (α) να αποκρυσταλλώσουν, σχεδόν πλήρως, το ρόλο, που είχαν αρχίσει να διαμορφώνουν κατά την περίοδο της δεκαετίας του 1820, ως σημαντικών διαμετακομιστικών σταθμών, από τη μία του δυτικο-ευρωπαϊκού, και κυρίως βρετανικού, εμπορίου των βιομηχανικών/βιοτεχνικών ειδών και από την άλλη των ρωσικών και δουνάβιων σιτηρών·[279] (β) να ενισχύσουν περαιτέρω τον εξαγωγικό

[279] Αν και αναφέρθηκε, πως η κατάργηση των Νόμων των Σιτηρών και της Ναυσιπλοΐας, στα τέλη της δεκαετίας του 1840, είχε επιτρέψει την άμεση επικοινωνία των σιτοπαραγωγών χωρών με τις καταναλώτριες χώρες, εντούτοις η σημασία των διαμετακομιστικών εμπορικών κέντρων της Μεσογείου, όπως ήταν και τα Επτάνησα, συνέχιζε να υφίσταται και κατά την δεκαετία του 1850 και ΄60, με αποτέλεσμα τα επτανησιακά λιμάνια να συνεχίζουν να αποτελούν σημαντικούς σταθμούς του βρετανικού διαμετακομιστικού εμπορίου, από και προς τα μεσογειακά λιμάνια. Για τις αλλαγές, που υπέστη το μεσογειακό σιτεμπόριο, βλ. ενδεικτικά, Καρδάσης, *Έλληνες Ομογενείς στη Νότια Ρωσία,* ό.π., σ. 161-5· Χαρλαύτη, *Ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας,* ό.π., σ. 102-4.

τους χαρακτήρα, στην βάση των εμπορευματικών τους αγροτικών προϊόντων· (γ) να διευρύνουν γεωγραφικώς, σε σημαντικό βαθμό, τον περιορισμένο, κατά τα έτη 1820-30, εμπορικό τους προσανατολισμό, ο οποίος έβαινε, πλέον, επεκτεινόμενος πολύ πέραν των «στενών» θαλάσσιων και λιμενικών ορίων της Αδριατικής και της κεντρικής Μεσογείου· (δ) να συνδεθούν, εμμέσως αλλά και αμέσως, με τα μεγάλα λιμενικά – εμπορικά κέντρα της μητρόπολής τους, και τέλος, (δ) να διεκδικήσουν δυναμικώς την ένταξή τους στην γοργά αναπτυσσόμενη ατλαντική οικονομία, που αναζητούσε συνεχή τροφοδοσία σε είδη διατροφής, για να καλύψει τις διευρυνόμενες ανάγκες της λόγω της εντεινόμενης βιομηχανικής επανάστασης. [280]

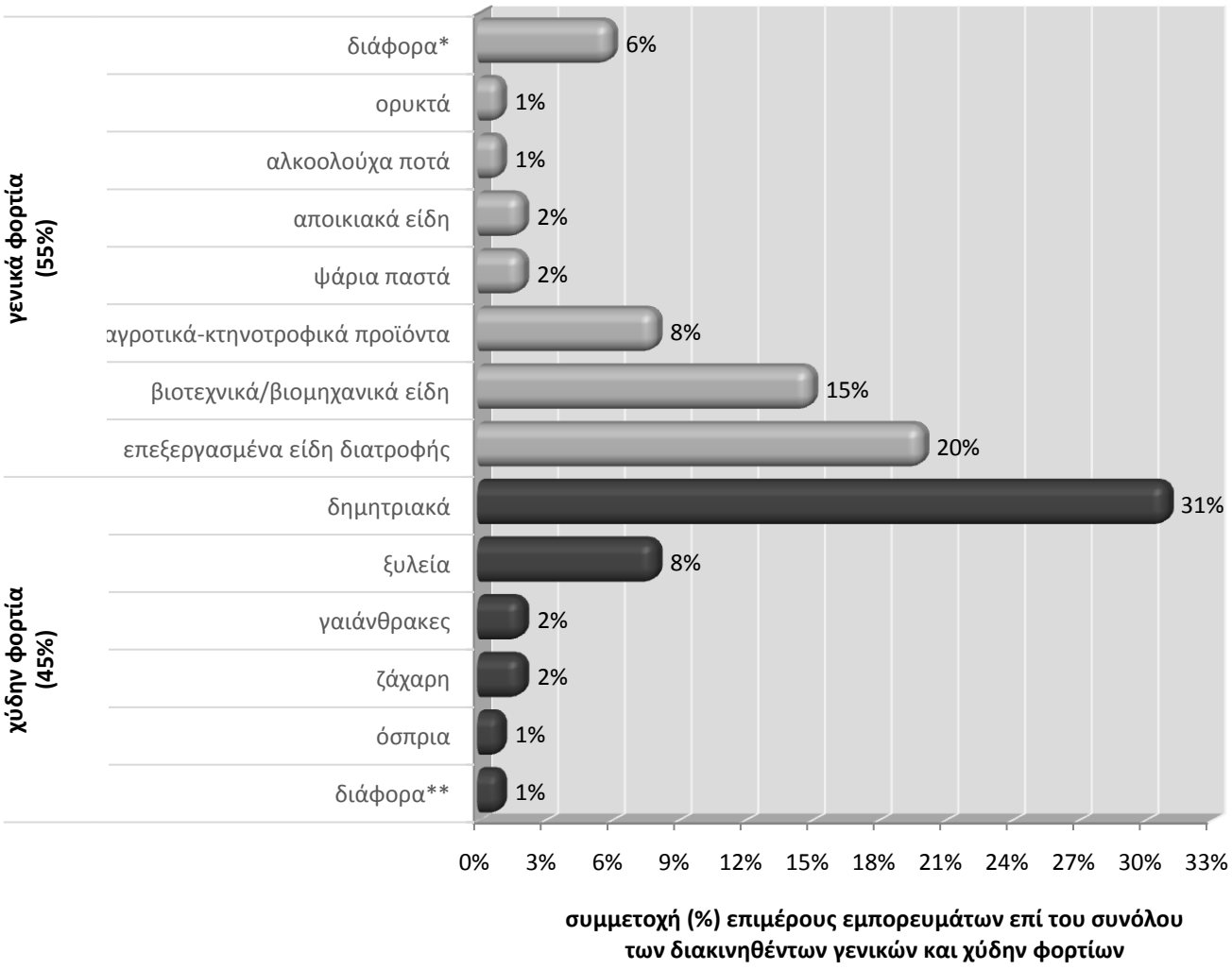
Έτσι, λοιπόν, παρατηρούμε (βλ. και διάγραμμα 3.11, όπου και συνοπτική παρουσίαση των διακινηθέντων γενικών και χύδην φορτίων από, προς και διαμέσου των λιμανιών του Ιονίου Κράτους, κατά τα έτη 1845-59), πως, κατά την δεκαπενταετία 1845-59, τα Επτάνησα είχαν αναλάβει σημαντικό ρόλο στην διαμετακόμιση των προϊόντων γαιάνθρακα, ζάχαρης, ρυζιού, ξυλείας, αποικιακών ειδών (καφές, κακάο, τσάι, καπνός, μπαχαρικά), αλκοολούχων ποτών (ρούμι, λικέρ, κονιάκ) και ψαριών (βακαλάος, σολωμός, ρέγγες, σαρδέλες, στοκοφίσι), αλλά, κυρίως, είχαν αναλάβει την προώθηση των βιομηχανικών και βιοτεχνικών ειδών (υφάσματα, ρούχα, μέταλλα, προϊόντα χυτού μετάλλου, μηχανές, πυρίτιδα), από τα λιμάνια της βιομηχανικώς αναπτυσσόμενης δυτικής και κεντρικής Ευρώπης, και, ιδιαιτέρως, της Μεγάλης Βρετανίας, προς τις επιμέρους αγορές και θάλασσες της «αγροτικής» ανατολικής Μεσογείου· συγκεκριμένα, προς τα λιμάνια: (α) της Μαύρης Θάλασσας (Κωνσταντινούπολη, Οδησσός, Ταϊγάνιο, Χερσώνα, Κερτς, Βραΐλα, Γαλάτσι, Σουλινά), (β) του Αιγαίου (Σύρος, Σπέτσες, Σμύρνη, Πειραιάς, Χανιά, Ύδρα, Θεσσαλονίκη, Χίος, Ρόδος, Βόλος, Μήλος, Σάμος, Ναύπλιο, Καλαμάτα, Σαντορίνη, Καβάλα, Γύθειο), (γ) του Ιονίου (Πάτρα, Πρέβεζα, Βόνιτσα, Γαλαξείδι, Μεσολόγγι, Άγιοι Σαράντα, Κυλλήνη, Αστακός, Κατάκολο, Πάλαιρος, Πύλος), και (δ), σε αρκετά περιορισμένο βαθμό, προς τα υπόλοιπα ανατολικο-μεσογειακά λιμάνια (Αλεξάνδρεια, Λάρνακα, Βηρυτός).[281]

---

[280] Για την βιομηχανική επανάσταση, την αστικοποίηση και τις διευρυνόμενες ανάγκες των πληθυσμών της δυτικής Ευρώπης, και, κυρίως, της Βρετανίας, Βλ. ενδεικτικά, Hobsbawm, Eric J., *Industry and Empire*, ό.π., κεφ. 7· Woods, «Population Growth and Economic Change in the Eighteenth and Nineteenth Centuries», ό.π., σ. 127-53· R. B. Tomlinson, «Economics and Empire: The Periphery and the Imperial Economy», στο Andrew Porter (επιμ.), *The Oxford History of the British Empire: The Nineteenth Century*, ό.π., κεφ. 3. Καρδάσης, *Έλληνες Ομογενείς στη Νότια Ρωσία,* ό.π., σ. 151-2.

[281] Χαρακτηριστικά, οι βρετανοί Αρμοστές στις αρχές της δεκαετίας του 1850 αποστέλλουν ενθουσιαστικές αναφορές προς το Λονδίνο, σχετικά με το ελεύθερο εμπόριο, που διεξάγεται, πλέον,

Διάγραμμα 3.11. Συμμετοχή (%) των επιμέρους, γενικών και χύδην εμπορευμάτων, επί του συνόλου των διακινηθέντων φορτίων προς και από τα Επτάνησα, από όλα τα ποντοπόρα, εμπορικά σκάφη (ανεξαρτήτως σημαίας), κατά τα έτη 1845, 1850, 1855 και 1859.



Πηγή: επεξεργασμένα στοιχεία από ηλεκτρονική βάση δεδομένων: *Όδυσσεύς – Ιόνιος Ναυτιλιακή Ιστορία, 1810-1864*. (* *διάφορα γενικά φορτία*: μη κατονομαζόμενα εμπορεύματα· ** *διάφορα χύδην φορτία*: βαμβάκι, μαλλί, σανός, λίπος).

Από την άλλη, τα λιμάνια του Ιονίου Κράτους είχαν αναλάβει την τροφοδοσία των συνεχώς αυξανόμενων αστικών και βιομηχανικών πληθυσμών της δυτικής Ευρώπης και, κυρίως, της Βρετανίας, με τα προϊόντα της αγροτικής ανατολικής

ανάμεσα στα επτανησιακά λιμάνια και, κυρίως, αυτό της Κέρκυρας και τις οθωμανικές ακτές και εκφράζουν την άποψη, πως θα ενισχυθεί ακόμα περισσότερο η ζήτηση σε βρετανικά βιομηχανικά προϊόντα, αλλά και αποικιακά αγαθά, καταδεικνύοντας, έτσι, τη σημασία της Κέρκυρας ως διαμετακομιστικό κέντρο του βρετανικού εμπορίου στον χώρο της κεντρικής Μεσογείου· T.N.A. House of Commons, Parliamentary Papers, Accounts and Papers, 1852 XXXI (1539), Reports Exhibiting the Past and Present of Her Majesty's Colonial Possessions, σ. 167-72, όπου ο αρμοστής Γουόρντ (Ward) αναφέρει, «τα Ιόνια νησιά εξελίσσονται σε κέντρο του διαμετακομιστικού εμπορίου προς τις απέναντι ακτές της Αλβανίας και της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, στις οποίες η ζήτηση για τα προϊόντα αυτά [εν. βρετανικά βιομηχανικά προϊόντα και αποικιακά είδη] παρουσιάζει επίσης σταθερή αύξηση».

Μεσογείου και συγκεκριμένα με δημητριακά (σιτάρι, κριθάρι, σίκαλη, βρώμη, καλαμπόκι, λιναρόσπορο), αλλά και με αγροτικά και κτηνοτροφικά προϊόντα (αποξηραμένα φρούτα, ψάρια, τυρί, όσπρια). Πρόκειται για προϊόντα, που τα επτανησιακά λιμάνια προωθούσαν προς τις αγορές: (α) της Αδριατικής (Τεργέστη, Βενετία, Μπρίντεζι, Αγκώνα, Δυρράχιο, Τράνη, Αυλώνα, Φιούμε, Μπάρι), (β) της κεντρικής Μεσογείου (Μάλτα, Μεσσήνα), (γ) της δυτικής Μεσογείου (Λιβόρνο, Μασσαλία, Γένοβα, Παλέρμο, Γιβραλτάρ), (δ) του Ατλαντικού Ωκεανού (Νέα Υόρκη, Νιου Πορτ, Νέα Γη, Λαμπραντόρ, Ρίο ντε Τζανέιρο), (ε) της Βόρειας Θάλασσας (Άμστερνταμ, Ρότερνταμ, Αμβούργο, Αμβέρσα, Βρέμη), καθώς, και (στ) προς τις αγορές και τα λιμάνια της προστάτιδας δύναμης τους (Λίβερπουλ, Λονδίνο, Φάλμουθ, Κάρντιφ, Μπρίστολ, Τρουν (Σκωτία), Νιου Καστλ, Πλύμουθ).[282]

Η σύνδεση, όμως, των επτανησιακών λιμανιών με την ατλαντική οικονομία, και, ιδιαιτέρως, η σύνδεσή τους με τα λιμάνια της Μεγάλης Βρετανίας ενισχύθηκε και από μία ακόμα πραγματικότητα: αυτήν της εντεινόμενης ένταξης των ζαχαρωδών στην καθημερινή διατροφή όλων, σχεδόν, των κοινωνικών τάξεων της οικονομικώς αναπτυσσόμενης και πληθυσμιακώς μεγεθυνόμενης δυτικής Ευρώπης, και, κυρίως, των πληθυσμών της Βρετανίας, και, δευτερευόντως, της Ολλανδίας, του Βελγίου, των γερμανικών κρατιδίων, της Γαλλίας, της Αυστρίας, αλλά και των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής. Αυτές, λοιπόν, τις διατροφικές ανάγκες των δυτικο-ευρωπαϊκών πληθυσμών ή καλύτερα ένα μέρος αυτών των αναγκών, φαίνεται πως ήρθε να καλύψει (και) η επτανησιακή σταφίδα, η οποία θα αποτελέσει, στα μέσα πια του 19^{ου} αιώνα, το κύριο εξαγώγιμο προϊόν των Επτανήσων, αφήνοντας στην δεύτερη θέση το κυρίαρχο, έως και τις αρχές της δεκαετίας του 1830, ελαιόλαδο. Έτσι, λοιπόν, η επτανησιακή σταφίδα θα εξάγεται, σχεδόν αποκλειστικά, στα μεγαλύτερα λιμάνια της δυτικής και κεντρικής Μεσογείου, του Ατλαντικού και της Βόρειας Θάλασσας. Αποτέλεσμα αυτής της εξέλιξης ήταν να ενισχυθεί, παράλληλα, με τον διαμετακομιστικό, και ο εξαγωγικός χαρακτήρας των επτανησιακών λιμανιών, αλλά και να ενισχυθεί ακόμα περισσότερο η θέση των τελευταίων, ως σημαντικών λιμανιών-σταθμών στις εμπορικές οδούς, που ένωναν τις επιμέρους θάλασσες και αγορές της Μεσογείου με τα μεγάλα λιμάνια και εμπορεία τόσο της ίδιας της

[282] Προς τις αγορές και τα λιμάνια της Μεγάλης Βρετανίας προωθούνται και οι περισσότερες από τις ποσότητες των σιτηρών και ειδών διατροφής, που έφταναν από τα Επτάνησα στα λιμάνια της Μάλτας, αλλά και του Λιβόρνου.

Μεσογείου, όσο και με αυτά του Βόρειου και Νότιου Ατλαντικού Ωκεανού, αλλά και της Βόρειας Θάλασσας. [283]

Σε αυτήν, βέβαια, την κομβική θέση, που απέκτησαν τα λιμάνια του Ιονίου Κράτους, και πρωτίστως η Κέρκυρα, στους μεσογειακούς και μη εμπορικούς δρόμους, στα μέσα πια του 19ου αιώνα, συνέβαλε, όπως αναφέρθηκε και προηγουμένως, και η σταδιακή ένταξή τους, από τις αρχές της δεκαετίας του 1850, στις ατμοπλοϊκές ρότες, που συνέδεαν τα μεγάλα λιμάνια της δυτικής, κεντρικής και ανατολικής Μεσογείου, με τα επιμέρους μεσογειακά λιμάνια, καθώς και με αυτά της βόρειας Αμερικής, της δυτικής και βόρειας Ευρώπης. [284] Έτσι, φαίνεται, πως επαληθεύονταν οι διατυπωθείσες στα 1833 προβλέψεις του Νάπιερ (βλ. Κεφάλαιο 2), που υποστήριζε, πως η κομβική γεωγραφική θέση των Επτανήσων στο κέντρο της Μεσογείου, συνδυαζόμενη με την εμφάνιση των ατμοπλοίων, θα οδηγούσε σε ένταση της επικοινωνίας τους με *μεγάλες πόλεις στην Ασία, στην Ευρώπη ή στην Αφρική μέσα σε διάστημα λίγων ωρών*, προς εξυπηρέτηση των εμπορικών επιδιώξεων της Βρετανικής Αυτοκρατορίας, στην ευρύτερη περιοχή της ανατολικής Μεσογείου και της Μέσης Ανατολής. [285] Αυτήν την εικόνα των σημαντικών αλλαγών, που υπέστη, κατά την περίοδο των ετών 1845-59, ο ναυτιλιακός και εμπορικός προσανατολισμός των επτανησιακών λιμανιών και, κυρίως, το μεγαλύτερο λιμάνι του Ιονίου Κράτους, η Κέρκυρα, παρουσιάζουν στις αναφορές τους και οι βρετανοί Αρμοστές. Χαρακτηριστική είναι η έκθεση, που αποστέλλει, τον Ιούλιο του 1857, προς το Υπουργείο των Αποικιών ο Αρμοστής Γιανγκ (John Young), στην οποία αναφέρει,

> «Το εμπόριο των Ιόνιων Νήσων έχει αναπτυχθεί σημαντικά [...]. Το ακμάζον εμπόριο με τα ρωσικά λιμάνια επαναδραστηριοποιήθηκε στα 1856, μετά τη λήξη του τελευταίου πολέμου [εν. Κριμαϊκού]. Η Κέρκυρα, ιδιαιτέρως, έχει

---

[283] Η εντεινόμενη και διευρυνόμενη σημασία και χρήση της σταφίδας, ως απαραίτητου συστατικού στοιχείου για την βρετανική, και όχι μόνο, μαγειρική και ζαχαροπλαστική (π.χ. πουτίγκα), ή ακόμα και για την χρήση της στο καθάρισμα των μαλλιών και του μεταξιού, έπαιξε σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη του σταφιδεμπορίου στα Επτάνησα και στο, σχεδόν, μονοδιάστατο, προς τις αγορές της Δύσης, εξαγωγικό χαρακτήρα του προϊόντος. Όπως αναφέρθηκε και στο δεύτερο κεφάλαιο, η σταφίδα φαίνεται, πως αποτέλεσε και έναν από τους κύριους λόγους του έντονου ενδιαφέροντος των Βρετανών για τα νησιά του Ιονίου, αλλά και για τις σταφιδοπαραγωγές περιοχές της βορειοδυτικής Πελοποννήσου, ήδη από τον 18ο αιώνα, αλλά και νωρίτερα· βλ. Κεφάλαιο Δεύτερο, Ενότητα 2.2, υποσημείωση 204.

[284] Gekas, «The Commercial Bourgeoisie of the Ionian Islands under British Rule», ό.π., σ. 54-7. Για μία συνοπτική παρουσίαση του λιμανιού της Κέρκυρας και του εμπορίου της κατά τα μέσα του 19ου αιώνα, βλ. Προγουλάκης, *Ανάμεσα στην τιμή και το χρήμα. Η Κέρκυρα στα χρόνια της Αγγλικής Κυριαρχίας (1814-1864)*, ό.π., σ. 204-35.

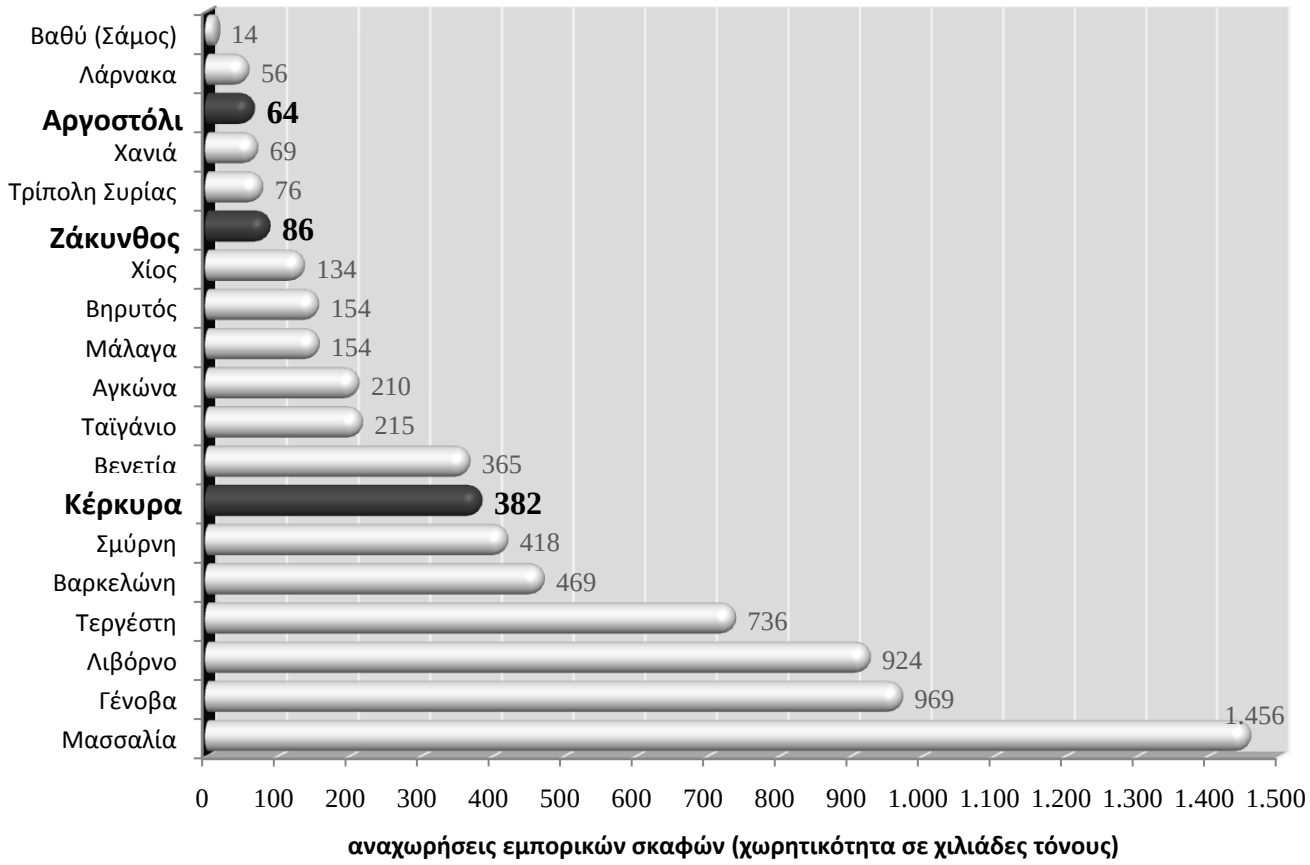
[285] Napier, *The Colonies*, ό.π., σ. 8.

γίνει το κέντρο των ατμοπλοϊκών επικοινωνιών σε αυτήν την περιοχή της Μεσογείου και η ευημερία της αυξάνει συνεχώς. Αποτελεί, ήδη, ένα σημαντικό διαμετακομιστικό κέντρο για τα βρετανικά, βιομηχανικά προϊόντα, τα οποία μπορούν εύκολα να προωθηθούν από τις αποθήκες του λιμανιού της σε όλες τις γειτονικές χώρες. Ήδη ανοίγονται απεριόριστοι ορίζοντες στο εμπόριο λόγω της εύκολης πρόσβασης από την Κέρκυρα προς τις γειτονικές επαρχίες της ευρωπαϊκής Τουρκίας, τα κύρια λιμάνια της οποίας επικοινωνούν με το λιμάνι της με ατμόπλοια, σε εβδομαδιαία βάση, καθώς και με αναρίθμητα ακτοπλοϊκά σκάφη. Υπάρχει, επίσης, τακτική και συχνή ατμοπλοϊκή επικοινωνία με την Τεργέστη, την Βενετία, την Αγκώνα και όλα τα κύρια λιμάνια της Αδριατικής· με την Κωνσταντινούπολη και τη Μαύρη Θάλασσα· με τη Σύρα, τη Σμύρνη και το Λεβάντε, γενικώς· με την Πάτρα και την υπόλοιπη Ελλάδα· με τη Μεσσήνα, το Παλέρμο και την Ιταλία· με το Γιβραλτάρ και την Αγγλία, μέσω αγγλικών, εμπορικών ελικοφόρων ατμοπλοίων· και με την Αλεξάνδρεια. Ένα μεγάλο μέρος των επιβατών, που κατευθύνονται στην Αίγυπτο και στην Ινδία διέρχεται τώρα από την Κέρκυρα, η οποία είναι εξίσου σημαντική για την ασφάλεια και την εξυπηρέτηση της οδού προς Ανατολάς, μέσω Τεργέστης, όσο είναι και η Μάλτα για την ασφάλεια και την εξυπηρέτηση των οδών μέσω Μασσαλίας και Γιβραλτάρ. [286]

Προς επίρρωσιν των όσων υποστήριζαν οι βρετανοί Αρμοστές για την αυξανόμενη εμπορική σημασία των επτανησιακών λιμανιών, και συγκεκριμένα για τη σημασία και την θέση της Κέρκυρας, του κύριου, δηλαδή, λιμανιού τους, στους εμπορικούς δρόμους της Μεσογείου, κατά τα μέσα του 19^{ου} αιώνα, καθώς και αυτών της Ζακύνθου και του Αργοστολίου (Κεφαλονιά), διαμορφώσαμε το διάγραμμα 3.12. Στο διάγραμμα επιλέξαμε να συγκρίνουμε τα μεγέθη της ναυτιλιακής κίνησης των αναχωρούντων εμπορικών σκαφών μεταξύ των προαναφερθέντων λιμανιών του Ιονίου Κράτους και ορισμένων εκ των κυριοτέρων, μεσογειακών λιμανιών, όπως αυτά εμφανίζονται στα αρχεία της αμερικανικής Βουλής των Αντιπροσώπων (προξενικές αναφορές), καθώς και στα βρετανικά αρχεία του Υπουργείου των Αποικιών (Blue Books of Statistics), κατά τις αρχές της δεκαετίας του 1860 και συγκεκριμένα για το έτος 1861.

[286] T.N.A. House of Commons, Parliamentary Papers, Accounts and Papers, 1857-58 XL (2403), Reports Exhibiting the Past and Present of Her Majesty's Colonial Possessions, σ. 360.

Διάγραμμα 3.12. Συγκριτική παρουσίαση ορισμένων εκ των κύριων μεσογειακών λιμανιών, κατά το έτος 1861, σύμφωνα με τα στοιχεία της χωρητικότητας των αναχωρούντων εμπορικών σκαφών.



Πηγή: επεξεργασμένα στοιχεία από: (α) United States of America, House of Representatives, 37th Congress, 3rd Session, Ex. Doc. No. 63, *Letter of the Secretary of State, Department of State, Transmitting a Report on the Commercial Relations of the United States with Foreign Countries, For the Year Ended September 30, 1862*, Washington: Government Printing Office, 1863· (β) United States of America, House of Representatives, 38th Congress, 1st Session, Ex. Doc. No. 41, *Letter of the Secretary of State, Department of State, Transmitting a Report on the Commercial Relations of the United States with Foreign Countries, For the Year Ended September 30, 1863*, Washington: Government Printing Office, 1865· (γ) TNA, CO 136/1425, Colonial Office. (Τα στοιχεία των αναχωρήσεων για το λιμάνι του Ταϊγανίου προέρχονται από το βιβλίο του Βασίλη Καρδάση, *Από του ιστίου εις τον ατμόν. Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία 1858-1914*, Πολιτιστικό Τεχνολογικό Ίδρυμα ΕΤΒΑ, Αθήνα 1993, σ. 195-7. Στο διάγραμμα δε συμπεριλάβαμε την χωρητικότητα των αναχωρούντων σκαφών από το λιμάνι της Κωνσταντινούπολης, που αγγίζει τους 3.050.692 τόνους, για να καταστεί πιο ευανάγνωστη και ευκρινής η σύγκριση).

Όπως προκύπτει, λοιπόν, από το διάγραμμα, τα λιμάνια της Ζακύνθου και της Κεφαλονιάς, με χωρητικότητα αναχωρήσεων 85.657 και 63.984 τόνων, αντιστοίχως, αντιπροσωπεύουν τις ίδιες τάξεις μεγέθους με λιμάνια όπως της Λάρνακας, των Χανίων ή της Τρίπολης (Συρίας), γεγονός, που τα κατατάσσει στην κατηγορία των μικρών, μεσογειακών λιμανιών. Σε ό,τι αφορά το λιμάνι της Κέρκυρας, αυτό αντιπροσωπεύει μεγέθη χωρητικότητας, αναχωρούντων εμπορικών σκαφών, της τάξης των 400.000 τόνων (381.633), γεγονός που το φέρνει μπροστά από λιμάνια,

όπως αυτά, της, άλλοτε επτανησιακής μητρόπολης, της Βενετίας, του Ταϊγανίου, της Αγκώνας, της Μάλαγας, της Βηρυτού ή της Χίου, ενώ από την άλλη προκύπτει, πως είναι πολύ μικρή η απόσταση, που το χωρίζει από τα εμπορικά μεγέθη των κομβικών λιμανιών της Σμύρνης, ή της Βαρκελώνης. Έτσι, λοιπόν, το λιμάνι της Κέρκυρας θα μπορούσε να χαρακτηριστεί, ως ένα μεσαίου μεγέθους, μεσογειακό λιμάνι, εντασσόμενο στην ίδια κατηγορία, από άποψη, πάντα, εμπορικής κίνησης, με τα λιμάνια της Βενετίας, της Σμύρνης και της Βαρκελώνης. Κατά συνέπεια, πιστεύουμε, πως τα προαναφερθέντα μεγέθη έρχονται να επιβεβαιώσουν την εικόνα των λιμανιών του Ιονίου Κράτους, με επικεφαλής την Κέρκυρα, έτσι όπως αυτή αποκρυσταλλώθηκε κατά τα τέλη, πια, της περιόδου της βρετανικής προστασίας, ως σημαντικών λιμανιών, διαμετακομιστικών και εξαγωγικών, για το μεσογειακό, ατλαντικό, αλλά, κυρίως, για το δυτικο-ευρωπαϊκό εμπόριο, όχι μόνο σε ό,τι αφορά τα ποιοτικά τους, αλλά και σε ό,τι αφορά τα ποσοτικά τους μεγέθη και χαρακτηριστικά.

3.4. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Συνοψίζοντας τα όσα προηγήθηκαν, παρατηρούμε, πως τα επτανησιακά λιμάνια μπόρεσαν μέσα σε ένα χρονικό διάστημα πενήντα πέντε ετών, από το 1809 έως και το 1864, για όσο χρονικό διάστημα, δηλαδή, διήρκησε η ένταξή τους στην Βρετανική Αυτοκρατορία, να ενταχθούν σταδιακά, αλλά δυναμικά στον εμπορικό κόσμο ολόκληρης, σχεδόν, της Μεσογείου, διαμορφώνοντας, παράλληλα, και όρους στενής επικοινωνίας με την ευρύτερη ατλαντική οικονομία. Πρόκειται για μία σημαντική εξέλιξη, που επέτρεψε στα λιμάνια των Επτανήσων να αφήσουν, οριστικώς, πίσω τους την εποχή της κεντρο-Μεσογειακής ή καλύτερα της αδριατικής «απομόνωσής» τους, έτσι όπως αυτή είχε διαμορφωθεί, ήδη, από την εποχή της βενετοκρατίας, και η οποία είχε ενταθεί περαιτέρω κατά την διάρκεια των ναπολεόντειων πολέμων και αποκλεισμών, με την ολιγόχρονη, μόνο, εξαίρεση των ετών της Επτανήσου Πολιτείας, όταν τα «αυτόνομα» επτανησιακά λιμάνια είχαν αρχίσει να διευρύνουν τους εμπορικούς τους ορίζοντες, τόσο προς την δυτική όσο, κυρίως, προς την ανατολική Μεσόγειο και τη Μαύρη Θάλασσα.[287] Αυτός ο σταδιακός ναυτιλιακός και εμπορικός αναπροσανατολισμός, που βίωσαν τα επτανησιακά λιμάνια, κατά την περίοδο της βρετανικής προστασίας, τα ανέδειξε σε

[287] Βλ. Κεφάλαιο Πρώτο, ενότητα 1.2.3.β.

σημαντικούς σταθμούς των κύριων εμπορικών οδών της Μεσογείου· εμπορικές οδοί, που ένωναν τα λιμάνια των «αγροτικών» ανατολικο-μεσογειακών θαλασσών, από τη Μαύρη Θάλασσα (Κωνσταντινούπολη, Οδησσός, Ταϊγάνιο, δουνάβια λιμάνια), έως την θάλασσα του Αιγαίου (Σύρος, Σμύρνη, Σπέτσες), του Ιονίου (Πάτρα, Πρέβεζα) και τις θάλασσες της Συρίας (Βηρυτός) και της Αιγύπτου (Αλεξάνδρεια), με τα μεγάλα λιμάνια της «βιομηχανικής» δυτικής και κεντρικής Ευρώπης, αλλά και της βόρειας Αμερικής, και, συγκεκριμένα, με τα λιμάνια: της Αδριατικής (Τεργέστη, Βενετία, Αγκώνα), της κεντρικής και δυτικής Μεσογείου (Μάλτα, Μεσσήνα, Μασσαλία, Λιβόρνο, Γένοβα), καθώς και με τα λιμάνια του βόρειου και νότιου Ατλαντικού Ωκεανού (Νέα Υόρκη, Νιου Πορτ, Νέα Γη, Λαμπραντόρ, Ρίο ντε Τζανέιρο), της Βόρειας αλλά και της Βαλτικής Θάλασσας (Αμβούργο, Άμστερνταμ, Ρότερνταμ, Αμβέρσα, Μπέργεν), αλλά, πρωτίστως, με τα λιμάνια της βρετανικής μητρόπολής τους (Λίβερπουλ, Λονδίνο, Κάρντιφ, Φάλμουθ, Πλύμουθ, Νιουκάστλ).

Ο ρόλος των επτανησιακών λιμανιών σε αυτούς τους εμπορικούς δρόμους, σύμφωνα με όσα παρουσιάστηκαν στο παρόν κεφάλαιο, ήταν διττός: κυρίως, διαμετακομιστικός, αλλά και εξαγωγικός. Έτσι, λοιπόν, από τη μία πλευρά τα επτανησιακά λιμάνια είχαν αναλάβει σημαντικό ρόλο στην προώθηση των προϊόντων της βρετανικής, κυρίως, βιομηχανίας και βιοτεχνίας, και, δευτερευόντως, της δυτικο-ευρωπαϊκής (βιομηχανικά προϊόντα που έφταναν στα Επτάνησα μέσω των μεγάλων διαμετακομιστικών κέντρων του βρετανικού εμπορίου στη Μεσόγειο, του Λιβόρνου, και της Μάλτας), προς τα λιμάνια και τις αγορές της Αδριατικής, του Ιονίου, του Αιγαίου, της Μαύρης Θάλασσας, αλλά και της ανατολικής Μεσογείου. Παράλληλα, είχαν αναλάβει και την τροφοδοσία αυτών των περιοχών με επεξεργασμένα ή ημιεπεξεργασμένα είδη διατροφής (αποικιακά αγαθά, ψάρια, ζάχαρη, ρύζι), καθώς και με σημαντικές ποσότητες γαιάνθρακα, που μετέφεραν στα Επτάνησα τα εμπορικά σκάφη από τα λιμάνια της κεντρικής και δυτικής Μεσογείου, του Ατλαντικού και της Βόρειας Θάλασσας. Από την άλλη μεριά, τα λιμάνια του Ιονίου Κράτους συμμετείχαν ενεργά στην, έμμεση αλλά και άμεση, τροφοδοσία των αγορών της κεντρικής και της δυτικής Ευρώπης και, πρωτίστως, των αγορών της Βρετανίας με τα σιτηρά της Νέας Ρωσίας και του Δούναβη· σιτηρά, που είχαν καταστεί απολύτως απαραίτητα για να καλυφθούν οι διευρυνόμενες διατροφικές ανάγκες των μεγεθυνόμενων αστικών πληθυσμών, μίας βιομηχανικώς αναπτυσσόμενης δυτικής Ευρώπης. Εκτός, όμως, των σιτηρών, μέσω των Επτανήσων διοχετεύονταν προς τις αγορές της Δύσης και σημαντικές ποσότητες αγροτικών και κτηνοτροφικών

προϊόντων από τις περιοχές της Ηπείρου, της Πελοποννήσου, του Αιγαίου, της Μικράς Ασίας, αλλά και της Μαύρης Θάλασσας.

Η σύνδεση, όμως, των επτανησιακών λιμανιών με τις αγορές της δυτικής και κεντρικής Ευρώπης, αλλά και, ευρύτερα, με τις ατλαντικές αγορές, βασίστηκε πέραν των μαυροθαλασσίτικων σιτηρών και σε ένα ακόμα προϊόν, που αυτήν την φορά, όμως, ήταν, αμιγώς, επτανησιακό: τη σταφίδα. Η τελευταία, συνιστώντας απαραίτητο συστατικό της καθημερινής διατροφής, κυρίως, των Βρετανών, ανεξαρτήτως κοινωνικής τάξης, αλλά και των υπολοίπων πληθυσμών της δυτικής Ευρώπης, αλλά και της βόρειας Αμερικής, αναδείχθηκε, σταδιακά, σε κύρια αγροτική καλλιέργεια για τα Επτάνησα και εξελίχθηκε στο κύριο εμπορευματικό και εξαγώγιμο προϊόν των νησιών, υπερσκελίζοντας το άλλοτε κυρίαρχο ελαιόλαδο. Έτσι, η απαραίτητη για την Δύση, επτανησιακή σταφίδα, στα μέσα πια του 19^{ου} αιώνα, εξαγόταν, σχεδόν αποκλειστικώς, προς τις αγορές της Βρετανίας, και, δευτερευόντως, της Αυστρίας, της Ολλανδίας, του Βελγίου και των Η.Π.Α.

Κατά συνέπεια, στο τελευταίο ερώτημα, που θέσαμε στην εισαγωγή του παρόντος κεφαλαίου, δηλαδή, το εάν τα επτανησιακά λιμάνια, μπόρεσαν να ανταποκριθούν στις επιδιώξεις της Βρετανίας και να λειτουργήσουν προς την κατεύθυνση ενίσχυσης της εμπορικής της παρουσίας στις θάλασσες της κεντρικής, και της ανατολικής Μεσογείου, η απάντηση δε μπορεί παρά να είναι καταφατική, με την προσθήκη, όμως, μίας παρατήρησης: η ένταξη των Επτανήσων στις βρετανικές αποικιακές κτήσεις δεν φαίνεται να λειτούργησε ενισχυτικά μόνο για το βρετανικό εμπόριο στη Μεσόγειο, αλλά φαίνεται πως ενίσχυσε και την θέση των ίδιων των επτανησιακών λιμανιών στον εμπορικό κόσμο τόσο της Μεσογείου όσο και εκτός αυτής, καθώς, όπως φάνηκε στο παρόν κεφάλαιο, τα λιμάνια του Ιονίου Κράτους πέτυχαν να αξιοποιήσουν όχι μόνο την ασφάλεια και την σταθερότητα, που τους παρείχε η Βρετανία, αλλά και την απόφασή της να τα μετατρέψει σε περιφερειακούς σταθμούς προώθησης των βιομηχανικών της αγαθών. Συνέπεια, λοιπόν, αυτής της βρετανικής επιλογής, αλλά και της επτανησιακής ανταπόκρισης, ήταν να μετεξελιχθούν τα Επτάνησα σε κομβικούς σταθμούς ενός διαμετακομιστικού εμπορίου, που κάλυπτε τις ανάγκες δύο κόσμων: από τη μία, του κόσμου της βιομηχανικώς αναπτυσσόμενης και αστικώς μεγεθυνόμενης δυτικής Ευρώπης και Μεσογείου, που είχε ανάγκη ειδών διατροφής, και από την άλλη του κόσμου της αγροτικής, νοτιο-ανατολικής Ευρώπης και Μεσογείου, που είχε ανάγκη από βιομηχανικά και βιοτεχνικά αγαθά, που η ίδια δε μπορούσε, ακόμα, να παράξει.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ

Η ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ, ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΤΟΥ ΙΟΝΙΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ ΣΤΗ ΜΕΣΟΓΕΙΟ ΤΟΥ 19ου ΑΙΩΝΑ (1815-64)

4.1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στο προηγούμενο κεφάλαιο υποστηρίξαμε, πως τα Επτάνησα, κατά την διάρκεια της βρετανικής προστασίας, συμμετείχαν ενεργά στην διακίνηση των βιομηχανικών προϊόντων της δυτικής Ευρώπης προς την κεντρική και την ανατολική Μεσόγειο, καθώς και στην προώθηση των αγροτικών, ανατολικο-μεσογειακών αγαθών προς τις αγορές της βορειο-δυτικής Ευρώπης και της βόρειας Αμερικής. Παράλληλα υποστηρίξαμε, πως λειτούργησαν ως σημαντικοί διαμετακομιστικοί σταθμοί του βρετανικού εμπορίου στη Μεσόγειο, υποδεχόμενα τα βρετανικά εμπορεύματα και προωθώντας τα προς τις αγορές της Ιταλικής και Βαλκανικής Χερσονήσου, του Αιγαίου και της Μαύρης Θάλασσας. Έχοντας, λοιπόν, παρουσιάσει την εμποροναυτιλιακή πραγματικότητα, που βίωναν τα λιμάνια των Επτανήσων, το ενδιαφέρον μας, πλέον, θα επικεντρωθεί στην ποντοπόρο, εμπορική ναυτιλία τους, η οποία περιλαμβάνει τα εμπορικά σκάφη (ιστιοφόρα σκάφη), που έφεραν τη σημαία του Ιονίου Κράτους, μη συμπεριλαμβανομένων των σκαφών, που ανήκαν μεν σε Επτανησίους, αλλά δεν έκαναν χρήση της ιονικής σημαίας.[288]

Στόχος στο παρόν κεφάλαιο είναι να εξετάσουμε τους όρους διαμόρφωσης του εμπορικού προσανατολισμού της επτανησιακής ναυτιλίας, καθώς και τις αλλαγές, που αυτός υπέστη, κατά τα έτη 1815-64, έτσι ώστε να αντιληφθούμε, (α) τον αυτόνομο ρόλο και την θέση της επτανησιακής ναυτιλίας στον εμπορικό κόσμο της Μεσογείου, αλλά και να απαντήσουμε (β), στο εάν η τελευταία λειτούργησε, όπως είδαμε να συμβαίνει στην περίπτωση των επτανησιακών λιμανιών, (και) προς την κατεύθυνση ενίσχυσης της εμπορικής παρουσίας της βρετανικής μητρόπολης στη Μεσόγειο. Άλλωστε, δεν πρέπει να ξεχνάμε, πως η προσπάθεια της Βρετανίας να

[288] Η διάκριση ανάμεσα σε επτανησιακά, εμπορικά σκάφη, που έφεραν τη σημαία του Ιονίου Κράτους και σε αυτά, που ανήκαν σε Επτανήσιους, αλλά είχαν υψωμένη μη ιονική σημαία, εντάσσεται στο ίδιο εννοιολογικό πλαίσιο διάκρισης με αυτό της *ελληνικής* και *ελληνόκτητης*, εμπορικής ναυτιλίας, όπου η πρώτη περιλαμβάνει τα ελληνικά, εμπορικά σκάφη, που έφεραν τη σημαία του ελληνικού κράτους, ενώ η δεύτερη περιλαμβάνει όλα τα πλοία, τα οποία κατείχαν, διακινούσαν και διαχειρίζονταν οι Έλληνες υπό διάφορες σημαίες. Βλ. Χαρλαύτη, «Ιστιοφόρος Ναυτιλία: Η περίοδος της μεγάλης ακμής, 1833-1871», στο Βασίλης Παναγιωτόπουλος (επιμ.), *Ιστορία του Νέου Ελληνισμού*, ό.π., σ. 105-118 [108]· της ιδίας: *Ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας,* ό.π., 114-20· Βασίλης Ν. Μεταξάς, *Η Οικονομική των Σημαιών Ευκολίας*, Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα 1985, σ. 31-5, 42-46.

ενισχύσει την εμπορική της παρουσία στη Μεσόγειο, την οδήγησε στην απόφαση να εντάξει τα Επτάνησα στις αποικίες της και να αποδώσει στη ναυτιλία τους καθεστώς αυτόνομης επιχειρηματικής δραστηριότητας. Τέλος, σε ό,τι αφορά την εξέταση των όρων συγκρότησης και ανάπτυξης της επτανησιακής, εμπορικής ναυτιλίας επιλέξαμε την ακόλουθη μεθοδολογική προσέγγιση: στην πρώτη ενότητα του παρόντος κεφαλαίου παρουσιάζεται το γεωγραφικό ανάπτυγμα της ναυτιλίας του Ιονίου Κράτους, καθώς και οι συγκεκριμένες θάλασσες και τα λιμάνια, με τα οποία η τελευταία ανέπτυξε εμπορική επικοινωνία, ενώ στην δεύτερη ενότητα παρουσιάζονται τα γενικά και χύδην φορτία (αριθμός φορτίων), που διακινούνταν με τα σκάφη της, καθώς και ο ειδικότερος ρόλος, τον οποίο η επτανησιακή ναυτιλία ανέλαβε στο πλαίσιο του εμπορικού, καταμερισμού εργασίας, που είχε διαμορφωθεί στη Μεσόγειο, κατά την περίοδο 1815-64.

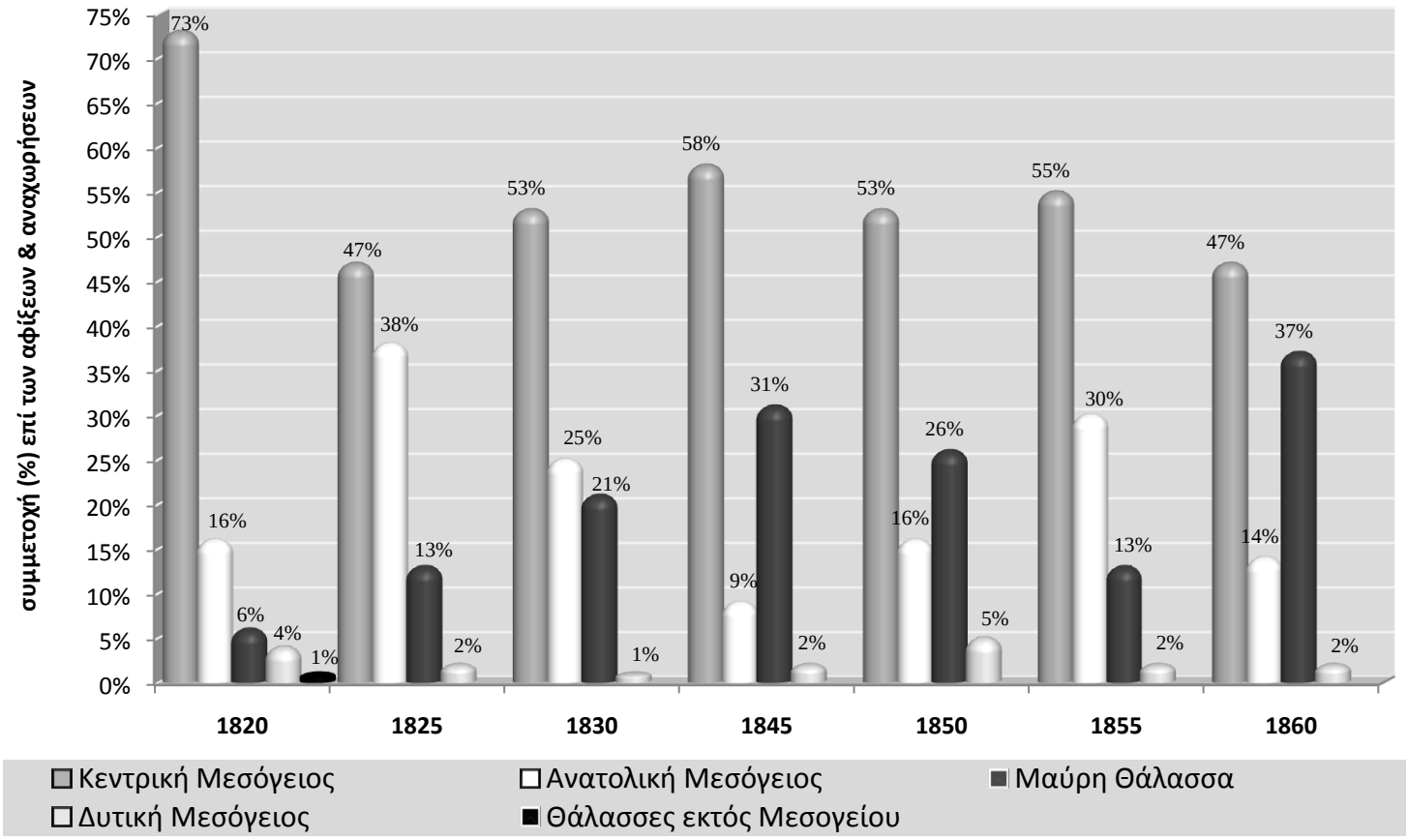
4.2. ΕΠΤΑΝΗΣΙΑΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ: ΘΑΛΑΣΣΙΝΟΣ ΠΡΟΣΑΝΑΤΟΛΙΣΜΟΣ

Στην παρούσα ενότητα θα εξετάσουμε τις θαλάσσιες περιοχές και τα λιμάνια, με τα οποία οι Επτανήσιοι ανέπτυξαν εμπορική επικοινωνία, κατά την περίοδο της βρετανικής προστασίας. Για να προσεγγίσουμε το ανάπτυγμα της επτανησιακής ναυτιλιακής δραστηριότητας, βασιστήκαμε στην ευρεία, γεωγραφική διαίρεση των μεσογειακών και μη θαλασσών, όπως αυτή παρουσιάστηκε στο προηγούμενο κεφάλαιο, και, συγκεκριμένα, στις θάλασσες και τα λιμάνια, (α) της ανατολικής, (β) κεντρικής, και (γ) δυτικής Μεσογείου, (δ) της Μαύρης Θάλασσας, καθώς και (ε) στις εκτός Μεσογείου θάλασσες και λιμάνια.[289] Ας δούμε, λοιπόν, την εικόνα των θαλάσσιων περιοχών στις οποίες δραστηριοποιήθηκε η εμπορική ναυτιλία του Ιονίου Κράτους, όπως μας την δίνει το διάγραμμα 4.1, όπου και παρουσιάζεται η ποσοστιαία συμμετοχή (%) των ανωτέρω θαλασσών στο σύνολο των λιμανιών προέλευσης και προορισμού, που είχαν δηλώσει τα επτανησιακά, εμπορικά σκάφη, τα οποία αφίχθηκαν ή/και αναχώρησαν από τα λιμάνια του Ιονίου Κράτους, κατά τα έτη 1820-60. Με βάση μία πρώτη ανάγνωση του διαγράμματος φαίνεται, πως ο ναυτιλιακός και εμπορικός προσανατολισμός των επτανησιακών σκαφών βιώνει, κατά την υπό εξέταση περίοδο, δύο κύριες φάσεις: η πρώτη καλύπτει την περίοδο του 1820-30, και συγκεκριμένα τα έτη 1820, 1825 και 1830 και φαίνεται, πως είναι η περίοδος κατά

[289] Αναφερόμαστε στις θάλασσες και τα λιμάνια του βόρειου Ατλαντικού Ωκεανού και της Βόρειας Θάλασσας.

την οποία τα επτανησιακά σκάφη επιλέγουν ως κύριο χώρο επιχειρηματικής δραστηριοποίησής τους τις θάλασσες της κεντρικής και, δευτερευόντως, της ανατολικής Μεσογείου, ενώ η δεύτερη φάση καλύπτει την δεκαπενταετία 1845-60, και συγκεκριμένα τα έτη 1845, 1850, 1855 και 1860 και είναι η περίοδος προσανατολισμού των Επτανησίων προς τα λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας, και, κυρίως, προς τα λιμάνια της Κωνσταντινούπολης, της Νέας Ρωσίας και του Δούναβη.

Διάγραμμα 4.1. Οι θαλάσσιες περιοχές δραστηριοποίησης της εμπορικής ναυτιλίας του Ιονίου Κράτους και η συμμετοχή τους (%) στο σύνολο της κίνησης των επτανησιακών εμπορικών σκαφών, που αφίχθηκαν και αναχώρησαν από τα Επτάνησα (1820-60).



Πηγή: επεξεργασμένα στοιχεία από ηλεκτρονική βάση δεδομένων *Ὀδυσσεύς – Ιόνιος Ναυτιλιακή Ιστορία, 1810-1864*. (Για τα στοιχεία του διαγράμματος, βλ. και *Παραρτήματα*, Κεφάλαιο Πέμπτο).

4.2.1. Η ΠΡΩΤΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΤΗΣ ΒΡΕΤΑΝΙΚΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ (1820-30)

Ας εξετάσουμε πρώτα τα βασικά χαρακτηριστικά του ναυτιλιακού προσανατολισμού των επτανησιακών, εμπορικών σκαφών.[290] Σύμφωνα με το

[290] Για τα ποσοστιαία στοιχεία, που παρουσιάζονται στην παρούσα υποενότητα, βλ. ηλεκτρονική βάση δεδομένων: *Ὀδυσσεύς – Ιόνιος Ναυτιλιακή Ιστορία, 1810-1864*, καθώς και: *Παραρτήματα*.

διάγραμμα 4.1, ως κύρια περιοχή δραστηριοποίησης των επτανησιακών σκαφών, για τα έτη 1820-30, αναδεικνύεται η κεντρική Μεσόγειος, με μέσο όρο ποσοστού, που αγγίζει το 58%. Από το ποσοστό αυτό τα λιμάνια του Ιονίου, κυρίως, της Ηπείρου, της Στερεάς και της Πελοποννήσου, και λιγότερο τα ιταλικά λιμάνια, που βρέχονται από το Ιόνιο, αντιπροσωπεύουν το 47%, έχοντας το ίδιο ποσοστό με τα αδριατικά λιμάνια, ενώ τα κεντρομεσογειακά, κυρίως, η Βαλέττα, αλλά και τα λιμάνια των νοτιο-ανατολικών ακτών της Σικελίας, καθώς και των ακτών της Λιβύης και της Τυνησίας, καταλαμβάνουν το υπόλοιπο 6%.[291] Βέβαια, αν και τα κεντρο-μεσογειακά λιμάνια προσελκύουν το κύριο ενδιαφέρον των Επτανησίων, η εικόνα της απόλυτης κυριαρχίας τους, όπως αυτή καταγράφεται στις αρχές της δεκαετίας του 1820, με ποσοστά άνω του 70%, επί του συνόλου των δηλωμένων τόπων προέλευσης/προορισμού των επτανησιακών σκαφών, που αφίχθηκαν ή αναχώρησαν από τα Επτάνησα, θα δώσει την θέση της σε, σαφώς, πιο περιορισμένα ποσοστά, που για τα έτη 1825 και 1830 θα φτάσουν το 47 και 53%, αντιστοίχως.

Αυτή η μείωση των κεντρο-μεσογειακών ποσοστών συνοδεύεται, μάλιστα, από σταδιακό προσανατολισμό των Επτανησίων προς τα λιμάνια της ανατολικής Μεσογείου, με αποτέλεσμα ο ευρύτερος θαλάσσιος χώρος της ανατολικής Μεσογείου να αναδειχθεί, κατά τα έτη 1820-30, ως η δεύτερη, κύρια περιοχή εμπορικού προσανατολισμού των Επτανησίων με ποσοστό που αγγίζει το 26%. Από το ποσοστό αυτό το 89% αφορούσε στα αιγαιοπελαγίτικα λιμάνια, ενώ το υπόλοιπο 11% στα λιμάνια της Αιγύπτου, της Παλαιστίνης, της Συρίας και της Κύπρου. Να προσθέσουμε, επίσης, πως, σύμφωνα με το διάγραμμα 4.1, στα μέσα της δεκαετίας του 1820, τα λιμάνια της ανατολικής Μεσογείου θα γνωρίσουν σημαντική αύξηση των ποσοστών τους, που θα έχει ως συνέπεια, στα 1825, το 38% από το σύνολο των επτανησιακών σκαφών, που αφίχθηκαν ή αναχώρησαν από τα Επτάνησα, να έχει δηλώσει ως τόπο προέλευσης ή προορισμού τα ανατολικο-μεσογειακά λιμάνια, και, κυρίως, τα αιγαιοπελαγίτικα.[292] Στην τρίτη θέση συναντούμε τα μαυροθαλασσίτικα

---

[291] Για τις ανάγκες της παρούσας μελέτης, όπως, ακριβώς, πράξαμε και για την ανάλυση του ναυτιλιακού και εμπορικού προσανατολισμού των επτανησιακών λιμανιών, στο προηγούμενο κεφάλαιο, δε συμπεριελήφθηκαν οι κινήσεις των επτανησιακών, ποντοπόρων, εμπορικών σκαφών, που πραγματοποιήθηκαν ανάμεσα στα λιμάνια του Ιονίου Κράτους, για να αποφευχθεί η αλλοίωση της εικόνας συμμετοχής των υπολοίπων θαλάσσιων περιοχών (εκτός, δηλαδή, του Ιονίου Πελάγους) στο ναυτιλιακό και εμπορικό προσανατολισμό των υπό ιονική σημαία επτανησιακών εμπορικών σκαφών. Στα λιμάνια του Ιονίου περιλαμβάνονται και τα λιμάνια των ακτών της νοτιο-δυτικής Απουλίας, των νότιων ακτών της Βασιλικάτας, καθώς και των δυτικών ακτών της Καλαβρίας.

[292] Από το συνολικό ποσοστό του 38%, το 98% αφορούσε σε αφίξεις ή/και αναχωρήσεις επτανησιακών εμπορικών σκαφών από και προς τα λιμάνια του Αιγαίου.

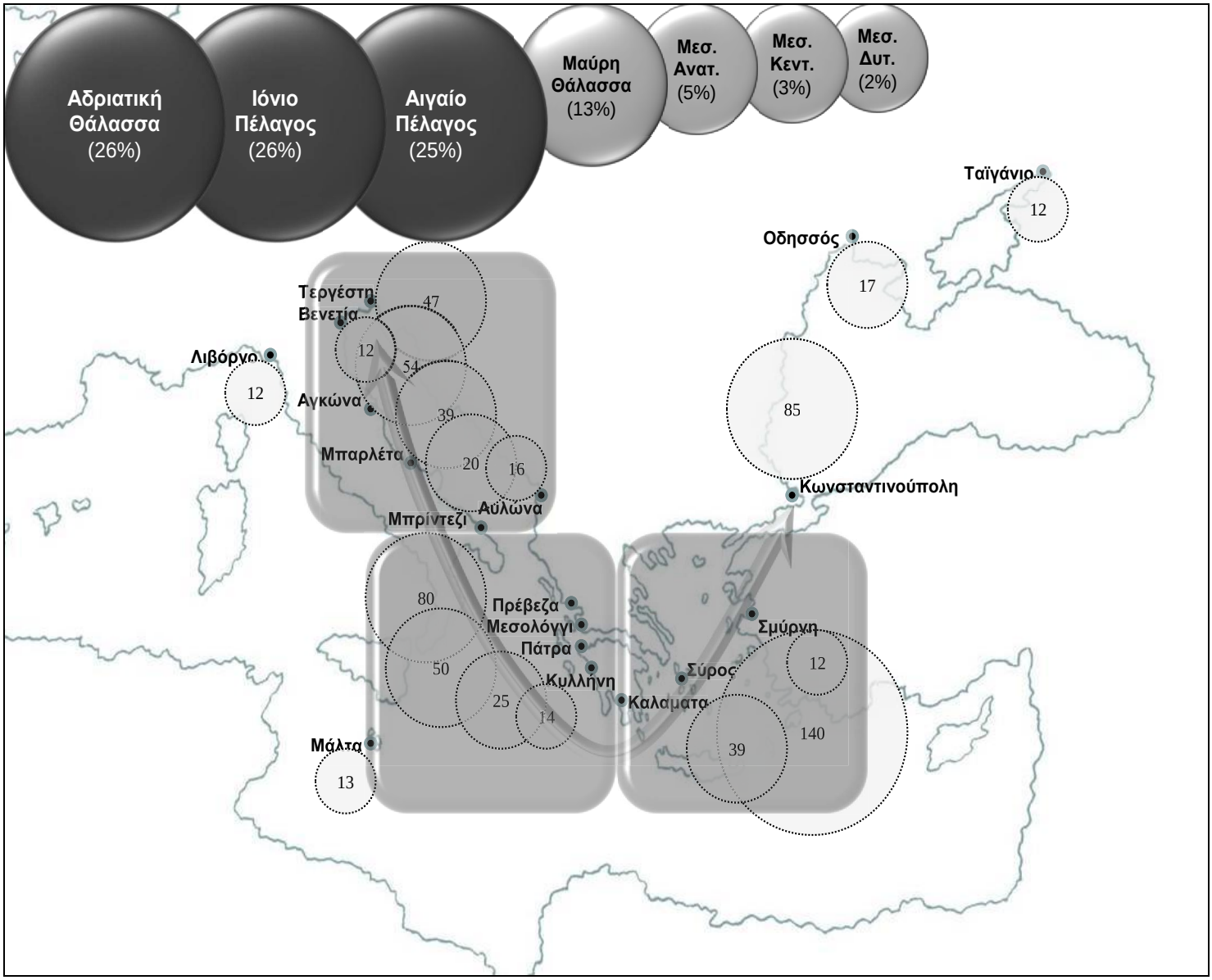
λιμάνια, τα οποία προσελκύουν ολοένα και περισσότερα επτανησιακά σκάφη, με αποτέλεσμα το ποσοστό των τελευταίων, που έχουν δηλώσει ως τόπο προέλευσης ή προορισμού τη Μαύρη Θάλασσα, να ανέλθει από το 6% του έτους 1820, στο 13%, στα μέσα της δεκαετίας, για να αγγίξει, στα 1830, το 21%, σημειώνοντας αύξηση, σε σχέση με το έτος 1820, 250%, όταν η αντίστοιχη αύξηση των ανατολικο-μεσογειακών λιμανιών φτάνει το 56%, ενώ, αντιθέτως, τα κεντρο-μεσογειακά λιμάνια σημειώνουν μείωση των ποσοστών τους, κατά 54%. Σε ό,τι αφορά, τώρα, τα λιμάνια της δυτικής Μεσογείου, αυτά συνιστούν την τέταρτη, κύρια περιοχή δραστηριοποίησης της επτανησιακής ναυτιλίας, με μέσο όρο ποσοστού, που, μόλις, υπερβαίνει το 2%· ποσοστό, που αντιστοιχεί σε 21 κινήσεις επτανησιακών σκαφών, όταν τα αντίστοιχα στοιχεία για τα κεντρο-μεσογειακά λιμάνια είναι 494 κινήσεις, για τα ανατολικο-μεσογειακά 262 και για τα λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας 119. Τέλος, η παρουσία των μη μεσογειακών θαλασσών είναι αμελητέα, καθώς για τα έτη 1820, 1825 και 1830 έχουμε καταγράψει στην *Γαζέτα*, μόλις, τρεις κινήσεις επτανησιακών σκαφών εκτός Μεσογείου.

Με βάση, λοιπόν, τα ανωτέρω, προκύπτει, πως η επτανησιακή ναυτιλία, κατά την δεκαετία του 1820, είχε επικεντρώσει την δραστηριότητα της στις θάλασσες και τα λιμάνια, κυρίως, του Ιονίου, της Αδριατικής και του Αιγαίου. Αυτήν την τριπολική εικόνα του θαλασσινού προσανατολισμού των επτανησιακών σκαφών, αποτυπώσαμε στο σχήμα 4.1, όπου παρουσιάζονται οι κύριες μεσογειακές θάλασσες, καθώς και τα δεκαπέντε, κύρια λιμάνια, στα οποία δραστηριοποιήθηκαν οι Επτανήσιοι, κατά τα έτη 1820-30, έτσι όπως προέκυψαν από την επεξεργασία των τόπων προέλευσης και προορισμού, που είχαν δηλώσει οι τελευταίοι, κατά την άφιξη ή/και αναχώρησή τους από τα Επτάνησα. [293] Σύμφωνα, λοιπόν, με το σχήμα, τα λιμάνια του Ιονίου Πελάγους (μη συμπεριλαμβανομένων των επτανησιακών), προσέλκυσαν ποσοστό 26% από το σύνολο των εμπορικών σκαφών με ιονική σημαία, που αφίχθηκαν ή/και αναχώρησαν από τα λιμάνια του Ιονίου Κράτους, κατά τα προαναφερθέντα έτη, με ποσοστό, 26%, εμφανίζονται και τα αδριατικά λιμάνια, ενώ αυτά του Αιγαίου καταλαμβάνουν την τρίτη θέση, με ποσοστό, 25%. Τέλος, το εναπομείναν ποσοστό διαμοιράζεται ανάμεσα στα μαυροθαλασσίτικα λιμάνια, που αποσπούν ποσοστό 13%, τα λιμάνια των υπολοίπων ανατολικο-μεσογειακών θαλασσών, με ποσοστό 5%,

[293] Στην πραγματικότητα πρόκειται για δεκαοχτώ λιμάνια, καθώς τα λιμάνια της Βενετίας, του Λιβόρνου, της Σμύρνης και του Ταϊγανίου εμφανίζονται με τον ίδιο αριθμό επτανησιακών σκαφών (αφίξεις και αναχωρήσεις).

ενώ στις δύο τελευταίες θέσεις βρίσκονται τα λιμάνια των κεντρο-μεσογειακών θαλασσών, με ποσοστό 3%, και αυτά της δυτικής Μεσογείου, με, μόλις, 2%. [294]

Σχήμα 4.1. Οι θάλασσες και τα κύρια λιμάνια δραστηριοποίησης της ποντοπόρου, εμπορικής ναυτιλίας του Ιονίου Κράτους, κατά τα έτη 1820, 1825 και 1830.



Πηγή: επεξεργασμένα στοιχεία από ηλεκτρονική βάση δεδομένων *Όδυσσεύς – Ιόνιος Ναυτιλιακή Ιστορία, 1810-1864*. (Για τις θάλασσες παρουσιάζεται η συμμετοχή τους (%), στο σύνολο των τόπων προέλευσης & προορισμού των επτανησιακών σκαφών, που αφίχθηκαν/αναχώρησαν από το Ιόνιο Κράτος. Για έκαστο λιμάνι παρουσιάζεται το σύνολο των κινήσεων των επτανησιακών σκαφών). (Για τα στοιχεία του σχήματος, βλ. και *Παραρτήματα*, Κεφάλαιο Τέταρτο).

[294] Στις υπόλοιπες ανατολικο-μεσογειακές θάλασσες, περιλαμβάνονται οι θάλασσες και τα λιμάνια, της Κιλικίας, της Συρίας, της Παλαιστίνης, της Κύπρου και της Αιγύπτου. Στις κεντρο-μεσογειακές θάλασσες, περιλαμβάνονται τα λιμάνια της Μάλτας και της Σικελίας (ανατολικής και νότιας), καθώς και τα λιμάνια της Λιβύης και της Τυνησίας. Στις δυτικο-μεσογειακές θάλασσες, περιλαμβάνονται τα λιμάνια της Τυρρηνικής Θάλασσας, της Λιγουρίας, καθώς και της Θάλασσας των Βαλεαρίδων και του Αλμποράν.

Σε ό,τι αφορά, τώρα, την εικόνα των κύριων λιμανιών (Σχήμα 4.1), που προσέγγιζαν οι Επτανήσιοι, κατά τα έτη 1820-30, αυτή διαμορφώνεται ως εξής: (α) στην Αδριατική, ως πλέον σημαντικά λιμάνια αναδεικνύονται αυτά της Αγκώνας (54 κινήσεις επτανησιακών σκαφών), της Τεργέστης (47), της Μπαρλέτας (39), του Μπρίντεζι (20), της Αυλώνας (16), και της Βενετίας (12). (β) Στο Ιόνιο, η Πρέβεζα συνιστά το πιο σημαντικό λιμάνι, με καταγεγραμμένες 80 κινήσεις σκαφών, με το Μεσολόγγι να βρίσκεται στην δεύτερη θέση (50 κινήσεις), ακολουθούμενο από την Πάτρα και την Κυλλήνη (25 και 14 κινήσεις σκαφών, αντιστοίχως). (γ) Σε ό,τι αφορά το Αιγαίο, τα σκάφη των Επτανησίων δραστηριοποιούνται, κυρίως, στο λιμάνι της Ερμούπολης, και, μάλιστα, η τελευταία, με 140 αφίξεις και αναχωρήσεις σκαφών, αναδεικνύεται, κατά την δεκαετία του 1820, και, ιδιαιτέρως, από το 1825 και έπειτα, ως το πλέον προτιμητέο, μεσογειακό λιμάνι για τους Επτανήσιους, ενώ στην δεύτερη και τρίτη θέση συναντούμε την Καλαμάτα και τη Σμύρνη (39 και 12 κινήσεις σκαφών, αντιστοίχως). (δ) Τέλος, από τα υπόλοιπα μεσογειακά λιμάνια, η Κωνσταντινούπολη καταλαμβάνει την πρώτη θέση, με 85 κινήσεις, ακολουθούμενη από την Οδησσό (17), τη Μάλτα (13), το Λιβόρνο (12), και το Ταϊγάνιο (12).

Συνοψίζοντας, τα ανωτέρω, καθίσταται εμφανής, πιστεύουμε, η επικέντρωση, κατά τα έτη 1820-30, του ενδιαφέροντος των επτανησιακών σκαφών στον χώρο της κεντρικής Μεσογείου, και, ειδικότερα, στις θάλασσες της Αδριατικής και του Ιονίου· θάλασσες, που συνέχιζαν να αποτελούν για τους επτανήσιους καραβοκύρηδες τον ζωτικό χώρο της επιχειρηματικής τους δραστηριοποίησης, (και) κατά τα πρώτα χρόνια της βρετανικής προστασίας, όπως, ακριβώς, ίσχυε, όπως είδαμε στο πρώτο κεφάλαιο, τόσο κατά την περίοδο του 18^{ου} αιώνα, όσο και κατά την περίοδο της Επτανήσου Πολιτείας. Βέβαια, έχει ενδιαφέρον, πως κατά την δεκαετία του 1820, η επτανησιακή ναυτιλία θα εμφανίσει (πρόσκαιρες), τάσεις αναπροσανατολισμού, από τα κεντρο-μεσογειακά λιμάνια, και, συγκεκριμένα, από τα λιμάνια της Αδριατικής, προς αυτά του Αιγαίου και της Μαύρης Θάλασσας. Ειδικότερα, σε ό,τι αφορά, την επτανησιακή παρουσία στο Αιγαίο, που βαίνει ισχυροποιούμενη στα μέσα της δεκαετίας του 1820, αυτή πρέπει μάλλον να αποδοθεί στην αδυναμία της αιγαιοπελαγίτικης ναυτιλίας να ανταποκριθεί στις ανάγκες τροφοδοσίας, κυρίως, σε είδη διατροφής, που είχαν προκαλέσει στον χώρο της νότιας Βαλκανικής οι συγκρούσεις της ελληνικής επανάστασης, εξαιτίας της εμπλοκής του ίδιου του αιγαιοπελαγίτικου, εμπορικού στόλου στις πολεμικές επιχειρήσεις. Στο δυσμενές αυτό περιβάλλον, οι Επτανήσιοι διείδαν, καθώς φαίνεται, ευκαιρίες ανάπτυξης του

εμπορίου τους, και έτσι άρχισαν να στρέφονται από την Αδριατική προς το Αιγαίο (κυρίως, προς την Ερμούπολη). Επρόκειτο, βέβαια, για έναν προσωρινό επιχειρηματικό προσανατολισμό, καθώς η συγκρότηση του ελληνικού κράτους, σε συνδυασμό με το εμπορικό άνοιγμα της Μαύρης Θάλασσας, στα τέλη της δεκαετίας του 1820, θα ωθήσουν, οριστικώ, αυτήν την φορά, τους Επτανησίους, από το Αιγαίο προς τη Μαύρη Θάλασσα.

Σε ό,τι αφορά, τώρα, το επτανησιακό εμπόριο με τη Μαύρη Θάλασσα, η συνεχής αύξηση του αριθμού των επτανησιακών σκαφών, που κατευθύνονταν, κατά τα έτη 1820, 1825 και 1830, προς τα λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας, οφείλεται στην επανεμπλοκή των Επτανησίων στο σιτεμπόριο της, που τους ήταν γνωστό, όπως έχει αναφερθεί από τα τέλη του 18^{ου} αιώνα και, κυρίως, κατά την περίοδο της Επτανήσου Πολιτείας. Αυτή η τάση επαναπροσανατολισμού των Επτανησίων προς τα λιμάνια της Κωνσταντινούπολης, της Νέας Ρωσίας και του Δούναβη, θα ενταθεί στο δεύτερο μισό της δεκαετίας του 1820, όταν θα έχουν τερματιστεί οι ρωσο-οθωμανικές συγκρούσεις και θα έχει υπογραφεί η Συνθήκη της Αδριανούπολης (1829), η οποία οδηγεί στο άνοιγμα των Στενών του Βοσπόρου σε όλα τα εμπορικά σκάφη των χωρών, που είχαν φιλικές σχέσεις με την Υψηλή Πύλη. Επρόκειτο για εξέλιξη, που οδήγησε στην διεθνοποίηση της Μαύρης Θάλασσας και σε ανάπτυξη του σιτεμπορίου της, σε εποχή, μάλιστα, διευρυνόμενων διατροφικών αναγκών σε δυτική και κεντρική Ευρώπη·[295] παράλληλα, σηματοδότησε και τη συμμετοχή στο μαυροθαλασσίτικο εμπόριο των μεγάλων ευρωπαϊκών, ναυτιλιακών δυνάμεων, καθιστώντας και τους Επτανήσιους αξιόλογο παίκτη.[296] Βέβαια, την ανάπτυξη (και) του επτανησιακού εμπορίου με τη Μαύρη Θάλασσα ενίσχυσε, καθώς φαίνεται, και η προηγηθείσα, της Αδριανούπολης, Σύμβαση του Άκκερμαν, που υπεγράφη ανάμεσα σε Ρωσία και Πύλη (Οκτώβριος 1826), και η οποία διακήρυσσε την ελευθεροπλοΐα της Μαύρης Θάλασσας, επαναβεβαιώνοντας την δυνατότητα ελεύθερου διάπλου του Δούναβη από πλοία με ρωσική ή οθωμανική σημαία, που είχε συμφωνηθεί ανάμεσα

---

[295] Καρδάσης, *Έλληνες Ομογενείς στη Νότια Ρωσία*, ό.π., σ. 156-7· S. Fairlie, «Shipping in the Anglo-Russian Grain Trade to 1870», στο *Journal of Maritime History*, Τόμος 1, 1971, σ. 159-175· Nikolai Ovcharov, *Ships and Shipping in the Black Sea, XIV-XIX Centuries*, St. Kliment Ohridski University Press, Σόφια 1993, σ. 55-6· Gelina Harlaftis, «Participation of Greek Merchants and Shipowners in the Black Sea in the 19th Century (1830-1900)», στο Lewis R. Fisher & Heldge W. Nordvik (επιμ.), *Shipping and Trade (1750-1950)*, Leuven University Press, Λέβεν (Leuven) 1990, σ. 47-55. Βλ. και Κεφάλαιο Τρίτο, Ενότητα 3.2.1.

[296] Βλ. ενδεικτικά, Paul Cernovodeanu, «British Economic Interests in the Lower Danube and the Balkan Shore of the Black Sea between 1803 and 1829», στο *Journal of European Economic History*, Τόμος 5, 1976, σ. 105-20.

σε Ρωσία και Πύλη, με τη Συνθήκη του Βουκουρεστίου (1812)· πρόκειται για εξελίξεις, που συνέβαλαν στην ενίσχυση το εμπορίου των δουνάβιων σιτηρών.[297]

Ολοκληρώνοντας την παρουσίαση του επτανησιακού ναυτιλιακού προσανατολισμού, των ετών 1820-30, να επισημανθεί και η ελάχιστη παρουσία επτανησιακών σκαφών τόσο στα μη μεσογειακά ύδατα, όσο και στις μεσογειακές θάλασσες πέραν των Στενών της Σικελίας. Πρόκειται για πραγματικότητα, που είχε αρχίσει να διαμορφώνεται, ήδη, από την περίοδο της Επτανήσου Πολιτείας, όταν το απώτατο δυτικό όριο της επιχειρηματικής δραστηριοποίησης των επτανησίων καραβοκύρηδων αποτελούσαν τα λιμάνια της Μάλτας και της Σικελίας.[298] Με άλλα λόγια, φαίνεται, πως τα επτανησιακά σκάφη αποτελούσαν, κατά τα πρώτα χρόνια της βρετανικής προστασίας, έναν αξιόλογο μεν, αλλά, σε κάθε περίπτωση, έναν τοπικό παίκτη του μεσογειακού εμπορίου, που προσέφερε τις υπηρεσίες του, κυρίως, στα σημαντικότερα λιμάνια της κεντρικής και ανατολικής Μεσογείου.

4.2.2. Η ΔΕΥΤΕΡΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΤΗΣ ΒΡΕΤΑΝΙΚΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ (1845-60)

Στην προηγούμενη υποενότητα είδαμε, πως η επτανησιακή ναυτιλία, κατά τα πρώτα χρόνια της βρετανικής προστασίας, είχε προσανατολιστεί προς τα λιμάνια, κυρίως, της Αδριατικής και του Ιονίου και δευτερευόντως, του Αιγαίου. Αυτή η εικόνα, όμως, επρόκειτο να διαφοροποιηθεί, κατά την δεκαπενταετία 1845-60, όταν οι Επτανήσιοι θα επικεντρώσουν την δραστηριότητα τους στα λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας, της Αδριατικής και της Μάλτας. Ας δούμε, όμως, αναλυτικά, πώς διαμορφώθηκε ο επτανησιακός ναυτιλιακός προσανατολισμός, κατά τα έτη 1845-60.[299]

Σύμφωνα με το διάγραμμα 4.1, η κεντρική Μεσόγειος θα διατηρηθεί, κατά τα έτη 1845, 1850, 1855 και 1860, ως η κύρια περιοχή δραστηριοποίησης της

---

[297] Miller, *The Ottoman Empire and its Successors,* ό.π., σ. 127-8. Δοντά, *Αναλοτική Μεσόγειος*, ό.π., σ. 98. Ας μην ξεχνάμε, πως οι Ιόνιοι έκαναν χρήση και άλλων σημαιών, πέραν της ιονικής, κυρίως, της ρωσικής, επιδιώκοντας να ενισχύσουν τη ναυτιλιακή τους δράση στη Μαύρη Θάλασσα. Ενδεικτικά, βλ. Χαρλαύτη, *Ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας,* ό.π., σ. 115, όπου αναφορά του βρετανού προξένου της Κωνσταντινούπολης, ο οποίος, στα 1821, υποστήριζε, πως, «η γνώμη της βρετανικής και ιονικής κυβέρνησης έχει τόσο αποφασιστικά διατυπωθεί κατά της αδείας που δίνεται στα ιονικά πλοία που έχουν εγκαταλείψει την εθνικότητά τους, να ξαναχρησιμοποιούν την ιονική σημαία [...]. Οι υπήκοοι του Ιονίου κράτους πρέπει να διδαχθούν, ότι η σημαία τους είναι απολύτως αξιοσέβαστη για να μετατρέπεται σε απλό καιροσκοπικό ζήτημα».

[298] Pagratis, «I Consolati della Repubblica Settinsulare (1800-1807) in Sicilia», ό.π.

[299] Για τα ποσοστιαία στοιχεία, που παρουσιάζονται στην παρούσα υποενότητα ενότητα, βλ. ηλεκτρονική βάση δεδομένων, *Ὀδυσσεύς – Ιόνιος Ναυτιλιακή Ιστορία, 1810-1864*. Βλ. Επίσης, και *Παραρτήματα*, Κεφάλαιο Τέταρτο.

επτανησιακής ναυτιλίας, με μέσο όρο ποσοστού, που στο σύνολο των δηλωμένων τόπων προέλευσης και προορισμού, των επτανησιακών σκαφών, που αναχώρησαν από ή αφίχθηκαν στα Επτάνησα, ανέρχεται στο 53%, ποσοστό μειωμένο σε σχέση με τα έτη 1820-30, κατά 9%. Από το ποσοστό αυτό τα αδριατικά λιμάνια αντιπροσωπεύουν το 46%, με οριακή πτώση 2%, σε σχέση με την δεκαετία του 1820, τα λιμάνια του Ιονίου, αντιπροσωπεύουν ποσοστό 35%, μειωμένο κατά 26%, ενώ τα λιμάνια των υπολοίπων κεντρο-μεσογειακών θαλασσών (τα λιμάνια του μαλτέζικου αρχιπελάγους, των σικελικών και αφρικανικών ακτών) συγκροτούν το υπόλοιπο 19%, καταγράφοντας μεγάλη αύξηση, σε σχέση με την δεκαετία του 1820, κατά 220%. Να επισημανθεί, πως ενώ για τα έτη 1845, 1850 και 1855, τα συνολικά ποσοστά αντιπροσώπευσης των κεντρο-μεσογειακών θαλασσών διατηρούνται σε υψηλά επίπεδα, της τάξης του 55%, στις αρχές της δεκαετίας του 1860 θα εμφανίσουν τάσεις μείωσης, με αποτέλεσμα η αντιπροσώπευση της κεντρικής Μεσογείου να περιοριστεί στο 47% (1860), σημειώνοντας πτώση δεκαπέντε ποσοστιαίων μονάδων. Αυτή η μείωση του ενδιαφέροντος των Επτανησίων για τα κεντρο-μεσογειακά λιμάνια, και, πρωτίστως, για τα αδριατικά, φαίνεται, πως συνδέεται τόσο με την αναστάτωση του εμπορίου, που είχαν προκαλέσει τα πολεμικά γεγονότα της ιταλικής ενοποίησης (δεύτερος πόλεμος της ιταλικής ανεξαρτησίας 1859-60), όσο, κυρίως, με το σταδιακό προσανατολισμό των Επτανήσων προς το εμπόριο με τα λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας, με αποτέλεσμα η τελευταία να καταστεί ως η δεύτερη, κύρια θαλάσσια περιοχή δραστηριοποίησης των Επτανησίων, με μέσο όρο ποσοστού, 28%. [300]

Σε ό,τι αφορά τη Μαύρη Θάλασσα, να επισημάνουμε, πως οι διακυμάνσεις, που παρουσιάζουν, κατά τα έτη 1845-60 και σύμφωνα με το διάγραμμα 4.1, τα ποσοστά συμμετοχής των λιμανιών της στις αφίξεις και αναχωρήσεις των σκαφών των Επτανησίων, φαίνεται, πως σχετίζονται με ευρύτερες οικονομικές και πολιτικές εξελίξεις, που βίωνε, την ίδια περίοδο, τόσο η δυτική Ευρώπη, όσο και η περιοχή των Βαλκανίων και της Μαύρης Θάλασσας. Έτσι, λοιπόν, τα αυξημένα ποσοστά, που παρουσιάζουν οι κινήσεις των επτανησιακών σκαφών, από και προς τη Μαύρη Θάλασσα, κατά το 1845, ποσοστά που αγγίζουν το 31%, πρέπει να αποδοθούν στις καλές σοδειές σιτηρών της Νέας Ρωσίας και του Δούναβη, που συνδυαζόμενες με την καταστροφή της γεωργικής παραγωγής, πατάτας και σιτηρών, των δυτικο-

[300] Ira A. Glazier και Vladimir N. Bandera, «Terms of Trade between South Italy and the United Kingdom 1817-1869», στο *Journal of European Economic History*, Τόμος 1, 1972, σ. 7-36 [14-6]. Για τους πολέμους της ιταλικής ενοποίησης, βλ. Christopher Duggan, *A Concise History of Italy*, Cambridge University Press, Κέιμπριτζ 2007, σ. 117-33.

ευρωπαϊκών χωρών (κυρίως, της Ιρλανδίας και Βρετανίας), καθώς και με τη σταδιακή κατάργηση των προστατευτικών νόμων των σιτηρών, από την βρετανική κυβέρνηση του Ρόμπερτ Πιλ (Robert Peel), είχαν προκαλέσει ή/και ενισχύσει, σημαντικά, την αύξηση της ζήτησης (και) των μαυροθαλασσίτικων σιτηρών.[301] Μάλιστα, ως προς το εμπόριο των τελευταίων από τα επτανησιακά σκάφη, προκύπτει, πως αυτό ενισχύθηκε, ιδιαιτέρως, κατά το 1845, όταν με πρωτοβουλία του βρετανού Αρμοστή, καταργήθηκε και ο υψηλός δασμός 50%, επί των σιτηρών, που επιβάλλετο από τις ρωσικές αρχές (και) στα επτανησιακά σκάφη, που φόρτωναν στα ρωσικά λιμάνια, ενώ με βρετανική μεσολάβηση καταργήθηκε και ο φόρος, που πλήρωναν (και) οι Επτανήσιοι, επί της χωρητικότητας των σκαφών τους, κατά την προσέγγισή τους στα ρωσικά λιμάνια.[302] Επρόκειτο για εξελίξεις, που ενίσχυσαν την παρουσία των επτανησιακών, εμπορικών σκαφών, στα μαυροθαλασσίτικα λιμάνια.

Η ζήτηση, όμως, (και) των ρωσικών σιτηρών στις δυτικο-ευρωπαϊκές αγορές θα περιοριστεί σημαντικά, στα τέλη της δεκαετίας του 1840 και στις αρχές της δεκαετίας του 1850, ως αποτέλεσμα τόσο των αθρόων εισαγωγών δημητριακών, από

---

[301] S. Fairlie, «The Corn Laws and British Wheat Production, 1829-76», στο *Economic History Review*, Τόμος XXII, 1969, σ. 88-116· Kindleberger, *The World Economic Primacy, 1500 to 1990*, ό.π., σ. 133-4· Cormac O' Grada, «Irish Agricultural Output Before and After the Famine», στο *Journal of European Economic History*, Τόμος 13, 1984, σ. 149-65. Βλ. επίσης, Paul Cernovodeanu-Beatrice Marinescu, «British Trade in the Danubian Ports of Galatz and Braila between 1837 and 1853», στο *Journal of European Economic History*, Τόμος 8, 1979, σ. 707-41· James Foreman-Peck, «Εξωτερικό Εμπόριο και Οικονομική Μεγέθυνση», », στο Derek H Aldcroft – Simon P. Ville (επιμ.), *Η ευρωπαϊκή Οικονομία 1750-1914: Θεματική προσέγγιση*, Εκδόσεις Αλεξάνδρεια, Αθήνα 2005, σ. 261-301· Καρδάσης, *Έλληνες Ομογενείς στη Νότια Ρωσία*, ό.π., σ. 161-3. Για τους Νόμους των Σιτηρών (Corn Laws), βλ. ενδεικτικά, Donald G. Barnes, *A History of the English Corn Laws, 1660-1846*, G. Routledge & Sons, Λονδίνο 1930, σ. 239-84. Για την ανάπτυξη του επτανησιακού σιτεμπορίου στον Δούναβη, βλ. Paul Cernovodeanu, «L' activité des maisons de commerce et des négotiants ioniens du Bas-Danube Durant l' intervalle 1829-1853», *Actes du Ile Colloque International d' Histoire*, Τόμος Α΄, Κ.Ν.Ε./Ε.Ι.Ε. Αθήνα 1985, σ. 91.

[302] *Gazzette Jonie* 1845, Αριθ.46, 3-18/11/1845, όπου και επιστολή κεφαλλήνων εμπόρων, προς τον Αρμοστή, που αναφέρει, «Το ναυτικόν μας εμπορεύετο πάντοτε εις τους ρωσσικούς λιμένας, όθεν αι Νήσοι αύται προμηθεύονται δια των πλοίων μας τους δημητριακούς καρπούς, τους αναγκαίους εις την συντήρησίν των, και άλλα ωσαύτως είδη. Αυτοκρατορικόν Οκάζιον, εσχάτως δημοσιευθέν, έκλειε τους Ρωσσικούς λιμένας εις τα πλοία μας, καθότι δασμός 50 τοις % επεβάλλετο εις τας πραγματείας τας επ' αυτών φορτομένας, ενώ αφ' ετέρου αυτά ταύτα τα πλοία επλήροναν βαρύ δικαίωμα χωρητικότητος. Η περίπτωσις αυτή ηνάγκαζε τους πλοιάρχους μας να μη πλωίζωνται πλέον εις τα μέρη εκείνα, και επομένως υπεχρεόνοντο ή να θέτουν τα πλοία των υπό Ρωσσικήν σημαίαν, ή να τα εκποιώσι, αναμένοντες ώστε πλοία άλλων εθνών να μας κομίζουν το είδο της πρώτης ανάγκης. Εσκόπευον ήδη να απευθύνουν Αναφοράν περί του προκειμένου εις την Υμετέραν Εξοχότητα. Τας ευχάς των όμως επρόλαβον αι πατρικαί φροντίδες της Υμετέρας Εξοχότητος και της Κυβερνήσεως της Αυτής Μεγαλειότητος της Προστάτιδος ημών ΒΑΣΙΛΙΣΣΗΣ. Κατά συνέπειαν των υμετέρων προτροπών εξεδόθη η υπ. Αριθ. Ε'. Πράξις της Κυβερνήσεως, ήτις, χορηγούσα την αμοιβαιότητα εις την Ρωσσικήν σημαίαν εις τους λιμένας μας προλαμβάνει τηλικούτον κακόν». Οι συνθήκες, που υπεγράφησαν ανάμεσα στην Βρετανία και τη Ρωσία και οι οποίες λειτούργησαν προς όφελος του επτανησιακού ναυτεμπορίου, χρονολογούνται ήδη από τις αρχές της δεκαετίας του 1840 και φτάνουν έως τις αρχές του 1860· βλ. ενδεικτικά, και: *Gazzette Jonie* 1845, Αριθ.45, 27/10-8/11/1845 / Αριθ.41, 29/9-11/10/1845 / Αριθ.37, 1-13/9/1845· *Gazzette Jonie* 1859, Αριθ.404, 21/3-2/4/1859. Για τα δασμολογικά μέτρα, που είχε λάβει η Ρωσία, βλ. επίσης, *Gazzette Jonie* 1845, Αριθ.37, 1-13/9/1845.

τη Μαύρη Θάλασσα (συνέπεια της κατάργησης των Νόμων των Σιτηρών), όσο και λόγω της αποκατάστασης της γεωργικής παραγωγής στην δυτική Ευρώπη. Συνέπεια αυτών των γεγονότων, τα οποία, μάλιστα, θα συνδυαστούν και με την επαναστατική ένταση των τελών της δεκαετίας του 1840, ήταν εμπορική στασιμότητα στις αγορές της Δύσης, με επιπτώσεις και στη ναυτιλιακή δραστηριότητα της Μεσογείου.[303] Επρόκειτο για εξελίξεις, που επέδρασαν, εν μέρει, (και) στο επτανησιακό ναυτεμπόριο, κυρίως, με τη Μαύρη Θάλασσα, με αποτέλεσμα, ο αριθμός των επτανησιακών σκαφών, που προσέγγισαν τα λιμάνια της τελευταίας, στα 1850, να σημειώσει πτώση 16%, σε σχέση με το 1845. Βέβαια, ο αριθμός των επτανησιακών σκαφών, που δραστηριοποιούνταν στη Μαύρη Θάλασσα, επρόκειτο να φτάσει σε νέα, χαμηλότερα επίπεδα, κατά την εποχή του Κριμαϊκού Πολέμου, όταν το κλείσιμο των Στενών θα περιορίζε σημαντικά την δυνατότητα απρόσκοπτου εμπορίου με τα ρωσικά λιμάνια. [304] Έτσι, στα 1855, ο αριθμός των καταγεγραμμένων, στην *Γαζέτα*, επτανησιακών σκαφών, που κινήθηκαν προς και από τη Μαύρη Θάλασσα, ήταν μόλις 45 σκάφη, σε σχέση με τα 114 σκάφη, του 1850, και τα 130, του 1845.

Η λήξη, όμως, των πολεμικών συγκρούσεων (1856), θα οδηγήσει στην σταδιακή αποκατάσταση της επτανησιακής παρουσίας στη Νέα Ρωσία.[305] Επιπλέον,

---

[303] Καρδάσης, *Έλληνες Ομογενείς στη Νότια Ρωσία,* ό.π., σ. 163, και του ιδίου: *Σύρος: Σταυροδρόμι της ανατολικής Μεσογείου*, ό.π., σ. 75-82. Βλ. επίσης, Τζελίνα Χαρλαύτη, «Ναυτιλία», στο Κώστας Κωστής και Σωκράτης Πετμεζάς (επιμ.), *Η Ανάπτυξη της Ελληνικής Οικονομίας τον 19ο αιώνα,* Εκδόσεις Αλεξάνδρεια, Αθήνα 2006, σ. 421-62· της ιδίας: «Ιστιοφόρος Ναυτιλία: Η περίοδος της μεγάλης ακμής, 1833-1871», στο Βασίλης Παναγιωτόπουλος (επιμ.), *Ιστορία του Νέου Ελληνισμού*, ό.π., σ. 105-118 [107-8]. Στην επίδραση των επαναστάσεων του 1848 στην Ευρώπη και την επίδρασή τους (και) στην επτανησιακή, εμπορική ναυτιλία, αναφέρεται και ο Αρμοστής Σίτον (J. Seaton), σε επιστολή του προς το Υπουργείο των Αποικιών· T.N.A. House of Commons, Parliamentary Papers, Accounts and Papers, 1847 XIVI (1005), Reports Exhibiting the Past and Present of Her Majesty's Colonial Possessions, σ. 181-6 [186].

[304] Για τον Κριμαϊκό Πόλεμο, βλ. Κεφάλαιο Τρίτο, Ενότητα 3.2.2. Βλ. επίσης, T.N.A. House of Commons, Parliamentary Papers, Accounts and Papers, 1857 X (2198), Reports Exhibiting the Past and Present of Her Majesty's Colonial Possessions, σ. 383, όπου στην έκθεσή του προς το Υπουργείο των Αποικιών, για το έτος 1855, ο Αρμοστής των Ιονίων Νήσων, John Young, αναφέρει, «ο τελευταίος πόλεμος με τη Ρωσία [εν. Κριμαϊκός], οι συνεχιζόμενες κακές σοδειές και η συνεπακόλουθη ανέχεια του πληθυσμού αποτέλεσαν την αιτία της εμφανούς μείωσης των εμπορικών συναλλαγών στα Ιόνια νησιά». Βλ. επίσης, *Gazzette Jonie* 1855, Αριθ.172, 12-24/2/1855, όπου αναφορά του αντιπροέδρου της Ιονικής Γερουσίας, σχετικά με το κλείσιμο των ρωσικών λιμανιών (και) για τα επτανησιακά σκάφη. Βλ. επίσης και τις αποφάσεις αποκλεισμού των μαυροθαλασσίτικων λιμανιών από τις δυνάμεις της Βρετανίας και της Γαλλίας: *Gazzette Jonie* 1855, Αριθ.168, 15-27/1/1855.

[305] T.N.A. House of Commons, Parliamentary Papers, Accounts and Papers, 1857-58 XL (2403), Reports Exhibiting the Past and Present of Her Majesty's Colonial Possessions, σ. 360, όπου αναφέρεται, «το ακμάζον [εν. επτανησιακό] εμπόριο με τα ρωσικά λιμάνια επαναδραστηριοποιήθηκε στα 1856 με τη λήξη του τελευταίου πολέμου». Να προσθέσουμε, επίσης, πως στα 1859, υπεγράφη ανάμεσα σε Βρετανία και Ρωσία ναυτεμπορική συνθήκη, που καθιέρωνε ευνοϊκούς όρους εμπορίας για τα βρετανικά σκάφη στα ρωσικά λιμάνια, ευνοϊκοί όροι, που αφορούσαν και τους «βρετανούς» πολίτες του Ιονίου Κράτους· βλ. *Gazzette Jonie* 1859, Αριθ.404, 21/3-2/4/1859.

η απόφαση συγκρότησης της Επιτροπής του Δούναβη, θέτει βάσεις βελτίωσης των συνθηκών ποταμοπλοΐας στον τελευταίο, ενισχύοντας, έτσι, σημαντικά και τις εξαγωγές των δουνάβιων σιτηρών. [306] Αυτήν την ευνοϊκή πραγματικότητα, που διαμορφωνόταν για το εμπόριο της Μαύρης Θάλασσας, φαίνεται, πως εκμεταλλεύτηκαν οι Επτανήσιοι, καθώς ο αριθμός των σκαφών τους, που δήλωσαν ως τόπο προέλευσης ή προορισμού τα λιμάνια της τελευταίας, ανήλθε, κατά το έτος 1860, στα 174 σκάφη, σημειώνοντας αύξηση, σε σχέση με το 1855, κατά 290%.

Στην θέση, τώρα, της τρίτης, κύριας, περιοχής δραστηριοποίησης των επτανησιακών σκαφών, κατά τα έτη 1845-60, συναντούμε τις θάλασσες και τα λιμάνια της ανατολικής Μεσογείου, με ποσοστό 16%, μειωμένο κατά 39%, σε σχέση με την δεκαετία του 1820. Από το ποσοστό αυτό το 85% αφορά στα λιμάνια του Αιγαίου, ενώ το 15% στα λιμάνια των υπολοίπων ανατολικο-μεσογειακών θαλασσών (Καραμανία, Κύπρος, Συρία, Παλαιστίνη, Αίγυπτος). Αυτή η σημαντική αύξηση των ποσοστών των ανατολικο-μεσογειακών λιμανιών, που καταγράφεται στα 1855, αύξηση που αγγίζει το 30%, θα πρέπει να αποδοθεί στο κλείσιμο της Μαύρης Θάλασσας και στην απαγόρευση εξαγωγής ρωσικών σιτηρών, γεγονότα, που έστρεψαν τους Επτανησίους προς το Αιγαίο, σε μία προσπάθεια αναζήτησης πηγών τροφοδοσίας δημητριακών.[307] Στην πραγματικότητα, οι Επτανήσιοι εκμεταλλεύτηκαν τις ελληνο-οθωμανικές συμφωνίες του 1855, που αφορούσαν στη ναυτιλία και το εμπόριο ανάμεσα στις δύο δυνάμεις, καθώς και την απόφαση της Ρωσίας, την άνοιξη του 1855, να επιτρέψει την εμπορία σιτηρών από ουδέτερα εμπορικά σκάφη, όπως ήταν τα ελληνικά (εν αντιθέσει με τα εχθρικά επτανησιακά λόγω βρετανικής προστασίας). Έτσι, τα ελληνικά σκάφη επανέλαβαν τις πλόες τους, από την άνοιξη του 1855, προς τη Μαύρη Θάλασσα και άρχισαν την τροφοδοσία της Ερμούπολης με σιτηρά, δίνοντας την δυνατότητα (και) στους Επτανήσιους να επωφεληθούν από αυτές τις εξελίξεις.[308] Τέλος, ως πέμπτη κύρια θάλασσα δραστηριοποίησης των

---

[306] Βλ. Κεφάλαιο Τρίτο, υποσημείωση 253.

[307] Για την αποκατάσταση της επικοινωνίας του Αιγαίου με τη Μαύρη Θάλασσα, ήδη από το 1855, βλ. Κεφάλαιο Τρίτο, υποσημείωση 251 και 252. Στις ανάγκες των Επτανήσων σε σιτηρά, αναφέρεται και ο έλληνας, γενικός πρόξενος στην Κέρκυρα, ο οποίος το Σεπτέμβριο του 1854, αναφέρει, «Στην Επτάνησον ήρχισε να γίνεται επαισθητή η ανάγκη σιτηρών [...]. Δεν αγνοεί η Νομαρχία ότι η Ιονική Κυβέρνησις φοβηθείσα μη εμποδισθή η ελευθέρα κυκλοφορία των σιτηρών ένεκα της κερδοσκοπίας των εμπόρων, απεφάσισε προς ασφάλειαν του λαού, να αναδεχθή εν εαυτή το επί τοιούτου μονοπώλιον, το οποίον και εξακολουθεί μέχρι σήμερον. Το μέτρον τούτο εμπόδισεν τους σιτεμπόρους να φέρωσιν εις Κέρκυραν σιτηρά και εάν διαρκέση επί πολύ η απαγόρευσις της αξαγωγής αυτών εκ των λιμένων της Ρωσίας, είναι φόβος μη ευρεθή προσεχώς το Ιονικόν Κράτος εις μεγίστην ανάγκην [...]»· Γ.Α.Κ. Κέρκυρας, Ελληνικό Βασιλικό Προξενείο/Αρχείο Ζαΐμη, Φάκελος 15/1681/1.

[308] Καρδάσης, *Σύρος: Σταυροδρόμι της ανατολικής Μεσογείου*, ό.π., σ. 84-5.

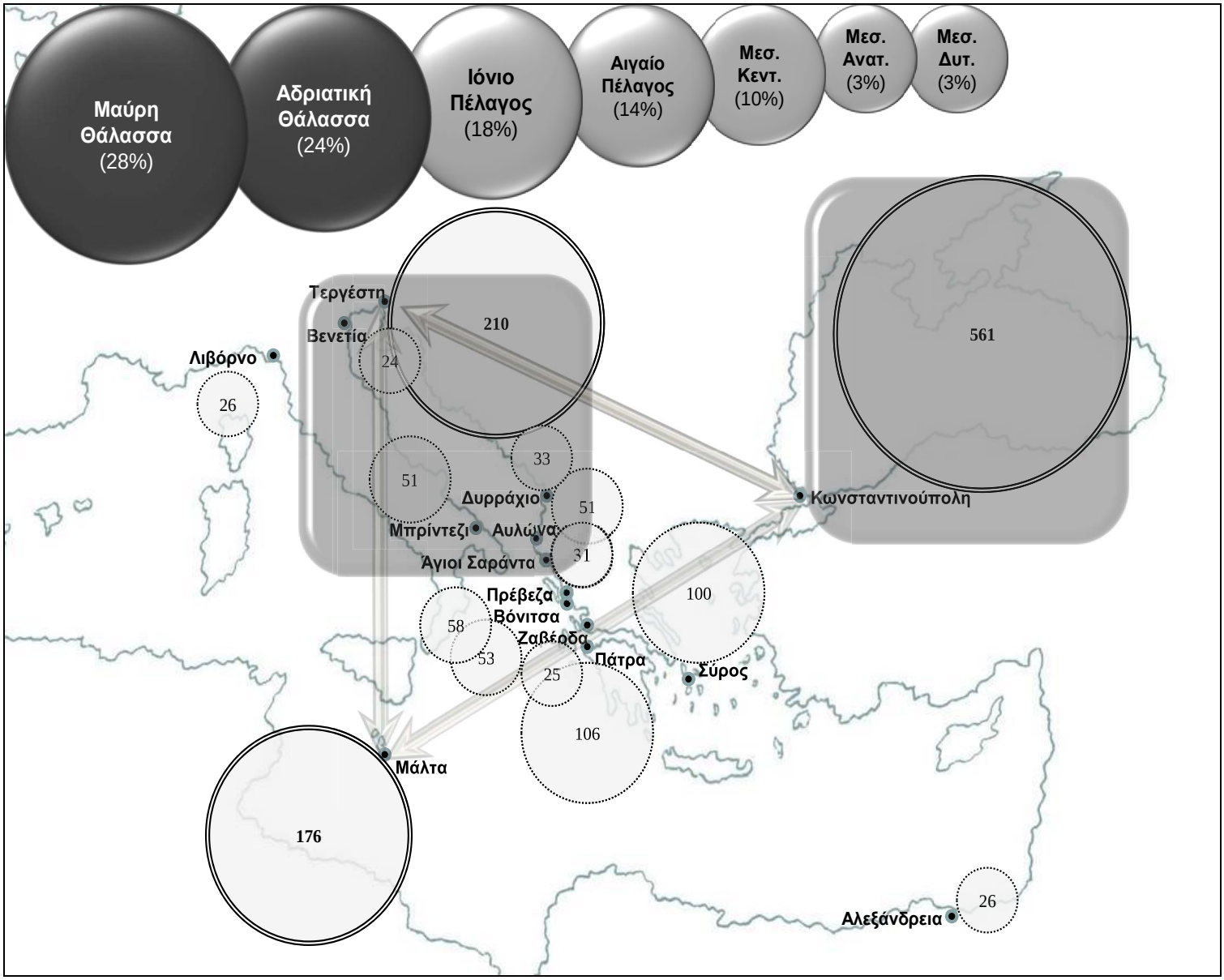
Επτανησίων αναδεικνύεται η δυτική Μεσόγειος, με ποσοστό 3%, που αντιστοιχεί σε μόλις 43 κινήσεις επτανησιακών σκαφών, όταν τα αντίστοιχα μεγέθη για τα κεντρο-μεσογειακά λιμάνια διαμορφώνονται στις 866 κινήσεις, για τα μαυροθαλασσίτικα, στις 458, και για τα λιμάνια της ανατολικής Μεσογείου, στις 265. Επίσης, να επισημανθεί η απουσία, κατά τα έτη 1845-60, σκαφών με επτανησιακή σημαία, εκτός της Μεσογείου.

Με βάση, λοιπόν, τα ανωτέρω, διαφαίνεται η σταδιακή επικέντρωση, στα μέσα πια του 19^{ου} αιώνα, του επιχειρηματικού ενδιαφέροντος των επτανησιακών σκαφών σε δύο, κυρίως, θάλασσες, τη Μαύρη Θάλασσα και την Αδριατική, ενώ, η Κωνσταντινούπολη, η Τεργέστη, και η Βαλέττα (Μάλτα), αναδεικνύονται ως τα κυριότερα λιμάνια προσέγγισης για τα επτανησιακά, εμπορικά σκάφη. Την εικόνα των αλλαγών, που βίωσε ο προσανατολισμός της επτανησιακής ναυτιλίας, κατά τα έτη 1845-60, αποτυπώσαμε στο σχήμα 4.2, όπου παρουσιάζονται οι επιμέρους, κύριες μεσογειακές θάλασσες και τα δεκαπέντε κύρια λιμάνια τους, έτσι όπως προέκυψαν από την επεξεργασία των τόπων προέλευσης και προορισμού των επτανησιακών σκαφών, στα λιμάνια του Ιονίου Κράτους, κατά την ανωτέρω χρονική περίοδο.

Σύμφωνα, λοιπόν, με το σχήμα, κύρια θάλασσα δραστηριοποίησης των Επτανησίων αναδεικνύεται η Μαύρη Θάλασσα με ποσοστό 28%, αυξημένο κατά 115% σε σχέση με την δεκαετία του 1820, και με κυριότερο λιμάνι αυτό της Κωνσταντινούπολης, το οποίο έχουν δηλώσει ως τόπο προέλευσης ή προορισμού, συνολικά, 561 επτανησιακά σκάφη. Αυτή η κωνσταντινουπολίτικη κυριαρχία, με την παράλληλη απουσία άλλων λιμανιών της Μαύρης Θάλασσας, οφείλεται στο γεγονός, πως τα επτανησιακά, εμπορικά σκάφη, που έπλεαν από και προς την τελευταία, υποχρεούνταν ή επέλεγαν, όπως και τα περισσότερα σκάφη, ανεξαρτήτως σημαίας, να σταματούν στο λιμάνι της οθωμανικής πρωτεύουσας, για ποικίλους λόγους, όπως για: (α) έλεγχο του φορτίου τους, (β) αγοραπωλησίες φορτίων, και (γ) σκαφών, (δ) ασφάλιση των σκαφών τους, (ε) αλλαγή πληρωμάτων, (στ) επίδειξη των εγγράφων των σκαφών τους στις υπηρεσίες της Πύλης, καθώς και (ζ), σε ό,τι αφορά, ειδικώς, τους Επτανήσιους, για επίδειξη των εγγράφων ναυσιπλοΐας τους στις αρχές του εκεί βρετανικού προξενείου, καθώς οι τελευταίοι ήταν βρετανοί υπήκοοι, ενώ (η) στην

περίπτωση που Επτανήσιοι είχαν προχωρήσει σε αγορά σκάφους, το βρετανικό προξενείο τους προμήθευε με απαραίτητες, προσωρινές άδειες ναυσιπλοΐας.[309]

Σχήμα 4.2. Οι θάλασσες και τα κύρια λιμάνια δραστηριοποίησης της ποντοπόρου, εμπορικής ναυτιλίας του Ιονίου Κράτους, κατά τα έτη 1845, 1850, 1855 και 1860.



Πηγή: επεξεργασμένα στοιχεία από ηλεκτρονική βάση δεδομένων *Ὀδυσσεύς – Ἰόνιος Ναυτιλιακή Ιστορία, 1810-1864*. (Για τις θάλασσες παρουσιάζεται η συμμετοχή τους (%), στο σύνολο των τόπων προέλευσης & προορισμού των επτανησιακών σκαφών, που αφίχθηκαν/αναχώρησαν από το Ιόνιο Κράτος. Για έκαστο λιμάνι παρουσιάζεται το σύνολο των κινήσεων των επτανησιακών σκαφών). (Για τα στοιχεία του σχήματος, βλ. και *Παραρτήματα*, Κεφάλαιο Τέταρτο).

[309] *Gazzette Jonie* 1844, Αριθ.38, 9-21/9/1844, όπου αναφορά στους όρους παροχής της βρετανικής προστασίας στους Επτανησίους. Βλ. επίσης, Βλασσόπουλος, *Η Ναυτιλία των Ιονίων Νήσων*, Τόμος Α΄, ό.π., σ. 67-70, με αρχειακό υλικό, που αφορά σε προσωρινές άδειες ναυσιπλοΐας, που χορηγούσαν οι βρετανοί πρόξενοι στους Επτανησίους, για να ταξειδέψουν οι τελευταίοι έως τα Επτάνησα, για να γίνει η οριστική εγγραφή τους στα νηολόγια του Ιονίου Κράτους· βλ. επίσης του ιδίου: *Η Ναυτιλία των Ιονίων Νήσων (1700-1864)*, Τόμος Β΄, Ελληνική Ευρωεκδοτική, Αθήνα 1995, σ. 13-26.

Επιπλέον, ας μη ξεχνούμε, πως η Κωνσταντινούπολη ήταν μία πολυάνθρωπη πόλη με διευρυμένες ανάγκες σε είδη διατροφής και μη, ενώ, όπως έχει αναφερθεί, στην *Γαζέτα*, την κύρια πηγή άντλησης της πληροφόρησής μας για την κίνηση των επτανησιακών, εμπορικών σκαφών, δηλώνεται, από την πλειοψηφία των τελευταίων, ως λιμάνι προορισμού ή προέλευσης, μόνο η Κωνσταντινούπολη, χωρίς αναφορά στο υπόλοιπο σκέλος του ταξειδιού τους, με συνέπεια την υπερ-εκπροσώπηση της Κωνσταντινούπολης και την αντίστοιχη υπο-εκπροσώπηση των μεγεθών των υπολοίπων, μαυροθαλασσίτικων λιμανιών.[310] Σε κάθε περίπτωση, βέβαια, γνωρίζουμε από την έρευνα στα βρετανικά αρχεία, καθώς και από το δημοσιευμένο αρχειακό υλικό και την δευτερογενή βιβλιογραφία, πως τα κύρια μαυροθαλασσίτικα λιμάνια, με τα οποία ανέπτυξαν εμπορικές επαφές οι Επτανήσιοι, κατά την περίοδο των μέσων του 19^{ου} αιώνα, πέραν της Κωνσταντινούπολης, ήταν τα λιμάνια του Δούναβη (Γαλάτσι, Σουλινάς, Βραΐλα), της Αζοφικής (Ταϊγάνιο) και, βεβαίως, το μεγαλύτερο λιμάνι της Νέας Ρωσίας, η Οδησσός, το οποίο, όμως, από τα μέσα του 19^{ου} αιώνα και έπειτα θα προσεγγίζουν ολοένα και λιγότερα επτανησιακά σκάφη. [311]

---

[310] Για τους λόγους της υπερ-εκπροσώπησης του λιμανιού της Κωνσταντινούπολης, βλ., επίσης: Κεφάλαιο Τρίτο, Ενότητα 3.2.2.

[311] Για την παρουσία των επτανησιακών σκαφών στα λιμάνια του, Γαλατσίου, της Βραΐλας και του Σουλινά, για την περίοδο 1856-64, βλ. Ardeleanu, *Evoluţia Intereselor Economice şi Politice Britanice la Gurile Dunării*, ό.π., σ. 33-64, 315-6 [tabelul nr. 6], όπου στοιχεία για τις κινήσεις εμπορικών σκαφών, όπως αυτές καταγράφηκαν από την Επιτροπή του Δούναβη, μετά τη λήξη του Κριμαϊκού Πολέμου· για την κίνηση των επτανησιακών σκαφών στον Δούναβη, Βλ. επίσης, TNA, FO 195/211, Foreign Office: Embassy and Consulates, Turkey (formerly Ottoman Empire): General Correspondence, From Moldavia, Jassy and Galatz, 1842-1846· FO 195/285, Foreign Office: Embassy and Consulates, Turkey (formerly Ottoman Empire): General Correspondence, From Galatz and Sulina, 1847-1849· για τα λιμάνια του Γαλατσίου και του Σουλίνα και την εκεί παρουσία των επτανησιακών σκαφών, βλ. FO 195/349, 1850-1851· FO 195/387, 1852-1853· FO 195/444, 1854-1855· FO 195/523, 1856-1857· FO 195/644, 1858-1860. Από την επεξεργασία του προαναφερθέντος αρχειακού υλικού, προκύπτει πως ο αριθμός των επτανησιακών σκαφών, που αναχώρησαν από τα λιμάνια, κυρίως, του Γαλατσίου και της Βραΐλας, κατά την περίοδο 1841-1864, γνώρισε συνεχή άνοδο, με διακυμάνσεις, βεβαίως, σε περιόδους γενικότερων κρίσεων, όπως αυτές παρουσιάστηκαν προηγουμένως, για να φτάσει από τα 33 σκάφη του 1841, στα 41 σκάφη στα 1845, για να περιοριστεί στα 23 σκάφη, στα 1850, για να ανέβει, εκ νέου, στα 34 σκάφη στα 1856, οπότε και ο αριθμός των επτανησιακών σκαφών θα υπερβεί τα 100, αγγίζοντας τα 162 σκάφη, κατά το 1860, και τα 190 σκάφη, κατά στα 1864. Για την παρουσία των Επτανησίων στον Δούναβη, βλ. επίσης, Σπυρίδων Γ. Φωκάς, *Οι Έλληνες εις την ποταμοπλοΐαν του κάτω Δουνάβεως*, Ίδρυμα Μελετών Χερσονήσου του Αίμου, Θεσσαλονίκη 1975· Cernovodeanu-Marinescu, «British Trade in the Danubian Ports of Galatz and Braila between 1837 and 1853», ό.π., σ. 707-41· Alexander Kitroeff, «The Greek Diaspora in the Mediterranean and the Black Sea as seen through American Eyes (1815-1861)», στο Speros Vryonis, Jr. (επιμ.), *The Greeks and the Sea*, Aristide D. Caratzas – Publisher, Νιου Ροσέλ (New Rochelle) – Νέα Υόρκη 1993, σ. 153-71· Olga Cicanci, « Ο απόδημος ελληνισμός των ρουμανικών χωρών και η εξέλιξη των σχέσεων του με την Επτάνησο κατά την περίοδο του αγγλικού προτεκτοράτου», στο Μοσχονά Παναγιώτα (επιμ.), *Το Ιόνιο Κράτος, 1815-1864. Πρακτικά του Διεθνούς Συμποσίου Ιστορίας (Κέρκυρα, 21-24 Μαΐου 1988)*, Κέντρο Μελετών Ιονίου, Αθήνα 1997, σ. 85-91· Gardner, *The Ionian Islands in relation to Greece*, ό.π., σ. 73-6. Για την παρουσία των επτανησιακών σκαφών στο Ταϊγάνιο, βλ. Βλασσόπουλος, *Η Ναυτιλία των Ιονίων Νήσων*, Τόμος Β΄, ό.π., σ. 75, όπου αρχειακό υλικό με βάση το οποίο προκύπτει, πως το Ταϊγάνιο, ήταν το κύριο λιμάνι ενδιαφέροντος για τους

Την θέση, τώρα, της δεύτερης κύριας, θάλασσας, δραστηριοποίησης των Επτανησίων, καταλαμβάνει η Αδριατική, με ποσοστό 24% επί του συνόλου των τόπων προέλευσης και προορισμού, που είχαν δηλώσει οι επτανήσιοι καραβοκύρηδες, κατά την άφιξη ή αναχώρησή τους από τα λιμάνια του Ιονίου Κράτους, ποσοστό μειωμένο, κατά 8% σε σχέση με την περίοδο 1820-30. Ενδιαφέρον, βέβαια, έχει το γεγονός, πως τα αδριατικά λιμάνια, μολονότι για το μεγαλύτερο μέρος της περιόδου 1845-60, συνιστούν σταθερούς προορισμούς για τα επτανησιακά σκάφη, με ποσοστά, που κινούνται περί του 26%, στις αρχές, πια, της δεκαετίας του 1860, το ποσοστό τους θα μειωθεί σημαντικά και θα αγγίξει το 21%, σημειώνοντας πτώση σε σχέση με το 1855, κατά 25%· μείωση, που θα πρέπει να αποδοθεί στην αναστάτωση, που είχαν προκαλέσει τόσο τα πολεμικά γεγονότα της ιταλικής ενοποίησης, όπως έχει αναφερθεί, όσο και η εξομάλυνση των συνθηκών εμπορίας στη Μαύρη Θάλασσα, που «επανέφερε» τους Επτανησίους, έπειτα από το «διάλειμμα» του Κριμαϊκού Πολέμου, από τα λιμάνια της Αδριατικής, αλλά και του Αιγαίου, στα οποία είχαν, προσωρινώς, στρέψει, το επιχειρηματικό τους ενδιαφέρον, προς τα γνώριμά τους μαυροθαλασσίτικα λιμάνια.

Σε ό,τι αφορά τα κύρια αδριατικά λιμάνια, με τα οποία συναλλάσσονται οι Επτανήσιοι, κατά τα έτη 1845-60, αυτά ήταν τα λιμάνια: (α) της Τεργέστης, με καταγεγραμμένες 210 κινήσεις επτανησιακών σκαφών (αύξηση 346% σε σχέση με τα έτη 1820-30), γεγονός, που κατέστησε την Τεργέστη ως το δεύτερο σημαντικότερο λιμάνι για την επτανησιακή, εμπορική ναυτιλία, μετά την Κωνσταντινούπολη, (β) του Μπρίντεζι (51 κινήσεις), (γ) της Αυλώνας (51), (δ) του Δυρραχίου (33), (ε) των Αγίων Σαράντα (31), και (στ) της Βενετίας (24). [312] Η ισχυρή παρουσία των

Επτανησίους, με τον αριθμό των επτανησιακών εμπορικών σκαφών, να φτάνει από τις μόλις 27 αφίξεις, κατά το έτος 1825, στις 114, κατά το έτος 1859. Για την παρουσία των Ιονίων στο Ταϊγάνιο, βλ. και: John Vernon Puryear, *International Economics and Diplomacy in the Near East: a study of British commercial policy in the Levant, 1834-1853*, Archon Books, Μίσιγκαν 1969, σ. 130-2· Βασίλης Καρδάσης, *Ο Ελληνισμός του Εύξεινου Πόντου: Οδησσός, Ταϊγάνιο, Ροστόφ, Μαριούπολη*, Εκδόσεις ΤΑ ΝΕΑ, Αθήνα 2009, σ. 115-43. Για την Οδησσό, με βάση τις βρετανικές, προξενικές καταγραφές, προκύπτει συνεχής περιορισμός του εμπορικού ενδιαφέροντος των Επτανησίων, με αποτέλεσμα στα 1850, ο αριθμός των επτανησιακών σκαφών, που προσέγγισαν το λιμάνι της να αγγίξει τα 10 σκάφη, όταν είκοσι πέντε χρόνια πριν, στα 1825 είχαν καταγραφεί 46 αφίξεις επτανησιακών σκαφών. Για την παρουσία των Επτανησίων στην Οδησσό, βλ. TNA, FO 359/1, Foreign Office: Consulate, Odessa, Union of Soviet Socialist Republics (formerly Russian Empire): Miscellanea, Trade papers, 1816-1853. Για την προτίμηση των Επτανησίων στα λιμάνια της Αζοφικής και του Δούναβη, και, σε πολύ μικρότερη έκταση, για την Οδησσό, βλ. Τζελίνα Χαρλαύτη, *Ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας,* ό.π., σ. 174-208, όπου πληροφορίες για το «ιόνιο» εμπορικό-ναυτιλιακό δίκτυο, κατά το δεύτερο μισό του 19ου αιώνα. Για την, εν γένει, παρουσία των ελλήνων και ιονίων εμπόρων στην Οδησσό, κατά τον 19ο αιώνα, βλ. και: Καρδάσης, *Ο Ελληνισμός του Εύξεινου Πόντου*, ό.π., σ. 36-47.

[312] Για την Τεργέστη, βλ. Κεφάλαιο Τρίτο, Ενότητα 3.1.2, υποσημείωση 255.

επτανησιακών σκαφών, κυρίως, στα αυστριακά λιμάνια (Τεργέστη, Βενετία, Φιούμε με, συνολικά 254 κινήσεις) δεν οφείλεται μόνο στο ότι τα τελευταία αποτελούσαν λιμάνια γνώριμα στους Επτανησίους, αλλά οφείλεται, πιστεύουμε, και στην ίδια την προσπάθεια της Βρετανίας να ενισχύσει το εμπόριό της με τα αδριατικά λιμάνια, και, ιδιαιτέρως, με αυτό της Τεργέστης, μέσω της ενίσχυσης της παρουσίας τόσο της δικής της σημαίας, όσο και της «προστατευόμενής» της επτανησιακής, έναντι της κυρίαρχης αυστριακής.[313] Προς αυτήν την κατεύθυνση, φαίνεται, πως κινήθηκαν και οι επιμέρους, εμποροναυτιλιακές, συνθήκες, που υπογράφουν Βρετανία και Αυστρία, αρχής γενομένης από τη Συνθήκη του Λονδίνου, της 21ης Δεκεμβρίου του 1829, με την οποία οριζόταν, πως τα εμπορικά σκάφη των δύο Δυνάμεων, θα έχαιραν, στα βρετανικά και αυστριακά λιμάνια, όλων των προνομίων, που είχαν και τα εθνικά σκάφη έκαστης Δύναμης.[314] Σε ό,τι αφορά, τώρα, τα επτανησιακά σκάφη, οι δύο δυνάμεις θα συμφωνήσουν στις 3 Ιουλίου του 1838, να επεκτείνουν τις πρόνοιες της Συνθήκης του 1829 και στα υπό βρετανική προστασία Επτάνησα, γεγονός, που θα επιτρέψει στην εμπορική τους ναυτιλία, να ενισχύσει την παρουσία της στα λιμάνια της Αυστρίας, και, κυρίως, στην Τεργέστη, το μεσογειακό επίνειο των Αψβούργων.[315]

Πέραν, όμως, των αυστριακών λιμανιών, σημαντική είναι και η παρουσία των επτανησιακών σκαφών, στα λιμάνια του Βασιλείου των Δύο Σικελιών, και, κυρίως, στα αδριατικά λιμάνια του Βασιλείου (πρωτίστως, στο Μπρίντεζι). Αυτή η εξέλιξη, θα πρέπει, εν μέρει, να αποδοθεί στις εμπορικές και ναυτιλιακές συνθήκες, που είχε υπογράψει κατά καιρούς η Βρετανία (και) με τη Νάπολη, όπως η συνθήκη του Απριλίου του 1845, με την οποία καθορίζονταν ευνοϊκοί όροι εμπορίας των βρετανικών σκαφών στα λιμάνια του Βασιλείου της Νάπολης, όροι, που, με απόφαση της Βρετανίας και της Ιονίου Γερουσίας κάλυψαν και τα επτανησιακά, εμπορικά

---

[313] Gardner, *The Ionian Islands in relation to Greece,* ό.π., σ. 67-9.

[314] TNA, FO 93/11/23, Foreign Office: Austria, Convention (Commerce and Navigation), Signed at London, 21st December 1829.

[315] Για τη συνθήκη της 3ης Ιουλίου του 1838 και τη σημασία της για τα Επτάνησα, βλ. TNA, FO 94/36, Foreign Office and Foreign and Commonwealth Office: Ratifications of Treaties: Country: Austria Treaty: commerce and navigation. Place and date of signature: 3 July 1838· Βλ. επίσης, Puryear, *International Economics and Diplomacy in the Near East,* ό.π., σ. 142· Lewis Hertslet, *A Complete Collections of the Treaties and Conventions and Reciprocal Regulations, at Present Subsisting between Great Britain and Foreign Powers etc.*, Τόμος VII, Henry Butterworth, 7, Fleet Street and James Bigg and Sons, Parliament Street, Γουέστμινστερ, Λονδίνο 1850, σ. 73-9, όπου αναφορά για νέα συνθήκη μεταξύ Αυστρίας και Βρετανίας, που αφορά και τα Επτάνησα, υπογραφείσα το έτος 1845.

σκάφη.[316] Τέλος, σε ό,τι αφορά την παρουσία των Επτανησίων στα λιμάνια της Αυλώνας, του Δυρραχίου και των Αγίων Σαράντα, αυτή οφείλεται, όπως θα φανεί στη συνέχεια της έρευνάς μας, σε ένα εντεινόμενο εμπόριο, κυρίως, βρετανικών βιομηχανικών/βιοτεχνικών προϊόντων και αποικιακών αγαθών, που διεξαγόταν ανάμεσα στα Επτάνησα και τις απέναντι αλβανικές ακτές.[317]

Επανερχόμενοι στο σχήμα 4.2, παρατηρούμε, πως την θέση της τρίτης, κύριας θάλασσας δραστηριοποίησης των Επτανησίων, κατά τα έτη 1845-60, καταλαμβάνει το Ιόνιο, με ποσοστό 18%, μειωμένο κατά 31% σε σχέση με την δεκαετία του 1820, και με κυριότερα λιμάνια αυτά: (α) των Πατρών (106 κινήσεις επτανησιακών σκαφών), (β) της Πρέβεζας (58), (γ) της Βόνιτσας (53), και (δ) της Ζαβέρδας (Πάλαιρος, 25 κινήσεις). Η κυρίαρχη παρουσία της Πάτρας οφείλεται, όπως αναφέρθηκε και στο προηγούμενο κεφάλαιο, στην ανάδειξή της ως του κύριου, εξαγωγικού, ελληνικού λιμανιού, μέσω του οποίου πραγματοποιείτο η εξαγωγή της πελοποννησιακής σταφίδας στα λιμάνια της κεντρικής και δυτικής Ευρώπης, μία δραστηριότητα στην οποία συμμετείχαν ενεργά (και) οι Επτανήσιοι, ενώ τα επτανησιακά σκάφη, όπως προκύπτει από την *Γαζέτα*, αναλάμβαναν, συχνά, να μεταφέρουν την πελοποννησιακή σταφίδα, από την Πάτρα στα λιμάνια του Αργοστολίου και, κυρίως, της Ζακύνθου, για να μεταφορτωθεί στα, εκεί ελλιμενισμένα και υπό ξένη σημαία, ιστιοφόρα και ατμόπλοια, για να συνεχίσει, κατόπιν, το ταξείδι της στις ευρωπαϊκές αγορές. Σε ό,τι αφορά την ισχυρή παρουσία

---

[316] *Gazzette Jonie* 1845, Αριθ.33, 4-16/8/1845, όπου η απόφαση της Γερουσίας, της 23 Ιουλίου του 1845, με την οποία ορίζονταν οι όροι εμπορίας και ναυτιλίας των Επτανησίων στα λιμάνια του Βασιλείου της Νάπολης, καθώς και οι όροι εμπορίας και ναυτιλίας των υπηκόων του τελευταίου στα λιμάνια του Ιονίου Κράτους. Προς την κατεύθυνση ενίσχυσης του εμπορίου ανάμεσα στο Βασίλειο της Νάπολης και στα Επτάνησα, συνέβαλλαν και οι αποφάσεις, για ελευθεροκοινωνία των επτανησιακών σκαφών στα ναπολιτάνικα λιμάνια, βλ. *Gazzette Jonie* 1845, Αριθ.51, 8-20/12/1845. Βλ. επίσης, TNA, FO 165/90, Foreign Office: Southern Department and Foreign Office: Consulate and Legation, Kingdom of the Two Sicilies (formerly Kingdoms of Sicily and Naples): General Correspondence / Papers relating to Commercial Treaty. Στο θέμα των συνθηκών, αναφέρεται και ο Αρμοστής Σίτον (J. Seaton), όπου στην αναφορά του προς το Υπουργείο των Αποικιών, τον Ιούλιο του 1847, αναφέρει, πως, «οι εισαγωγές [εν. στα Επτάνησα] αυξάνονται σταθερά και πως υπάρχουν βάσιμοι λόγοι να πιστεύουμε, πως οι εμπορικές συνθήκες, που συνομολογήθηκαν, τελευταία, με τη Ρωσία, την Αυστρία και τη Νάπολη, θα αποδειχθούν ιδιαίτερα επωφελείς για το εμπόριο και τη ναυτιλία του Ιονίου Κράτους»· T.N.A. House of Commons, Parliamentary Papers, Accounts and Papers, 1847 XXXVII (869), Reports Exhibiting the Past and Present of Her Majesty's Colonial Possessions, σ. 126-31 [131].

[317] Για την ενίσχυση του εμπορίου των Επτανήσων με τις απέναντι οθωμανικές ακτές της Αλβανίας, ο Αρμοστής Σίτον (J. Seaton), αναφέρει, στα 1846, πως οι έμποροι από τις ανωτέρω περιοχές, στα μέσα, πια, του 19ου αιώνα, είχαν στραφεί για προμήθειες (κυρίως, βαμβάκι, ζάχαρη, δέρματα, σίδηρος), από το λιμάνι της Τεργέστης σε αυτό της Κέρκυρας· TNA, CO 136/124/1846, Despatches, No. 45, 18 April 1846, 'Despatch from Her Majesty's Lord High Commissioner in and for the United States of the Ionian Islands to Earl Grey', Colonial Office. Βλ. επίσης, T.N.A. House of Commons, Parliamentary Papers, Accounts and Papers, 1849 XXXIV (1126), Reports Exhibiting the Past and Present of Her Majesty's Colonial Possessions, σ. 291-6 [296], όπου ο Seaton επαναλαμβάνει τις στενές εμπορικές επαφές των αλβανικών ακτών με τα Επτάνησα για προμήθεια αποικιακών και βιομηχανικών αγαθών.

της Πρέβεζας, της Βόνιτσας και της Ζαβέρδας, αυτή σχετίζεται, όπως θα φανεί και στη συνέχεια, με ένα εντεινόμενο εμπόριο, κυρίως, αγροτικών προϊόντων, της πεδιάδας της Άρτας και των ακτών του Αμβρακικού, που προωθούνταν, μέσω των επτανησιακών σκαφών, προς την Ευρώπη, αλλά και της τροφοδοσίας αυτών των περιοχών με δυτικο-ευρωπαϊκά αγαθά.[318]

Στην θέση, τώρα, της τέταρτης, κύριας, θάλασσας συναντούμε το Αιγαίο, με ποσοστό 14%, μειωμένο κατά 44% σε σχέση με την δεκαετία του 1820, και με κύριο λιμάνι να παραμένει η Ερμούπολη (100 κινήσεις), το κύριο λιμάνι του ελληνικού κράτους, με το οποίο, όπως έχει αναφερθεί, οι Επτανήσιοι διατηρούσαν επαφές, κυρίως, σε περιόδους κρίσεων, όπως ήταν η εποχή του Κριμαϊκού Πολέμου. Την θέση της πέμπτης, κύριας θάλασσας καταλαμβάνει η κεντρική Μεσόγειος (βορειο-αφρικανικές ακτές, μαλτέζικο αρχιπέλαγος, νοτιο-ανατολικές σικελικές ακτές), με ποσοστό 10%, όπου κυριαρχεί η Βαλέττα, στην οποία έχουμε καταγράψει ένα σύνολο 176 κινήσεων επτανησιακών σκαφών· εξέλιξη, που, καθώς φαίνεται, καθιστά την Βαλέττα, όχι μόνο ως το κυριότερο κεντρο-μεσογειακό λιμάνι για τους Επτανησίους, αλλά και ως το τρίτο κυριότερο λιμάνι για την επτανησιακή, εμπορική ναυτιλία, της περιόδου των μέσων του 19^{ου} αιώνα, σε ολόκληρη τη Μεσόγειο, με τα ποσοστά της Βαλέττας να σημειώνουν μεγάλη αύξηση, σε σχέση με την δεκαετία του 1820, κατά 1.255% (από 13 κινήσεις επτανησιακών σκαφών, κατά τα έτη 1820-30, σε 176 στα 1845-60). [319] Αυτό το εντεινόμενο ενδιαφέρον των Επτανησίων, στα μέσα πια του 19^{ου} αιώνα, για τη Μάλτα, θεωρούμε, πως οφείλεται στο γεγονός, πως η τελευταία είχε καταστεί, όπως αναφέρθηκε στο προηγούμενο κεφάλαιο, σε κύριο λιμάνι για το βρετανικό εμπόριο σε ολόκληρη την κεντρική και ανατολική Μεσόγειο. Όπως θα φανεί, μάλιστα, στην επόμενη ενότητα, οι Επτανήσιοι συμμετείχαν ενεργά στην τροφοδοσία του λιμανιού της με αγροτικά, ανατολικο-μεσογειακά προϊόντα (κυρίως, με μαυροθαλασσίτικο σιτάρι), αγαθά, τα οποία, εν συνεχεία, μεταφορτώνονταν,

---

[318] Στην ανάπτυξη έντονης εμπορικής δραστηριότητας με τις ακτές της Ηπείρου και της Πρέβεζας αναφέρεται και ο Αρμοστής Γουάρντ (H. G. Ward), στις αρχές της δεκαετία του 1850· T.N.A. House of Commons, Parliamentary Papers, Accounts and Papers, 1852 XXXI (1539), Reports Exhibiting the Past and Present of Her Majesty's Colonial Possessions, σ. 167-72 [172]. Βλ. επίσης, ενδεικτικά, και την ενδιαφέρουσα επιστολή του βρετανού προξένου στην Πρέβεζα, Σόντερς (Sydney Smith Saunders), προς τον λόρδο Πάλμερστον (Palmerston) στο Λονδίνο, με ημερομηνία 10 Νοεμβρίου 1847, με αναφορά στα βρετανικά εμπορεύματα, που φτάνουν στα Επτάνησα και, εν συνεχεία, προωθούνται προς τις αγορές της Αλβανίας και της Ηπείρου με ιονικής σημαίας σκάφη: *Board of Trade, Accounts and Papers: Navigations Laws; Commercial Marine. Session 18 November 1847 – 5 September 1848,* Τόμος LIX, σ. 353-4 (επιστολή 144).

[319] Ενδεικτικά να αναφέρουμε, πως στο λιμάνι της Μεσσήνας έχουμε καταγράψει στην *Γαζέτα* 22 κινήσεις επτανησιακών, εμπορικών σκαφών, κατά τα έτη 1845-60, στο λιμάνι της Κατάνιας, πέντε κινήσεις, ενώ στο λιμάνι της Τρίπολης της Λιβύης, μόλις, τρεις κινήσεις.

κυρίως, σε μαλτέζικα ή βρετανικά σκάφη, για να προωθηθούν, κατά προτεραιότητα, προς τις αγορές της βρετανικής μητρόπολης, ενώ, από την άλλη, τα επτανησιακά σκάφη είχαν σημαντική συμμετοχή στην προώθηση των προϊόντων της βρετανικής βιομηχανίας από τις αποθήκες της Μάλτας προς τα λιμάνια της κεντρικής και ανατολικής Μεσογείου (για αυτήν, όμως, την εμπορική δραστηριότητα των Επτανησίων θα επανέλθουμε στην επόμενη ενότητα). [320] Τέλος, ολοκληρώνοντας την παρουσίαση των κύριων θαλασσών δραστηριοποίησης της επτανησιακής, εμπορικής ναυτιλίας, να επισημάνουμε, πως τις δύο τελευταίες θέσεις καταλαμβάνουν οι θάλασσες της δυτικής και ανατολικής Μεσογείου, έκαστη με ποσοστό 3%, και με κύρια λιμάνια, για τη μεν δυτική Μεσόγειο το Λιβόρνο, για την δε ανατολική, την Αλεξάνδρεια (έκαστο λιμάνι με 26 κινήσεις επτανησιακών σκαφών).

Συνοψίζοντας τις αλλαγές, που βίωσε ο ναυτιλιακός προσανατολισμός της εμπορικής ναυτιλίας του Ιονίου Κράτους, κατά την περίοδο των ετών 1820-30 και 1845-60, πιστεύουμε, πως είναι εμφανής η τάση επιχειρηματικής επικέντρωσής της, στα μέσα, πια, του αιώνα, στα λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας, της Αδριατικής, του Ιονίου και του μαλτέζικου αρχιπελάγους. Έτσι, παρατηρούμε, πως ενώ τα επτανησιακά σκάφη, κατά την δεκαετία του 1820 (Σχήμα 4.1), έχουν επικεντρώσει την δραστηριότητά τους σε ένα θαλάσσιο, εμπορικό τόξο, που καλύπτει τις θάλασσες σε Αδριατική, Ιόνιο και Αιγαίο, με την απόληξη του τόξου να αγγίζει και τη Μαύρη Θάλασσα και με κύρια λιμάνια να αναδεικνύονται αυτά της Σύρου, της Πρέβεζας, της Αγκώνας, του Μεσολογγίου, της Τεργέστης, της Μπαρλέτας, της Καλαμάτας, και, εν μέρει, της Κωνσταντινούπολης, η εικόνα αυτή επρόκειτο να διαφοροποιηθεί, κατά τα έτη 1845-60. Όπως αποτυπώνεται, στο σχήμα 4.2, κατά τα ανωτέρω έτη, το ενδιαφέρον των Επτανησίων θα προσανατολιστεί προς δύο, κυρίως, θαλάσσιες περιοχές, αυτήν της ευρύτερης, κεντρικής Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας, ενώ κύρια λιμάνια αναδεικνύονται, η Κωνσταντινούπολη, η Τεργέστη, η Βαλέττα, η Πάτρα, η Σύρος, η Πρέβεζα, η Βόνιτσα, η Αυλώνα και το Μπρίντεζι. Φαίνεται, επομένως, πως, στα μέσα του αιώνα, το άλλοτε «εμπορικό τόξο» είχε, πλέον, αντικατασταθεί από ένα θαλάσσιο, εμπορικό τρίγωνο, που περιλαμβάνει την Αδριατική, το Ιόνιο, τις υπόλοιπες κεντρο-μεσογειακές θάλασσες, καθώς και τις θάλασσες του Αιγαίου και τη Μαύρη Θάλασσα, με τα λιμάνια της

[320] Για αυτήν τη λειτουργία της Βαλέττας και τη σχέση της με το σιτεμπόριο της ανατολικής Μεσογείου, και, ιδιαιτέρως, με τα μαυροθαλασσίτικα λιμάνια, βλ. το πολύ ενδιαφέρον άρθρο του Carmel Vassalo, «The Maltese Merchant Fleet and the Black Sea Grain Trade in the Nineteenth Century», ό.π., σ. 19-36.

Κωνσταντινούπολης, της Τεργέστης και της Βαλέττας, να συγκροτούν τις κορυφές του τριγώνου, θέτοντας, στην πραγματικότητα, και τα ουσιαστικά όρια της επιχειρηματικής δραστηριοποίησης της –υπό βρετανική προστασία– επτανησιακής, ποντοπόρου, εμπορικής ναυτιλίας, των μέσων του 19ου αιώνα.

Με βάση τα ανωτέρω, προκύπτει, πως η επτανησιακή ναυτιλία επανακάμπτει στα λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας, η οποία συνιστούσε κύριο προορισμό για τους Επτανησίους, ήδη, από τα τέλη του 18ου και τις αρχές του 19ου αιώνα (βλ. Κεφάλαιο 1). Αυτός ο επαναπροσανατολισμός των Επτανησίων προς τη Μαύρη Θάλασσα θα συντελεστεί, έπειτα από μία μεγάλη διαλειμματική περίοδο, η έναρξη της οποίας τοποθετείται στα 1807, όταν καταλύεται η Επτάνησος Πολιτεία και η λήξη της στα τέλη της δεκαετίας του 1820, όταν θα έχουν τερματιστεί οι ναπολεόντειοι πόλεμοι και οι συγκρούσεις της ελληνικής επανάστασης, ενώ θα έχει συγκροτηθεί το ελληνικό κράτος και θα έχουν τερματιστεί οι ρωσο-οθωμανικές συγκρούσεις. Πρόκειται για εξελίξεις, που επέτρεψαν την αποκατάσταση του εμπορίου σε Αιγαίο και Βαλκανική, καθώς και την ελεύθερη επικοινωνία (και) των Επτανησίων με τη Μαύρη Θάλασσα. Αυτές, λοιπόν, οι νέες πραγματικότητες θα αναδείξουν, κατά το δεύτερο τρίτο του 19ου αιώνα, και την Κωνσταντινούπολη (στην ουσία, τον Δούναβη και τη Νέα Ρωσία), ως λιμάνι αναφοράς των Επτανησίων, με την Τεργέστη και την Βαλέττα να συνιστούν τους έτερους πόλους του επτανησιακού, ναυτιλιακού προσανατολισμού. Μάλιστα, σε ό,τι αφορά το αρχιπέλαγος της Μάλτας, αυτό φαίνεται, πως συνιστά το δυτικο-μεσογειακό όριο της επιχειρηματικής δραστηριοποίησης των Επτανησίων, όχι μόνο για τα έτη 1845-60, αλλά, για το μεγαλύτερο μέρος του αιώνα, καθώς η Μάλτα αποτελούσε το κύριο δυτικο-μεσογειακό σύνορο, πέραν του οποίου οι Επτανήσιοι δε συνήθιζαν να πλέουν, ήδη, από την εποχή της Επτανήσου Πολιτείας (βλ. Κεφάλαιο 1, Ενότητα 1.3.3.β). Αν, τώρα, στις διαπιστώσεις αυτές προστεθεί και η απουσία Επτανησίων από τις εκτός Μεσογείου θάλασσες, τότε καθίσταται εμφανές, πιστεύουμε, πως η ποντοπόρος, εμπορική ναυτιλία του Ιονίου Κράτους, στα μέσα του 19ου αιώνα, είχε, πλέον, μετεξελιχθεί σε έναν πάροχο μεταφορικών υπηρεσιών, ο οποίος είχε προσανατολιστεί προς τις θάλασσες της κεντρικής και της ανατολικής Μεσογείου και ο οποίος, (α) από τη μία συνέδεε το μαυροθαλασσίτικο σιτοβολώνα με τα μεγάλα λιμάνια της ανατολικής και κεντρικής Μεσογείου, από όπου τα διακινούμενα σιτηρά προωθούνταν προς τις αγορές της αστικοποιούμενης και βιομηχανοποιούμενης δυτικής Ευρώπης, κυρίως, της Βρετανίας, με σκάφη άλλων εμπορικών ναυτιλιών, ενώ, (β) από την άλλη, συμμετείχε στην προώθηση

βιομηχανικών ειδών και επεξεργασμένων τροφίμων, από τα λιμάνια της κεντρικής και δυτικής Μεσογείου, προς τις αγορές της ανατολικής Μεσογείου.

4.3. Η ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΤΟΥ ΙΟΝΙΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ: ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΚΑΙ ΡΟΛΟΣ ΣΤΟΝ ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΚΟΣΜΟ ΤΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ

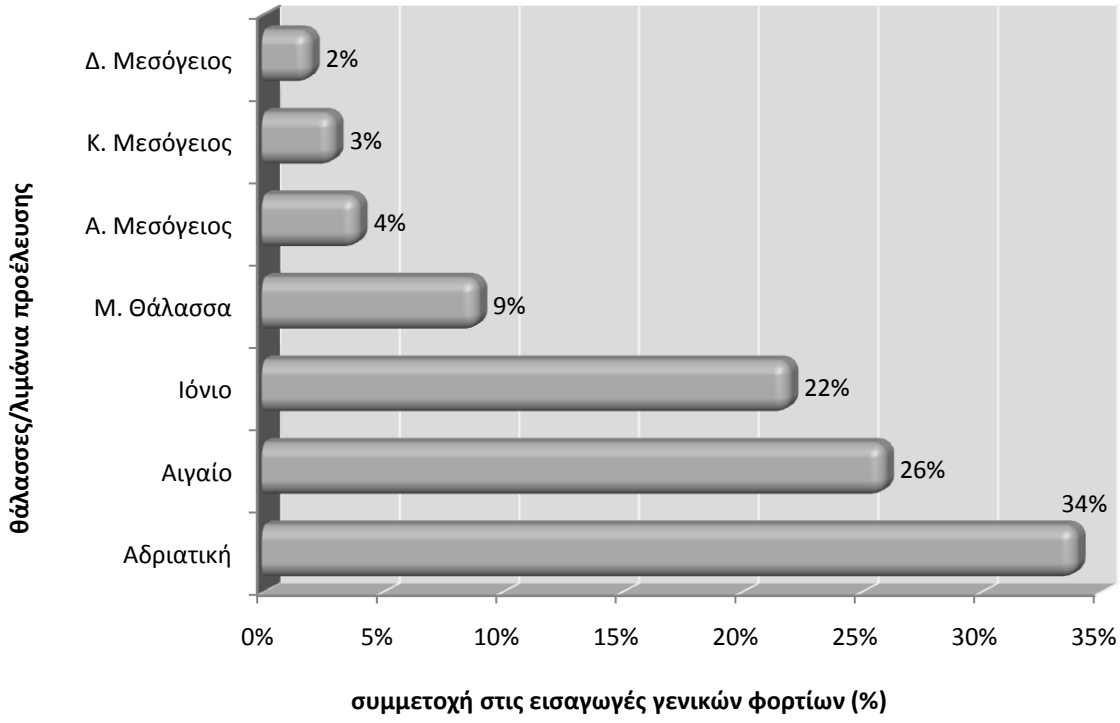
Έχοντας παρουσιάσει τις κύριες θάλασσες και τα λιμάνια δραστηριοποίησης της εμπορικής ναυτιλίας του Ιονίου Κράτους, ας προχωρήσουμε, τώρα, και στην εξέταση των εμπορευμάτων, που διακινούνταν με τα επτανησιακά σκάφη, έτσι ώστε να αντιληφθούμε τόσο τους όρους διαμόρφωσης του εμποροναυτιλιακού της προσανατολισμού, όσο και το ρόλο της στους εμπορικούς δρόμους της Μεσογείου, κατά την περίοδο, πάντα, της βρετανικής προστασίας. Έτσι, λοιπόν, στην παρούσα ενότητα θα εξεταστούν: (α) οι τύποι και (β), τα είδη των φορτίων, που μετέφεραν τα επτανησιακά σκάφη, καθώς και (γ) οι θάλασσες και τα λιμάνια, από και προς τα οποία αυτά διοχετεύονταν. Πριν περάσουμε, όμως, στην παρουσίαση του εμπορικού προσανατολισμού της επτανησιακής ναυτιλίας, να επισημάνουμε, πως η ανάλυσή μας βασίστηκε στην διάκριση των διακινούμενων φορτίων σε γενικά και χύδην (βλ. Κεφάλαιο 3, ενότητα 3.3), ενώ επιλέξαμε να χωρίσουμε τη Μεσόγειο σε επτά, ελάσσονες θάλασσες: (α) την Αδριατική, (β) το Ιόνιο (περιλαμβάνονται τα λιμάνια της χερσονήσου του Σαλέντο, του Κόλπου του Τάραντα, των ανατολικών ακτών της Καλαβρίας, των βορειο-δυτικών ακτών της Πελοποννήσου, των νότιο-δυτικών ακτών της Στερεάς και της Ηπείρου, μη συμπεριλαμβανομένων, όμως, των Επτανήσων), (γ) την κεντρική Μεσόγειο (περιλαμβάνονται τα λιμάνια των νοτιο-ανατολικών ακτών της Σικελίας, του μαλτέζικου αρχιπελάγους και των ακτών της Τυνησίας και της Λιβύης), (δ) την δυτική Μεσόγειο (περιλαμβάνονται όλα τα λιμάνια, που βρίσκονται στις θάλασσες δυτικά των Στενών της Σικελίας), (ε) το Αιγαίο, (στ) την ανατολική Μεσόγειο (περιλαμβάνονται όλα τα λιμάνια, νότια και ανατολικά της Κρήτης και της Δωδεκανήσου), και, τέλος (ζ), τη Μαύρη Θάλασσα.

4.3.1. Η ΠΡΩΤΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΤΗΣ ΒΡΕΤΑΝΙΚΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ (1820-30)

Στην παρούσα υποενότητα θα εξετάσουμε την θαλάσσια γεωγραφία των γενικών και χύδην εμπορευμάτων, που διακινούνταν με τα επτανησιακά σκάφη, κατά τα έτη 1820-30, όταν, δηλαδή, το επτανησιακό ενδιαφέρον ήταν επικεντρωμένο σε

Αδριατική, Ιόνιο και Αιγαίο. [321] Στο διάγραμμα 4.2, επιλέξαμε να παρουσιάσουμε, πρώτα, τις θαλάσσιες περιοχές προέλευσης των γενικών φορτίων, που φτάνουν, κατά τα ανωτέρω έτη, στα λιμάνια του Ιονίου Κράτους, έτσι όπως αυτές προέκυψαν από την επεξεργασία του συνόλου των τόπων προέλευσης, που δήλωσαν τα επτανησιακά σκάφη, κατά την άφιξή τους στα Επτάνησα, και τα οποία μετέφεραν γενικά φορτία.

Διάγραμμα 4.2. Οι κύριες θαλάσσιες περιοχές προέλευσης των γενικών φορτίων, που εισήχθησαν στα λιμάνια του Ιονίου Κράτους, με τα –υπό ιονική σημαία– επτανησιακά, ποντοπόρα, εμπορικά σκάφη, κατά τα έτη 1820, 1825 και 1830.



Πηγή: επεξεργασμένα στοιχεία από την ηλεκτρονική βάση δεδομένων *Ὀδυσσεύς – Ιόνιος Ναυτιλιακή Ιστορία, 1810-1864*. (συμμετοχή % επί του συνόλου των δηλωμένων, από τους επτανησίους καραβοκύρηδες, ως τόπων προέλευσης των γενικών φορτίων, που εισήχθησαν με τα ποντοπόρα, εμπορικά τους σκάφη στα λιμάνια του Ιονίου Κράτους).

Σύμφωνα, λοιπόν, με το διάγραμμα 4.2, η Αδριατική (κυρίως, το Μπρίντεζι, η Μπαρλέτα, η Αγκώνα και η Τεργέστη) συνιστά κύριο προμηθευτή των Επτανησίων σε γενικά φορτία, με ποσοστό 34%, επί του συνόλου των δηλωμένων ως τόπων προέλευσης των γενικών φορτίων, που εισήχθησαν στα λιμάνια του Ιονίου Κράτους με τα επτανησιακά εμπορικά σκάφη. Από το ποσοστό αυτό τα τρόφιμα (κυρίως γαλέτα, σκόρδα, κρεμμύδια, άλευρα, ζυμαρικά, ρύζι), αποτελούν το 63%, με το

[321] Για τα στοιχεία των διαγραμμάτων 4.2 έως και 4.6, της παρούσας υποενότητας, βλ. και *Παραρτήματα*: Κεφάλαιο Τέταρτο.

υπόλοιπο 37% να αφορά σε υφάσματα, φάρμακα, βαφές, έπιπλα, είδη κιγκαλερίας και οικιακή χρήσης, προϊόντα σιδήρου, κοσμήματα, γυαλικά και διάφορα άλλα βιοτεχνικά και βιομηχανικά προϊόντα. Στην θέση του δεύτερου, κύριου, προμηθευτή γενικών φορτίων συναντούμε το Αιγαίο, με ποσοστό 26%, με κύρια λιμάνια αυτά της Ερμούπολης (Σύρος, κυρίως μετά το 1825), και της Αρεόπολης (Μάνη), και με κύρια προϊόντα: (α) τα είδη διατροφής (ποσοστό 44%, αποτελούμενα, κυρίως, από αποξηραμένα φρούτα, τυρί, λάδι, παστά ψάρια), (β) τα ορυκτά (σίδηρος, χαλκός), και (γ) τα βιοτεχνικά/ βιομηχανικά προϊόντα (επεξεργασμένα δέρματα, υφάσματα, πανιά, μετάξι, πίσσα, βαρύδια, γεωργικά εργαλεία, κάβοι, κεραμίδια, σφουγγάρια). [322] Την τρίτη θέση, με ποσοστό 22%, καταλαμβάνει το Ιόνιο (κυρίως, Πρέβεζα, Μεσολόγγι, Ζαβέρδα, Πάτρα), το οποίο προμηθεύει τα επτανησιακά σκάφη με τρόφιμα και αγροτικά προϊόντα (τυρί, σύκα, παστά ψάρια, λάδι, κρεμμύδια, ρούμι, άλευρα, γαλέτα, κρασί), ορυκτά (σίδηρο, χαλκό), υφάσματα, δέρματα, καπότες, και βελανίδια. [323] Στην τέταρτη θέση, με ποσοστό 9%, συναντούμε τη Μαύρη Θάλασσα (Κωνσταντινούπολη, Οδησσό, Ταϊγάνιο, Ισμαήλ), με κύρια φορτία το χαβιάρι, τον καπνό, το βούτυρο, τα παστά ψάρια και τα δέρματα. Τέλος, τις τρεις τελευταίες θέσεις καταλαμβάνουν οι θάλασσες της ανατολικής, κεντρικής και δυτικής Μεσογείου, με ένα αθροιστικό ποσοστό, που δεν υπερβαίνει το 9%, και με κύρια προϊόντα για την ανατολική Μεσόγειο (Κύπρος, Βυρητός) το κρασί και τα υφάσματα, για την κεντρική (Μάλτα, Μεσσήνα, Σφαξ, Κατάνια) τις πλάκες, την καυστική σόδα και τα βιομηχανικά είδη, και για την δυτική (Λιβόρνο, Νάπολη) τον βακαλάο και τα ζυμαρικά.

Ως προς την εικόνα, τώρα, των θαλασσών από τις οποίες τα επτανησιακά σκάφη προμηθεύονται χύδην φορτία, αυτή μάς την δίνει το διάγραμμα 4.3, σύμφωνα με το οποίο, η Αδριατική (κυρίως, η Αγκώνα, η Τεργέστη, η Μπαρλέτα, το Μπρίντεζι και το Φιούμε), αναδεικνύεται ως η κύρια θάλασσα, από την οποία οι Επτανήσιοι προμηθεύονται (και) χύδην φορτία, σε ποσοστό 33%, επί του συνόλου των χύδην

---

[322] Για το εμπόριο μεταλλουγικών προϊόντων από τον χώρο του Αιγαίου και της Μικράς Ασίας, βλ. Μαρία Χριστίνα Χατζηϊωάννου, *Οικογενειακή Στρατηγική και Εμπορικός Ανταγωνισμός. Ο Οίκος Γερούση τον 19ο αιώνα*, Μ.Ι.Ε.Τ., Αθήνα 2003, σ. 155-6. Για τα σφουγγάρια, ένα από τα πιο σημαντικά φορτία του Αιγαίου, που διακινούσαν τα επτανησιακά σκάφη, βλ. Αλέξανδρος Λεμονίδης, *Το Εμπόριον της Τουρκίας*, Τυπ. Κορομηλάς, Αντώνης και Πασπαλλής, Πλάτων, Εν Κωνσταντινουπόλει 1849, σ. 156-63. Για το ίδιο προϊόν, βλ. Ευδοκία Ολυμπίτου, *Η Οικογένεια Μαράτου στη Λέρο: Δραστηριότητες, Σχέσεις, Θέση στην Τοπική Κοινωνία*, (Ανάτυπο), Αθήνα 2005, σ. 20-2· Πληροφορίες για το εμπόριο μεταξιού και δερμάτων, το 19ο αιώνα, βλ. Χατζηϊωάννου, *Οικογενειακή Στρατηγική και Εμπορικός Ανταγωνισμός*, ό.π., σ. 140-3.

[323] Κύρια χρήση των βελανιδιών (κάλυκας) γινόταν στην βυρσοδεψία· βλ. Λεμονίδης, *Το Εμπόριον της Τουρκίας*, ό.π., σ. 40-2.

φορτίων, που εισήχθησαν με επτανησιακά σκάφη στα λιμάνια του Ιονίου Κράτους· από το ποσοστό αυτό το 69% αφορά σε δημητριακά (σιτάρι, κριθάρι, βρώμη), το 17% σε ξυλεία, το 12% σε όσπρια (φάβα, φακές) και το υπόλοιπο 2% σε γαιάνθρακα και ζάχαρη. [324] Στην θέση του δεύτερου, κύριου προμηθευτή χύδην φορτίων συναντούμε τη Μαύρη Θάλασσα (Κωνσταντινούπολη, Οδησσό, Ταϊγάνιο, Ισμαήλ), με ποσοστό 25%, εκ του οποίου τα σιτηρά αντιπροσωπεύουν το 92%, με το υπόλοιπο 8% να συγκροτείται από όσπρια (μπιζέλια) και ξυλεία.[325] Το Ιόνιο (κυρίως, Πρέβεζα, Μεσολόγγι, Πάτρα, Κυλλήνη, Κατάκολο), καταλαμβάνει την τρίτη θέση με ποσοστό 22%, από το οποίο το 40% αφορά σε δημητριακά (κριθάρι, σιτάρι, βρώμη), το 25% σε καυσόξυλα, το 13% σε μαλλί, το 6% σε βαμβάκι, ενώ το υπόλοιπο 16% αποτελείται από φορτία ξυλείας, λιναριού, λίπους και οσπρίων. [326] Στην θέση της τέταρτης, κύριας περιοχής, συναντούμε το Αιγαίο (πρωτίστως, τη Σύρο, και δευτερευόντως, την Καλαμάτα και την Αρεόπολη), με ποσοστό 14%, συγκροτούμενο από σιτηρά (76%), όσπρια (18%), βαμβάκι (3%) και καυσόξυλα (3%).[327] Τέλος, τις τρεις τελευταίες θέσεις καταλαμβάνουν οι θάλασσες και τα λιμάνια της δυτικής Μεσογείου (Πορτίτσιο (Porticcio - Κορσική), Νάπολη, Τουλώνη), της ανατολικής (Κύπρος) και της κεντρικής (Σφαξ, Μεσσήνα), με ποσοστά 3, 2 και 1%, αντιστοίχως, και με κύρια φορτία για την δυτική Μεσόγειο τα δημητριακά και την ξυλεία, για την ανατολική το βαμβάκι και τα όσπρια, ενώ για την κεντρική το μαλλί και το σιτάρι.

---

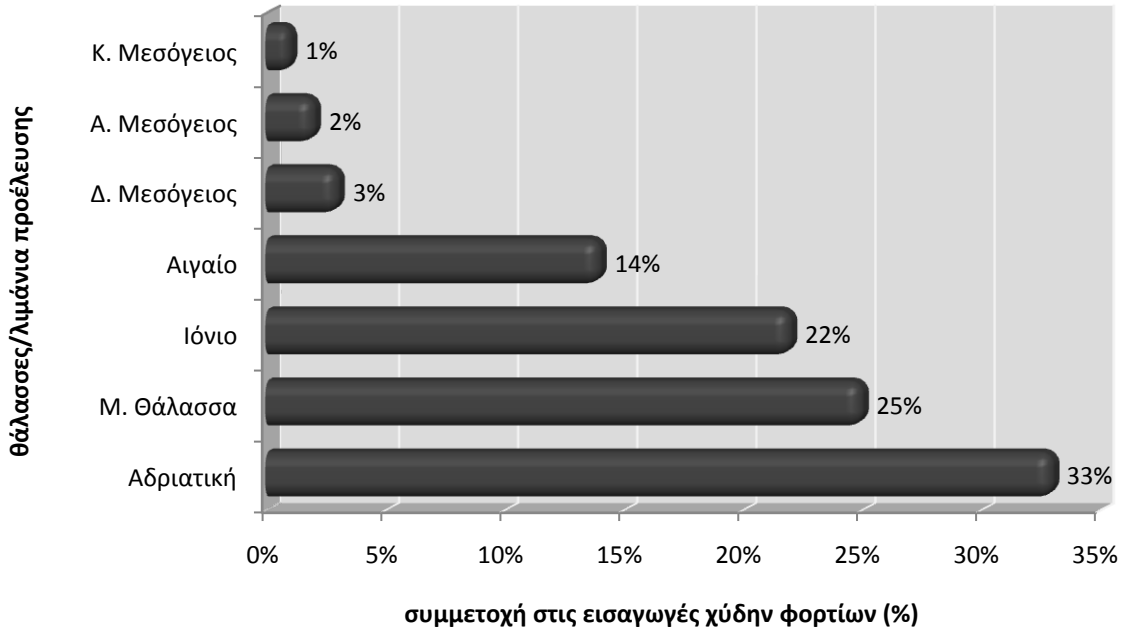
[324] Για την ισχυρή παρουσία των ιταλικών, και, κυρίως, σικελικών σιτηρών στο μεσογειακό σιτεμπόριο του 18ου και των αρχών του 19ου αιώνα, βλ. υποσημείωση 293. Βλ. επίσης, Προγουλάκης, *Ανάμεσα στην τιμή και το χρήμα. Η Κέρκυρα στα χρόνια της Αγγλικής Κυριαρχίας (1814-1864)*, ό.π., σ. 211. Για το εμπόριο ζάχαρης, Βλ. ενδεικτικά, Χατζηϊωάννου, *Οικογενειακή Στρατηγική και Εμπορικός Ανταγωνισμός*, ό.π., σ. 164-6.

[325] Στην ουσία το ποσοστό αυτό διαμορφώνεται κατά τα έτη 1825 και 1830, όταν τα χύδην φορτία που αποστέλλουν τα μαυροθαλασσίτικα λιμάνια προς τα λιμάνια του Ιονίου Κράτους, μέσω των επτανησιακών, πάντα, σκαφών, γνωρίζουν αξιόλογη αύξηση, σε σχέση με τις αρχές της δεκαετίας του 1820· έτσι, τα μόλις 5 φορτία σιτηρών, που φτάνουν, κατά το έτος 1820, με επτανησιακά σκάφη στα νησιά του Ιονίου από τη Μαύρη Θάλασσα, στα 1825 θα ανέλθουν σε 23 και στα 1830 σε 25· βλ. ηλεκτρονική βάση δεδομένων: *Ὀδυσσεύς – Ιόνιος Ναυτιλιακή Ιστορία, 1810-1864*.

[326] Για το εμπόριο της Πελοποννήσου, και, κυρίως, για τις ποσότητες σιτηρών, που απορροφούσε η επτανησιακή αγορά, Βλ. ενδεικτικά, Κρεμμυδάς, *Συγκυρία και Εμπόριο*, ό.π., σ. 164, όπου αναφέρεται, πως στα τέλη της δεκαετίας του 1810, τα Επτάνησα απορροφούσαν το 38%, περίπου, των εξαγωγών σιτηρών από το λιμάνι της Πάτρας.

[327] Τα φορτία σιτηρών, που έρχονται από τα αιγαιοπελαγίτικα λιμάνια (κυρίως, της Σύρου, της Καλαμάτας, της Αρεόπολης, της Χίου, της Σμύρνης, της Κεραμωτής (Καβάλα) και της Ρόδου), φορτώθηκαν στα επτανησιακά σκάφη κατά τα έτη, κυρίως, του 1825 και 1830, με 18 και 15 φορτία σιτηρών, αντιστοίχως, ενώ το έτος 1820 ο αριθμός των φορτίων, που έφτασε από το Αιγαίο δεν υπερέβη τα τρία· βλ. ηλεκτρονική βάση δεδομένων: *Ὀδυσσεύς – Ιόνιος Ναυτιλιακή Ιστορία, 1810-1864*.

Διάγραμμα 4.3. Οι κύριες θαλάσσιες περιοχές προέλευσης των χύδην φορτίων, που εισήχθησαν στα λιμάνια του Ιονίου Κράτους, με τα –υπό ιονική σημαία– επτανησιακά, ποντοπόρα, εμπορικά σκάφη, κατά τα έτη 1820, 1825 και 1830.



Πηγή: επεξεργασμένα στοιχεία από ηλεκτρονική βάση δεδομένων *Ὀδυσσεύς – Ιόνιος Ναυτιλιακή Ιστορία, 1810-1864*. (συμμετοχή % επί του συνόλου των δηλωμένων, από τους επτανησίους καραβοκύρηδες, ως τόπων προέλευσης των χύδην φορτίων, που εισήχθησαν με τα ποντοπόρα, εμπορικά τους σκάφη στα λιμάνια του Ιονίου Κράτους).

Συνοψίζοντας, συμπεραίνουμε, πως τα επτανησιακά σκάφη προμηθεύονταν μεγάλο μέρος του γενικού τους φορτίου, που, κυρίως, συγκροτείτο από τρόφιμα, επεξεργασμένα ή ημι-επεξεργασμένα, ορυκτά, είδη ένδυσης, υφάσματα, φάρμακα, βαφές και διάφορα, άλλα βιοτεχνικά/βιομηχανικά προϊόντα, από το Μπρίντεζι, τη Μπαρλέτα, την Αγκώνα και την Τεργέστη, και, δευτερευόντως, τη Σύρο, ενώ από την Πρέβεζα, το Μεσολόγγι και τη Ζαβέρδα, προμηθεύνταν, κυρίως, ημι-επεξεργασμένα τρόφιμα και αγροτικά προϊόντα. Από την άλλη, η Κωνσταντινούπολη, η Οδησσός, το Ταϊγάνιο, η Κύπρος, η Μάλτα, η Μεσσήνα, το Σφαξ και το Λιβόρνο τροφοδοτούσαν τα επτανησιακά σκάφη με περιορισμένο αριθμό γενικών φορτίων, και, συγκεκριμένα: τα μαυροθαλασσίτικα λιμάνια με χαβιάρι και καπνό, τα ανατολικο-μεσογειακά με κρασί και υφάσματα, τα κεντρο-μεσογειακά με βιομηχανικά προϊόντα και τα δυτικο-μεσογειακά με βακαλάο και βιομηχανικά είδη. Επομένως, προκύπτει, πως τα λιμάνια της Αδριατικής, της κεντρικής και δυτικής Μεσογείου, και, σε σημαντικό βαθμό, διαμετακομιστικό λιμάνι της Σύρου, αναδεικνύονται για τους Επτανησίους, ως κύρια λιμάνια προμήθειας επεξεργασμένων τροφίμων και βιοτεχνικών/βιομηχανικών ειδών, ενώ τα λιμάνια του Ιονίου, του Αιγαίου, της Μαύρης Θάλασσας και της ανατολικής

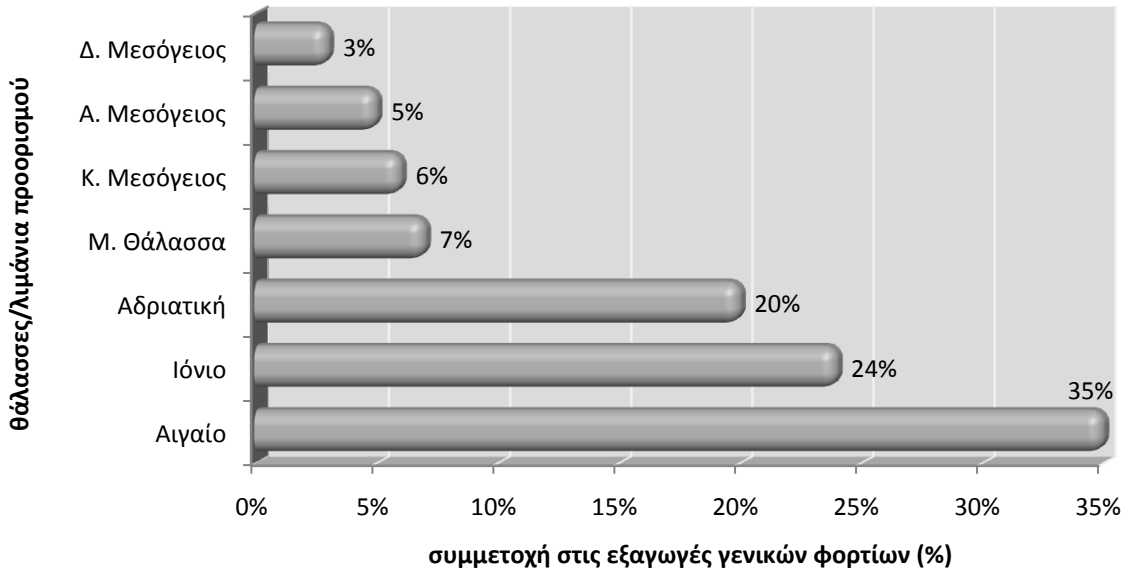
Μεσογείου αναδεικνύονται ως κύρια λιμάνια προμήθειας αγροτικών προϊόντων, ορυκτών και ημι-επεξεργασμένων ειδών διατροφής.

Ως προς τις περιοχές, τώρα, προέλευσης των χύδην φορτίων, που φτάνουν στο Ιόνιο Κράτος με επτανησιακά σκάφη, φορτία, που συγκροτούνταν, κυρίως, από δημητριακά (σε ποσοστό 69%), και, δευτερευόντως, από ξυλεία (14%), όσπρια (9%), μαλλί (4%) και βαμβάκι (3%), αυτές εντοπίζονται στον ευρύτερο κεντρο-μεσογειακό χώρο, καθώς, ποσοστό άνω του 56% των προαναφερθέντων φορτίων, προέρχεται από τα λιμάνια της Αδριατικής, του Ιονίου, καθώς, και των υπολοίπων κεντρο-μεσογειακών λιμανιών. Στα μέσα, όμως, της δεκαετίας του 1820, αυτή η εικόνα της κεντρο-μεσογειακής και, επί της ουσίας, αδριατικής, υπεροχής θα διαφοροποιηθεί, καθώς τα επτανησιακά σκάφη φαίνεται, πως αρχίζουν να αναζητούν χύδην φορτία, κυρίως δημητριακά, στις σιτοφόρες περιοχές της ανατολικής Μεσογείου και, συγκεκριμένα, στα λιμάνια της Κωνσταντινούπολης, της Οδησσού, του Ταϊγανίου, της Καλαμάτας, της Αρεόπολης, καθώς και στα αιγαιοπελαγίτικα λιμάνια, διαμετακομιστικά ή σιτεξαγωγά, της Σύρου, της Σμύρνης, της Ρόδου, αλλά και της Σάμου. Τα αίτια αυτής της γεωγραφικής αλλαγής του επτανησιακού προσανατολισμού, ως προς τα λιμάνια προμήθειας χύδην φορτίων, από τις περιοχές της Αδριατικής και του Ιονίου, προς τα λιμάνια του Αιγαίου, και, κατά κύριο λόγο, της Μαύρης Θάλασσας σχετίζονται, πιστεύουμε, με την εξομάλυνση των συνθηκών ναυσιπλοΐας και εμπορίας στις προαναφερθείσες θάλασσες· εξομάλυνση, που όπως αναφέρθηκε, αρχίζει να συντελείται, κατά το δεύτερο μισό της δεκαετίας του 1820, όταν τερματίζονται οι γενικευμένες συγκρούσεις, σε στεριά και θάλασσα, που είχε προκαλέσει τόσο η ελληνική επανάσταση, όσο και ο ρωσο-οθωμανικός πόλεμος του 1828-29, και τίθενται οι βάσεις της απρόσκοπτης εμπορικής επικοινωνίας (και) των επτανησιακών σκαφών, με τα λιμάνια του Αιγαίου και της Μαύρης Θάλασσας.

Ας περάσουμε, όμως, τώρα, να εξετάσουμε την εικόνα των γενικών φορτίων, που αναχωρούν με τα επτανησιακά σκάφη από τα λιμάνια του Ιονίου Κράτους, κατά τα έτη 1820, 1825 και 1830, καθώς και τις θαλάσσιες περιοχές και τα λιμάνια, που αυτά προωθούνται. Την εικόνα μάς την δίνει το διάγραμμα 4.4, όπου καταγράφεται η συμμετοχή (%) της κάθε θάλασσας της Μεσογείου επί του συνόλου των δηλωμένων, από τους επτανησίους καραβοκύρηδες, ως τόπων προορισμού των γενικών φορτίων, που εξήχθησαν με τα εμπορικά τους σκάφη από τα λιμάνια του Ιονίου Κράτους, κατά τα ανωτέρω έτη. Σύμφωνα, λοιπόν, με το διάγραμμα, η θάλασσα του Αιγαίου (κυρίως το λιμάνι της Σύρου, καθώς και τα λιμάνια της Καλαμάτας και της Ρόδου),

αναδεικνύεται, με ποσοστό 35%, ως κύρια περιοχή προώθησης των γενικών φορτίων, που αναχωρούν από τα λιμάνια του Ιονίου Κράτους με επτανησιακά σκάφη. Από το ποσοστό αυτό το 58% αφορά σε είδη διατροφής (κυρίως, γαλέτα, άλευρα, ψάρια παστά (βακαλάος), λάδι, ρούμι, αποικιακά είδη (καφές), αλάτι, κρασί, βούτυρο, ζυμαρικά, ξηρούς καρπούς), το 28% σε βιομηχανικά/βιοτεχνικά είδη (σαπούνια, πίσσα, υφάσματα, είδη ένδυσης, υποδήματα, γυαλικά, κάβοι, κεραμίδια, θειάφι), ενώ το υπόλοιπο 14% αφορά σε ορυκτά (σίδηρος, χαλκός), πολύτιμα μέταλλα (χρυσός), φυτά.

Διάγραμμα 4.4. Οι κύριες θαλάσσιες περιοχές προορισμού των γενικών φορτίων, που εξήχθησαν από τα λιμάνια του Ιονίου Κράτους, με τα –υπό ιονική σημαία– επτανησιακά, ποντοπόρα, εμπορικά σκάφη, κατά τα έτη 1820, 1825 και 1830.

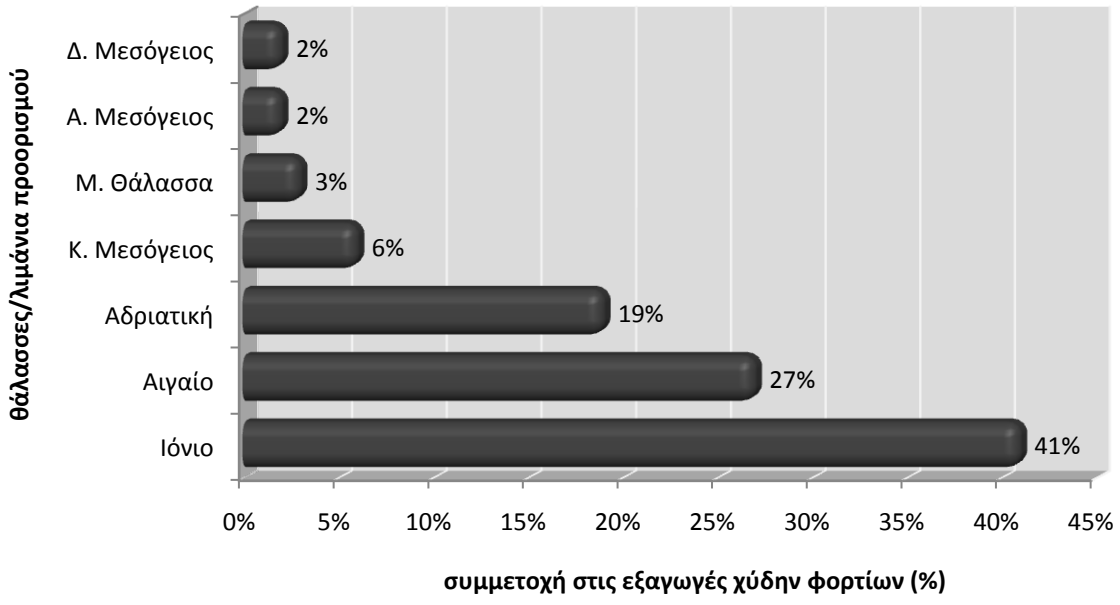


Πηγή: επεξεργασμένα στοιχεία από ηλεκτρονική βάση δεδομένων *Ὀδυσσεύς – Ιόνιος Ναυτιλιακή Ιστορία, 1810-1864*. (συμμετοχή % επί του συνόλου των δηλωμένων, από τους επτανησίους καραβοκύρηδες, ως τόπων προορισμού των γενικών φορτίων, που εξήχθησαν με τα ποντοπόρα, εμπορικά τους σκάφη από τα λιμάνια του Ιονίου Κράτους).

Στην δεύτερη θέση, με ποσοστό 24%, συναντούμε το Ιόνιο και τα λιμάνια του Μεσολογγίου, της Πρέβεζας, της Πάτρας και της Κυλλήνης, με κύρια φορτία, τα τρόφιμα, σε ποσοστό 69% (γαλέτα, άλευρα, ρύζι, τυρί, κρασί, βούτυρο, παστά ψάρια, ρούμι, ξηροί καρποί), τα βιομηχανικά/βιοτεχνικά είδη σε ποσοστό 15% (σαπούνια, δέρματα, αλαβάστρινα είδη, κεραμικά, υφάσματα, τσιγάρα, οινόπνευμα), ενώ το υπόλοιπο 16% συγκροτείται από καπνό, βελανίδια, σίδηρο, πλάκες και ζωοτροφές. Την τρίτη θέση καταλαμβάνει η Αδριατική, με κύρια λιμάνια αυτά της Αγκώνας, της Μπαρλέτας, και, δευτερευόντως, της Τεργέστης και της Βενετίας, με ποσοστό 20%,

εκ του οποίου το 43% αφορά σε ημι-επεξεργασμένα και μη είδη διατροφής (λάδι, κρασί, σύκα, αλάτι, σταφίδα, βακαλάο, αλίπαστα, ξύδι, σκόρδα), το 22% σε βιοτεχνικά/βιομηχανικά είδη (δέρματα, γούνες, σαπούνια, μυλόπετρες, πίσσα, κάβοι, κεραμίδια, σφουγγάρια), το 19% σε αγροτικά προϊόντα (βελανίδια, καπνός, εσπεριδοειδή, ελιές, φρούτα), το 10% σε είδη ένδυσης (καπότες), και το 6% σε ορυκτά (σίδηρος, χαλκός). Την τέταρτη θέση με ποσοστό 7% καταλαμβάνουν τα λιμάνια της Κωνσταντινούπολης και του Ταϊγανίου, προς τα οποία τα επτανησιακά σκάφη μετέφεραν διάφορα βιομηχανικά/βιοτεχνικά προϊόντα (σαπούνια, κεραμίδια, πίσσα), καθώς, και λάδι, ρούμι και σκόρδα. Στην πέμπτη θέση βρίσκεται η κεντρική Μεσόγειος (Μάλτα, Σφαξ), με ποσοστό 6%, την οποία τα επτανησιακά σκάφη τροφοδοτούσαν, κυρίως, με ορυκτά (σίδηρο, χαλκό), βελανίδια, πίσσα, μυλόπετρες, ξύδι, σταφίδα, τυρί, μετάξι, υφάσματα και φασιανούς. Τέλος, τις δύο τελευταίες θέσεις καταλαμβάνουν οι θάλασσες της ανατολικής (λιμάνια Συρίας, Παλαιστίνης και Κύπρου) και δυτικής Μεσογείου (Λιβόρνο), με ποσοστά 5 και 3%, αντιστοίχως, και με κύρια γενικά φορτία, για τη μεν ανατολική Μεσόγειο τα διάφορα βιομηχανικά/βιοτεχνικά προϊόντα (κεραμίδια, κάβοι, όπλα, σαπούνια), για την δε δυτική Μεσόγειο τα βελανίδια, τα σαπούνια, τη σταφίδα, το λάδι και το χαβιάρι.

Διάγραμμα 4.5. Οι κύριες θαλάσσιες περιοχές προορισμού των χύδην φορτίων, που εξήχθησαν από τα λιμάνια του Ιονίου Κράτους, με τα –υπό ιονική σημαία– επτανησιακά, ποντοπόρα, εμπορικά σκάφη, κατά τα έτη 1820, 1825 και 1830.



Πηγή: επεξεργασμένα στοιχεία από ηλεκτρονική βάση δεδομένων *Ὀδυσσεύς – Ιόνιος Ναυτιλιακή Ιστορία, 1810-1864*. (συμμετοχή % επί του συνόλου των δηλωμένων, από τους επτανησίους καραβοκύρηδες, ως τόπων προορισμού των χύδην φορτίων, που εξήχθησαν με τα ποντοπόρα, εμπορικά τους σκάφη από τα λιμάνια του Ιονίου Κράτους).

Ας δούμε, τώρα, τις θάλασσες και τα λιμάνια προς τα οποία τα επτανησιακά σκάφη προωθούσαν χύδην φορτία. Όπως προκύπτει από το διάγραμμα 4.5, το Ιόνιο (πρωτίστως, η Πρέβεζα και το Μεσολόγγι), καταλαμβάνει την θέση του κυριότερου προορισμού των χύδην φορτίων, που εξήχθησαν με επτανησιακά σκάφη από τα λιμάνια του Ιονίου Κράτους, κατά τα έτη 1820-30, με ποσοστό, που αγγίζει το 41%. Από το ποσοστό αυτό το 91% αφορούσε σε δημητριακά (σιτάρι, κριθάρι), και το υπόλοιπο 9% σε ζάχαρη, ξυλεία και όσπρια (φασόλια). Στην δεύτερη θέση ακολουθεί το Αιγαίο, με τα λιμάνια, κυρίως, της Σύρου, και, δευτερευόντως, της Καλαμάτας και της Σμύρνης, με ποσοστό 27%, από το οποίο τα σιτηρά συγκροτούν το 72%, η ξυλεία το 14%, η ζάχαρη το 7% και τα όσπρια (κυρίως, φάβα), επίσης, το 7%. Στην τρίτη θέση και με ποσοστό 19% συναντούμε την Αδριατική με τα λιμάνια, κυρίως, της Αγκώνας, της Βενετίας και της Τεργέστης, τα οποία τροφοδοτούνται από τα επτανησιακά σκάφη με δημητριακά (60%), μαλλί (15%), όσπρια (15%), βαμβάκι (5%) και ζάχαρη (5%), ενώ στην τέταρτη θέση βρίσκεται η θάλασσα της κεντρικής Μεσογείου (λιμάνια Μάλτας, Τυνησίας), με ποσοστό 6%, την οποία προμηθεύουν οι Επτανήσιοι με ξυλεία (66%), βαμβάκι (17%) και σιτάρι (17%). Τέλος, τις τρεις τελευταίες θέσεις καταλαμβάνουν οι θάλασσες και τα λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας (επικεφαλής, πάντα, η Κωνσταντινούπολη, ακολουθούμενη από το Ταϊγάνιο), της ανατολικής (λιμάνια ακτών Συρίας, Παλαιστίνης, Κύπρου), και της δυτικής Μεσογείου (Λιβόρνο, Γένοβα), με ένα συνολικό ποσοστό, που δεν υπερβαίνει το 7% και με κύρια χύδην φορτία, για τη Μαύρη Θάλασσα τα όσπρια, την ξυλεία και το σιτάρι (με προορισμό, κυρίως, την οθωμανική πρωτεύουσα), για την ανατολική Μεσόγειο τη ζάχαρη και το σιτάρι, και για την δυτική, αποκλειστικά, το σιτάρι.

Με βάση τα ανωτέρω προκύπτει, πως η επτανησιακή ναυτιλία είχε αναλάβει σημαντικό μέρος της τροφοδοσίας των λιμανιών του Ιονίου (Μεσολόγγι, Πρέβεζα), και του Αιγαίου (Σύρος, Καλαμάτα) με επεξεργασμένα ή ημι-επεξεργασμένα τρόφιμα αποικιακά αγαθά, ρούμι, βακαλάο και βιοτεχνικά/βιομηχανικά είδη, ενώ προς τα λιμάνια της Αδριατικής (Αγκώνα, Μπαρλέτα, Τεργέστη) προωθούσε, κατά κύριο λόγο, ημι-επεξεργασμένα τρόφιμα και αγροτικά προϊόντα. Από την άλλη μεριά, προς τα λιμάνια της Κωνσταντινούπολης, και, εν γένει, της Μαύρης Θάλασσας και της ανατολικής Μεσογείου (Συρία, Παλαιστίνη, Κύπρος) τα επτανησιακά, εμπορικά σκάφη προωθούσαν βιοτεχνικά/βιομηχανικά αγαθά (σαπούνια, κεραμίδια, πίσσα, όπλα), ενώ προς τα λιμάνια της κεντρικής (Μάλτα, Σφαξ) και δυτικής Μεσογείου (Λιβόρνο) προωθούσαν αγροτικά προϊόντα. Κατά συνέπεια, παρατηρούμε, πως η

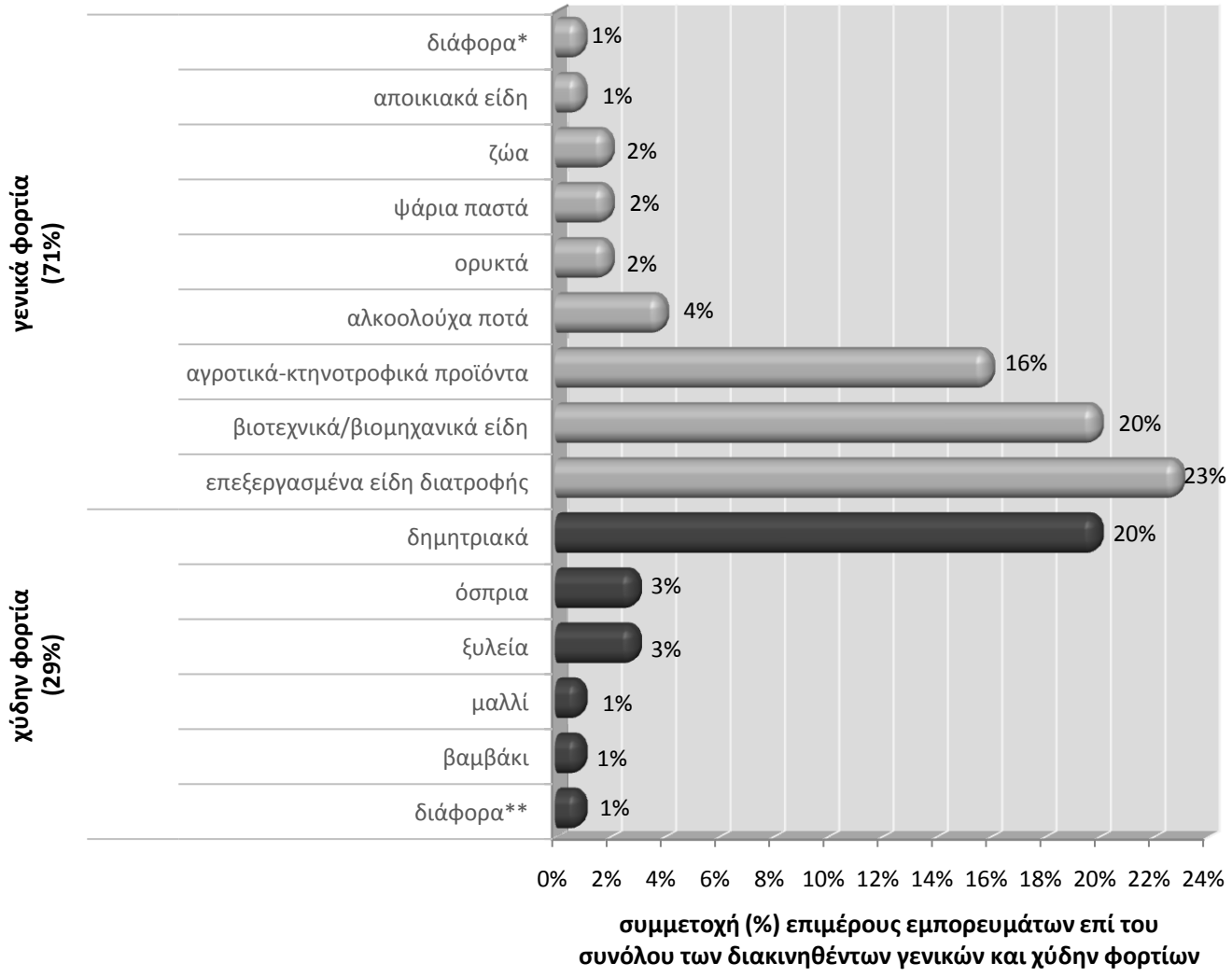
επτανησιακή, εμπορική ναυτιλία συμμετείχε ενεργά στην τροφοδοσία των θαλασσών του Ιονίου και της ευρύτερης, ανατολικής Μεσογείου με επεξεργασμένα τρόφιμα και βιομηχανικά αγαθά, που δε μπορούσαν αυτές οι περιοχές (ακόμα) να παράξουν, ενώ, από την άλλη, προς τα λιμάνια της Αδριατικής, του μαλτέζικου αρχιπελάγους και της δυτικής Μεσογείου προωθούσε τα απαραίτητα, για την διατροφή των αστικών και βιομηχανικών πληθυσμών της δυτικής και κεντρικής Ευρώπης, ημι-επεξεργασμένα τρόφιμα και αγροτικά προϊόντα της ανατολικής Μεσογείου. Σε ό,τι αφορά, τώρα, τα χύδην φορτία, που διακινούσαν με τα σκάφη τους οι Επτανήσιοι, χύδην φορτία, που συγκροτούνταν από δημητριακά, καθώς και από όσπρια, ξυλεία, βαμβάκι και μαλλί, αυτά προωθούνταν προς τις αγορές, πρωτίστως, του Ιονίου (Πρέβεζα, Μεσολόγγι), και, ακολούθως, του Αιγαίου (Σύρος, Καλαμάτα), της Αδριατικής (Αγκώνα, Βενετία, Τεργέστη), και, λιγότερο, της δυτικής Μεσογείου (Λιβόρνο, Γένοβα), ενώ προς τα λιμάνια της κεντρικής Μεσογείου (Μάλτα, Τυνησία), οι Επτανήσιοι προωθούσαν, πρωτίστως, φορτία ξυλείας, προς τα λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας (Κωνσταντινούπολη, Ταϊγάνιο), όσπρια, ενώ, τέλος, προς τα ανατολικο-μεσογειακά λιμάνια (Συρία, Παλαιστίνη, Κύπρος), ζάχαρη. Με άλλα λόγια, προκύπτει, πως οι Επτανήσιοι συμμετείχαν ενεργά στην τροφοδοσία των λιμανιών του Ιονίου (βαλκανικές ακτές), αλλά και του Αιγαίου με σιτηρά, κυρίως, στα μέσα της δεκαετίας του 1820, όταν μαίνονταν οι πολεμικές συγκρούσεις της ελληνικής επανάστασης, με αποτέλεσμα τις ανάγκες για τρόφιμα, που δε μπορούσε να καλύψει ο αιγαιοπελαγίτικος στόλος, καθώς συμμετείχε στις πολεμικές επιχειρήσεις, να αναλάβει να καλύψει, εν μέρει ή εν συνόλω, ο επτανησιακός, εμπορικός στόλος.[328]

Ανακεφαλαιώνοντας, παρατηρούμε (βλ. διάγραμμα 4.6, όπου παρουσιάζεται το σύνολο των γενικών και χύδην φορτίων, που μετέφεραν τα επτανησιακά σκάφη, κατά τα έτη 1820-30, καθώς και η ποσοστιαία συμμετοχή των επιμέρους εμπορευμάτων, επί του συνόλου των διακινηθέντων από τους Επτανησίους φορτίων), πως τα επτανησιακά σκάφη, κατά την διάρκεια της πρώτης περιόδου της βρετανικής προστασίας, είχαν προσανατολιστεί προς την διαμετακόμιση, κυρίως, γενικών

[328] Ενδεικτικά, να αναφέρουμε, πως σύμφωνα με την *Γαζέτα*, κατά το έτος 1825 και κατά την διάρκεια της πρώτης φάσης της πολιορκίας του Μεσολογγίου (Απρίλιος–Δεκέμβριος 1825), τα επτανησιακά σκάφη μετέφεραν στην πολιορκημένη πόλη 15 φορτία δημητριακών, ενώ στην Πρέβεζα, την ίδια περίοδο θα φτάσουν 17 φορτία βλ. ηλεκτρονική βάση δεδομένων: *Ὀδυσσεύς – Ιόνιος Ναυτιλιακή Ιστορία, 1810-1864*. Για τα πολεμικά γεγονότα της ελληνικής επανάστασης, κατά τα έτη 1825-7, βλ. ενδεικτικά, Γιάννης Γιαννόπουλος, «Τα Πολεμικά Γεγονότα. Η Κρίσιμη Τριετία, 1825-1827», στο Βασίλης Παναγιωτόπουλος (επιμ.), *Ιστορία του Νέου Ελληνισμού, 1770-2000*, Τόμος Γ΄, Ελληνικά Γράμματα, Αθήνα 2003, σ. 103-18.

εμπορευμάτων (71%) και δευτερευόντως, χύδην (29%), ανάμεσα στα λιμάνια της Αδριατικής (Αγκώνα, Τεργέστη, Μπαρλέτα, Μπρίντεζι, Αυλώνα), της κεντρικής (Μάλτα) και, σε περιορισμένο βαθμό, της δυτικής Μεσογείου (Λιβόρνο), καθώς και στα λιμάνια του Ιονίου (Πρέβεζα, Μεσολόγγι, Πάτρα, Κυλλήνη), του Αιγαίου (Σύρος, Καλαμάτα, Σμύρνη), και της Μαύρης Θάλασσας (Κωνσταντινούπολη, Οδησσός, Ταϊγάνιο), και της ανατολικής Μεσογείου (Κύπρος, Συρία).

Διάγραμμα 4.6. Συμμετοχή των επιμέρους, γενικών και χύδην εμπορευμάτων, επί του συνόλου των διακινηθέντων φορτίων, από τα –υπό ιονική σημαία– επτανησιακά, εμπορικά σκάφη, προς και από το Ιόνιο Κράτος, κατά τα έτη 1820, 1825 και 1830.



Πηγή: επεξεργασμένα στοιχεία από ηλεκτρονική βάση δεδομένων *Ὀδυσσεύς – Ιόνιος Ναυτιλιακή Ιστορία, 1810-1864*. (* *διάφορα γενικά φορτία*: χρήματα και εφόδια πλοίων· ** *διάφορα χύδην φορτία*: ζάχαρη, γαιάνθρακες, λίπος).

Συγκεκριμένα, σε ό,τι αφορά τα γενικά φορτία, αυτά συγκροτούνταν, κυρίως, από επεξεργασμένα τρόφιμα (άλευρα, γαλέτα, λάδι, τυρί, ρύζι, χαβιάρι, ζυμαρικά,

βούτυρο, αλάτι), αποικιακά αγαθά (καφές), οινοπνευματώδη (κρασί, ρούμι, λικέρ, κονιάκ) και παστά ψάρια (βακαλάος, σαρδέλες, στοκοφίσι), και δευτερευόντως, από βιομηχανικά/βιοτεχνικά είδη (σαπούνια, δέρματα, πίσσα, κάβοι, υφάσματα, είδη ένδυσης και υπόδησης, κεραμίδια, οικιακά σκεύη, έπιπλα, μυλόπετρες, μετάξι, νήματα), φορτία, που μέσω των λιμανιών του Ιονίου Κράτους προωθούνταν, από τους Επτανησίους, από τα λιμάνια της ευρύτερης κεντρικής και δυτικής Μεσογείου, προς τα λιμάνια του Ιονίου, καθώς και προς αυτά του ευρύτερου χώρου της ανατολικής Μεσογείου. Από την άλλη μεριά, τα λιμάνια του Ιονίου, του Αιγαίου, και, σε μικρότερο βαθμό, της Μαύρης Θάλασσας, διοχέτευαν, μέσω (και) επτανησιακών σκαφών, προς τις αγορές της Αδριατικής, της κεντρικής, αλλά και της δυτικής Μεσογείου ημι-επεξεργασμένα τρόφιμα, γεωργικά και κτηνοτροφικά προϊόντα (βελανίδια, καπνός, σύκα, σκόρδα, κρεμμύδια, ξηροί καρποί, σταφίδα, νωπά φρούτα, λαχανικά), καθώς και ορυκτά (σίδηρος, χαλκός)· προϊόντα, που η αναπτυσσόμενη, βιομηχανική οικονομία και οι μεγεθυνόμενοι αστικοί και βιομηχανικοί πληθυσμοί της κεντρικής και δυτικής Ευρώπης είχαν μεγάλη ανάγκη.

Οι Επτανήσιοι, όμως, πέραν της διαμετακόμισης γενικών φορτίων, συμμετείχαν και στην τροφοδοσία με χύδην φορτία (κυρίως σιτηρά), των λιμανιών της Στερεάς, της Πελοποννήσου και του Αιγαίου, ιδίως, την περίοδο της ελληνικής επανάστασης, όταν ο εμπορικός στόλος του Αιγαίου αδυνατούσε να καλύψει τις ανάγκες αυτών των περιοχών σε δημητριακά· δημητριακά, που, τουλάχιστον, μέχρι τα τέλη της δεκαετίας του 1820, οπότε και βελτιώνονται οι συνθήκες ναυσιπλοΐας και εμπορίας σε Αιγαίο και Μαύρη Θάλασσα, προέρχονταν, όπως είδαμε, πρωτίστως, από ιταλικούς και σικελικούς σιτοβολώνες. Να προσθέσουμε, επίσης, πως τα επτανησιακά σκάφη συμμετείχαν και στην τροφοδοσία της κεντρικής Μεσογείου (Μάλτα) και του Αιγαίου (Σύρος), πέραν των σιτηρών και με ξυλεία. Τέλος, να επισημανθεί, πως αν και τα λιμάνια του Ιονίου Κράτους, όπως αναφέρθηκε στο προηγούμενο κεφάλαιο, είχαν αναπτύξει έντονη εξαγωγική δραστηριότητα, που αφορούσε στα κύρια αγροτικά και βιοτεχνικά προϊόντα των νησιών (λάδι, σταφίδα, κρασί, ξηροί καρποί, σαπούνια), η εμπορική ναυτιλία των τελευταίων θα έχει, όπως καταδεικνύει η έρευνα, περιορισμένη συμμετοχή στην εξαγωγή τους, με το ενδιαφέρον της να επικεντρώνεται, κυρίως, στο διαμετακομιστικό εμπόριο ανάμεσα

σε κεντρική και ανατολική Μεσόγειο. [329] Κατά συνέπεια, πιστεύουμε, πως η ποντοπόρος, εμπορική ναυτιλία του Ιονίου Κράτους, κατά την δεκαετία του 1820, και συγκεκριμένα κατά τα έτη 1820, 1825 και 1830, είχε διαμορφώσει χαρακτηριστικά ενός υπερ-τοπικού παρόχου μεταφορικών υπηρεσιών, το επιχειρηματικό και επιχειρησιακό ενδιαφέρον του οποίου είχε επικεντρωθεί, πρωτίστως, στα λιμάνια και τις αγορές της Αδριατικής, του Ιονίου και του Αιγαίου, με εμφανή, όμως, την τάση από τα μέσα της δεκαετίας του 1820, επαν-επέκτασης της ακτίνας της επιχειρησιακής του δράσης προς τα σιτεξαγωγά λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας, καθώς και προς τα (βρετανικά), διαμετακομιστικά λιμάνια της κεντρικής Μεσογείου.

4.3.2. Η ΔΕΥΤΕΡΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΤΗΣ ΒΡΕΤΑΝΙΚΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ (1845-60)

Έχοντας παρουσιάσει τον εμπορικό προσανατολισμό και το ρόλο της επτανησιακής ναυτιλίας, κατά την δεκαετία του 1820, το ενδιαφέρον μας, πλέον, θα επικεντρωθεί στις εξελίξεις, που αυτή βίωσε στα μέσα του αιώνα και συγκεκριμένα, κατά τα έτη 1845, 1850, 1855 και 1860. Στόχος μας είναι να διαμορφώσουμε μία συνολική εικόνα των αλλαγών, που υπέστη τόσο ο προσανατολισμός και ο χαρακτήρας της εμπορικής ναυτιλίας των Επτανήσων, όσο και η θέση της στους εμπορικούς δρόμους της Μεσογείου, από τα πρώτα χρόνια επιβολής της βρετανικής προστασίας έως και λίγο πριν την άρση της. [330] Ας εξετάσουμε πρώτα την εικόνα των θαλασσών και λιμανιών, από όπου τα επτανησιακά σκάφη προμηθεύονταν γενικά φορτία, έτσι όπως προέκυψαν από την επεξεργασία της γεωγραφικής προέλευσης των υπό ιονική σημαία ποντοπόρων, εμπορικών σκαφών, που εισήλθαν στα επτανησιακά λιμάνια, μεταφέροντας γενικά φορτία, κατά την δεκαπενταετία 1845-60. Την εικόνα μας την δίνει το διάγραμμα 4.7, που ακολουθεί, σύμφωνα με το οποίο η Αδριατική

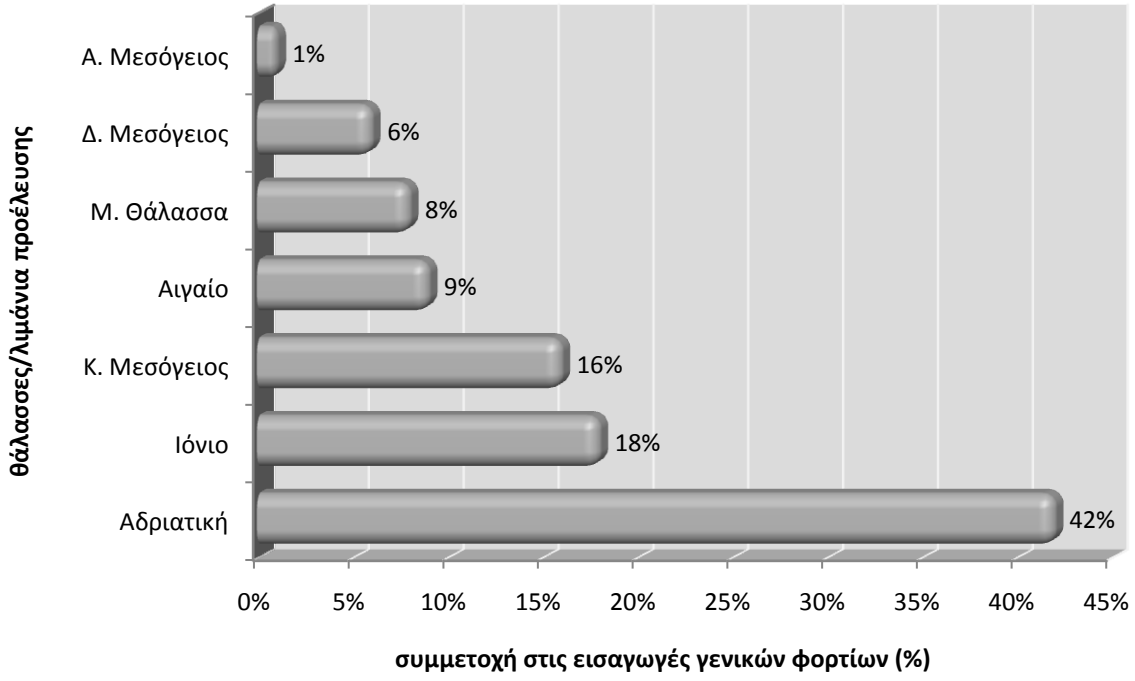
---

[329] Για μία εικόνα των επτανησιακών εξαγώγιμων προϊόντων κατά το πρώτο τρίτο του 19ου αιώνα, βλ. Κεφάλαιο Τρίτο, Ενότητα 3.3.1, υποσημειώσεις 274 και 275. Βλ. επίσης, *The Saturday Magazine*, Αρ. 515, 11 Ιουλίου 1840, όπου ως κύρια εξαγωγώγιμα αγαθά των Επτανήσων αναφέρονται: η σταφίδα, το ελαιόλαδο, το κρασί, τα οινοπνευματώδη, τα βελανίδια, το αλάτι, το βαμβάκι, το μετάξι, τα υφαντά, τα πήλινα σκεύη, τα δέρματα ζώων, οι κάβοι, τα μεταλλικά σκεύη, τα σαπούνια, τα βαρέλια κ.ά. Βλ. επίσης, τη σχετική (παρόμοια) έκθεση του έλληνα, γενικού προξένου στην Κέρκυρα, για το έτος 1857-8: Γ.Α.Κ. Κερκύρας, Ελληνικό Βασιλικό Προξενείο/Αρχείο Ζαΐμη, Φάκελος 22/ 2842, 20/4/1858· Ματούλα Τομαρά-Σιδέρη, «Οικονομία, Νοοτροπίες, Δημογραφική Μετάβαση στη Λευκάδα, στα μέσα του 19ου αιώνα», στο Μοσχονά Παναγιώτα (επιμ.), *Το Ιόνιο Κράτος, 1815-1864*, ό.π., σ. 489-95· Κρεμμυδάς, «Ειδήσεις για την οικονομία και την κοινωνία των Επτανήσων στα χρόνια 1796-1820», ό.π., σ. 28-44 [41-3]· Αντώνιος Μηλιαράκης, *Γεωγραφία πολιτική νέα και αρχαία του νομού Κεφαλληνίας: Κεφαλληνία, Ιθάκη, Άτοκος, Αρκούδι, Κάλαμος, Καστός και Εχινάδες*, Αφοί Πέρρη, Αθήνησιν 1890, σ. 97-100.

[330] Για τα στοιχεία των διαγραμμάτων 4.7 έως και 4.11, της παρούσας υποενότητας, βλ. και *Παραρτήματα*: Κεφάλαιο Τέταρτο.

(κυρίως, η Τεργέστη, το Μπρίντεζι, η Βενετία, το Δυρράχιο, η Αυλώνα και οι Άγιοι Σαράντα), αναδεικνύεται ως κύρια περιοχή προμήθειας γενικών φορτίων για τα επτανησιακά σκάφη, με ποσοστό 42%, αυξημένο κατά 24% σε σχέση με τα έτη 1820-30. Από το ποσοστό αυτό το 50% αφορά σε βιομηχανικά/βιοτεχνικά είδη (κεραμίδια, γυαλικά, έπιπλα, χαρτί, πήλινα σκεύη, σχοινιά, πίσσα, βαρέλια, όπλα, δέρματα, ιατρικά είδη, καρφιά, οικιακά σκεύη, υφάσματα, φάρμακα, θειάφι), το 24% σε επεξεργασμένα τρόφιμα (ρύζι, βακαλάος, σαρδέλες, καφές, άλευρα, γαλέτα, αλλαντικά, αλάτι, κρασί, παστά λαχανικά), το 21% σε γεωργικά προϊόντα (πατάτες, σκόρδα, κρεμμύδια, σύκα, καπνός), και το υπόλοιπο 5% σε βελανίδια και σίδηρο.[331]

Διάγραμμα 4.7. Οι κύριες θαλάσσιες περιοχές προέλευσης των γενικών φορτίων, που εισήχθησαν στα λιμάνια του Ιονίου Κράτους, με τα –υπό ιονική σημαία– επτανησιακά, ποντοπόρα, εμπορικά σκάφη, κατά τα έτη 1845, 1850, 1855 και 1860.



Πηγή: επεξεργασμένα στοιχεία από ηλεκτρονική βάση δεδομένων *Ὀδυσσεύς – Ιόνιος Ναυτιλιακή Ιστορία, 1810-1864*. (συμμετοχή % επί του συνόλου των δηλωμένων, από τους επτανησίους καραβοκύρηδες, ως τόπων προέλευσης των γενικών φορτίων, που εισήχθησαν με τα ποντοπόρα, εμπορικά τους σκάφη στα λιμάνια του Ιονίου Κράτους).

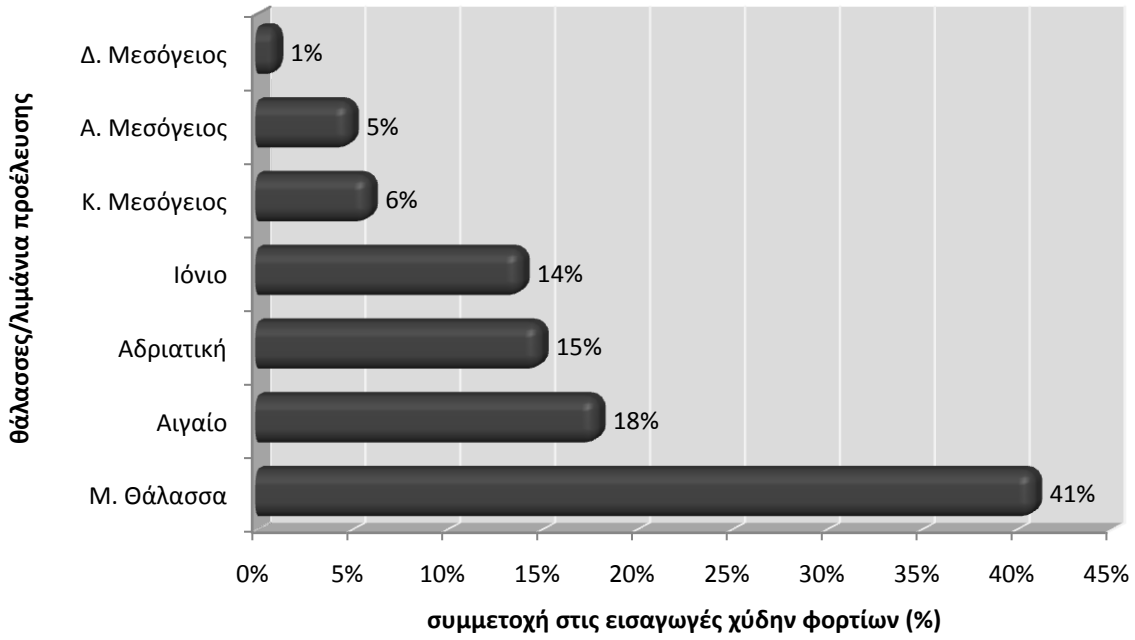
Ως δεύτερη, κύρια περιοχή προμήθειας γενικών φορτίων αναδεικνύεται το Ιόνιο (κυρίως, Πρέβεζα, Πάτρα, Αστακός, Σύβοτα), με ποσοστό, 18%, μειωμένο κατά 18% σε σχέση με την δεκαετία του 1820. Από το ποσοστό αυτό το 66% αφορά σε

[331] Για μία εικόνα των κύριων, γενικών φορτίων, που εξάγονται από την Αδριατική, και, ιδιαιτέρως, από την Τεργέστη, κατά το πρώτο μισό του 19ου αιώνα, βλ. την αναλυτική παρουσίαση της: Χατζηϊωάννου, *Οικογενειακή Στρατηγική και Εμπορικός Ανταγωνισμός*, ό.π., σ. 160-6.

είδη διατροφής και αγροτο-κτηνοτροφικά προϊόντα (ελαιόλαδο, σταφίδα, αλίπαστα, σαρδέλες, σύκα, πατάτες, καφές, κρεμμύδια, τυρί, ξύδι, κρασί, βελανίδια, ζώα, καπνό, κοπριά), το 22% σε βιοτεχνικά/βιομηχανικά είδη (δούγες, δέρματα, γεωργικά εργαλεία, έπιπλα, κουπιά, τούβλα), ενώ το υπόλοιπο 12% σε ζωοτροφές, ταρταρούγα, βδέλες και διάφορα άλλα γενικά φορτία. Την τρίτη θέση καταλαμβάνει η κεντρική Μεσόγειος (πρωτίστως, Μάλτα, Μεσσήνα, Κατάνια, Γαλλίπολη, Αυγούστα), με ποσοστό 16%, σημειώντας μεγάλη αύξηση, σε σχέση με τα έτη 1820-30, που αγγίζει το 430% και η οποία προμηθεύει τα επτανησιακά σκάφη, κυρίως, με (βρετανικά) βιοτεχνικά/βιομηχανικά είδη, σε ποσοστό 47% (πυρίτιδα, έπιπλα, κεραμίδια, οικιακά είδη, βαρέλια, πλάκες), επεξεργασμένα τρόφιμα, σε ποσοστό 27% (αλάτι, σαρδέλες, βακαλάος, σολωμός, ρύζι, αλίπαστα), και γεωργικά προϊόντα, σε ποσοστό 26% (πατάτες, σκόρδα, σταφίδα, εσπεριδοειδή, λεμόνια, μάραθα, καρύδια). Στην τέταρτη θέση, με ποσοστό 9%, μειώμενο κατά δύο τρίτα σε σχέση με την δεκαετία του 1820, συναντούμε το Αιγαίο (κυρίως, Σύρο,[332] Καλαμάτα, Βόλο), με κύρια φορτία τα αγροτικά αγαθά, σε ποσοστό 72% (σύκα, καπνός, βελανίδια, σταφύλια, ψάρια, καρύδια), τα βιομηχανικά/βιοτεχνικά είδη, σε ποσοστό 18% (μυλόπετρες, κεραμίδια, παραθυρόφυλλα, στεφάνια για βαρέλια, πορσελάνες), καθώς και τα επεξεργασμένα τρόφιμα, σε ποσοστό 10% (ελαιόλαδο, λακέρδα, ρούμι). Στην πέμπτη θέση, με ποσοστό 8%, επί του συνόλου των δηλωθέντων τόπων προέλευσης των γενικών φορτίων, που αφίχθηκαν με επτανησιακά σκάφη στο Ιόνιο Κράτος, (ποσοστό μειωμένο κατά 11% σε σχέση με το 1820-30), συναντούμε τη Μαύρη Θάλασσα (κυρίως, Κωνσταντινούπολη, αλλά και Κάφφα), με κύρια φορτία τα τρόφιμα, 67% (χαβιάρι, παλαμίδες, σκουμπριά, λακέρδα, σύκα, κρασί), ενώ το υπόλοιπο 33% αποτελείται από σίδηρο, δούγες, βαρέλια και καρφιά. Στην έκτη θέση, με ποσοστό 6% (αύξηση 200% σε σχέση με την δεκαετία του 1820), συναντούμε την δυτική Μεσόγειο (Λιβόρνο, Παλέρμο, Τσιβιταβέκια), με τα τρόφιμα να αντιπροσωπεύουν το 42% (αλίπαστα, βακαλάος, σαρδέλες, αλάτι, ρύζι), ενώ το υπόλοιπο 58% αποτελείτο από δούγες, μπουκάλια, κουπιά, βελανίδια και πρόβατα. Τέλος, στην έβδομη θέση βρίσκεται η ανατολική Μεσόγειος (Αλεξάνδρεια, Κύπρος), με ποσοστό 1% (μείωση κατά 75%), και με κύρια φορτία το κρασί (από την Κύπρο) και τον σίδηρο.

[332] Για μία εικόνα του εξαγωγικού, αλλά και εισαγωγικού εμπορίου της Σύρου, κατά την περίοδο του δεύτερου τρίτου του 19ου αιώνα (1833-48), βλ. Καρδάσης, *Σύρος: Σταυροδρόμι της ανατολικής Μεσογείου*, ό.π., σ. 40-52, 63-70

Διάγραμμα 4.8. Οι κύριες θαλάσσιες περιοχές προέλευσης των χύδην φορτίων, που εισήχθησαν στα λιμάνια του Ιονίου Κράτους, με τα –υπό ιονική σημαία– επτανησιακά, ποντοπόρα, εμπορικά σκάφη, κατά τα έτη 1845, 1850, 1855 και 1860.



Πηγή: επεξεργασμένα στοιχεία από ηλεκτρονική βάση δεδομένων *Ὀδυσσεύς – Ἰόνιος Ναυτιλιακή Ιστορία, 1810-1864*. (συμμετοχή % επί του συνόλου των δηλωμένων, από τους επτανησίους καραβοκύρηδες, ως τόπων προέλευσης των χύδην φορτίων, που εισήχθησαν με τα ποντοπόρα, εμπορικά τους σκάφη στα λιμάνια του Ιονίου Κράτους).

Την εικόνα, τώρα, των μεσογειακών θαλασσών και λιμανιών, από τα οποία τα επτανησιακά σκάφη προμηθεύονταν χύδην φορτία, κατά τα έτη 1845-60, μας την δίνει το διάγραμμα 4.8, σύμφωνα με το οποίο η κύρια περιοχή προμήθειας χύδην φορτίων είναι η Μαύρη Θάλασσα (Κωνσταντινούπολη, Γαλάτσι, Ταϊγάνιο, Οδησσός, Άκκερμαν, Ισμαΐλ), με ποσοστό 41%, σημειώνοντας αύξηση, σε σχέση με την δεκαετία του 1820, κατά 64%. Από το ποσοστό αυτό το 98% αφορά σε δημητριακά (το αντίστοιχο ποσοστό των ετών 1820-30 ήταν 92%), και το υπόλοιπο 2% σε όσπρια (κουκιά, φακές, μπιζέλια). Στην δεύτερη θέση, και σε μεγάλη απόσταση από τη Μαύρη Θάλασσα, συναντούμε το Αιγαίο (κυρίως, Σύρο, Ρόδο, Θεσσαλονίκη, Κεραμωτή, Βόλο, Βιβάρι (Αργολίδα), Μήλο), με ποσοστό 18% (αύξηση 29%), και με κύρια χύδην φορτία τα δημητριακά (87%), τα όσπρια (6%), την ξυλεία (καυσόξυλα, 6%), και το βαμβάκι (1%). [333] Η Αδριατική (κυρίως, Τεργέστη, Δυρράχιο, Αυλώνα), με ποσοστό 15%, στο σύνολο των δηλωθέντων, από τους επτανησίους

[333] Για τα χύδην προϊόντα του Λεβάντε, που, κυρίως, ήταν βαμβάκι (από την Αίγυπτο), μαλλί, μετάξι, απαραίτητες, δηλαδή, πρώτες ύλες για την ακμάζουσα υφαντουργική βιομηχανία της εποχής, βλ. Χαρλαύτη, *Ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας,* ό.π., σ. 104-5.

καραβοκύρηδες, τόπων προέλευσης των χύδην φορτίων, που εισήχθησαν με τα εμπορικά τους σκάφη στα λιμάνια του Ιονίου Κράτους, (ποσοστό μειωμένο κατά 55% σε σχέση με τα έτη 1820-30), καταλαμβάνει την θέση του τρίτου κύριου προμηθευτή. Από το ποσοστό αυτό, το 53% αφορά σε ξυλεία (οικοδομική, κατασκευών, καυσόξυλα), το 36% σε σιτηρά (το αντίστοιχο ποσοστό για τα έτη 1820-30 ανερχόταν σε 69%), το 8% σε όσπρια, και το 3% σε ζάχαρη. Στην τέταρτη θέση συναντούμε το Ιόνιο (κυρίως, Βόνιτσα, Ζαβέρδα, Πρέβεζα, Πάτρα), με ποσοστό 14% (μείωση κατά 36%), από το οποίο το 59% αφορά σε ξυλεία (οικοδομική, κατασκευών, καυσόξυλα), το 26% σε δημητριακά, το 6% σε μαλλί, το 4% σε όσπρια, το 3% σε γαιάνθρακα, και το 1% σε ζάχαρη. Στην πέμπτη θέση βρίσκεται η θαλάσσια περιοχή της κεντρικής Μεσογείου, με ποσοστό 6% (αύξηση 500% σε σχέση με την δεκαετία του 1820). Από το ποσοστό αυτό το 79% αφορά σε σιτηρά (έρχονται από Μάλτα, Βεγγάζη και Μεσσήνα), το 11% σε γαιάνθρακα (Μάλτα), το 7% σε όσπρια (Μάλτα), και το υπόλοιπο 3% σε βαμβάκι (Μάλτα). Στην έκτη θέση συναντούμε τις θάλασσες και τα λιμάνια της ανατολικής Μεσογείου (κυρίως, Αλεξάνδρεια, Κύπρο, Αττάλεια), με ποσοστό 5% (αύξηση κατά 150%), εκ του οποίου το 82% αφορά σε δημητριακά, και το υπόλοιπο 18% αφορά σε όσπρια. Τέλος, στην έβδομη θέση βρίσκεται η δυτική Μεσόγειος (Παλέρμο, Μασσαλία, Τσιβιταβέκια), με ποσοστό 1% (μείωση, κατά 67% σε σχέση με το 1820-30), εκ του οποίου το 71% αφορά σε σιτηρά και το 29% σε ξυλεία.

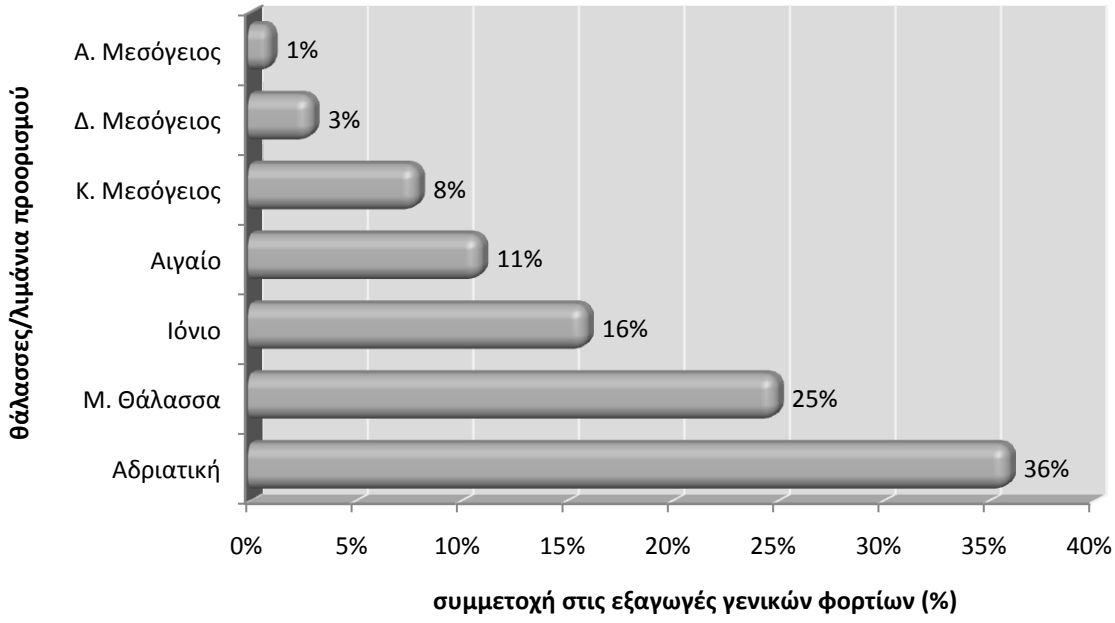
Επομένως, προκύπτει, πως η Αδριατική, η κεντρική και η δυτική Μεσόγειος αναδεικνύονται ως κύριοι τροφοδότες των επτανησιακών σκαφών με είδη γενικού φορτίου, καθώς το 64% του συνόλου των γενικών φορτίων, που εισήχθησαν στα λιμάνια του Ιονίου Κράτους, πάντα, με τα υπό ιονική σημαία εμπορικά σκάφη, κατά την δεκαπενταετία του 1845-60, προερχόταν από τις ανωτέρω θάλασσες (το αντίστοιχο ποσοστό για τα έτη 1820-30 είναι 37%). Επιπλέον, ενδιαφέρον παρουσιάζει, όχι μόνο η αύξηση των ποσοστών συμμετοχής των λιμανιών της Αδριατικής, της κεντρικής και της ανατολικής Μεσογείου στο επτανησιακό εμπόριο γενικών φορτίων, αλλά και το γεγονός, πως το μεγαλύτερο μέρος του, συγκροτείται στα μέσα, πια, του 19^{ου} αιώνα, από βιομηχανικά/βιοτεχνικά είδη και, λιγότερο, από επεξεργασμένα τρόφιμα, με αποτέλεσμα την αντιστροφή της πραγματικότητας των ετών 1820-30, όταν κυριαρχούσαν τα επεξεργασμένα ή ημι-επεξεργασμένα είδη διατροφής έναντι των βιομηχανικών/βιοτεχνικών ειδών.

Έτσι, λοιπόν, παρατηρούμε, πως τα λιμάνια, κυρίως, της Τεργέστης, του Μπρίντεζι, της Βενετίας, του Δυρραχίου, της Αυλώνας, της Μάλτας, της Μεσσήνας, της Κατάνιας, του Λιβόρνου και του Παλέρμου τροφοδοτούσαν, σε ό,τι αφορά την κατηγορία των βιομηχανικών/βιοτεχνικών προϊόντων, τα επτανησιακά σκάφη με κεραμίδια, γυαλικά, έπιπλα, χαρτί, πήλινα σκεύη, μπουκάλια, κουπιά, σχοινιά, πίσσα, βαρέλια, όπλα, δέρματα, ιατρικά είδη, καρφιά, οικιακά σκεύη, υφάσματα, φάρμακα και πυρίτιδα, καθώς και, σε ό,τι αφορά την κατηγορία των επεξεργασμένων ή ημι-επεξεργασμένων ειδών διατροφής, με ρύζι, παστά ψάρια (βακαλάο, σαρδέλες, σολωμό, στοκοφίσι), αποικιακά είδη (καφές, μπαχαρικά), άλευρα, γαλέτα, αλάτι και αλκοολούχα ποτά (ρούμι, κονιάκ, λικέρ, κρασί),. Από την άλλη μεριά, τα λιμάνια του Ιονίου (Πρέβεζα, Πάτρα, Αστακός), του Αιγαίου (Σύρος, Καλαμάτα, Βόλος), της Μαύρης Θάλασσας (κυρίως, μέσω της Κωνσταντινούπολης), και της ανατολικής Μεσογείου (Αλεξάνδρεια, Κύπρος), φαίνεται, πως συνεχίζουν να προμηθεύουν, όπως είδαμε να συμβαίνει και κατά την περίοδο της δεκαετίας του 1820, τα επτανησιακά σκάφη, κατά κύριο λόγο, με ημι-επεξεργασμένα τρόφιμα και αγροτοκτηνοτροφικά προϊόντα (ελαιόλαδο, σταφίδα, ψάρια, χαβιάρι, σύκα, πατάτες, καφές, κρεμμύδια, τυρί, ξύδι, κρασί, βελανίδια, ζώα, καπνό, κοπριά, ξηρούς καρπούς, λακέρδα).

Σε ό,τι αφορά, τώρα, τις περιοχές προέλευσης των χύδην φορτίων, που φτάνουν στο Ιόνιο Κράτος με επτανησιακά σκάφη, φορτία, που, κυρίως, συγκροτούνταν από δημητριακά (ποσοστό 74%, από 69% που καταγράψαμε την δεκαετία του 1820), και, δευτερευόντως, από ξυλεία (18%), όσπρια (4%), γαιάνθρακες (1%), μαλλί (1%), βαμβάκι (1%) και ζάχαρη (1%), προκύπτει πως οι θάλασσες και τα λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας (Κωνσταντινούπολη, Νέα Ρωσία, Δούναβης) του Αιγαίου (Σύρος, Ρόδος, Θεσσαλονίκη, Κεραμωτή, Βόλος), της ανατολικής Μεσογείου (Αλεξάνδρεια, Κύπρος, Αττάλεια), αλλά και της κεντρικής (λιμάνια Σικελίας, Μάλτας και Βεγγάζης) έχουν αναδειχθεί σε κύριες περιοχές προμήθειας σιτηρών για τα επτανησιακά σκάφη. Από την άλλη, τα λιμάνια της Αδριατικής (Τεργέστη, Δυρράχιο, Αυλώνα), του Ιονίου (Βόνιτσα, Ζαβέρδα, Πρέβεζα), και, εν μέρει, της δυτικής Μεσογείου (Παλέρμο, Μασσαλία), φαίνεται, πως προμηθεύουν τους Επτανησίους, πρωτίστως, με ξυλεία, και, σε περιορισμένο βαθμό με δημητριακά και όσπρια. Επομένως, και σε ό,τι αφορά, το εμπόριο σιτηρών, προκύπτει, πως η άλλοτε κυρίαρχη, κατά την δεκαετία του 1820-30, παρουσία της Αδριατικής, και, εν γένει, της κεντρικής Μεσογείου στο επτανησιακό σιτεμπόριο, όταν το 51% των φορτίων σιτηρών, που είχαν εισαχθεί με επτανησιακά σκάφη στο

Ιόνιο Κράτος προερχόταν από τα κεντρο-μεσογειακά λιμάνια, στα μέσα, πλέον, του 19ου αιώνα (1845-60), και έπειτα από τις πολιτικές και οικονομικές εξελίξεις, που είδαμε να λαμβάνουν χώρα στον ευρύτερο χώρο της Βαλκανικής Χερσονήσου και της Μαύρης Θάλασσας (βλ. ενότητα 4.1.2), θα έχει δώσει την θέση της στη Μαύρη Θάλασσα και στον ευρύτερο χώρο της ανατολικής Μεσογείου. Περιοχές από τις οποίες θα προέλθει το 80% των φορτίων σιτηρών, που θα εισαχθούν με επτανησιακά σκάφη στα λιμάνια του Ιονίου Κράτους, κατά την ανωτέρω χρονική περίοδο.

Διάγραμμα 4.9. Οι κύριες θαλάσσιες περιοχές προορισμού των γενικών φορτίων, που εξήχθησαν από τα λιμάνια του Ιονίου Κράτους, με τα –υπό ιονική σημαία– επτανησιακά, ποντοπόρα, εμπορικά σκάφη, κατά τα έτη 1845, 1850, 1855 και 1860.



Πηγή: επεξεργασμένα στοιχεία από ηλεκτρονική βάση δεδομένων *Ὀδυσσεύς – Ιόνιος Ναυτιλιακή Ιστορία, 1810-1864*. (συμμετοχή % επί του συνόλου των δηλωμένων, από τους επτανησίους καραβοκύρηδες, ως τόπων προορισμού των γενικών φορτίων, που εξήχθησαν με τα ποντοπόρα, εμπορικά τους σκάφη από τα λιμάνια του Ιονίου Κράτους).

Ας περάσουμε, τώρα, να εξετάσουμε την εικόνα των γενικών φορτίων, που αναχώρησαν με επτανησιακά σκάφη από τα λιμάνια του Ιονίου Κράτους, κατά τα έτη 1845, 1850, 1855 και 1860, καθώς και τις θαλάσσιες περιοχές και τα λιμάνια, που αυτά προωθήθηκαν. Την εικόνα μάς την δίνει το διάγραμμα 4.9, όπου καταγράφεται η συμμετοχή (%) της κάθε μεσογειακής θάλασσας στο σύνολο των δηλωμένων, από τους Επτανησίους, ως τόπων προορισμού των γενικών φορτίων, που εξήχθησαν με τα εμπορικά τους σκάφη από τα λιμάνια του Ιονίου Κράτους, πάντα, κατά τα έτη 1845-60. Σύμφωνα, λοιπόν, με το διάγραμμα τα αδριατικά λιμάνια (κυρίως, η Τεργέστη, το Μπρίντεζι, η Αυλώνα, το Δυρράχιο, οι Άγιοι Σαράντα), αποτελούν κύριους τόπους

προώθησης γενικών φορτίων από τους Επτανησίους, με ποσοστό 36%, αυξημένο κατά 80% σε σχέση με την δεκαετία του 1820. Από το ποσοστό αυτό, το 55% αφορά σε φορτία ημι-επεξεργασμένων τροφίμων και αποικιακών αγαθών (σταφίδα, ελαιόλαδο, καφές, μπαχαρικά, σύκα, αλάτι, αλίπαστα, κρασί, ρύζι, ξύδι, σταφύλια), το 25% σε βιομηχανικά/βιοτεχνικά είδη (υφάσματα, νήματα, δέρματα, σαπούνια, οινόπνευμα, μυλόπετρες, κεραμίδια, τούβλα), το 9% σε αγροτικά προϊόντα (βελανίδια, φυτά) και το υπόλοιπο 11% αφορά σε διάφορα γενικά φορτία (σίδηρος, ταρταρούγα, βδέλες). Στην δεύτερη θέση συναντούμε τη Μαύρη Θάλασσα, με επικεφαλής, πάντα, την Κωνσταντινούπολη, με ποσοστό 25% (αύξηση 257% σε σχέση με τα έτη 1820-30), εκ του οποίου το 62% αφορά σε επεξεργασμένα ή ημι-επεξεργασμένα είδη διατροφής (ελαιόλαδο, κρασί, αλάτι, βακαλάος, γαλέτα, καφές, τυρί, βούτυρο, γλυκά, ελιές, κρέας, πατάτες, σταφίδα), το 35% σε βιοτεχνικά/ βιομηχανικά είδη (κεραμίδια, τούβλα, κάβοι, σαπούνια, υφάσματα, είδη ένδυσης (καπότες), πύλινα σκεύη, τσιγάρα), ενώ το υπόλοιπο 3% αφορά σε φορτία καπνού.[334]

Στην τρίτη θέση βρίσκεται το Ιόνιο (κυρίως, Πάτρα, Πρέβεζα, Βόνιτσα), με ποσοστό 16% (μείωση 33%), από το οποίο το 50% αφορά σε βιομηχανικά/βιοτεχνικά είδη (σαπούνια, υφάσματα, δέρματα, βαρέλια, κεραμίδια, πήλινα σκεύη, πλάκες οικοδομής, τούβλα), το 27% σε επεξεργασμένα τρόφιμα (καφές, ρύζι, βακαλάο, ζυμαρικά, παστά λαχανικά, σαρδέλες και τυρί), το 17% σε αγροτο-κτηνοτροφικά προϊόντα (σύκα, ζώα, πατάτες, καπνός, σκόρδα), και το 6% σε ορυκτά (σίδηρος).[335] Στην θέση της τέταρτης κύριας περιοχής προώθησης γενικών φορτίων, από τα ποντοπόρα, εμπορικά σκάφη των Επτανησίων, αναδεικνύεται το Αιγαίο (κυρίως, Σύρος, Σμύρνη, Κρήτη, Καλαμάτα, Θεσσαλονίκη), με ποσοστό 11% (μειωμένο κατά 69% σε σχέση με τα ποσοστά των ετών 1820-30), με κυριότερα φορτία τα βιομηχανικά/βιοτεχνικά είδη, με ποσοστό 61% (τούβλα, κεραμίδια, κάβοι, πυρίτιδα, σαπούνια, βιβλία, γυαλικά, ιατρικά είδη, βαρέλια, πήλινα σκεύη, κεριά, τσέρκια για βαρέλια), τα επεξεργασμένα τρόφιμα, με ποσοστό 29% (βακαλάος, σαρδέλες, καφές, ρούμι, κρασί, ρύζι, τυρί), και, τέλος, τα γεωργικά προϊόντα, με ποσοστό 10%

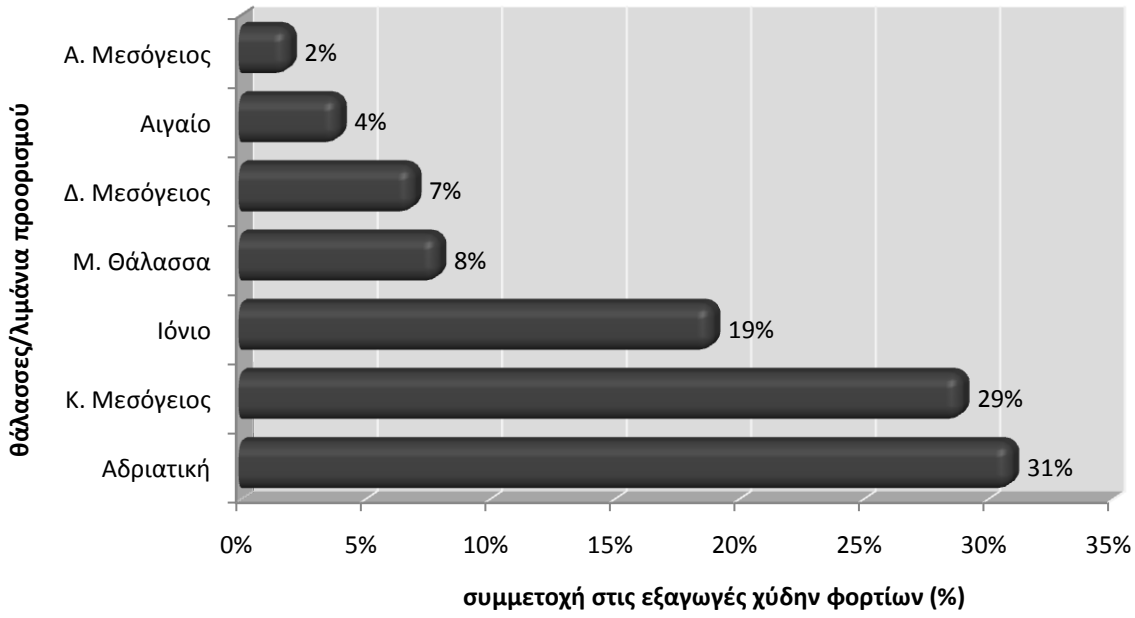
---

[334] Για μία ευρύτερη εικόνα των εισαγωγών στα λιμάνια του ρωσικού Νότου, βλ. ενδεικτικά, Καρδάσης, *Έλληνες Ομογενείς στη Νότια Ρωσία,* ό.π., σ. 192-4.

[335] Στην έκθεσή του, τον Αύγουστο του 1852, προς το Υπουργείο των Αποικιών, ο Αρμοστής Γουάρντ (H. Ward) αναφέρεται στη σημαντική αύξηση των εισαγωγών βρετανικών βιομηχανικών αγαθών στα Επτάνησα, την οποία αποδίδει στην προώθηση αυτών των προϊόντων στις οθωμανικές ακτές (Αλβανία, Ήπειρο, Πελοπόννησο): T.N.A. House of Commons, Parliamentary Papers, Accounts and Papers, 1852 XXXI (1539), Reports Exhibiting the Past and Present of Her Majesty's Colonial Possessions, σ. 167-72 [172].

(πατάτες, σκόρδα). Στην πέμπτη θέση συναντούμε την κεντρική Μεσόγειο (κυρίως, Μάλτα και Μεσσήνα), με ποσοστό 8% (αύξηση 33%), και με κύρια φορτία τα ημι-επεξεργασμένα τρόφιμα και τα αγροτικά αγαθά, σε ποσοστό 63% (βελανίδια, ελαιόλαδο, τυρί, ελιές, λακέρδα, λεμόνια, μέλι, πατάτες, σταφίδα, βούρλα), τα βιομηχανικά/βιοτεχνικά είδη, σε ποσοστό 33% (μυλόπετρες, δέρματα, σαπούνια, πλάκες), ενώ το υπόλοιπο 4% συγκροτείτο από φορία σιδήρου. Τέλος, στην έκτη και έβδομη θέση συναντούμε τα λιμάνια της δυτικής (Παλέρμο και Μασσαλία) και της ανατολικής Μεσογείου (Κύπρος και Συρία), με ποσοστά 3 και 1%, αντιστοίχως, και με κύρια φορτία, προς τη μεν δυτική Μεσόγειο το ελαιόλαδο, τα αλίπαστα, τα βελανίδια και το αλάτι, και προς την δε ανατολική τον καφέ και το ρούμι.

Διάγραμμα 4.10. Οι κύριες θαλάσσιες περιοχές προορισμού των χύδην φορτίων, που εξήχθησαν από τα λιμάνια του Ιονίου Κράτους, με τα –υπό ιονική σημαία– επτανησιακά, ποντοπόρα, εμπορικά σκάφη, κατά τα έτη 1845, 1850, 1855 και 1860.



Πηγή: επεξεργασμένα στοιχεία από ηλεκτρονική βάση δεδομένων *Ὀδυσσεύς – Ιόνιος Ναυτιλιακή Ιστορία, 1810-1864*. (συμμετοχή % επί του συνόλου των δηλωμένων, από τους επτανησίους καραβοκύρηδες, ως τόπων προορισμού των χύδην φορτίων, που εξήχθησαν με τα ποντοπόρα, εμπορικά τους σκάφη από τα λιμάνια του Ιονίου Κράτους).

Ας δούμε, τώρα, τις θάλασσες και τα λιμάνια, που τα επτανησιακά σκάφη προμήθευαν με χύδην φορτία. Την εικόνα παρουσιάζει το διάγραμμα 4.10, όπου καταγράφεται η συμμετοχή (%) των επιμέρους, μεσογειακών θαλασσών στο σύνολο των δηλωμένων, από τους επτανησίους καραβοκύρηδες, ως τόπων προορισμού των χύδην φορτίων, που εξήχθησαν με τα – υπό ιονική σημαία – εμπορικά τους σκάφη από τα λιμάνια του Ιονίου Κράτους, κατά την δεκαπενταετία του 1845-60, Όπως,

λοιπόν, προκύπτει από το διάγραμμα τα λιμάνια της Αδριατικής (κυρίως, Τεργέστη, Φιούμε, Δυρράχιο), απορρόφησαν το μεγαλύτερο μέρος των χύδην φορτίων, σε ποσοστό 31%, ποσοστό αυξημένο σε σχέση με την δεκαετία του 1820 κατά 63%. Από το ποσοστό αυτό τα σιτηρά (σιτάρι, βρώμη, καλαμπόκι) συγκροτούσαν το 82%, με το υπόλοιπο 18% να αφορά σε φορτία μαλλιού, ξυλείας οικοδομικής, οσπρίων και βάμβακος. Στην δεύτερη θέση βρίσκεται η κεντρική Μεσόγειος (Μάλτα, Μεσσήνα), με ποσοστό 29%, αυξημένο σημαντικά σε σχέση με τα έτη 1820-30, κατά 383%. Από το ποσοστό αυτό το 79% αφορούσε σε δημητριακά, το 14% σε ξυλεία (καυσόξυλα, ξυλεία οικοδομική), το 4% σε όσπρια, και το 3% σε ζάχαρη και φορτία γαιάνθρακα. Την τρίτη θέση καταλαμβάνει το Ιόνιο (Πάτρα, Πρέβεζα, Βόνιτσα), με ποσοστό 19% (μείωση σε σχέση με το 1820-30, κατά 54%), από το οποίο το 39% ήταν φορτία δημητριακών, το 28% ζάχαρης, το 26% ξυλείας, το 5% οσπρίων και το 2% γαιάνθρακα. Στην τέταρτη θέση ακολουθεί η Μαύρη Θάλασσα (επικεφαλής η Κωνσταντινούπολη), με ποσοστό 8% (αύξηση 167% σε σχέση με τα έτη 1820-30), προς την οποία οι Επτανήσιοι προωθούν φορτία σιτηρών, ζάχαρης, ξυλείας και μαλλιού, ενώ την πέμπτη θέση καταλαμβάνει η δυτική Μεσόγειος (Λιβόρνο, Παλέρμο, Μασσαλία), με ποσοστό 7% (αύξηση 250%) και με αποκλειστικά φορτία τα σιτηρά. Τέλος, τις δύο τελευταίες θέσεις καταλαμβάνουν το Αιγαίο, με ποσοστό 4% (μείωση 85%) και η ανατολική Μεσόγειος, με ποσοστό 2% (στα ίδια επίπεδα με το 1820), και με κύρια φορτία, για το μεν Αιγαίο (λιμάνια Σύρου, Σμύρνης, Κρήτης, Καλαμάτας, Βιβάρι) τα δημητριακά και την ξυλεία, για την δε ανατολική Μεσόγειο (λιμάνια Συρίας και Κύπρου), την ζάχαρη, την ξυλεία και το σιτάρι.

Με βάση, λοιπόν, τα ανωτέρω προκύπτει, πως τα λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας, του Ιονίου, του Αιγαίου και της ανατολικής Μεσογείου αναδεικνύονται, κατά την περίοδο 1845-60, ως οι κύριες περιοχές προώθησης, από την επτανησιακή ναυτιλία γενικών φορτίων, καθώς το 53% του συνόλου των γενικών φορτίων, που εξήχθησαν με επτανησιακά σκάφη από τα λιμάνια του Ιονίου Κράτους, είχε ως προορισμό τις ανωτέρω θάλασσες. Από το προαναφερθέν ποσοστό το 46% αφορούσε σε βιομηχανικά/βιοτεχνικά είδη (κεραμίδια, τούβλα, σαπούνια, δέρματα, υφάσματα, κάβοι, πυρίτιδα, οικιακά σκεύη, γυαλικά, ιατρικά είδη), το 40% σε επεξεργασμένα τρόφιμα (ελαιόλαδο, καφέ, κρασί, ρούμι, βακαλάο, σαρδέλες, αλάτι, γαλέτα), το 12% σε αγροτο-κτηνοτροφικά προϊόντα (πατάτες, τυρί, σύκα, ρύζι, ζώα, σκόρδα), ενώ το 2% αφορούσε σε ορυκτά (σίδηρος). Από την άλλη μεριά, οι θάλασσες της Αδριατικής, της κεντρικής και δυτικής Μεσογείου απορροφούσαν το υπόλοιπο 47%

των γενικών φορτίων, ποσοστό εκ του οποίου το 41% αφορούσε σε αγροτο-κτηνοτροφικά αγαθά (σταφίδα, βελανίδια, σύκα, ταρταρούγα, νωπά φρούτα, τυρί), το 29% σε βιοτεχνικά/βιομηχανικά είδη (δέρματα, σαπούνια, υφάσματα, οινόπνευμα, μυλόπετρες), το 26% σε επεξεργασμένα τρόφιμα (ελαιόλαδο, καφές, αλάτι, αλίπαστα) και το 4% σε ορυκτά (σίδηρος). Συμπεραίνουμε, επομένως, πως προς τον ευρύτερο θαλάσσιο χώρο του Ιονίου και της ανατολικής Μεσογείου τα επτανησιακά σκάφη προωθούσαν, κυρίως, βιομηχανικά και βιοτεχνικά είδη, και δευτερευόντως, επεξεργασμένα τρόφιμα, ενώ προς τις θάλασσες της Αδριατικής και της κεντρικής και δυτικής Μεσογείου προωθούσαν, πρωτίστως, ημι-επεξεργασμένα και αγροτικά αγαθά, καθώς και ορισμένες ποσότητες επτανησιακών, αγροτικών και βιοτεχνικών προϊόντων (ελαιόλαδο, σταφίδα, σαπούνια).[336]

Σε ό,τι αφορά, τώρα, τα χύδην φορτία, προκύπτει, πως τα λιμάνια της Αδριατικής, της κεντρικής και της δυτικής Μεσογείου συνιστούσαν τους κύριους προορισμούς των επτανησιακών, εμπορικών σκαφών, που αναχώρησαν από τα λιμάνια του Ιονίου Κράτους, κατά την περίοδο 1845-60, μεταφέροντας χύδην φορτία, με ένα αθροιστικό ποσοστό της τάξης του 67% (από, μόλις, 27% των ετών 1820-30)· από το ποσοστό αυτό τα σιτηρά αντιπροσωπεύουν το 82%, η ξυλεία το 7%, η ζάχαρη το 4%, τα όσπρια το 3%, το μαλλί το 2%, οι γαιάνθρακες το 1%, και το βαμβάκι, επίσης, 1%. Από την άλλη μεριά, στα λιμάνια του Ιονίου, της Μαύρης Θάλασσας, του Αιγαίου και της ανατολικής Μεσογείου, προωθήθηκε το υπόλοιπο 33% των χύδην φορτίων, που αναχώρησαν με επτανησιακά σκάφη (ποσοστό, που, κατά την δεκαετία του 1820, ανερχόταν σε 70%), εκ των οποίων τα σιτηρά, εν αντιθέσει, με ό,τι είδαμε να ισχύει για την κεντρική και δυτική Μεσόγειο, αντιπροσωπεύουν το 46%, η ζάχαρη το 25%, η ξυλεία το 24%, τα όσπρια το 3%, ενώ τα φορτία γαιάνθρακα και μαλλιού αντιπροσωπεύουν, έκαστο, από 1%. Κατά συνέπεια,

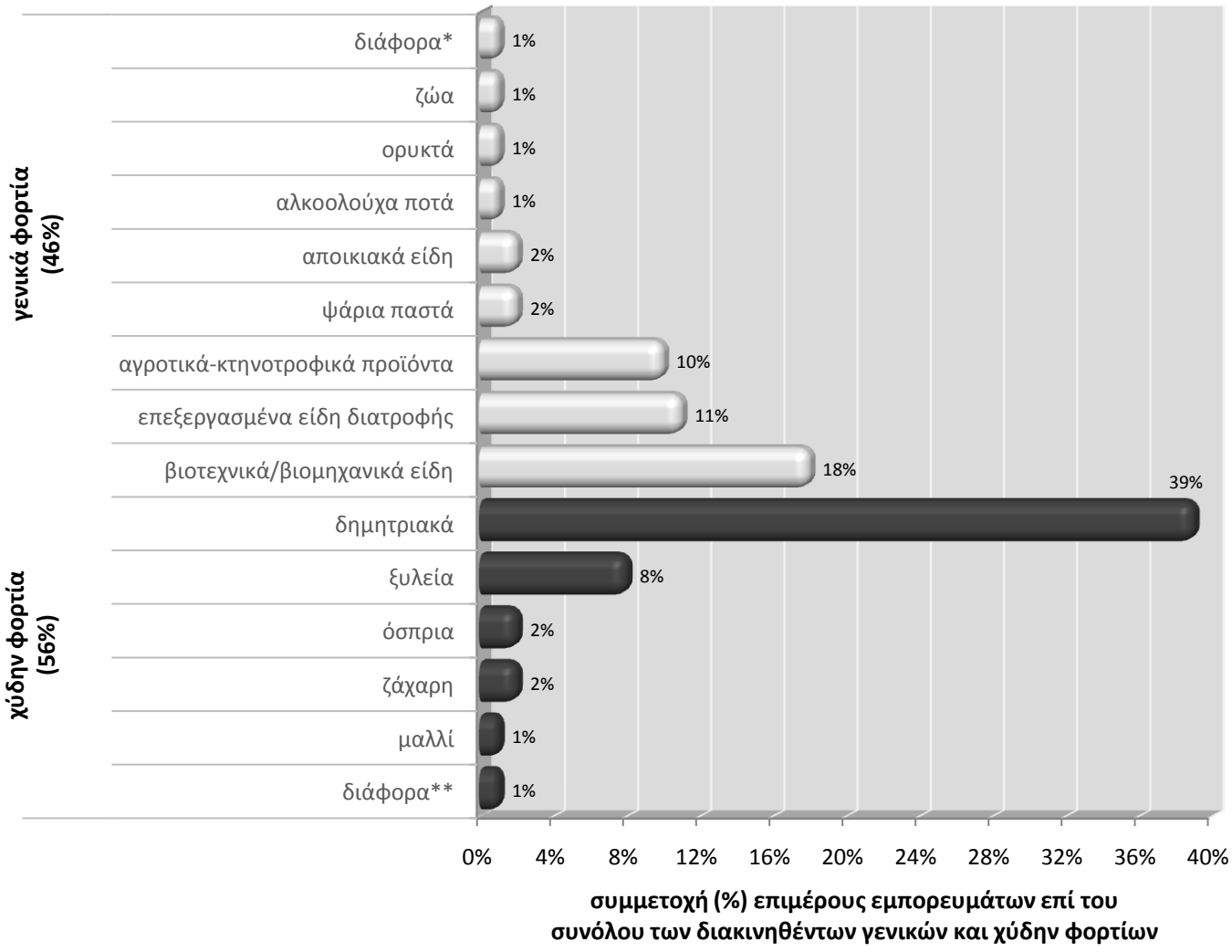
[336] Για τα επτανησιακά, βιοτεχνικά αγαθά, κυρίως, σαπούνια, βλ.ενδεικτικά: Νίκος Γ. Μοσχονάς, «Γεωργική, Βιοτεχνική και Εμπορική Δραστηριότητα στην Κεφαλονιά (1840-1863). Γεωγραφική Κατανομή Επαγγελματιών», *Πρακτικά Α΄ Συνεδρίου Επτανησιακού Πολιτισμού*, Θεσσαλονίκη 1982, σ. 143-50· Ζώης, *Ιστορία της Ζακύνθου*, ό.π., σ. 374-89. Στα 1844, ο Αρμοστής Seaton, σε αναφορά του προς το Υπουργείο των Αποικιών, μιλούσε για σαπωνοποιίες στην Ζάκυνθο· TNA, CO 136/122/1844/, Despatches, No. 59, 21 June 1844, 'Despatch from Her Majesty's Lord High Commissioner in and for the United States of the Ionian Islands to Lord Stanley', Colonial Office. Σε άλλη του αναφορά, στα 1845, ο ίδιος Αρμοστής, έκανε λόγο, για ύπαρξη στη Ζάκυνθο μίας μικρής βιομηχανίας κατασκευής μεταξωτών, η οποία, ευελπιστούσε, πως θα αναπτυσσόταν περαιτέρω· TNA, CO 136/123/1845/, Despatches, No. 122, 21 June 1845, 'Despatch from Her Majesty's Lord High Commissioner in and for the United States of the Ionian Islands to Lord Stanley', Colonial Office. Έχει ενδιαφέρον, πως στα 1860, η αξία των επτανησιακών εξαγώγιμων αγαθών ανήλθε σε 366.426 λίρες στερλίνες, εκ των οποίων το ελαιόλαδο αντιπροσώπευε ποσοστό 42% (152.574 λίρες), η σταφίδα 41% (149.527 λίρες), ενώ, τα σαπούνια ποσοστό 6% (19.981 λίρες)· TNA, CO 136/1424, Colonial Office: War and Colonial Department and Colonial Office: Ionian Islands, Original Correspondence, Blue Book of Statistics, etc.

προκύπτει, πως η επτανησιακή ναυτιλία είχε προσανατολιστεί, κατά την δεκαπενταετία του 1845-60, προς την τροφοδοσία των λιμανιών της κεντρικής και δυτικής Μεσογείου, πρωτίστως, με σιτηρά και δευτερευόντως με ξυλεία, ενώ, από την άλλη, προς τα λιμάνια της ευρύτερης, ανατολικής Μεσογείου, προωθούσε (περιορισμένα) φορτία σιτηρών, ζάχαρης και ξυλείας.

Συνοψίζοντας τα ανωτέρω και επιχειρώντας μία συνολικότερη αποτίμηση των αλλαγών, που βίωσε ο προσανατολισμός και η λειτουργία της επτανησιακής, εμπορικής ναυτιλίας στα χρόνια της βρετανικής προστασίας, παρατηρούμε, πως, κατά τα έτη 1845-60, τα επτανησιακά σκάφη είχαν διευρύνει σημαντικά, σε σχέση με την δεκαετία του 1820, τον γεωγραφικό χώρο της επιχειρηματικής και επιχειρησιακής τους δραστηριοποίησης, καλύπτοντας, πλέον, το σύνολο των θαλασσών της κεντρικής και ανατολικής Μεσογείου, με έμφαση στα λιμάνια: (α) της Μαύρης Θάλασσας (Κωνσταντινούπολη, λιμάνια Αζοφικής, Νέας Ρωσίας, Δούναβη), (β) της Αδριατικής (Τεργέστη, Αυλώνα, Μπρίντεζι, Δυρράχιο, Άγιοι Σαράντα, Βενετία), (γ) του Ιονίου (Πάτρα, Πρέβεζα, Βόνιτσα, Ζαβέρδα), (δ) του Αιγαίου (Σύρος, Καλαμάτα, Χανιά, Θεσσαλονίκη), (ε) της κεντρικής Μεσογείου (Μάλτα, Μεσσήνα, Βεγγάζη), και (στ), σε περιορισμένο, μόνο, βαθμό της ανατολικής (λιμάνια Αλεξάνδρειας, Κύπρου, Καραμανίας, Συρίας), και (ζ), της δυτικής (Λιβόρνο, Παλέρμο, Μασσαλία) (βλ. σχήμα 4.2). Εκτός, όμως, της γεωγραφικής διεύρυνσης των οριζόντων της επτανησιακής ναυτιλίας, η τελευταία, στα μέσα του 19^{ου} αιώνα, θα βιώσει μία επιπλέον, σημαντική αλλαγή, που σχετίζεται τόσο με την ποιοτική όσο και με την ποσοτική συγκρότηση τού διαμετακομιστικού της εμπορίου, του κύριου, δηλαδή, εμπορίου στο οποίο δραστηριοποιείτο.

Σύμφωνα, λοιπόν, με το διάγραμμα 4.11, όπου παρουσιάζεται τόσο το (αριθμητικό) σύνολο των γενικών και χύδην φορτίων, που διακινήθηκαν με επτανησιακά σκάφη κατά τα έτη 1845-60, όσο και η ποσοστιαία συμμετοχή των επιμέρους εμπορευμάτων στο σύνολο των διακινηθέντων, από τους Επτανησίους, φορτίων, προκύπτει, πως οι τελευταίοι παρέμεναν προσηλωμένοι σε ένα διαμετακομιστικό εμπόριο, όπως, ακριβώς και κατά την περίοδο 1820-30, το οποίο, όμως, δε συγκροτείτο, πλέον, από γενικά φορτία, όπως την περίοδο 1820-30, αλλά από χύδην, σε ποσοστό 54%, με τα γενικά φορτία να αντιπροσωπεύουν το 46%. Στην ουσία, δηλαδή, μιλούμε για αντιστροφή της πραγματικότητας, που είχε διαμορφωθεί κατά την δεκαετία του 1820, όταν τα επτανησιακά σκάφη διακινούσαν, κυρίως, γενικά φορτία (71%), και, δευτερευόντως, χύδην (29%) (βλ. διάγραμμα 4.6).

Διάγραμμα 4.11. Συμμετοχή των επιμέρους, γενικών και χύδην εμπορευμάτων, επί του συνόλου των διακινηθέντων φορτίων, από τα –υπό ιονική σημαία– επτανησιακά, εμπορικά σκάφη, προς και από το Ιόνιο Κράτος, κατά τα έτη 1845, 1850, 1855 και 1860.



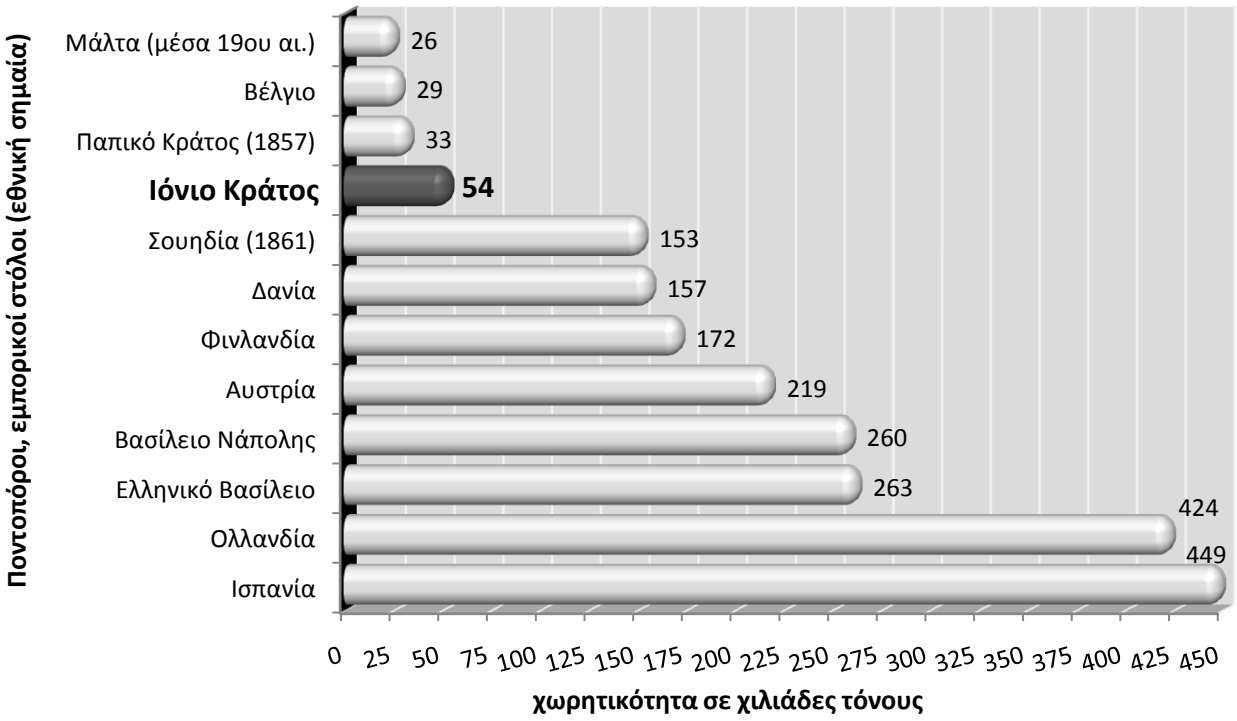
Πηγή: επεξεργασμένα στοιχεία από ηλεκτρονική βάση δεδομένων *Ὀδυσσεύς – Ιόνιος Ναυτιλιακή Ιστορία, 1810-1864*. (* *διάφορα γενικά φορτία*: δεν κατονομάζονται από τους πλοιάρχους· ** *διάφορα χύδην φορτία*: βαμβάκι, γαιάνθρακες, μαλλί).

Άμεση συνέπεια αυτής της εξέλιξης, ήταν η κυρίαρχη, κατά τα έτη 1820-30, παρουσία στα επτανησιακά σκάφη των επεξεργασμένων ειδών διατροφής να δώσει την θέση της, κατά τα έτη 1845-60, στα σιτηρά, τα οποία θα αναδειχθούν ως τα πλέον προτιμητέα φορτία για τους επτανησίους καραβοκύρηδες με το 40%, περίπου, του συνόλου των φορτίων, γενικών και χύδην, που μετέφεραν με τα σκάφη τους οι Επτανήσιοι, να συγκροτείται, πια, από σιτηρά (αύξηση 95%, σε σχέση με την δεκαετία του 1820). Η ανάδειξη, όμως, των σιτηρών στην θέση του πλέον κύριου εμπορεύματος για την επτανησιακή ναυτιλία, θα συνοδευτεί και από αλλαγή του θαλασσινού προσανατολισμού της τελευταίας, πάντα σε σχέση με τις

πραγματικότητες των ετών 1820-30, η οποία είχε να κάνει τόσο με τις περιοχές προμήθειας, όσο και με τις περιοχές προώθησης των σιτηρών. Έτσι, παρατηρούμε, πως ενώ κατά τα πρώτα χρόνια της βρετανικής προστασίας τα επτανησιακά σκάφη προμηθεύονταν το μεγαλύτερο μέρος των δημητριακών τους από τους σιτοβολώνες της Ιταλικής Χερσονήσου και τα προωθούσαν προς τις ακτές κυρίως, της Ηπείρου, της Στερεάς, της Πελοποννήσου και του Αιγαίου, όπου υπήρχαν, λόγω της ελληνικής επανάστασης, διευρυμένες ανάγκες σε τρόφιμα, στα μέσα, πια, του 19^{ου} αιώνα η εικόνα αυτή θα διαφοροποιηθεί σημαντικά. Η άλλοτε κυρίαρχη παρουσία της Ιταλικής Χερσονήσου θα δώσει την θέση της στην απόλυτη κυριαρχία της Μαύρης Θάλασσας (Νέα Ρωσία, Δούναβης), και των σιτηρών της, τα οποία, πλέον, προωθούνταν, από τα επτανησιακά σκάφη, πρωτίστως, προς τα μεγάλα λιμάνια της Αδριατικής (Τεργέστη), της κεντρικής Μεσογείου (Μάλτα, Μεσσήνα), του Αιγαίου (Σύρος), και, δευτερευόντως, της δυτικής Μεσογείου (Λιβόρνο), από όπου συνέχιζαν το ταξείδι τους, με μη επτανησιακά σκάφη, προς τις αγορές της βιομηχανοποιούμενης και αστικοποιούμενης κεντρικής και δυτικής Ευρώπης (κυρίως, προς την Βρετανία).

Πέραν, όμως, των σιτηρών η επτανησιακή ναυτιλία, κατά τα έτη 1845-60, θα συμμετάσχει ενεργά και στην τροφοδοσία των λιμανιών της Αδριατικής, της κεντρικής και της δυτικής Μεσογείου, με ημι-επεξεργασμένα είδη διατροφής και αγροτο-κτηνοτροφικά προϊόντα της ευρύτερης, περιοχής της ανατολικής Μεσογείου (σύκα, πατάτες, βελανίδια, σκόρδα, κρεμμύδια, σταφύλια, καπνό, ταρταρούγα, νωπά φρούτα και λαχανικά, χαβιάρι, τυρί, αλίπαστα, αλάτι), ενώ, εν αντιθέσει, με την περίοδο του 1820-30, τα επτανησιακά σκάφη, φαίνεται, πως είχαν αναλάβει και την προώθηση, προς τις ανωτέρω θάλασσες, σημαντικού μέρους των εξαγώγιμων επτανησιακών, αγροτικών και βιοτεχνικών, αγαθών (ελαιόλαδο, σταφίδα, σαπούνια, ξηροί καρποί). Από την άλλη, τα επτανησιακά σκάφη προωθούσαν από τα βρετανικά, διαμετακομιστικά λιμάνια της Μάλτας, της Μεσσήνας, του Λιβόρνου, αλλά και τα λιμάνια της Τεργέστης, του Μπρίντεζι και της Βενετίας, προς τις αγορές του Ιονίου, του Αιγαίου, της Μαύρης Θάλασσας, καθώς και προς τα λιμάνια των υπολοίπων, ανατολικο-μεσογειακών θαλασσών, φορτία, πρωτίστως, βιοτεχνικών/βιομηχανικών ειδών (επεξεργασμένη ξυλεία, κεραμίδια, δέρματα, τούβλα, σαπούνια, τσέρκια, βαρέλια, υφάσματα, νήματα, γυαλικά, έπιπλα, οικιακά σκεύη, κάβους, γεωργικά εργαλεία, χαρτί, οινόπνευμα, πυρίτιδα, φάρμακα), και, δευτερευόντως, παστά ψάρια (βακαλάο, σολωμό, σαρδέλες, σκουμπριά), αποικιακά αγαθά (καφέ, μπαχαρικά), αλκοολούχα ποτά (ρούμι, λικέρ, κονιάκ, κρασί), καθώς και άλευρα και ζυμαρικά.

Διάγραμμα 4.12. Συγκριτική παρουσίαση μεγεθών προσφερόμενης χωρητικότητας ορισμένων εκ των κύριων, ευρωπαϊκών εμπορικών ναυτιλιών (ιστίο), κατά το έτος 1860.



Πηγή: επεξεργασμένα στοιχεία από: (α) ηλεκτρονική βάση δεδομένων *Ὀδυσσεύς – Ιόνιος Ναυτιλιακή Ιστορία, 1810-1864* (επτανησιακή ναυτιλία)· (β) Adam W. Kirkaldy, *British Shipping: Its History, Organization, and Importance*, Kegan Paul, Trench, Trubner & Co., Λονδίνο 1919, Appendix XVII (στοιχεία για βελγική, ελληνική, ολλανδική ναυτιλία)· (γ) Yrjö Kaukiainen, *A History of Finnish Shipping*, Routledge, Λονδίνο 1993, σ. 78 (φινλανδική ναυτιλία)· (δ) John Francis Maguire, M.P., *Rome, Its Ruler, and Its Institutions*, Longman, Brown, Green, Longmans, & Roberts, Λονδίνο 1859, σ. 431 (παπική ναυτιλία, στοιχεία για το έτος 1857)· (ε) Frederick Martin, *The Statesman's Year-Book: A Statistical, Geneaological, and Historical Account of the States and Sovereigns of the Civilised World, for the Year 1865*, Macmillan and Co., Λονδίνο και Κέιμπριτζ 1865, σ. 461 (σουηδική ναυτιλία, στοιχεία για το έτος 1861)· (στ) Giuseppina Tullio, «Commercio e Marina nell' ultimo Trentennio del Periodo Borbonico», στο Angelo Massafra (επιμ.), *Il Mezzogiorno preunitario: economia, società e istituzioni*, Edizioni Dedalo, Μπάρι 1988, σ. 305-318 [Πίνακας 1, σ. 307] (ναπολιτάνικη ναυτιλία (Βασίλειο Δύο Σικελιών), στοιχεία για το έτος 1856)· (ζ) United States of America, House of Representatives, 37th Congress, 3rd Session, Ex. Doc. No. 63, *Letter of the Secretary of State, Department of State, Transmitting a Report on the Commercial Relations of the United States with Foreign Countries, For the Year Ended September 30, 1862*, Washington: Government Printing Office, 1863, σ. 365 (αυστριακή ναυτιλία)· (η) *Journal of the Statistical Society of London*, Τόμος 23, 1860, σ. 188 (ισπανική ναυτιλία, στοιχεία για το έτος 1858)· Helge W. Nordvik, «The Shipping Industries of the Scandinavian Countries, 1850-1914», στο Lewis R. Fisher, Gerald E. Panting (επιμ.), *Change and Adaptation in Maritime History. The North Atlantic Fleets in the Nineteenth Century*, Maritime History Group – Memorial University of Newfoundland, Νέα Γη 1985, Πίνακας 1 (σ. 121-2) (δανέζικη ναυτιλία)· (θ) Carmel Vassalo, «The Maltese Merchant Fleet and the Black Sea Grain Trade in the Nineteenth Century», *International Journal of Maritime History*, τόμος 13, 2001, σ. 19-36 [24], όπου αναφέρεται πως στα 1851 ο μαλτέζικος, εμπορικός στόλος ανερχόταν σε 26.556 τόνους, ενώ στα μέσα του αιώνα, χωρίς να γίνεται αναφορά σε συγκεκριμένο έτος, άγγιζε τους 25.924.

Τέλος, για να διαμορφώσουμε μία ευρύτερη εικόνα της τάξης μεγέθους, που η υπό ιονική σημαία ποντοπόρος, εμπορική ναυτιλία των Επτανησίων αντιπροσώπευε στα μεσογειακά, αλλά και ευρωπαϊκά, ναυτιλιακά πράγματα λίγο πριν την άρση του

καθεστώτος της βρετανικής προστασίας, κρίνουμε απαραίτητη και μία σύντομη αναφορά στα μεγέθη της χωρητικότητάς της (αναλυτική παρουσίαση των ποσοτικών και ποιοτικών χαρακτηριστικών της επτανησιακής ναυτιλίας και του στόλου της ακολουθεί στο επόμενο κεφάλαιο). Σύμφωνα, λοιπόν, με το διάγραμμα 4.12, όπου επιλέξαμε να συγκρίνουμε τα μεγέθη της χωρητικότητας των επτανησιακών σκαφών, με τα αντίστοιχα μεγέθη ορισμένων εκ των πλέον σημαντικών, εμπορικών ναυτιλιών της Ευρώπης (η σύγκριση αφορά σε ιστιοφόρα σκάφη), προκύπτει, πως η εμπορική, ναυτιλία του Ιονίου Κράτους, με εκτιμώμενη χωρητικότητα 53.852 τόνων υπερτερεί ναυτιλιών, όπως αυτών των Παπικών Κρατών, του Βελγίου ή της Μάλτας, αλλά, από την άλλη, υπολείπεται, σημαντικά, άλλων ευρωπαϊκών, εμπορικών ναυτιλιών, όπως της Ισπανίας, του Ελληνικού Βασιλείου, της Νάπολης ή της Σουηδίας.

Πίνακας 4.1. Συγκριτική παρουσίαση της κατά κεφαλήν χωρητικότητας των σκαφών ορισμένων εκ των κύριων, ευρωπαϊκών εμπορικών ναυτιλιών (ιστίο & ατμός), κατά το έτος 1870. *

Χώρα	Εμπορικός Στόλος (ιστίο & ατμός σε χιλιάδες τόνους)	Τόνοι ανά 1000 κατοίκους
Ηνωμένο Βασίλειο	5.691	182
Ηνωμένες Πολιτείες	1.520	69
Γαλλία	1.072	28
Ιταλία	1.012	38
Νορβηγία	974	561
Γερμανία	939	23
Ατλαντικός Καναδάς *(1869)*	807	222
Ισπανία *(1871)*	360	22
Ολλανδία	447	124
Σουηδία	347	83
Φινλανδία	265	150
Ελληνικό Βασίλειο *(1873)*	233	160
Ιόνιο Κράτος (1860)*	***54***	***241***

Πηγή: επεξεργασμένα στοιχεία από: (α) ηλεκτρονική βάση δεδομένων: *Ὀδυσσεύς – Ιόνιος Ναυτιλιακή Ιστορία, 1810-1864* (επτανησιακή ναυτιλία)· (β) Yrjö Kaukiainen, *A History of Finnish Shipping*, Routledge, Λονδίνο 1993, σ. 89 (Πίνακας 28, όπου και τα στοιχεία για τις υπόλοιπες ναυτιλίες). (*τα στοιχεία για την ποντοπόρο, εμπορική ναυτιλία του Ιονίου Κράτους αφορούν στο έτος 1860).

Με βάση αυτά τα στοιχεία, καθίσταται εμφανές, πως το Ιόνιο Κράτος συνιστούσε μία μικρού μεγέθους μεσογειακή/ευρωπαϊκή εμποροναυτιλιακή δύναμη. Αν, όμως, σε αυτήν την διαπίστωση προστεθεί η παράμετρος της κατά κεφαλήν χωρητικότητας των επτανησιακών σκαφών, η οποία στα 1860 διαμορφώνεται στους (περίπου) 241 τόνους ανά χίλιους κατοίκους και συγκριθεί (έστω και αν η σύγκριση

αφορά σε μεταγενέστερο έτος, το 1870), με τα αντίστοιχα μεγέθη (ιστίο και ατμός), παγκόσμιων ναυτιλιών όπως της Βρετανίας ή του Καναδά (182 και 222 τόνοι/ανά χίλιους κατοίκους, αντιστοίχως, βλ. πίνακα 4.1), τότε προκύπτει, πως το Ιόνιο Κράτος με έκταση, μόλις, 2.579 τ.χλμ. και με πληθυσμό 224.328 κατοίκων, συγκροτούσε μεν μία μικρή ναυτιλιακή δύναμη, αλλά χάρη στην ενεργό και εξειδικευμένη δραστηριοποίηση του ποντοπόρου, εμπορικού του στόλου στο διαμετακομιστικό, κυρίως, σιτεμπόριο της Μεσογείου και, συγκεκριμένα, της Μαύρης Θάλασσας, μπόρεσε να αναδειχθεί σε έναν εκ των πλέον αξιόλογων ναυτότοπων των μεσογειακών και, εν γένει, των ευρωπαϊκών θαλασσών του 19ου αιώνα.[337]

4.4. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Στο προηγούμενο κεφάλαιο υποστηρίξαμε, πως τα λιμάνια του Ιονίου Κράτους είχαν αναδειχθεί σε σημαντικούς σταθμούς του μεσογειακού εμπορίου, συμμετέχοντας στην τροφοδοσία των λιμανιών της κεντρικής και δυτικής Μεσογείου, καθώς και αυτών του Ατλαντικού Ωκεανού και της Βόρειας Θάλασσας, με σιτηρά και αγροτο-κτηνοτροφικά αγαθά της ανατολικής Μεσογείου, ενώ από την άλλη συμμετείχαν στην προώθηση επεξεργασμένων τροφίμων και βιομηχανικών αγαθών (κυρίως, βρετανικών), από τα διαμετακομιστικά και εξαγωγικά λιμάνια της κεντρικής και δυτικής Μεσογείου, του Ατλαντικού και της Βόρειας Θάλασσας, προς τις ανατολικο-μεσογειακες αγορές. Σε αυτή, λοιπόν, την πολυδιάστατη πραγματικότητα, που βίωναν τα επτανησιακά λιμάνια, προκύπτει, με βάση την ανάλυση του παρόντος κεφαλαίου, πως συμμετείχε ενεργά και η υπό βρετανική προστασία, αλλά αυτόνομη επιχειρησιακά, ποντοπόρος, επτανησιακή, εμπορική ναυτιλία.[338]

Έτσι, λοιπόν, λίγο πριν την άρση της βρετανικής προστασίας, η εμπορική ναυτιλία των Επτανήσων θα έχει πετύχει: (α) να διευρύνει σε σχέση με την πρώτη

---

[337] Περί πληθυσμού και έκτασης του Ιονίου Κράτους, βλ. Eftychia Kosmatou, «La population des Iles Ioniennes XVIIIème-XIXème siècle», Διδακτορική διατριβή, Universite de Paris I - Pantheon - Sorbonne U.F.R. d' Histoire, Παρίσι 2000, σ. 14, 620-1. Για την χρήση της κατά κεφαλήν χωρητικότητας, ως εργαλείου ανάγνωσης του επιπέδου ανάπτυξης μίας ναυτιλιακής δύναμης, καθώς και ως κριτηρίου χαρακτηρισμού ενός τόπου, ως ναυτότοπου, βλ. την ανάλυση του Kaukiainen, για την φινλανδική, εμπορική ναυτιλία και την ένταξή της στο διεθνές, ναυτιλιακό πλαίσιο, του 19ου αιώνα· Yrjö Kaukiainen, *A History of Finnish Shipping*, Routledge, Λονδίνο 1993, σ. 88-94.

[338] Τα επτανησιακά, εμπορικά σκάφη για τα έτη 1826, 1828-30, αντιπροσώπευαν ποσοστό 48% επί του συνόλου της χωρητικότητας των αφιχθέντων, εμπορικών σκαφών στα λιμάνια του Ιονίου Κράτους, ποσοστό, που για τα έτη 1845-60 διαμορφώνεται στο 32%: TNA, CO 136/1392-4, 1409-23, Colonial Office: War and Colonial Department and Colonial Office: Ionian Islands, Original Correspondence, Blue Book of Statistics, etc. (στοιχεία για τα έτη 1828-30 και 1845-60), ενώ για το έτος 1826 τα στοιχεία προέρχονται από: Βλασσόπουλος, *Η Ναυτιλία των Ιονίων Νήσων*, Τόμος Α΄, ό.π., σ. 412.

περίοδο εγκαθίδρυσης του καθεστώτος της βρετανικής προστασίας, την δεκαπενταετία του 1815-30, τον γεωγραφικό χώρο της επιχειρηματικής και επιχειρησιακής της δραστηριοποίησης, ο οποίος, στα μέσα πια του 19ου αιώνα, περιελάμβανε μεγάλο μέρος των θαλασσών της κεντρικής και ανατολικής Μεσογείου, με τα λιμάνια της Κωνσταντινούπολης (επί της ουσίας, τα λιμάνια σε Δούναβη, Νέα Ρωσία και Αζοφική), της Ερμούπολης, της Βαλέττας και της Τεργέστης να διαμορφώνουν τα ευρύτερα, θαλάσσια όρια των επτανησιακών, εμπορικών πλόων. (β) Να ενισχύσει τον εξαγωγικό της χαρακτήρα, προωθώντας προς τις αγορές της κεντρικής και δυτικής Μεσογείου σημαντικό μέρος των επτανησιακών, εξαγώγιμων αγαθών (κυρίως, σταφίδα, ελαιόλαδο, σαπούνια). [339] (γ) Να μετεξελιχθεί από έναν τοπικό – υπερ-τοπικό πάροχο μεταφορικών υπηρεσιών, όπως ήταν ο ρόλος της κατά τα έτη 1820-30, σε έναν, μικρού μεγέθους, αλλά σε κάθε περίπτωση, αξιόλογο, υπέρ-τοπικό – περιφερειακό μεταφορέα της κεντρικής και ανατολικής Μεσογείου. Πρόκειται για ένα μεταφορέα, που θα έχει, πλέον, προσανατολιστεί, αν όχι εξειδικευθεί, σε ένα διαμετακομιστικό εμπόριο, με το ένα σκέλος του, το πλέον σημαντικό, να αφορά στην τροφοδοσία των λιμανιών, κυρίως, της κεντρικής, και, λιγότερο, της δυτικής Μεσογείου με τα πολύτιμα, για την βιομηχανικώς και αστικώς αναπτυσσόμενη δυτική και κεντρική Ευρώπη, μαυροθαλασσίτικα σιτηρά, ενώ το έτερο σκέλος του αφορούσε στην τροφοδοσία των αγροτικών περιοχών της νότιας Βαλκανικής, του Αιγαίου, της Μικράς Ασίας, της Μαύρης Θάλασσας, καθώς και, σε περιορισμένη έκταση, της Κύπρου, της Καραμανίας, της Συρίας και της Αιγύπτου, με βιομηχανικά/βιοτεχνικά προϊόντα της δυτικής και κεντρικής Ευρώπης (κυρίως, της Βρετανίας), καθώς και με επεξεργασμένα είδη διατροφής, αποικιακά αγαθά και παστά ψάρια, προϊόντα με τα οποία οι δυτικο-ευρωπαϊκές, εμπορικές ναυτιλίες προμήθευαν τα διαμετακομιστικά λιμάνια της κεντρικής Μεσογείου. Τέλος, (δ) η υπό ιονική σημαία ποντοπόρος, εμπορική ναυτιλία του Ιονίου Κράτους, λίγο πριν τον επίσημο τερματισμό του βίου του, θα έχει επιτύχει να καταστήσει την Επτάνησο ως έναν από τους πλέον σημαντικούς ναυτότοπους των μεσογειακών και ευρωπαϊκών θαλασσών του 19ου αιώνα.

---

[339] Πέραν του εξαγωγικού, η επτανησιακή ναυτιλία συμμετείχε, βεβαίως, ενεργά, και στο εισαγωγικό εμπόριο του Ιονίου Κράτους, με αυτήν την διάστασή της, όμως, δεν καταπιανόμαστε στην παρούσα έρευνα. Για μία ενδιαφέρουσα παρουσίαση, βλ. Gekas, «The Commercial Bourgeoisie of the Ionian Islands under British Rule», ό.π., Κεφάλαιο 2· Προγουλάκης, *Ανάμεσα στην τιμή και το χρήμα. Η Κέρκυρα στα χρόνια της Αγγλικής Κυριαρχίας (1814-1864)*, ό.π., σ. 204-35· Μιράντα Παξιμαδοπούλου-Σταυρινού, *Πολιτειογραφικά Ιόνιων Νησιών επί Αγγλικής Κυριαρχίας, 1815-1864. Δημογραφικά Στοιχεία – Αγροτικός Τομέας*, Τόμος Β΄, Εταιρεία Κεφαλληνιακών Ιστορικών Ερευνών, Αθήνα 2009.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΕΜΠΤΟ

Ο ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ, ΕΜΠΟΡΙΚΟΣ ΣΤΟΛΟΣ ΤΟΥ ΙΟΝΙΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ: ΟΡΟΙ ΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗΣ, ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

5.1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στο προηγούμενο κεφάλαιο υποστηρίξαμε, πως η ποντοπόρος, εμπορική ναυτιλία του Ιονίου Κράτους είχε πετύχει, μέσα στο διάστημα των πενήντα ετών της βρετανικής προστασίας, να ενταχθεί ενεργά και οργανικά στην διευρυνόμενη οικονομία και τον ενοποιούμενο εμπορικό κόσμο της ευρωπαϊκής ηπείρου του 19^{ου} αιώνα, διαμορφώνοντας χαρακτηριστικά αξιόλογου υπέρ-τοπικού – περιφερειακού παρόχου μεταφορικών υπηρεσιών προς τρίτες χώρες.[340] Μέσα σε αυτό το πλαίσιο οι επτανήσιοι καραβοκύρηδες πέτυχαν να διευρύνουν σημαντικά τους επιχειρηματικούς και επιχειρησιακούς τους ορίζοντες. Συγκεκριμένα, από τις θάλασσες και τα λιμάνια της Αδριατικής, του Ιονίου και του Αιγαίου, όπου, κυρίως, δραστηριοποιούνταν, κατά την δεκαετία του 1820, διακινώντας, πρωτίστως, επεξεργασμένα είδη διατροφής και βιομηχανικά/βιοτεχνικά αγαθά της κεντρικής και δυτικής Ευρώπης, οι Επτανήσιοι κατόρθωσαν, κατά την τελευταία, πια, περίοδο ύπαρξης του Ιονίου Κράτους, να επεκτείνουν την δραστηριότητα τους σε μία ευρύτερη περιοχή, που περιελάμβανε τις θάλασσες της Αδριατικής, του Ιονίου και του Αιγαίου καθώς και τα λιμάνια του μαλτέζικου αρχιπελάγους και της Μαύρης Θάλασσας, ενώ η εμπορική τους δραστηριότητα είχε προσανατολιστεί προς την τροφοδοσία των μεγάλων διαμετακομιστικών και εισαγωγικών λιμανιών της Μεσογείου με τα πολύτιμα, για τους ευρωπαϊκούς, αστικούς πληθυσμούς, μαυροθαλασσίτικα σιτηρά. Αυτή η αναδιάρθρωση του επτανησιακού εμπορικού προσανατολισμού, που, χρονικώς, συμπίπτει με τις διαδικασίες φιλελευθεροποίησης του ευρωπαϊκού εμπορίου, κατά τα μέσα του 19^{ου} αιώνα, επέτρεψε στη ναυτιλία του Ιονίου Κράτους να συμμετάσχει δυναμικά στο ανταγωνιστικό, εμπορικό και ναυτιλιακό, περιβάλλον των μεσογειακών υδάτων και λιμένων, όπου η παρουσία των μεγάλων, ευρωπαϊκών εμποροναυτιλιακών δυνάμεων ήταν, ιδιαιτέρως, ισχυρή. [341] Επιπλέον, η προαναφερθείσα αναδιάρθρωση, υποστηρίξαμε, πως συνέβαλε και στην ουσιαστική

[340] Για τον ορισμό της έννοιας του παρόχου θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών προς τρίτες χώρες, βλ. εισαγωγικό κεφάλαιο, υποσημείωση 3.
[341] Περί φιλελευθεροποίησης του εμπορίου, βλ. Κεφάλαιο Τρίτο, Ενότητα 3.2.2 και υποσημείωση 264.

ανάδειξη του Ιονίου Κράτους, ως ενός εκ των πλέον σημαντικών ναυτότοπων, όχι μόνο των μεσογειακών, αλλά και, εν γένει, των ευρωπαϊκών θαλασσών.[342]

Έχοντας, λοιπόν, παρουσιάσει την εικόνα του γεωγραφικού και εμπορικού προσανατολισμού της επτανησιακής, ποντοπόρου ναυτιλίας, καθώς και την θέση της εντός του ευρωπαϊκού εμποροναυτιλιακού γίγνεσθαι του 19ου αιώνα, επιδίωξή μας, στα δύο τελευταία κεφάλαια, που ακολουθούν, είναι η προσέγγιση των κύριων επιχειρησιακών, οργανωτικών και λειτουργικών δομών της εμπορικής ναυτιλίας του Ιονίου Κράτους. Στόχος μας είναι να διαμορφώσουμε μία σαφή εικόνα όχι μόνο για τα ποιά ήταν τα βασικά ποσοτικά και ποιοτικά μεγέθη της τελευταίας, αλλά και για να μπορέσουμε να προσεγγίσουμε τρία ευρύτερα ζητήματα ιδιαίτερης σημασίας. (α) Τα δύο πρώτα ζητήματα σχετίζονται με το εάν η συμμετοχή της επτανησιακής, ποντοπόρου, εμπορικής ναυτιλίας στον ευρύτερο καταμερισμό εργασίας του μεσογειακού και, εν γένει, του ευρωπαϊκού θαλάσσιου εμπορίου του 19ου αιώνα, επέδρασε επί των όρων συγκρότησης και ανάπτυξης του επτανησιακού, ποντοπόρου, εμπορικού στόλου, καθώς και της επτανησιακής ναυτιλιακής επιχείρησης. (β) Το τρίτο ζήτημα, άμεσα συναρτόμενο με τα προαναφερθέντα, αφορά στο εάν και σε ποιόν βαθμό η πορεία συγκρότησης και ανάπτυξης της εμπορικής ναυτιλίας του Ιονίου Κράτους επέδρασε και επί των όρων διαμόρφωσης του ναυτιλιακού καταμερισμού εργασίας εντός των ίδιων των Επτανήσων. Με βάση, λοιπόν, αυτήν την τριπλή στόχευση, στο παρόν κεφάλαιο το ερευνητικό μας ενδιαφέρον θα επικεντρωθεί στη μελέτη του επτανησιακού, εμπορικού στόλου, αφήνοντας την εξέταση και παρουσίαση του ναυτιλιακού καταμερισμού εργασίας και της επτανησιακής, ναυτιλιακής επιχείρησης, για τα επόμενα δύο και τελευταία κεφάλαια.

Προτού καταπιαστούμε, όμως, με την παρουσίαση του επτανησιακού εμπορικού στόλου, να υπενθυμίσουμε, πως κινούμαστε εντός του χρονικού πλαισίου της βρετανικής προστασίας (1815-64), ενώ μιλώντας για «επτανησιακό, ποντοπόρο εμπορικό στόλο», «επτανησιακά σκάφη» ή «ιονική ναυτιλία», αναφερόμαστε στα εμπορικά σκάφη, που έφεραν τη σημαία του Ιονίου Κράτους και όχι στα σκάφη, που ανήκαν μεν σε Επτανησίους, αλλά επέλεγαν να υψώσουν μη ιονική σημαία. Στην πραγματικότητα εξετάζουμε τον «ιονικό» στόλο, τον «επίσημο», δηλαδή, εμπορικό στόλο του Ιονίου Κράτους και όχι τον «ιονόκτητο», δηλαδή, τον υπό επτανησιακή

[342] Βλ. Κεφάλαιο 4, Ενότητα 4.3.2 και Πίνακα 4.1. Για την έννοια του όρου «ναυτότοπος», βλ. εισαγωγικό κεφάλαιο, υποσημείωση 3.

πλοιοκτησία εμπορικό στόλο, που έπλεε με μη ιονική σημαία.[343] Η επιλογή αυτή απορρέει από την επιδίωξή μας να διαμορφώσουμε μία σαφή εικόνα για τα ποσοτικά και ποιοτικά μεγέθη του ποντοπόρου, εμπορικού στόλου του Ιονίου Κράτους, έτσι ώστε ο τελευταίος να καταστεί, στο μέτρο του δυνατού, συγκρίσιμος με τις υπόλοιπες μεσογειακές και ευρωπαϊκές εμπορικές ναυτιλίες του 19ου αιώνα. Επιμένουμε στην παράμετρο της συγκρισιμότητας, καθώς στόχος μας, όχι μόνο στο παρόν κεφάλαιο, αλλά ευρύτερα στην παρούσα έρευνα, δεν είναι η ανάδειξη αυτών καθ' αυτών των μεγεθών της επτανησιακής ναυτιλίας, αλλά η ανάδειξη των όρων συγκρότησης, λειτουργίας και ανάπτυξης, που διέθετε ή μπορούσε να διαμορφωσει μία «μικρή» εμπορική ναυτιλία ενός μη ανεξάρτητου κράτους, όπως ήταν η ναυτιλία του υπό βρετανική προστασία Ιονίου Κράτους· μία ναυτιλία, που καλείτο να δράσει και να «επιβιώσει» μέσα σε ένα περιβάλλον έντονου επιχειρηματικού ανταγωνισμού, και εντός του απαιτητικού πλαισίου μίας φιλελευθεροποιούμενης και ενοποιούμενης μεσογειακής και ευρωπαϊκής οικονομίας. Τέλος, σε ό,τι αφορά το αρχειακό υλικό, δημοσιευμένο και αδημοσίευτο, πάνω στο οποίο βασίστηκε η ανάλυσή μας για τον εμπορικό στόλο του Ιονίου Κράτους να επισημάνουμε, πως αυτό προέρχεται από δύο ηλεκτρονικές βάσεις δεδομένων: (α) τον *Ιστορικό Νηογνώμονα Ποντοπόρεια,* ο οποίος περιλαμβάνει ελληνόκτητα, ποντοπόρα εμπορικά ιστιοφόρα της περιόδου 1830-1939, και (β) την, ήδη, παρουσιασθείσα ηλεκτρονική βάση δεδομένων: *Οδυσσεύς – Ιόνιος Ναυτιλιακή Ιστορία, 1810-1864.*[344]

5.2. Ο ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ, ΕΜΠΟΡΙΚΟΣ ΣΤΟΛΟΣ ΤΟΥ ΙΟΝΙΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ: ΠΛΟΙΑ, ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ, ΤΥΠΟΛΟΓΙΑ (1820-60)

Στο παρόν κεφάλαιο, όπως έχει ήδη αναφερθεί, θα επιχειρήσουμε να προσεγγίσουμε και να αναδείξουμε την διαχρονική εξέλιξη ορισμένων εκ των κύριων δομικών χαρακτηριστικών και μεγεθών του ποντοπόρου, εμπορικού στόλου του Ιονίου Κράτους, της περιόδου 1820-60. Συγκεκριμένα, το ερευνητικό μας ενδιαφέρον

---

[343] Για την έννοια του «ιονικού» και «ιονόκτητου» στόλου, καθώς και για τις εννοιολογικές αντιστοιχίες των όρων αυτών με τους όρους «ελληνικός» και «ελληνόκτητος» στόλος, βλ. την εισαγωγή του Κεφαλαίου 4, και την υποσημείωση 288.

[344] Σχετικά με την ηλεκτρονική βάση δεδομένων: *Ὀδυσσεύς*, και το αρχειακό υλικό, δημοσιευμένο και αδημοσίευτο, που περιλαμβάνεται σε αυτήν, βλ. την αναλυτική παρουσίαση, που περιλαμβάνεται στο εισαγωγικό κεφάλαιο. Για τον *Ιστορικό Νηογνώμονα Ποντοπόρεια*, βλ. Τζελίνα Χαρλαύτη – Νίκος Στ. Βλασσόπουλος, *Ιστορικός Νηογνώμονας Ποντοπόρεια. Ποντοπόρα ιστιοφόρα και ατμόπλοια, 1830-1939*, Ε.Λ.Ι.Α., Αθήνα 2002· πρόκειται για μία ηλεκτρονική βάση δεδομένων, που περιλαμβάνει περί τις 20.000 εγγραφές ελληνόκτητων, ποντοπόρων, εμπορικών, ιστιοφόρων σκαφών και ατμοπλοίων από αρχειακές πηγές σε Αγγλία, Γαλλία, Ιταλία και Ελλάδα.

θα επικεντρωθεί στην εξέταση, (α) του αριθμού και (β) της χωρητικότητας των επτανησιακών, εμπορικών σκαφών, καθώς και (γ) της τυπολογίας τους, με παράλληλες αναφορές στις οικονομικές και πολιτικές πραγματικότητες, που βίωνε τόσο ο μεσογειακός όσο και ο ευρύτερος ευρωπαϊκός χώρος, κατά την περίοδο ύπαρξης του Ιονίου Κράτους. Η μελέτη αυτών των ποσοτικών παραμέτρων και η ένταξή τους στο σύνθετο μεσογειακό και ευρωπαϊκό πλαίσιο θα μας επιτρέψει, πιστεύουμε: (α) να διαμορφώσουμε μία σαφή εικόνα όχι μόνο για το ποιά είναι και πώς διαμορφώθηκαν τα βασικά μεγέθη του επτανησιακού στόλου, αλλά και (β) να κατανοήσουμε το εάν, με ποιόν τρόπο και σε ποιόν βαθμό η σταδιακή μετεξέλιξη, που είδαμε να βιώνει η επτανησιακή ποντοπόρος εμπορική ναυτιλία από έναν τοπικό σε έναν υπερ-τοπικό – περιφερειακό διαμετακομιστή της Μεσογείου, επηρέασε την ίδια τη συγκρότηση, διάρθρωση και ανάπτυξη του επτανησιακού στόλου.

Ας περάσουμε, λοιπόν, στο διάγραμμα 5.1, εξετάζοντας, πρώτα, την εικόνα του αριθμού των σκαφών του επτανησιακού, εμπορικού στόλου και της χωρητικότητάς τους, έτσι, όπως τα μεγέθη αυτά διαμορφώθηκαν κατά την διάρκεια της περιόδου 1820-60, και συγκεκριμένα, κατά τα έτη 1820, 1825, 1830, 1845, 1850, 1855 και 1860 (βλ. και Πίνακα 5.1, όπου και μία πιο λιτή παρουσίαση των εκτιμώμενων, αριθμητικών μεγεθών του ποντοπόρου, εμπορικού στόλου του Ιονίου Κράτους, που παρουσιάζονται στο Διάγραμμα 5.1).[345] Προτού προχωρήσουμε, όμως, στην ανάλυση του διαγράμματος, να επισημάνουμε, πως σε ό,τι αφορά, συγκεκριμένα, τα μεγέθη της χωρητικότητας του επτανησιακού στόλου, αυτά συνιστούν εκτιμώμενα μεγέθη, τα οποία προέκυψαν μέσα από την ενδελεχή αναζήτηση, καταγραφή, επεξεργασία και διασταύρωση της σχετικής πληροφόρησης (περί τα 2.200 καταγεγραμμένα εμπορικά σκάφη), που εντοπίσαμε τόσο στο πρωτογενές αρχειακό υλικό, δημοσιευμένο και αδημοσίευτο, όσο και στην δευτερογενή βιβλιογραφία.[346] Κατά συνέπεια, τα παρουσιαζόμενα, στο διάγραμμα 5.1, μεγέθη, πιστεύουμε, πως, σε σημαντικό βαθμό, προσεγγίζουν την πραγματική εικόνα του δυναμικού και της χωρητικότητας του επτανησιακού, ποντοπόρου, εμπορικού στόλου, κατά την περίοδο, πάντα, της βρετανικής προστασίας, αλλά, σε κάθε περίπτωση, και λόγω αδυναμίας, προς το παρόν, εντοπισμού των επίσημων

[345] Η απουσία των ετών 1835 και 1840 οφείλεται στην απουσία επαρκούς, κατά τις εκτιμήσεις μας, αρχειακού υλικού, που θα επέτρεπε την –χωρίς μεγάλα περιθώρια σφάλματος– προσέγγιση τόσο του αριθμού των επτανησιακών, εμπορικών σκαφών, όσο και των μεγεθών της χωρητικότητάς τους.

[346] Βλ. ηλεκτρονική βάση δεδομένων: *Ὀδυσσεύς – Ιόνιος Ναυτιλιακή Ιστορία, 1810-1864*, και *Παραρτήματα*: Κεφάλαιο Πέμπτο.

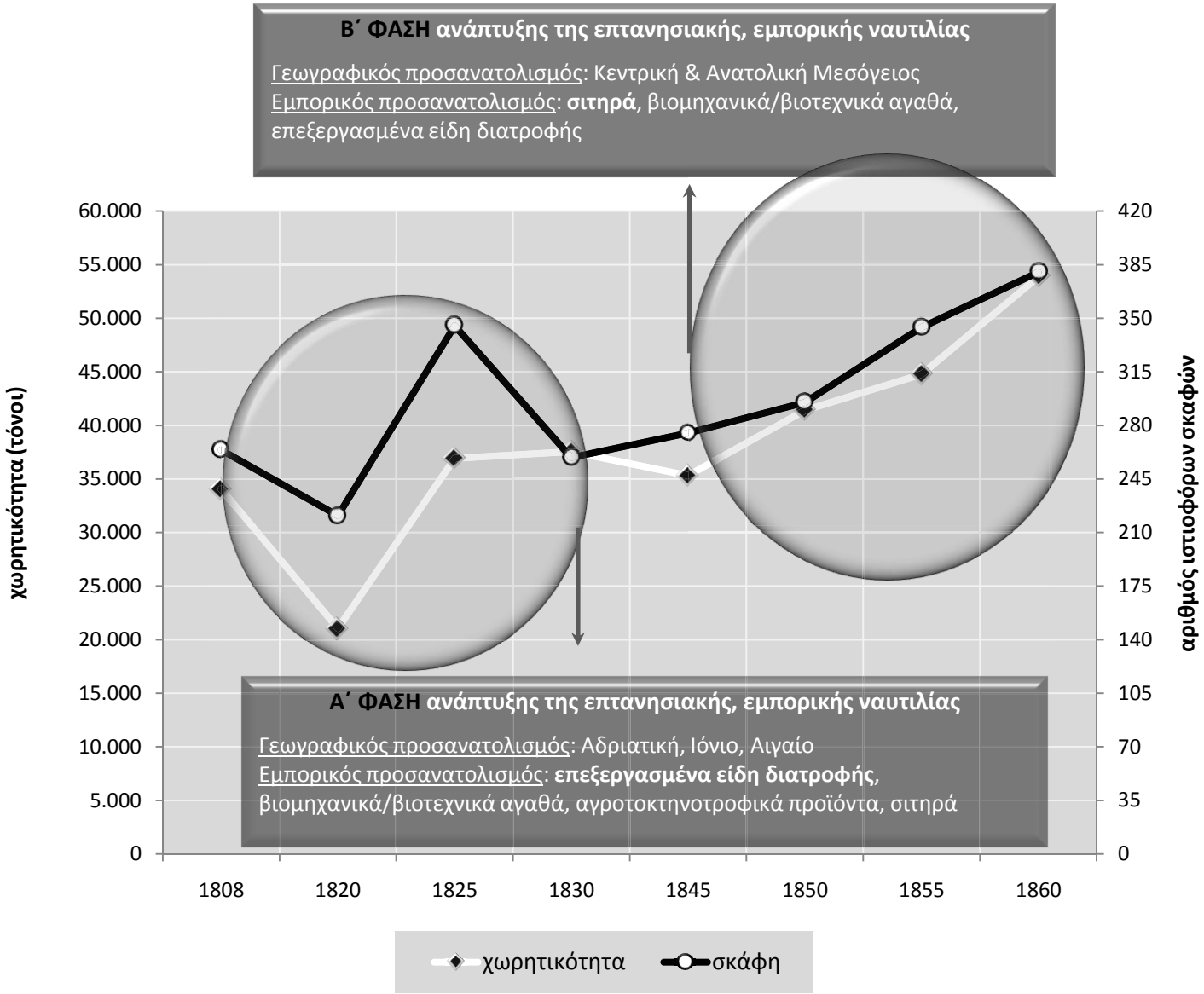
νηολογίων του Ιονίου Κράτους, τα μεγέθη αυτά δεν θα πρέπει να αντιμετωπίζονται ως τα τελικά μεγέθη του επτανησιακού στόλου. [347]

Ας επιστρέψουμε, όμως, στην ανάλυση του διαγράμματος 5.1. Όπως πρόκυπτει από την πρώτη ανάγνωσή του, ο επτανησιακός, εμπορικός στόλος, κατά την περίοδο της βρετανικής προστασίας, φαίνεται, πως βιώνει δύο κύριες φάσεις ανάπτυξης, με την πρώτη φάση να καλύπτει την δεκαετία του 1820, και, συγκεκριμένα, τα έτη 1820, 1825 και 1830, και την δεύτερη να καλύπτει την δεκαπενταετία του 1845, και, συγκεκριμένα, τα έτη 1845, 1850, 1855 και 1860. Μάλιστα, παρουσιάζει ενδιαφέρον το γεγονός, πως αυτές οι δύο φάσεις ανάπτυξης του επτανησιακού στόλου συμπίπτουν, χρονικώς, με τις δύο, διακριτές περιόδους ανάπτυξης, που είδαμε (στο προηγούμενο κεφάλαιο) να βιώνει, ευρύτερα, η επτανησιακή, εμπορική ναυτιλία, κατά την προστασιανή περίοδο. Έτσι, λοιπόν, παρατηρούμε, πως η πρώτη φάση ανάπτυξης του εμπορικού στόλου του Ιονίου Κράτους, καλύπτει την δεκαετία του 1820, και συμπίπτει με την περίοδο, κατά την οποία η επτανησιακή ναυτιλία βρισκόταν προσανατολισμένη προς τις θάλασσες της Αδριατικής, του Ιονίου και του Αιγαίου, και σε μικρότερο βαθμό της Μαύρης Θάλασσας, ενώ, εμπορικώς, είχε προσανατολιστεί στη μεταφορά επεξεργασμένων ειδών διατροφής (ποσοστό 23% επί του συνόλου των διακινηθέντων φορτίων), βιομηχανικών/βιοτεχνικών αγαθών (προερχόμενα από την κεντρική και δυτική Ευρώπη - κυρίως, την Βρετανία, ποσοστό 20%), σιτηρών (20%), καθώς και αγροτοκτηνοτροφικών προϊόντων (16%).

---

[347] Κατά την έρευνά μας εντοπίσαμε μία επίσημη αναφορά για την χωρητικότητα του εμπορικού στόλου του Ιονίου Κράτους από τον Αυστριακό Λόυδ (Lloyd Austriaco). Πρόκειται για μία στατιστική αναφορά του έτους 1845, σύμφωνα με την οποία ο επτανησιακός, εμπορικός στόλος εμφανιζόταν με μία χωρητικότητα 48.662 τόνων, χωρητικότητα που αφορούσε τόσο στα ποντοπόρα (ανοιχτής θαλάσσης) σκάφη των Επτανησίων, όσο και στα σκάφη, που απασχολούνταν στο ακτοπλοϊκό εμπόριο των νησιών. Από την άλλη, με βάση τους δικούς μας υπολογισμούς, όπως αυτοί προέκυψαν από την επεξεργασία του σχετικού αρχειακού υλικού, η χωρητικότητα των επτανησιακών σκαφών, που απασχολούνταν στο εμπόριο ανοιχτής θαλάσσης, ανερχόταν, κατά το έτος 1845, σε 37.750 τόνους. Εμφανίζεται, επομένως, μία διαφορά, ανάμεσα στην αναφορά του Λόυδ και τις δικές μας εκτιμήσεις, της τάξης των 10.000 τόνων, διαφορά, που, πιστεύουμε, πως αφορά, εν πολλοίς, στην χωρητικότητα του εκτοπλοϊκού στόλου των Επτανήσων, ενός στόλου, που διενεργούσε το εκτενές, τοπικό εμπόριο ανάμεσα στα νησιά του Ιονίου και στις απέναντι ακτές Αλβανίας, της Ηπείρου, της Στερεάς και της Πελοποννήσου. Σε κάθε περίπτωση, βεβαίως, τα ανωτέρω συνιστούν προσωπική μας εκτίμηση, που την θεωρούμε μεν έλλογη, αλλά, παρ' όλ' αυτά, μένει να επιβεβαιωθεί στην πράξη από την αρχειακή έρευνα. Την πληροφορία του Αυστριακού Λόυδ την εντοπίσαμε στο, Samuel Salt, *Statistics and Calculations Essentially Necessary to Persons Connected with Railways or Canals*, Second Edition, Published by Effingham Wilson and Bradshaw & Blacklock, Λονδίνο - Μάντσεστερ 1846, σ. 54.

Διάγραμμα 5.1. Εκτίμηση διαχρονικής εξέλιξης αριθμού και χωρητικότητας του υπό ιονική σημαία, επτανησιακού, ποντοπόρου, εμπορικού στόλου (1808, 1820-60).



Πηγή: βλ. *Παραρτήματα*, Κεφάλαιο Πέμπτο (στοιχεία διαγράμματος 5.1 *(α)* και 5.1 *(β)*).

Πίνακας 5.1. Εκτιμώμενα μεγέθη (αριθμός σκαφών και χωρητικότητα) του υπό ιονική σημαία, επτανησιακού, ποντοπόρου, εμπορικού στόλου (1808, 1820-60).

	1808	1820	1825	1830	1845	1850	1855	1860
χωρητικότητα (τόνοι)	34.056	21.053	36.908	37.554	35.307	41.407	44.765	53.852
μέση χωρητικότητα (τόνοι)	129	95	107	145	128	140	130	142
ποντοπόρα, εμπορικά σκάφη	264	221	345	259	275	295	344	380

Πηγή: βλ. *Παραρτήματα*, Κεφάλαιο Πέμπτο (στοιχεία διαγράμματος 5.1 *(α)* και 5.1 *(β)*).

Σε ό,τι αφορά την δεύτερη φάση ανάπτυξης του επτανησιακού στόλου, που εντοπίζεται στην δεκαπενταετία του 1845-60, αυτή συμπίπτει με την περίοδο, κατά την οποία η επτανησιακή ναυτιλία είχε διευρύνει, σημαντικά, τους επιχειρησιακούς της ορίζοντες, καλύπτοντας την ευρύτερη θαλάσσια περιοχή της κεντρικής και ανατολικής Μεσογείου, με έμφαση στις θάλασσες της Αδριατικής, του μαλτέζικου αρχιπελάγους, του Ιονίου, και, κατά κύριο λόγο, της Μαύρης Θάλασσας, και με μία σταδιακή εμπορική εξειδίκευση στη μεταφορά σιτηρών (ποσοστό 39%) και, δευτερευόντως, βιομηχανικών/βιοτεχνικών αγαθών (18%), και επεξεργασμένων ειδών διατροφής (11%).[348] Κατά συνέπεια, πιστεύουμε, πως η μελέτη των όρων μεγέθυνσης του επτανησιακού, ποντοπόρου εμπορικού στόλου πρέπει να πραγματοποιηθεί στο ευρύτερο πλαίσιο ανάπτυξης, που βίωσε ο γεωγραφικός και εμπορικός προσανατολισμός της ποντοπόρου ναυτιλίας του Ιονίου Κράτους, σε συνδυασμό, βεβαίως, με τη συνεξέταση των ευρύτερων οικονομικών και πολιτικών εξελίξεων, που βίωσε, κατά το ίδιο χρονικό διάστημα, τόσο ο μεσογειακός, όσο και ο ευρωπαϊκός κόσμος.

5.2.1. Ο ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ, ΕΜΠΟΡΙΚΟΣ ΣΤΟΛΟΣ ΤΟΥ ΙΟΝΙΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ: Α΄ ΦΑΣΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ (1820-30)

Ας περάσουμε, λοιπόν, να εξετάσουμε τον επτανησιακό, εμπορικό στόλο, επικεντρώνοντας, πρώτα, το ενδιαφέρον μας στην δεκαετία του 1820, και, συγκεκριμένα, στα έτη 1820, 1825 και 1830. Σύμφωνα, λοιπόν, με το διάγραμμα 5.1, ο ενεργός, εμπορικά, ποντοπόρος στόλος, που έφερε την επίσημη σημαία του Ιονίου Κράτους, αριθμούσε, στις αρχές της δεκαετίας του 1820, τα 221 σκάφη, με εκτιμώμενη, συνολική χωρητικότητα, τους 21.053 τόνους, και με μέση χωρητικότητα τους 95 τόνους. Πρόκειται για μεγέθη, σαφώς, μικρότερα αυτών, που, φαίνεται, πως διέθετε ο επτανησιακός στόλος μία δεκαετία, περίπου, νωρίτερα, κατά το πρώτο έτος της δεύτερης γαλλική κατοχής των Επτανήσων, όταν στο παραγωγικό του δυναμικό, με βάση την επίσημη γαλλική απογραφή του 1808, περιλαμβάνονταν 264 ποντοπόρα,

[348] Για τον γεωγραφικό προσανατολισμό της επτανησιακής, εμπορικής ναυτιλίας, κατά την δεκαετία του 1820-30, βλ. Κεφάλαιο Τέταρτο, Ενότητα 4.2.1, Σχήμα 4.1. Για τον εμπορικό προσανατολισμό (διακινούμενα φορτία) των επτανησιακών σκαφών, κατά την προαναφερθείσα χρονική περίοδο, βλ. Κεφάλαιο Τέταρτο, Ενότητα 4.3.1, Διάγραμμα 4.6. Για τον γεωγραφικό προσανατολισμό της επτανησιακής, εμπορικής ναυτιλίας, κατά την δεκαπενταετία του 1845-60, βλ. Κεφάλαιο Τέταρτο, Ενότητα 4.2.2, Σχήμα 4.2. Για τον εμπορικό προσανατολισμό (διακινούμενα φορτία) των επτανησιακών σκαφών, κατά την προαναφερθείσα χρονική περίοδο, βλ. Κεφάλαιο Τέταρτο, Ενότητα 4.3.2, Διάγραμμα 4.11.

εμπορικά σκάφη, με την εκτιμώμενη χωρητικότητάς τους να ανέρχεται – με βάση τις εκτιμήσεις μας – στους 34.000 τόνους.[349]

Η υποχώρηση των μεγεθών του επτανησιακού στόλου, έτσι, όπως αυτή καταγράφεται στα τέλη, πια, της δεκαετίας του 1810 και στις αρχές της δεκαετίας του 1820, θεωρούμε, πως πρέπει να αντιμετωπιστεί ως απόρροια της γενικότερης οικονομικής ύφεσης, που είχε αρχίσει να πλήττει την ευρωπαϊκή ήπειρο, λίγο μετά τη λήξη του Συνεδρίου της Βιέννης και τον τερματισμό των ναπολεόντειων πολέμων (Νοέμβριος 1814 – Ιούνιος 1815). Ο κύκλος της ύφεσης, στον οποίον είχε εισέλθει η Ευρώπη, και ο οποίος επηρέασε, σημαντικά, και τη Μεσόγειο, καλύπτει σε αδρές γραμμές την περίοδο των ετών 1800-30, με επιμέρους, βεβαίως, περιόδους εξάρσεων της ύφεσης, αλλά και αναπτυξιακών εκρήξεων.[350] Τα αίτια της ύφεσης, σε ό,τι αφορά, τουλάχιστον, τον χώρο των θαλάσσιων μεταφορών, θα πρέπει να αναζητηθούν στην διαμόρφωση ενός, εντόνως, αρνητικού ισοζυγίου προσφοράς και ζήτησης ναυτιλιακών υπηρεσιών στον ευρωπαϊκό χώρο, καθώς με τη λήξη των ναπολεόντειων πολέμων τα εμπορικά σκάφη των μεγαλύτερων στόλων της Ευρώπης, όπως της Γαλλίας, της Δανίας, της Ολλανδίας, και, κυρίως, της Μεγάλης Βρετανίας, σκάφη που είχαν χρησιμοποιηθεί για την τροφοδοσία των άλλοτε αντιμαχομένων, ευρωπαϊκών δυνάμεων, είχαν αρχίσει να επανέρχονται στην κανονική, εμπορική τους λειτουργία, με αποτέλεσμα η προσφερόμενη, από μέρους τους, χωρητικότητα να βαίνει, συνεχώς, αυξανόμενη υπερκαλύπτοντας την αντίστοιχη αύξηση της ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορές.[351] Μολονότι θα ανέμενε κανείς, πως η λήξη των πολέμων θα σηματοδοτούσε μία σημαντική αύξηση της εμπορικής ζήτησης στις ευρωπαϊκές

---

[349] Η εκτίμηση της συνολικής χωρητικότητας του 1808 βασίστηκε στον αριθμό των επτανησιακών, ποντοπόρων, εμπορικών σκαφών, που είχε καταγράψει η επίσημη, γαλλική απογραφή του προαναφερθέντος έτους (264 σκάφη), σε συνδυασμό με την εκτίμηση για μέση χωρητικότητα των επτανησιακών, εμπορικών σκαφών της περιόδου της Επτανήσου Πολιτείας, που δίνει ο Γεράσιμος Παγκράτης (129 τόνοι)· βλ. Κεφάλαιο Πρώτο, Ενότητα 1.3.3.β. Βλ. και: *Παραρτήματα*, Κεφάλαιο Πέμπτο.

[350] Για την οικονομική πραγματικότητα, στις ευρύτερες διαστάσεις της, που βίωνε η Μεσόγειος, κατά τον 19ο αιώνα, Βλ. ενδεικτικά, Jaime Reis, «How poor was the European periphery before 1850? The Mediterranean vs Scandinavia», στο Şevket Pamuk και Jeffrey G. Williamson (επιμ.), *The Mediterranean Response to Globalization before 1950*, ό.π., σ. 17-44, 233-65· στο ίδιο βλ. Jeffrey G. Williamson, «Real wages and relative factor prices around the Mediterranean, 1500-1940», σ. 45-75. Για μία ευρύτερη παρουσίαση των φάσεων της οικονομικής ανάπτυξης, της στασιμότητας, της ύφεσης και της επανεκκίνησης της ευρωπαϊκής οικονομίας κατά τον 19ο αιώνα, βλ., ενδεικτικά: Angus Madisson, *Phases of Capitalist Development*, Oxford University Press, Οξφόρδη – Νέα Υόρκη 1984, σ. 64-83· Lee A. Craig και Douglas Fisher, *The European macroeconomy: growth, integration and cycles 1500-1913*, Edward Elgar Publishing, Τσέλτενχαμ (Cheltenham) – Ηνωμένο Βασίλειο 2000, σ. 175-85· Elias H. Tuma, *Ευρωπαϊκή Οικονομική Ιστορία, από τον 10ο αιώνα έως σήμερα: Θεωρία και Ιστορία της Οικονομικής Μεταβολής*, Εκδόσεις Gutenberg, Αθήνα 1978, σ. 694-708.

[351] Kaukiainen, *A History of Finnish Shipping*, ό.π., σ. 67-9.

αγορές, η πραγματικότητα κινήθηκε προς την αντίθετη κατεύθυνση, λόγω, κυρίως, της αγοραστικής ένδειας των ευρωπαϊκών πληθυσμών, μετά από τόσα χρόνια πολεμικών συγκρούσεων και καταστροφών.[352] Αυτή η αρνητική πραγματικότητα προκάλεσε, με τη σειρά της, κατακόρυφη πτώση των θαλάσσιων ναύλων, η οποία και διατηρήθηκε για μία ολόκληρη πενταετία (1815-20), και η οποία συνοδεύτηκε από συρρίκνωση του ρυθμού ανάπτυξης της παγκόσμιας εμπορικής ναυτιλίας, αλλά και μείωση της χωρητικότητας των ευρωπαϊκών, εμπορικών στόλων.[353]

Σε ό,τι αφορά, συγκεκριμένα, τον εμπορικό στόλο του Ιονίου Κράτους και τους λόγους της συρρίκνωσης των δικών του μεγεθών, θεωρούμε, πως αυτοί σχετίζονται, κυρίως, με τις συνθήκες της οικονομικής ύφεσης και δυσπραγίας, που κυριαρχούσαν στην Ιταλική Χερσόνησο, που συνδυαζόμενες, μάλιστα, με ένα περιβάλλον πολιτικής αστάθειας, λόγω των επαναστατικών κινημάτων των Καρμπονάρων σε Νάπολη και Σαρδηνία, είχαν οδηγήσει σε σημαντική μείωση της εμπορικής ζήτησης και δραστηριότητας στις ιταλικές αγορές και τα λιμάνια, με αποτέλεσμα τη μείωση της εκει δραστηριότητας (και) των επτανησιακών σκαφών.[354] Αποδίδουμε στην δυσμενή οικονομική και εμπορική πραγματικότητα των ιταλικών αγορών και λιμανιών τη μείωση των μεγεθών του επτανησιακού στόλου, καθώς γνωρίζουμε, πως τα ιταλικά λιμάνια συνιστούσαν, στις αρχές του 1820, τις κύριες περιοχές δραστηριοποίησης των επτανησιακών, εμπορικών σκαφών.[355]

Βέβαια, η εικόνα συρρίκνωσης των μεγεθών της εμπορικής ναυτιλίας του Ιονίου Κράτους επρόκειτο, σύντομα, να ανατραπεί, καθώς, όπως προκύπτει από το διάγραμμα 5.1, στα μέσα της δεκαετίας του 1820 και, συγκεκριμένα, στα 1825, ο επτανησιακός, εμπορικός στόλος θα αριθμεί 345 σκάφη, των οποίων η χωρητικότητα

---

[352] Jarle Georg Bjørklund και Inger Jensen, «The 19th century – Towards a new age», στο Kolltveit Bard (επιμ.), *Trade Winds: A History of Norwegian Shipping*, Dreyers Forlag, Όσλο 1990, σ. 161-237 [161-2].

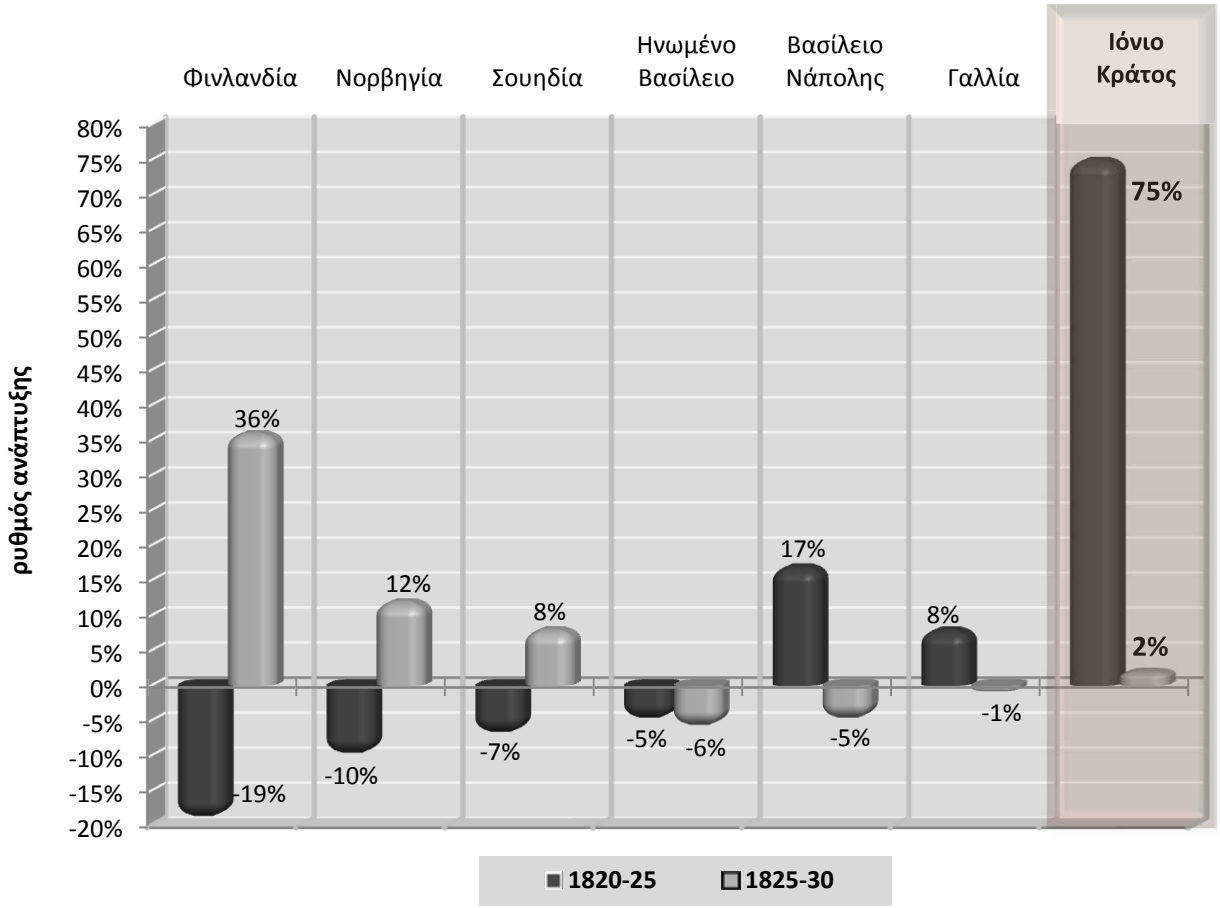
[353] Stopford, *Maritime Economics*, ό.π., σ. 108-110. Βλ. επίσης, A. G. Kenwood – A. L. Lougheed, *The Growth of the International Economy 1820-2000: An Introductory Text*, Routledge, Λονδίνο 1999, σ. 9-14· B. R. Mitchell, *European Historical Statistics 1750-1975*, Macmillan, Λονδίνο 1980, σ. 641-6· Bjørklund και Jensen, «The 19th century – Towards a new age», ό.π., σ. 161-237 [161].

[354] Για την οικονομική και πολιτική πραγματικότητα της Ιταλικής Χερσονήσου των αρχών του 19ου αιώνα, βλ. ενδεικτικά, Duggan, *A Concise History of Italy*, ό.π., σ. 97-106· Cook και Stevenson, *The Routledge Companion to European History since 1763*, ό.π., σ. 67, 77· Rapport, *Nineteenth-Century Europe*, ό.π., 64-5· Berstein, Milza, *Η Ευρωπαϊκή Συμφωνία και η Ευρώπη των Εθνών*, Τόμος Β΄, ό.π., σ. 38-9· Glazier και Bandera, «Terms of Trade between South Italy and the United Kingdom 1817-1869», ό.π., σ. 7-36 [14-6].

[355] Βλ. Κεφάλαιο Τέταρτο, Ενότητα 4.2.1. Να επισημάνουμε, πως σύμφωνα με την ηλεκτρονική βάση δεδομένων: *Όδυσσεύς – Ιόνιος Ναυτιλιακή Ιστορία, 1810-1864*, το 49% των επτανησιακών, εμπορικών σκαφών, που καταγράφηκαν στα λιμάνια του Ιονίου Κράτους, είχαν δηλώσει ως τόπο προέλευσης ή προορισμού τα λιμάνια της Αδριατικής και, κυρίως, της Ιταλικής Χερσονήσου, καταδεικνύοντάς την ως τον κύριο προσανατολισμό της επτανησιακής ναυτιλίας, στις αρχές της δεκαετίας του 1820.

αγγίζει τους 37.000 τόνους (36.908), χωρητικότητα αυξημένη, σε σχέση με το έτος 1820, κατά 75%. Μάλιστα, παρουσιάζει ενδιαφέρον, πως η αύξηση των μεγεθών του επτανησιακού στόλου εμφανίζεται σε μία περίοδο, κατά την οποία το μεγαλύτερο μέρος της Ευρώπης, ίσως με την εξαίρεση της βιομηχανικής Βρετανίας, συνεχίζει να πλήττεται, με λιγότερη βέβαια ένταση, από τη μετα-ναπολεόντειο οικονομική ύφεση, και ενώ μεγάλοι ευρωπαϊκοί, εμπορικοί στόλοι συνεχίζουν, παρά τη σταδιακή αύξηση των ναύλων, που σημειώνεται στις αρχές της δεκαετίας του 1820 (1821-5), να καταγράφουν αρνητικούς ρυθμούς ανάπτυξης (βλ. διάγραμμα 5.2). [356]

Διάγραμμα 5.2. Συγκριτική παρουσίαση ρυθμών ανάπτυξης του επτανησιακού ποντοπόρου, εμπορικού στόλου και ορισμένων εκ των μεγαλύτερων, ευρωπαϊκών, εμπορικών στόλων για τις πενταετίες 1820-25 και 1825-30.



Πηγή: βλ. *Παραρτήματα,* Κεφάλαιο Πέμπτο.

[356] Για την οικονομική ανάπτυξη, που βιώνει η Βρετανία κατά τα μέσα της δεκαετίας του 1820, βλ. ενδεικτικά, David Morier Evans, *The History of the Commercial Crises 1857-1858 and the Stock Exchange Panic of 1859*, Groombridge & Sons, Λονδίνο 1859, σ. 1-7· Black και Macraild, *Nineteenth-Century Britain*, ό.π., σ. 22-4· P. J. Cain, «Economics and Empire: The Metropolitan Context», στο Andrew Porter (επιμ.), *The Oxford History of the British Empire: The Nineteenth Century*, ό.π., σ. 31-52. Για τη μετα-ναπολεόντειο οικονομική ύφεση, βλ. ενδεικτικά, Madisson, *Phases of Capitalist Development*, ό.π., σ 77-8. Stopford, *Maritime Economics*, ό.π., σ. 108-9, όπου και αναφορά για τάσεις αύξησης των θαλάσσιων ναύλων, κατά την περίοδο των ετών 1821-25.

Παρά την δυσμενή, όμως, αυτή διεθνή πραγματικότητα, η επτανησιακή, εμπορική ναυτιλία, θα πετύχει τον διπλασιασμό, σχεδόν, των μεγεθών της, εξέλιξη, που πιστεύουμε, πως οφείλεται, στη σταδιακή αναδιαμόρφωση του γεωγραφικού, αλλά και εμπορικού προσανατολισμού της, αναδιαμόρφωση άμεσα συνυφασμένη τόσο με τις πολιτικές και οικονομικές πραγματικότητες και τις ιδιαίτερες εμπορικές ανάγκες του γειτνιάζοντος, στα Επτάνησα, επαναστατημένου ελλαδικού χώρου, όσο και με τη σταδιακή ανάδειξη της Μαύρης Θάλασσας σε κύριο τροφοδότη σιτηρών των ευρωπαϊκών αγορών (μεσογειακών και μη). Όπως προκύπτει, λοιπόν, από την ηλεκτρονική βάση δεδομένων *Ὀδυσσεύς*, στα 1825, το 37% των υπό ιονική σημαία εμπορικών σκαφών, που καταγράφηκαν στα επτανησιακά λιμάνια, είχε δηλώσει ως τόπο προέλευσης ή προορισμού τα λιμάνια των νησιών και των ακτών του Αιγαίου και το 27% του Ιονίου, με αποτέλεσμα η άλλοτε κυρίαρχη παρουσία των αδριατικών λιμανιών να περιοριστεί από το 49%, του έτους 1820, στο 18%, στα 1825. Αυτή η στροφή της επτανησιακής ναυτιλίας προς τα νησιά και τις ακτές του ελλαδικού χώρου, συμπίπτει, χρονικώς, με την αδυναμία του αιγαιοπελαγίτικου στόλου να ανταποκριθεί στον εμπορικό του ρόλο, λόγω της ενεργού συμμετοχής του στις πολεμικές επιχειρήσεις εναντίον των Οθωμανών, και στόχευε, καθώς φαίνεται, στην επιχειρηματική εκμετάλλευση των διευρυνόμενων αναγκών σε τρόφιμα και είδη πρώτης ανάγκης των ελληνικών πληθυσμών, οι οποίοι διένυαν τον πέμπτο χρόνο της επανάστασής τους. [357]

Την ίδια, όμως, περίοδο, παρατηρείται και μία σταδιακή στροφή των επτανησιακών σκαφών, προς το εμπόριο με τη Μαύρη Θάλασσα. Έτσι, παρατηρούμε, πως, στα 1825, το 12% των επτανησιακών σκαφών, που καταγράφηκαν στα λιμάνια του Ιονίου Κράτους, είχε δηλώσει ως τόπο προέλευσης ή προορισμού τη Μαύρη Θάλασσα, με το αντίστοιχο ποσοστό για το έτος 1820, να ανέρχεται στο 6%. Αυτός ο σταδιακός προσανατολισμός των επτανησιακών σκαφών προς τη Μαύρη Θάλασσα, προκύπτει, πως σχετιζόταν (κυρίως), με τις (πρόσκαιρες), ανάγκες τροφοδοσίας των επαναστατημένων Ελλήνων σε είδη διατροφής, καθώς, το μεγαλύτερο μέρος των μαυροθαλασσίτικων σιτηρών, που έφταναν στο Ιόνιο Κράτος με επτανησιακά σκάφη, προωθούνταν, κατά προτεραιότητα, στις αγορές της Στερεάς, της Πελοποννήσου και του Αιγαίου.[358] Κατά συνέπεια, θεωρούμε, πως η διάρρηξη, λόγω της επανάστασης, του παραγωγικού ιστού και των οικονομικών δομών του γειτνιάζοντος, στα

[357] Βλ. Κεφάλαιο Τρίτο, Ενότητα 3.2.1, καθώς και, Κεφάλαιο Τέταρτο, ενότητα 4.2.1.
[358] Βλ. Κεφάλαιο Τέταρτο, Ενότητα 4.3.1, καθώς και το διάγραμμα 4.5.

Επτάνησα, ελλαδικού χώρου, προκάλεσε την κινητοποίηση του ναυτιλιακού δυναμικού των Επτανήσων, και οδήγησε σε άμεση και σημαντική αύξηση τόσο του απόλυτου αριθμού των επτανησιακών, εμπορικών σκαφών, όσο και της συνολικής τους χωρητικότητας. Στόχος του επτανησιακού στόλου ήταν, καθώς φαίνεται, η κάλυψη και επιχειρηματική εκμετάλλευση της διευρυνόμενης ζήτησης, από πλευράς ελληνικών πληθυσμών, σε είδη διατροφής, πολεμοφόδια και αγαθά πρώτης ανάγκης, ζήτηση στην οποία οι εγχώριες, ελλαδικές παραγωγικές δυνάμεις αδυνατούσαν, εκ των πραγμάτων, να ανταποκριθούν.

Το ενδιαφέρον, όμως, ως προς την προαναφερθείσα ισχυρή ανάπτυξη του επτανησιακού, εμπορικού στόλου, έγκειται στο γεγονός της διατήρησής της, έστω και με μειωμένη ένταση, και κατά την περίοδο 1825-30. Έτσι, λοιπόν, σύμφωνα με το διάγραμμα 5.1, στα 1830 ο επτανησιακός στόλος εμφανίζεται μεν με δυναμικότητα 259 ποντοπόρων, εμπορικών σκαφών, με σημαντικά, δηλαδή, μειωμένο το παραγωγικό του δυναμικό, σε σχέση με το έτος 1825, όταν αριθμούσε 345 σκάφη (μείωση κατά 25%), αλλά από την άλλη, ο περιορισμένος αυτός αριθμός σκαφών αντιστοιχούσε σε μία μεγάλη χωρητικότητα, που εκτιμάται, πως άγγιζε τους 37.554 τόνους, αυξημένη σε σχέση με το 1825, κατά 2%. Βέβαια, δεν είναι μόνο ο επτανησιακός στόλος, που εμφανίζει, κατά την πενταετία 1825-30, θετικούς ρυθμούς ανάπτυξης. Όπως προκύπτει από το διάγραμμα 5.2, θετικούς ρυθμούς ανάπτυξης εμφανίζουν και ορισμένοι εκ των μεγαλύτερων ευρωπαϊκών, εμπορικών στόλων, όπως ο φινλανδικός, που καταγράφει αύξηση 36%, ο νορβηγικός 12% και ο σουηδικός 8%. Ακόμα και οι μεγάλοι εμπορικοί στόλοι της Βρετανίας, του Βασιλείου της Νάπολης ή της Γαλλίας, παρά τους αρνητικούς ρυθμούς ανάπτυξής τους (-6, -5 και -1%, αντιστοίχως), θα αρχίσουν σύντομα, από τις αρχές της δεκαετίας του 1830 να εμφανίζουν τάσεις σταθεροποίησης και αύξησης των μεγεθών τους.[359]

Αυτές οι τάσεις σταθεροποίησης και σταδιακής μεγέθυνσης, που εμφανίζουν οι ευρωπαϊκοί, εμπορικοί στόλοι, μοιάζει να είναι άμεσα συνδεδεμένες με την είσοδο της ευρωπαϊκής οικονομίας, έπειτα από τη μακρά περίοδο της μετα-ναπολεοντείου ύφεσης, σε φάση ανάπτυξης, η έναρξη της οποίας, κατά το Σουμπέτερ (Schumpeter), τοποθετείται στο δεύτερο ήμισυ της δεκαετίας του 1820, με διάρκεια έως και τα τέλη

[359] Βλ. ενδεικτικά, Mitchell, *European Historical Statistics*, ό.π., σ. 615-8. Για την εμπορική ναυτιλία του Βασιλείου της Νάπολης, βλ. ενδεικτικά, Giuseppina Tullio, «Commercio e Marina nell' ultimo Trentennio del Periodo Borbonico», στο Angelo Massafra (επιμ.), *Il Mezzogiorno preunitario: economia, società e istituzioni*, Edizioni Dedalo, Μπάρι 1988, σ. 305-18 [Πίνακας 1, σ. 307].

της δεκαετίας του 1850 (1828-57).[360] Πρόκειται για μία περίοδο ανάπτυξης, που συμπίπτει με την – κατά τον Βάλερσταϊν (Wallerstein) – ηγεμονική περίοδο της Βρετανίας, και η οποία σηματοδοτεί για την Ευρώπη και την οικονομία της σημαντικές διαρθρωτικές αλλαγές. [361] Πρόκειται, για αλλαγές, που συνοψίζονται στην: (α) εντατικοποίηση της βιομηχανικής και βιοτεχνικής παραγωγής σε δυτική και κεντρική Ευρώπη, και, κυρίως, σε Βρετανία και Γαλλία, μία εντατικοποίηση, που οδηγεί σε (β) σταδιακή αύξηση των βιομηχανικών και αστικών πληθυσμών της Ευρώπης, που με τη σειρά της, προκαλεί (γ) διεύρυνση των αναγκών τροφοδοσίας των τελευταίων με είδη διατροφής, κυρίως, σιτηρά.[362] Συνέπεια, τώρα, αυτών των αλληλένδετων αλλαγών, αποτελεί και (δ) η σημαντική αύξηση του συνολικού όγκου του ευρωπαϊκού, εξαγωγικού εμπορίου, που για την περίοδο 1820-50, υπολογίζεται, πως κυμαίνεται περί του 3 με 4%, ετησίως.[363] Αυτή, λοιπόν, η πολυσύνθετη πραγματικότητα της σταδιακής οικονομικής ανάπτυξης της Ευρώπης, ειδικά από τις αρχές της δεκαετίας του 1830 και έπειτα, φαίνεται, πως, ώθησε σε νέα, υψηλότερα

---

[360] Κατά τον Schumpeter διακρίνονται δύο φάσεις οικονομικής ανάπτυξης στην ευρωπαϊκή ήπειρο, κατά το πρώτο μισό του 19ου αιώνα, με την πρώτη φάση της «οικονομικής ανάκαμψης» να καλύπτει τα έτη 1828-42, και την φάση της «οικονομικής ευημερίας» να καλύπτει την περίοδο 1843-57· Madisson, *Phases of Capitalist Development*, ό.π., σ. 78. Βλ. επίσης, Simon Kuznets, «Schumpeter's business cycles», *American Economic Review*, Τόμος 30, 1940, σ. 257-71[261].

[361] Kindleberger, *The World Economic Primacy, 1500 to 1990*, ό.π., σ. 51 (πίνακας 3-1), 133-4.

[362] Για την εντατικοποίηση της βιομηχανικής και βιοτεχνικής παραγωγής σε δυτική και κεντρική Ευρώπη, και, κυρίως, σε Βρετανία και Γαλλία, βλ. ενδεικτικά, Roger Lloyd-Jones και M. J. Lewis, *British Industrial Capitalism since the Industrial Revolution*, UCL Press, Λονδίνο 1998, σ. 1-29· Βλ. επίσης, Roger Lloyd-Jones, «The first Kondratieff: the long wave and the British industrial revolution», *Journal of Interdisciplinary History*, Τόμος 20, 1990, σ. 581-605 [584]· R. V. Jackson, «Rates of Industrial Growth during the Industrial Revolution», *Economic History Review*, Τόμος 45, 1992, σ. 1-23 [2]. Για την εξέλιξη των δεικτών της βιομηχανικής παραγωγής σε Ηνωμένο Βασίλειο και Γαλλία, βλ. Mitchell, *European Historical Statistics*, ό.π., σ. 355· Evans, *The History of the Commercial Crises 1857-1858*, ό.π., σ. 16, με μία ενδιαφέρουσα παρουσίαση για την ανάπτυξη της βρετανικής βιομηχανίας, η οποία συντελείται μετά την οικονομική και τραπεζική κρίση του 1825-6. Για την αύξηση των βιομηχανικών και αστικών πληθυσμών της Ευρώπης, βλ. Mathias, *The First Industrial Nation*, ό.π., σ. 175-9· Woods, «Population Growth and Economic Change in the Eighteenth and Nineteenth Centuries», στο Peter Mathias – John A. Davis (επιμ.), *The Nature of Industrialization*, ό.π., σ. 127-53· Paul M. Hohenberg – Lynn Hollen Lees, *The Making of Urban Europe 1000-1994*, Harvard University Press, 1995, σ. 179-93. Για τη σημασία των ειδών διατροφής και, κυρίως, των σιτηρών, βλ. Kenwood – Lougheed, *The Growth of the International Economy 1820-2000*, ό.π., σ. 63· Mathias, *The First Industrial Nation*, ό.π., σ. 206-10, με αναφορά στις κρίσεις σιτοδείας, που αντιμετώπιζε η Ευρώπη, όπως αυτή του 1829, που καθιστούσε ακόμα πιο επιτακτική την εισαγωγή μεγάλων ποσοτήτων σιτηρών από άλλες περιοχές της Ευρώπης, με άμεσες επιπτώσεις και στην εντατικοποίηση της ναυτεμπορικής δραστηριότητας.

[363] F. Crouzet, «Towards an export economy: British exports during the Industrial Revolution», *Explorations in Economic History*, Τόμος 17, 1980, σ. 48-93 [67]· Bairoch, «European Foreign Trade in the XIX Century: The Development of the Value and Volume of Exports (Preliminary Results)», ό.π., σ. 5-36 [9-10]· Kenwood – A. L. Lougheed, *The Growth of the International Economy 1820-2000*, ό.π., σ. 23. Βλ. επίσης, Kuznets, *Modern Economic Growth*, ό.π., σ. 306. Για την εξέλιξη του όγκου των ευρωπαϊκών εξαγωγών, στην βάση της χρηματιστικής αξίας τους, κατά την διάρκεια της δεκαετίας του 1820 και στις αρχές της δεκαετίας του 1830, βλ. τις κατατοπιστικές στατιστικές σειρές, που δημοσιεύονται από τον B. R. Mitchell, *European Historical Statistics*, ό.π., σ. 487-8.

επίπεδα και την ζήτηση για θαλάσσιες, μεταφορικές υπηρεσίες.[364] Πρόκειται για μία εξέλιξη στην οποία, πιστεύουμε, πως πρέπει να αποδοθεί, έως έναν βαθμό, και η προαναφερθείσα εικόνα μεγέθυνσης της μεταφορικής ικανότητας των βορειο-ευρωπαϊκών, εμπορικών στόλων.

Σε ό,τι αφορά, τώρα, τον επτανησιακό στόλο και τους λόγους αύξησης της δικής του μεταφορικής ικανότητας, από την επεξεργασία του αρχειακού υλικού, προκύπτει, πως η αύξηση αυτή σχετιζόταν με την προσπάθεια (και) της επτανησιακής ναυτιλίας να ανταποκριθεί στις εμπορικές ανάγκες, που διαμόρφωναν οι διευρυνόμενες απαιτήσεις σε δημητριακά των αστικών και βιομηχανικών πληθυσμών της δυτικής και κεντρικής Ευρώπης, και, κυρίως, της προστάτιδας του Ιονίου Κράτους Βρετανίας. Πρόκειται, στην ουσία για μία στρατηγική απόφαση αναδιάταξης του γεωγραφικού κι εμπορικού προσανατολισμού της επτανησιακής ναυτιλίας· μία αναδιάταξη, όμως, άμεσα σχετιζόμενη και με τις πολιτικο-οικονομικές εξελίξεις στον γειτνιάζοντα ελλαδικό χώρο, όπου το επαναστατικό, ελληνικό κράτος, υπό την διοίκηση του Ιωάννη Καποδίστρια, είχε επαναφέρει, μερικώς, την πολιτική και οικονομική σταθερότητα στα εδάφη του, καθώς και την ασφάλεια στα χωρικά του ύδατα (με την προσπάθεια καταπολέμησης της πειρατείας), διαμορφώνοντας το απαραίτητο πλαίσιο της επαναδραστηριοποίησης (και) του εμπορικού στόλου του Αιγαίου.[365] Αυτές, λοιπόν, οι νέες πραγματικότητες είναι, που κατά την γνώμη μας, ώθησαν και τα επτανησιακά σκάφη σε αναζήτηση νέων κερδοφόρων, επιχειρηματικών προσανατολισμών εκτός της νότιας Βαλκανικής.

Έτσι, παρατηρούμε, πως, στα τέλη της δεκαετίας του 1820, η ναυτιλία του Ιονίου Κράτους θα αρχίσει, σταδιακά, να αποδεσμεύεται από τις «περιοριστικές» αγορές της Αδριατικής, του Αιγαίου και, εν μέρει, του Ιονίου, και να στρέφει το ενδιαφέρον της προς τη Μαύρη Θάλασσα και τα πολύτιμα σιτηρά της, με αποτέλεσμα

---

[364] Ernest C. Fayle, *A Short History of the World's Shipping Industry*, Routledge, Λονδίνο 2006, σ. 226-8· Kaukiainen, *A History of Finnish Shipping*, ό.π., σ. 69-70.

[365] Για την πραγματικότητα, που βίωνε το επαναστατικό ελληνικό κράτος, υπό την εξουσία του κυβερνήτη Ιωάννη Καποδίστρια, βλ. ενδεικτικά, Χρήστος Λούκος, «Ο Κυβερνήτης Ιωάννης Καποδίστριας: πολιτικό έργο, συναίνεση και αντιδράσεις», στο Βασίλης Παναγιωτόπουλος (επιμ.), *Ιστορία του Νέου Ελληνισμού, 1770-2000*, Τόμος Γ΄, Ελληνικά Γράμματα, Αθήνα 2003, σ. 185-216· Βλ. επίσης, Γ. Β. Δερτιλής, *Ιστορία του Ελληνικού Κράτους, 1830-1920*, Βιβλιοπωλείον της Εστίας, Αθήνα 2006, μέρη β΄ & γ΄, όπου και διάσπαρτη πληροφόρηση για τις οικονομικές συνθήκες του επαναστατικού ελληνικού κράτους. Σε ό,τι αφορά, ειδικότερα, τον αιγαιοπελαγίτικο, εμπορικό στόλο, βλ. Χαρλαύτη, «Ιστιοφόρος Ναυτιλία: Η περίοδος της μεγάλης ακμής, 1833-1871», στο Βασίλης Παναγιωτόπουλος (επιμ.), *Ιστορία του Νέου Ελληνισμού*, ό.π., σ. 105-118· Χαρλαύτη – Βλασσόπουλος, *Ιστορικός Νηογνώμονας Ποντοπόρεια*, ό.π., σ. ιε΄- νδ΄. Για την πειρατική δράση στο Αιγαίο και στο Ιόνιο την εποχή της Ελληνικής Επανάστασης και τις προσπάθειες του Καποδίστρια να την αντιμετωπίσει, βλ. Κωνσταντινίδης, *Καράβια, Καπεταναίοι & Συντροφοναύται, 1800-1830*, ό.π., σ. 512-43· Χαρλαύτη, *Ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας,* ό.π., σ. 80.

στα 1830 το 21% των υπό επτανησιακή σημαία εμπορικών σκαφών, που αφίχθηκαν ή αναχώρησαν από τα Επτάνησα, να έχει δηλώσει ως τόπο προέλευσης ή προορισμού το σιτοβολώνα της Μαύρης Θάλασσας, όταν το αντίστοιχο ποσοστό για το έτος 1825 ανερχόταν σε 12% και για το έτος 1820, σε 6%. Αυτός ο μαυροθαλασσίτικος προσανατολισμός της επτανησιακής ναυτιλίας ενισχύθηκε σημαντικά μετά την υπογραφή της Συνθήκης της Αδριανούπολης (1829), οπότε και άνοιξε, όπως έχει αναφερθεί, η Μαύρη Θάλασσα για όλα τα εμπορικά σκάφη των κρατών, που διατηρούσαν ειρηνικές σχέσεις με την Υψηλή Πύλη, σηματοδοτώντας, έτσι, και την οριστική, επιχειρηματική στροφή των επτανησιακών σκαφών προς τα φορτία σιτηρών της Νεάς Ρωσίας και του Δούναβη. Πρόκειται για φορτία σιτηρών, που δεν θα κατευθύνονταν, όπως στις αρχές ή τα μέσα της δεκαετίας του 1820, προς τις αγορές της επαναστατημένης Βαλκανικής, αλλά, αντιθέτως, κατά το μεγαλύτερο μέρος τους, θα προωθούνταν προς τα μεγάλα διαμετακομιστικά και εισαγωγικά λιμάνια της ανατολικής και κεντρικής Μεσογείου (Κέρκυρα, Αγκώνα, Τεργέστη, Μάλτα, Σύρος, Βενετία), από όπου και συνέχιζαν το ταξείδι τους, με σκάφη υπό ξένη – μη επτανησιακή – σημαία, προς τις αγορές της βιομηχανοποιούμενης και αστικοποιούμενης Ευρώπης.[366] Κατά συνέπεια, θεωρούμε, ότι ο προαναφερθείς, κατά την πενταετία 1825-30, προσανατολισμός του επτανησιακού στόλου προς τη Μαύρη Θάλασσα συνιστά και την κύρια αιτία αύξησης της προσφερόμενης, από μέρους του, χωρητικότητας.

Βέβαια, η στροφή της επτανησιακής ναυτιλίας προς τη Μαύρη Θάλασσα θα έχει άμεσες επιπτώσεις όχι μόνο στο μέγεθος της συνολικής χωρητικότητας του επτανησιακού, ποντοπόρου, εμπορικού στόλου αλλά και σε επιμέρους χαρακτηριστικά, όπως η μέση χωρητικότητά του (βλ. Πίνακα 5.1, Ενότητα 5.2) και οι τύποι των σκαφών, που συγκροτούσαν το παραγωγικό του δυναμικό. Σε ό,τι αφορά την παράμετρο της μέσης χωρητικότητας παρατηρούμε, πως ενώ στα 1820 ήταν, μόλις, 95 τόνοι, στα 1825 θα ανέλθει στους 107 τόνους, για να αγγίξει, στα 1830, τους 145 τόνους ανά σκάφος, σημειώνοντας αύξηση 53% μέσα σε μία δεκαετία. Ενδιαφέρον, όμως, παρουσιάζει και το γεγονός, πως η αύξηση της μέσης χωρητικότητας συνοδεύεται από μία παράλληλη τάση επικέντρωσης των Επτανησίων

[366] Ενδεικτικά να αναφέρουμε, πως ενώ στα 1825 το 37% των επτανησιακών, εμπορικών σκαφών, που είχαν αφιχθεί ή αναχωρήσει από τα λιμάνια του Ιονίου Κράτους, είχε δηλώσει ως τόπο προέλευσης ή προορισμού τα λιμάνια του Αιγαίου, στα 1830, το ποσοστό αυτό είχε περιοριστεί στο 23%, σημειώνοντας μείωση της τάξης του 66% (πρόκειται για επεξεργασμένα στοιχεία, από την ηλεκτρονική βάση δεδομένων: *Όδυσσεύς– Ιόνιος Ναυτιλιακή Ιστορία, 1810-1864*. Βλ. επίσης, Κεφάλαιο Τέταρτο, Ενότητα 4.3.1.

σε λιγότερα σκάφη, μεγαλύτερης, όμως, χωρητικότητας· τάση, που βαίνει ενισχυόμενη, κατά το δεύτερο μισό της δεκαετίας του 1820. Συγκεκριμένα, όπως προκύπτει από την επεξεργασία του αρχειακού υλικού (βλ. ηλεκτρονική βάση δεδομένων *Ὀδυσσεύς*, και: *Παραρτήματα*, Κεφάλαιο Πέμπτο), στα 1820 ο επτανησιακός στόλος περιελάμβανε 17 διαφορετικούς τύπους ιστιοφόρων σκαφών, με κυρίαρχους: το βριγαντίνι (ποσοστό 34% επί του συνόλου των σκαφών), το τραμπάκολο (19%), τη μπρατσέρα (14%), την βομβάρδα (9%), το πιελέγκο (9%), την παράντζα (5%) και, τέλος, τη σκούνα (3%).[367] Η μεγάλη διασπορά, που παρουσιάζεται στην τυπολογία του επτανησιακού στόλου θα διατηρηθεί και κατά τα μέσα της δεκαετίας, με αποτέλεσμα, στα 1825, να καταγραφούν, εκ νέου, 17 τύποι σκαφών, με κυρίαρχους (και πάλι) το βριγαντίνι (ποσοστό 39%), την βομβάρδα (20%), το τραμπάκολο (8%), τη μπρατσέρα (7%), τη σκούνα (6%), την γολέτα (6%) και το πιελέγκο (4%).[368] Αυτή, όμως, η τάση των Επτανησίων προς χρήση πολλών και διαφορετικών τύπων ιστιοφόρων σκαφών, με περιορισμένη, σχετικώς, μεταφορική ικανότητα, αρχίζει να περιορίζεται, κατά το δεύτερο ήμισυ της δεκαετίας του 1820, με αποτέλεσμα, στα 1830, να καταγραφούν 12 τύποι εμπορικών σκαφών, με το – μεγάλης χωρητικότητας – βριγαντίνι να αναδεικνύεται ως ο πλέον προτιμητέος τύπος σκάφους του επτανησιακού στόλου, με ποσοστό 55%, επί του συνόλου των σκαφών του. [369] (για τους τύπους των ιστιοφόρων σκαφών, που χρησιμοποιούνταν στον επτανησιακό στόλο, βλ. και το διάγραμμα 5.3, που ακολουθεί στην επόμενη ενότητα).

---

[367] Πέραν αυτών των τύπων, ο επτανησιακός στόλος περιελάμβανε και τους ακόλουθους: κότερο, σπερονέρα, μπάρκο, μαρτιγάνα, πολάκα, σκιαμπέκο, γολέτα, μπόβο, νάβα και σακολέβα. Για τα τεχνικά χαρακτηριστικά και την χρήση των ανωτέρω τύπων, ιστιοφόρων εμπορικών σκαφών στο μεσογειακό εμπόριο, κατά τον 19^{ο} αιώνα, βλ. A. H. J. Prins, «Mediterranean Ships and Shipping, 1650-1850», στο Robert Gardiner (επιμ.) *The Heyday of Sail*, Conway Maritime Press, Λονδίνο 1995, σ. 77-104· *Ναυπηγική και Πλοία της Ανατολικής Μεσογείου και Μαύρης Θάλασσας κατά τον 18^{ο} και 19^{ο} αιώνα*, Πνευματικό Κέντρο του Δήμου Αθηναίων, Αθήνα 1995, σ. 91-139· Γεώργιος Ι. Κοτσοβίλης, *Περί Εξαρτισμού Πλοίων*, Τυπολιθογραφείον Ν. Φρέρη, Σύρος 1919· Κώστας Α. Δαμιανίδης, *Ελληνική Παραδοσιακή Ναυπηγική*, Πολιτιστικό Τεχνολογικό Ίδρυμα ΕΤΒΑ, Αθήνα, Κεφάλαια 2 & 3. Επίσης, βλ. Βλασσόπουλος, *Η Ναυτιλία των Ιονίων Νήσων (1700-1864). Το δυναμικό της ιονικής ναυτιλίας*, Τόμος Α΄, ό.π., σ. 58-62· Λαιμός, *Το Ναυτικόν του Γένους των Ελλήνων*, Τόμος Α΄, ό.π., σ. 111-4· Κωνσταντινίδης, *Καράβια, Καπεταναίοι & Συντροφοναύται, 1800-1830*, ό.π., σ. 126-57.

[368] Πρόκειται για τους ακόλουθους τύπους σκαφών: παράντζα, μπόβο, κότερο, μαρτιγάνα, σκιαμπέκο, σακολέβα, μπραγκότζο, μπάρκο, παραντζέλο και πίφερο..

[369] Ως προς τους υπόλοιπους τύπους, που απαρτίζουν τον επτανησιακό στόλο, κατά το έτος 1830, και σύμφωνα την ηλεκτρονική βάση δεδομένων: *Ὀδυσσεύς– Ιόνιος Ναυτιλιακή Ιστορία, 1810-1864,* αυτοί είναι: η γολέτα (13%), η βομβάρδα (7%), το τραμπάκολο (6%), η σκούνα (5%), η μπρατσέρα (4%) και η παράντζα (4%), καθώς και το μπόβο, το κότερο, η μαρτιγάνα, το σκιαμπέκο και το πιελέγκο (από κοινού αντιπροσωπεύουν το 6% του επτανησιακού στόλου).

Με βάση αυτά τα στοιχεία, οδηγούμαστε στο συμπέρασμα ύπαρξης μίας άμεσης σχέσης εξάρτησης των παραμέτρων της χωρητικότητας και της τυπολογίας των επτανησιακών σκαφών από τον ευρύτερο εμπορικό και γεωγραφικό προσανατολισμό της επτανησιακής ναυτιλίας, όπως αυτός διαμορφώθηκε, κατά την περίοδο των ετών 1820-30. Έτσι, λοιπόν, παρατηρούμε, πως, καθ' όσον διάστημα – κατά το πρώτο ήμισυ της δεκαετίας του 1820 – η επτανησιακή ναυτιλία βρισκόταν προσανατολισμένη προς ένα εμπόριο, πρωτίστως, γενικών φορτίων, με τις αγορές και τα λιμάνια της Αδριατικής, του Ιονίου και του (επαναστατημένου) Αιγαίου, είχαν διαμορφωθεί, στην ουσία, όροι άσκησης ενός εμπορίου προσιδιάζοντος, μάλλον, σε ακτοπλοϊκό, υπό την έννοια ότι τα εμπορικά σκάφη του ποντοπόρου, επτανησιακού στόλου πραγματοποιούσαν, ως επί το πλείστον, κοντινά και, χρονικώς, περιορισμένα ταξείδια. Συνέπεια αυτής της πραγματικότητας ήταν τα σκάφη των Επτανησίων να είναι: (α) πολλά σε αριθμό (221 κατά το έτος 1820 και 363 για το έτος 1825), (β) μικρής χωρητικότητας (20 έως 50 τόνους), (γ) περιορισμένων διαστάσεων, (δ) ευκίνητα και (ε) ελαφρά, (στ) με λατινάδικη, σε μεγάλο βαθμό, αρματωσιά, (ζ) με ολιγοπρόσωπο πλήρωμα, έτσι, ώστε, να μπορούν να πλέουν και να αντιμετωπίζουν τις δυσκολίες προσέγγισης και εμπορίου στην ακανόνιστη ακτογραμμή, με τα πολλά νησιά, τους κόλπους και τα στενά, της Αδριατικής, του Ιονίου και του Αιγαίου. Αυτοί είναι και οι κύριοι λόγοι, που εξηγούν, πιστεύουμε, την έντονη παρουσία, κατά την προαναφερθείσα περίοδο, στο δυναμικό του επτανησιακού, εμπορικού στόλου σκαφών, όπως το τραμπάκολο, το πιελέγκο, η παράντζα, το μπόβο, το σκιαμπέκο, η μπρατσέρα, η μαρτιγάνα, η σπερονέρα, το κότερο, η παραντζέλα ή το μπραγκότζο.[370]

Αυτή η εικόνα, όμως, της πολυμορφίας των σκαφών αρχίζει να περιορίζεται προς τα τέλη της περιόδου 1825-30, όταν η επτανησιακή ναυτιλία εισέρχεται σε φάση αναδιάταξης του γεωγραφικού κι εμπορικού της προσανατολισμού· διαδικασία, που θα την οδηγήσει στα λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας, σε μία προσπάθεια, όπως είδαμε, να εκμεταλλευτεί τις ανάγκες της Ευρώπης σε σιτηρά, από τη στιγμή, μάλιστα, που είχε απωλέσει την προσοδοφόρα αγορά της Βαλκανικής, μετά την κατάπαυση των εκεί επαναστατικών συγκρούσεων και την επαναδραστηριοποίηση του αιγαιοπελαγίτικου εμπορικού στόλου,. Συνέπεια αυτής της στρατηγικής επιλογής, ήταν να κινηθεί η επτανησιακή ναυτιλία, προς (α) την αύξηση της προσφερόμενης, από μέρους της, χωρητικότητας (θα αγγίξει τους 37.554 τόνους), με ταυτόχρονη

[370] Πληροφορίες για τα τεχνικά χαρακτηριστικά και την χρήση των σκαφών στο εμπόριο της Μεσογείου, βλ. υποσημείωση 367, στο παρόν κεφάλαιο.

προσπάθεια (β) περιορισμού των σκαφών της (από τα 345 σκάφη του 1825, στα 259 σκάφη το 1830, με μέση χωρητικότητα τους 145 τόνους ανά σκάφος), καθώς και με προσπάθεια (γ) διαμόρφωσης όρων ανταγωνιστικής ομοιομορφίας, ως προς τους τύπους των χρησιμοποιούμενων ιστιοφόρων σκαφών (στα 1830 ο επτανησιακός στόλος περιλαμβάνει 12 διαφορετικούς τύπους, σε σχέση με τους 17 των ετών 1820 και 1825). Επί της ουσίας, η επτανησιακή ναυτιλία επεδίωκε την διαμόρφωση των κατάλληλων εκείνων όρων, που θα της επέτρεπαν να αποσπάσει μεγαλύτερο μερίδιο από την αγορά των δια θαλάσσης μεταφερομένων, μαυροθαλασσίτικων σιτηρών προς τις αγορές της Ευρώπης, γεγονός, που ωθούσε τους Επτανησίους σε αξιοποίηση λιγότερων μεν σκαφών, αλλά μεγαλύτερης μεταφορικής ικανότητας, ικανών να διεξαγάγουν εμπορικές πλόες σε πολύ πιο μακρινές και απαιτητικές θάλασσες, σε σχέση με τις κοντινές θάλασσες του Αιγαίου, του Ιονίου και της Αδριατικής. Συνέπεια, λοιπόν, των ανωτέρω ήταν να επιλέξουν οι Επτανήσιοι ως κύριο τύπο, ποντοπόρου, εμπορικού σκάφους για το στόλο τους, το βριγαντίνι. Η επιλογή του βριγαντινιού (αλλιώς, βρίκι, μπρίκι, πάρων, αγγλιστί *brig*, γαλλιστί *brick*), είχε να κάνει με το γεγονός, πως επρόκειτο για ένα σκάφος ευκίνητο και ταχύπλοο, ικανό για μεγάλα ταξείδια, όπως αυτά στη Μαύρη Θάλασσα και με δυνατότητα μεταφοράς μεγάλου όγκου φορτίου, με την χωρητικότητά του να κυμαίνεται, σύμφωνα με τις καταγραφές μας για το έτος 1830, μεταξύ των 86 και των 462 τόνων και τη μέση χωρητικότητά του να εκτιμάται στους 205 τόνους.[371]

Τέλος, να επισημάνουμε, πως η μεγέθυνση του επτανησιακού στόλου, κατά το δεύτερο ήμισυ της δεκαετίας του 1820 και, ιδίως, κατά το 1830, συμπίπτει, χρονικώς, με μία τάση, εκ νέου, αύξησης των ναύλων, η οποία κορυφώνεται στα 1831,[372] ενώ ευνοήθηκε, καθώς φαίνεται, και από μία παράλληλη τάση γενικότερης διεύρυνσης της ναυτεμπορικής δραστηριότητας στις θάλασσες της Μεσογείου. Πρόκειται για μία διεύρυνση, που οφειλόταν σε δύο σημαντικούς παράγοντες: (α) στην απόφαση

[371] Για το έτος 1820 η μέση χωρητικότητα του επτανησιακού βριγαντινιού ανερχόταν σε 171 τόνους, στα 1825 σε 185 τόνους, ενώ στα 1830 ανήλθε σε 205 τόνους, τη μεγαλύτερη μέση χωρητικότητα, που έχουμε καταγράψει για αυτόν τον τύπο σκάφους, καθ' όλη την διάρκεια του περιόδου 1820-60. Τα στοιχεία της μέσης χωρητικότητας του επτανησιακού στόλου (και των βριγαντινιών) προέρχονται από την επεξεργασία των δεδομένων της ηλεκτρονικής βάσης δεδομένων *Όδυσσεύς*. Για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με το βριγαντίνι και τα τεχνικά χαρακτηριστικά του, την κατασκευή του και την χρήση του στο θαλάσσιο εμπόριο, βλ. ενδεικτικά, Κωνσταντινίδης, *Καράβια, Καπεταναίοι & Συντροφοναύται, 1800-1830*, ό.π., σ. 143-6· Κοτσοβίλης, *Περί Εξαρτισμού Πλοίων*, ό.π., σ. 40-4. Βλ. επίσης την ιστοσελίδα: http://museum.gov.ns.ca/mma/AtoZ/rigs.html, με πληροφορίες για τα ιστιοφόρα σκάφη του 19ου αιώνα. Ενδιαφέρουσες είναι και οι πληροφορίες, που περιλαμβάνονται στο βιβλίο του Sager, *Seafaring Labour*, ό.π., σ. 31-5.

[372] Stopford, *Maritime Economics*, ό.π., σ. 108-110.

διάλυσης της βρετανικής *Εταιρείας του Λεβάντε*, το Μάιο του 1825, εξέλιξη, που οδήγησε σε περαιτέρω άνοιγμα των ανατολικο-μεσογειακών αγορών σε όλες τις ευρωπαϊκές, εμπορικές ναυτιλίες, αγορές, που έως τότε μονοπωλούνταν, σε μεγάλο βαθμό, από τα βρετανικά, εμπορικά σκάφη, [373] καθώς, (β) και στην απόφαση κατάληψης της Αλγερίας από την Γαλλία, στα 1830, οπότε και τέθηκαν οι βάσεις οριστικής εξάλειψης του φαινομένου των βορειο-αφρικανών πειρατών, όχι μόνο στην κατακτηθείσα από τους Γάλλους Αλγερία, αλλά και στα γειτονικά βασίλεια της Τυνησίας και της Λιβύης. Πρόκειται για μία εξέλιξη, που διαμόρφωσε όρους μεγαλύτερης ασφάλειας της ναυσιπλοΐας στις θάλασσες τόσο της δυτικής όσο και της ανατολικής Μεσογείου.[374]

Συνοψίζοντας, παρατηρούμε, πως η εξέλιξη των μεγεθών και των επιμέρους τεχνικών χαρακτηριστικών του επτανησιακού στόλου, κατά τα έτη 1820-30, βρέθηκε, καθώς ήταν αναμενόμενο, σε άμεση σχέση συνάρτησης από τις δομικές αλλαγές, που υπέστη ο ευρύτερος γεωγραφικός και εμπορικός προσανατολισμός της επτανησιακής, ποντοπόρου ναυτιλίας. Έτσι, παρατηρούμε, πως όταν στα τέλη της δεκαετίας του 1810 και τις αρχές της δεκαετίας του 1820, η εμπορική ναυτιλία του Ιονίου Κράτους παρέμενε προσανατολισμένη στο εμπόριο με τα λιμάνια της Ιταλικής Χερσονήσου, που βίωναν τις συνέπειες της μετα-ναπολεοντείου ύφεσης, ο στόλος της γνωρίζει: (α) σημαντική μείωση του ρυθμού ανάπτυξής του, (β) συρρίκνωση της χωρητικότητάς του (συνολικής και μέσης), (γ) περιορισμό του αριθμού των σκαφών του, και (δ) εκτεταμένη πολυμορφία ως προς τους τύπους των χρησιμοποιούμενων σκαφών. Επρόκειτο, όμως, για μία αρνητική εικόνα, που, στα μέσα της δεκαετίας, θα αντιστρεφόταν με την απόφαση των Επτανησίων να εκμεταλλευτούν άμεσα τις επιχειρηματικές ευκαιρίες, που παρουσιάζονταν στον επαναστατημένο, ελλαδικό χώρο, ο οποίος είχε μεγάλες ανάγκες τροφοδοσίας, που ο άλλοτε ισχυρός εμπορικός στόλος των Αιγαιοπελαγιτών δε μπορούσε να καλύψει. Το αποτέλεσμα αυτής τις επιλογης ήταν να γνωρίσει ο επτανησιακός στόλος: (α) ισχυρούς ρυθμούς θετικής ανάπτυξης, οι οποίοι μεταφράζονταν όχι μόνο σε (β) αύξηση της χωρητικότητάς του (της συνολικής, αλλά όχι της μέσης χωρητικότητας, που παρέμενε στα ίδια επίπεδα

---

[373] Για την Εταιρεία του Λεβάντε, την απόφαση για διάλυσή της και τη σταδιακή είσοδο στο εμπόριο της ανατολικής Μεσογείου αυτόνομων εμπόρων, εκεί όπου άλλοτε κυριαρχούσαν οι Βρετανοί, βλ. ενδεικτικά, Wood, *A History of the Levant Company*, ό.π., σ. 179-204· Roger Owen, *The Middle East in the World Economy 1800-1914*, Reprinted by I. B. Tauris, Λονδίνο 2002, σ. 89· Lucia Patrizio Gunning, *The British Consular Service in the Aegean and the Collection of Antiquities for the British Museum*, Ashgate Publishing, Φάρναμ (Farnham) – Αγγλία 2009, σ. 90-4.

[374] Kaukiainen, *A History of Finnish Shipping*, ό.π., σ. 69.

με αυτά του 1820), αλλά και σε (γ) αύξηση του αριθμού των σκαφών του, με διατήρηση, όμως, (δ) της πολυμορφίας τους. Σύντομα, όμως, όταν, προς τα τέλη της δεκαετίας του 1820, τερματιστούν οι πόλεμοι της Ελληνικής Επανάστασης και ο αιγαιοπελαγίτικος, στόλος αρχίσει να επαναδραστηριοποιείται εμπορικώς, η επτανησιακή ναυτιλία θα υποχρεωθεί και πάλι σε αναζήτηση νέων επιχειρηματικών προορισμών και ευκαιριών, τις οποίες και θα αναζητήσει αυτήν την φορά στο εμπόριο των σιτηρών της Μαύρης Θάλασσσας. Πρόκειται για μία στρατηγική αναδιάταξη του εμπορικού και γεωγραφικού προσανατολισμού της επτανησιακής ναυτιλίας, που, όπως είδαμε, είχε άμεσες επιπτώσεις και στους όρους συγκρότησης και μεγέθυνσης του εμπορικού στόλου των Επτανησίων, με αποτέλεσμα στα 1830 ο τελευταίος να γνωρίσει: (α) σημαντική, περαιτέρω αύξηση όχι μόνο της συνολικής του χωρητικότητας, αλλά και (β) της μέσης χωρητικότητάς του, με παράλληλο (γ) περιορισμό τόσο του αριθμού των σκαφών του, όσο και (δ) της ευρείας τυπολογίας τους. Ως άμεση, μάλιστα, συνέπεια όλων αυτών των διαρθρωτικών αλλαγών ήταν και η σταδιακή ανάδειξη, στα τέλη πια της δεκαετίας του 1820 και τις αρχές της δεκαετίας του 1830, του μεγάλης μεταφορικής ικανότητας βριγαντινιού, ως του πλέον προτιμητέου τύπου σκάφους για τον επτανησιακό, εμπορικό στόλο.

Κατά συνέπεια, πιστεύουμε, πως οι αλλαγές, που υπέστησαν, κατά την διάρκεια της περιόδου 1820-30, τα μεγέθη και οι επιμέρους δομές συγκρότησης του επτανησιακού, ποντοπόρου, εμπορικού στόλου, ήταν άμεσο αποτέλεσμα της ευρύτερης διαδικασίας μετάβασης της επτανησιακής ναυτιλίας από το επίπεδο του τοπικού σε αυτό του υπέρ-τοπικού – περιφερειακού παρόχου μεταφορικών υπηρεσιών προς τρίτες χώρες. Έτσι, λοιπόν, θεωρούμε, πως η απόφαση του εμπορικού στόλου του Ιονίου Κράτους να κινηθεί προς την κατεύθυνση (α) αύξησης της συνολικής, και (β) της μέσης χωρητικότητάς του, (γ) περιορισμού των πολλών και διαφορετικών τύπων, εμπορικών σκαφών του, και (δ) της σταδιακής επικέντρωσής του σε σκάφη μεσαίας και μεγάλης μεταφορικής ικανότητας, ικανά για εμπορικές πλόες σε μακρινές και απαιτητικές, ως προς την πλεύση τους, θάλασσες, καταδεικνύει την προσπάθειά του για «έξοδο» από τις «περιοριστικές» αγορές του Ιονίου, της Αδριατικής και του Αιγαίου· ενώ, παράλληλα, καταδεικνύει και την επιδίωξή του για πιο ενεργό συμμετοχή στο δυναμικά αναπτυσσόμενο, στις θάλασσες της Μεσογείου, διαμετακομιστικό εμπόριο τόσο των μαυροθαλασσίτικων σιτηρών, όσο και των βιομηχανικών/βιοτεχνικών προϊόντων της Δύσης. Πρόκειται για εξελίξεις, που οδηγούσαν, ευρύτερα, την επτανησιακή, εμπορική ναυτιλία, και,

ειδικότερα, τον εκτελεστικό της βραχίονα, δηλαδή, τον επτανησιακό στόλο, στην ολοένα και μεγαλύτερη εξάρτησή τους από την διευρυνόμενη ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορικές υπηρεσίες των μεσογειακών και ευρωπαϊκών αγορών, σε μία εποχή, μάλιστα, κατά την οποία η Ευρώπη εισερχόταν σε φάση ισχυρής βιομηχανικής, αστικής και εμπορικής ανάπτυξης. Σε κάθε περίπτωση, βέβαια, η αποκρυστάλλωση των δομών συγκρότησης και ανάπτυξης του επτανησιακού στόλου θα πραγματοποιηθεί, κατά την περίοδο των μέσων του 19^{ου} αιώνα, περίοδο με την οποία καταπιάνεται η ενότητα, που ακολουθεί.

5.2.2. Ο ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ, ΕΜΠΟΡΙΚΟΣ ΣΤΟΛΟΣ ΤΟΥ ΙΟΝΙΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ: Β΄ ΦΑΣΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ (1845-60)

Έχοντας παρουσιάσει τα κύρια χαρακτηριστικά της πρώτης φάσης ανάπτυξης του ποντοπόρου, εμπορικού στόλου του Ιονίου Κράτους, το ενδιαφέρον μας, στην παρούσα ενότητα, θα επικεντρωθεί στην εξέταση της δεύτερης φάσης ανάπτυξής του, που καλύπτει την περίοδο των μέσων του 19^{ου} αιώνα και, συγκεκριμένα, τα έτη 1845, 1850, 1855 και 1860. Πρόκειται για την περίοδο κατά την οποία η επιχειρηματική δραστηριοποίηση του επτανησιακού στόλου θα συμπέσει, όπως έχει ήδη αναφερθεί, με την διεύρυνση των επιχειρησιακών οριζόντων της εμπορικής ναυτιλίας του Ιονίου Κράτους προς την ευρύτερη θαλάσσια περιοχή της κεντρικής και ανατολικής Μεσογείου, με την έμφαση να δίδεται στα λιμάνια και τις αγορές της Αδριατικής, του μαλτέζικου αρχιπελάγους, του Ιονίου, και, πρωτίστως, της Μαύρης Θάλασσας, και με κυρίαρχη την τάση εξειδίκευσης του επτανησιακού στόλου στην διακίνηση των μαυροθαλασσίτικων σιτηρών προς τα μεγάλα διαμετακομιστικά και εισαγωγικά λιμάνια της ανατολικής και κεντρικής Μεσογείου. Ας περάσουμε, όμως, να εξετάσουμε πιο αναλυτικά τους όρους συγκρότησης και ανάπτυξης του επτανησιακού στόλου, όπως αυτοί διαμορφώθηκαν κατά την περίοδο 1845-60.

Όπως προκύπτει από το διάγραμμα 5.1 και τον Πίνακα 5.1 (βλ. ενότητα 5.2), στα 1845 ο επτανησιακός στόλος εμφανίζεται να περιλαμβάνει στο δυναμικό του 275 εμπορικά σκάφη, με την εκτιμώμενη χωρητικότητά τους να αγγίζει τους 35.307 τόνους. Αν και δεν διαθέτουμε στοιχεία για την εξέλιξη της χωρητικότητας του επτανησιακού στόλου για το χρονικό διάστημα, που μεσολαβεί ανάμεσα στις δύο υπό εξέταση φάσεις ανάπτυξής του (έτη 1831 έως και 1844), αξίζει να επισημάνουμε, πως ο τελευταίος εμφανίζει μείωση των μεγεθών του, σε σχέση με τις αρχές της δεκαετίας

του 1830, της τάξης του 6%. Μάλιστα, αυτή η τάση μείωσης ή έστω στασιμότητας, που εμφανίζουν, κατά το έτος 1845, τα μεγέθη του επτανησιακού στόλου, αφορά σε μία χρονική περίοδο, κατά την οποία ο παγκόσμιος, εμπορικός στόλος μεγεθύνεται κατά 2,5% περίπου, με το μεγαλύτερο, μάλιστα, μέρος των ευρωπαϊκών, εμπορικών στόλων (και των μεσογειακών), να εμφανίζει θετικούς ρυθμούς ανάπτυξης. [375] Ενδεικτικά, να αναφέρουμε, πως για την περίοδο των ετών 1840-45, περίοδο για την οποία διαθέτουμε συγκριτικά στοιχεία, ο ρυθμός ανάπτυξης του στόλου του Ελληνικού Βασιλείου ανέρχεται στο +47%, της Νορβηγίας στο +14%, του Βελγίου στο +13%, της Βρετανίας, επίσης, στο +13%, της Αυστρίας στο +5%, της Δανίας στο +4% και, τέλος, ο ρυθμός ανάπτυξης του στόλου της Σουηδίας ανέρχεται στο +1%.[376]

Αυτή η τάση μεγέθυνσης των ευρωπαϊκών-μεσογειακών στόλων πιστεύουμε πως πρέπει να αποδοθεί στις συνθήκες οικονομικής ανάπτυξης, που βίωνε το μεγαλύτερο μέρος της Ευρώπης, οι οποίες μπορούν να συνοψισθούν: (α) στην αύξηση της βιομηχανικής παραγωγής, πρωτίστως, στην Βρετανία, αλλά και σε χώρες, όπως η Γαλλία, το Βέλγιο και η Γερμανία, (β) στη μεγέθυνση των αστικών και βιομηχανικών πληθυσμών της Ευρώπης και τη συγκέντρωσή τους στα αστικά – εμπορικά και βιομηχανικά – κέντρα, κυρίως, της Βρετανίας, της Γαλλίας, του Βελγίου, της Γερμανίας, της Ιταλίας και της Αυστρο-ουγγαρίας, (γ) στην αύξηση του ακαθάριστου, εθνικού προϊόντος, και (δ) του κατά κεφαλήν εισοδήματος στις περισσότερες από τις βιομηχανικώς αναπτυσσόμενες χώρες της Ευρώπης, και, τέλος, (ε) στη μεγέθυνση της κατανάλωσης. [377] Άμεση συνέπεια αυτών των εξελίξεων ήταν

---

[375] Jan Tore Klovland, «New Evidence on the fluctuations in ocean freight rates in the 1850s», *Explorations in Economic History*, Τόμος 46, 2009, σ. 266-84 [267-8, σχήμα 1].

[376] Οι ρυθμοί ανάπτυξης των ευρωπαϊκών στόλων προέρχονται από την επεξεργασία των στατιστικών σειρών, που παρατίθενται στο βιβλίο: Mitchell, *European Historical Statistics*, ό.π., σ. 615-8.

[377] Κατά τους Gayer, Rostow και Schwarz, το έτος 1845 αποτελεί για την Βρετανία το τελευταίο έτος ενός κύκλου οικονομικής ανάπτυξης, τα χρονικά όρια του οποίου εντοπίζονται στα έτη 1842-5· από τις αρχές, όμως, του 1847 η βρετανική οικονομία θα εισέλθει σε φάση κρίσης και ύφεσης, από την οποία θα αρχίσει να εξέρχεται στα τέλη του 1848· βλ. A. D. Gayer, W. W. Rostow και A. J. Schwarz, *The Growth and Fluctuation of the British Economy, 1790-1850*, Clarendon Press, Οξφόρδη 1953, σ. 356. Σε ό,τι αφορά την ευρύτερη ευρωπαϊκή οικονομία, και, ιδίως, την Γαλλία, την Γερμανία και το Βέλγιο, κατά τους Craig και Fisher η περίοδος της κρίσης και της ύφεσης ξεκινά από το 1845 και φτάνει μέχρι και το έτος 1849· βλ. Craig και Fisher, *The European macroeconomy*, ό.π., σ. 218-23. Για τις περιόδους-κύκλους οικονομικής ύφεσης και ανάπτυξης, βλ. επίσης, Madisson, *Phases of Capitalist Development*, ό.π., σ. 64-83. Για στοιχεία σχετικά με την αύξηση της βιομηχανικής παραγωγής στην Ευρώπη, καθώς και την αύξηση των αστικών και βιομηχανικών πληθυσμών της, την αύξηση του ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος, του κατά κεφαλήν εισοδήματος και της κατανάλωσης, βλ. Paul Bairoch, «Europe's Gross National Product: 1800-1975», *The Journal of European Economic History*, Τόμος 5, 1976, σ. 273-340 [277]· Kenwood – Lougheed, *The Growth of the International Economy 1820-2000*, ό.π., σ. 24· Craig και Fisher, *The European macroeconomy*, ό.π., σ. 147-253· Mitchell, *European Historical Statistics*, ό.π., σ. 17-126 (στατιστικές πληθυσμών), 353-484 (στατιστικές βιομηχανικής παραγωγής), 779-816 (στατιστικές για εξέλιξη εθνικού προϊόντος ευρωπαϊκών χωρών).

η διεύρυνση των αναγκών τροφοδοσίας των μεν ευρωπαϊκών αγορών με είδη διατροφής (σιτηρά, αγροτο-κτηνοτροφικά προϊόντα), των δε ευρωπαϊκών βιομηχανιών με απαραίτητες πρώτες ύλες για τη λειτουργία τους (βαμβάκι, σιδηρομετάλλευμα).[378] Πρόκειται για ανάγκες, τις οποίες κλήθηκαν να εξυπηρετήσουν, σε συνθήκες, μάλιστα, φιλελευθεροποίησης του εμπορίου, τόσο ο επεκτεινόμενος σιδηρόδρομος, που κάλυπτε τις εμπορικές ανάγκες του χερσαίου τμήματος της ευρωπαϊκής ηπείρου, όσο και τα ποντοπόρα, εμπορικά ιστιοφόρα και ατμόπλοια, που κάλυπταν τις ευρωπαϊκές θάλασσες.[379] Η εντεινόμενη, αυτή, εμπορική δραστηριότητα οδήγησε, όπως ήταν αναμενόμενο, σε σημαντική μεγέθυνση του ευρωπαϊκού και διεθνούς εμπορίου, που για την περίοδο 1840-50 εκτιμάται, πως άγγιζε το 60%.[380] Με βάση, επομένως, τα ανωτέρω θεωρούμε, πως οι υψηλοί ρυθμοί ανάπτυξης, που εμφάνιζαν οι ευρωπαϊκοί, εμπορικοί στόλοι, κατά το πρώτο ήμισυ της δεκαετίας του 1840, θα πρέπει να αποδοθούν στην προσπάθειά τους να ανταποκριθούν στις εμπορικές ανάγκες της Ευρώπης.

Σε ό,τι αφορά, τώρα, την περίπτωση του ποντοπόρου, εμπορικού στόλου του Ιονίου Κράτους, καταγράφεται, όπως είδαμε, μία τάση μείωσης της προσφερόμενης, από μέρους του, χωρητικότητας ή στην καλύτερη περίπτωση μία τάση στασιμότητας. Το ερώτημα, λοιπόν, που ανακύπτει, σχετίζεται με αυτήν την διαφαινόμενη, στα μέσα της δεκαετίας του 1840, αδυναμία του επτανησιακού στόλου να ανταποκριθεί στην διευρυνόμενη ευρωπαϊκή ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορικές υπηρεσίες. Στην πραγματικότητα, βέβαια, όπως θα φανεί στη συνέχεια της έρευνας, ο εμπορικός στόλος του Ιονίου Κράτους θα ανταποκριθεί άμεσα στην ευρωπαϊκή ζήτηση, επιλέγοντας, όμως, να αυξήσει το μεταφορικό του έργο, όχι μέσω της οδού αύξησης της χωρητικότητάς του, αλλά μέσω της εντατικής χρήσης του υφιστάμενου

---

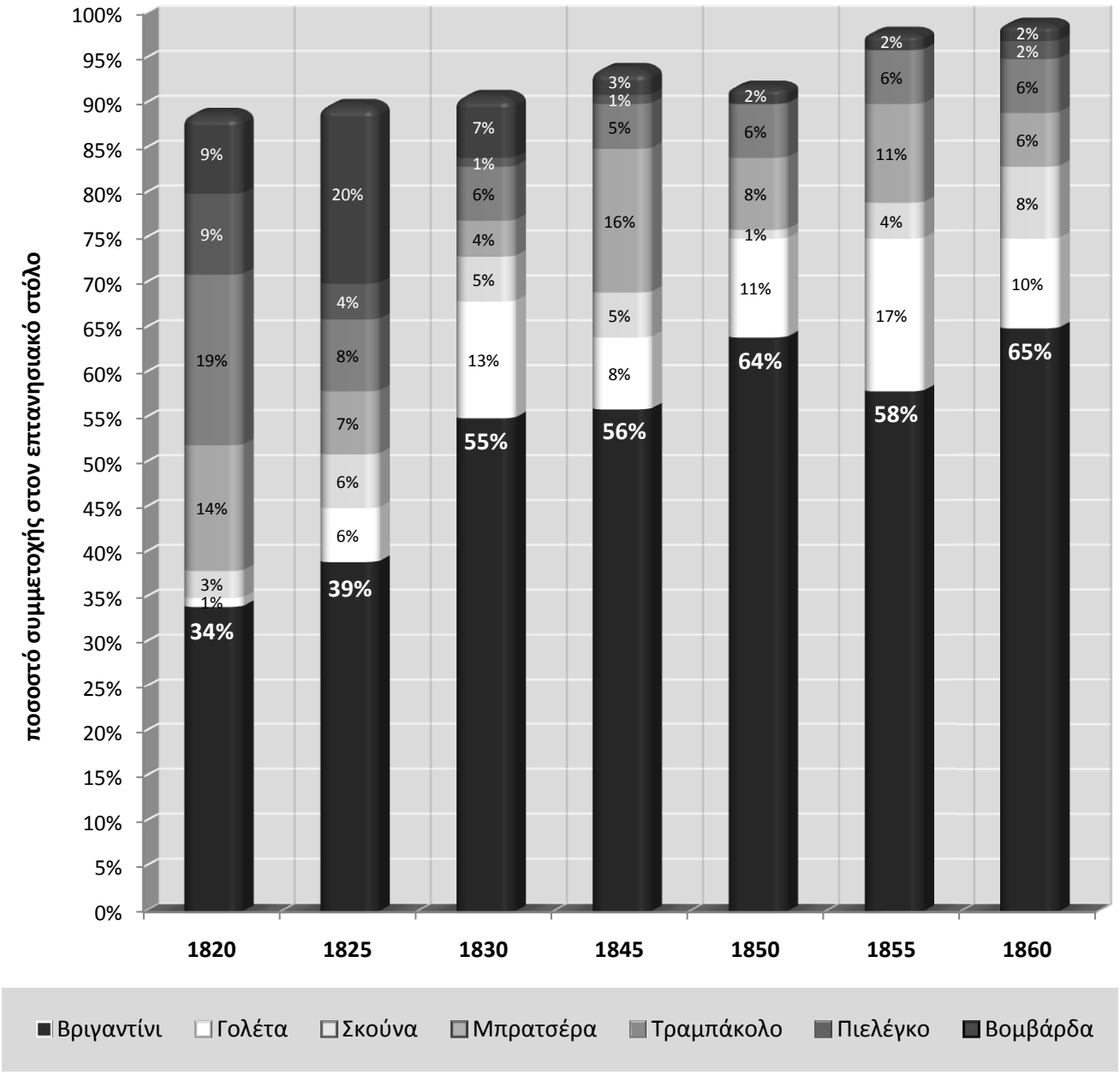
[378] Βλ. ενδεικτικά, Foreman-Peck, «Εξωτερικό Εμπόριο και Οικονομική Μεγέθυνση», ό.π., σ. 261-301.

[379] Περί φιλελευθεροποίησης του εμπορίου, βλ. Κεφάλαιο Τρίτο, Ενότητα 3.2.2 και υποσημείωση 264. Για την εξέλιξη των μεταφορών (σιδηρόδρομος, ναυτιλία), κατά τον 19ο αιώνα, βλ. ενδεικτικά, Ville, «Μεταφορές και επικοινωνίες», ό.π., σ. 229-60. Για μία γενικότερη παρουσίαση της κυριαρχίας του ιστιοφόρου στο θαλάσσιο εμπόριο, αλλά και ευρύτερα των εξελίξεων στις θαλάσσιες μεταφορές, κατά τον 19ο αιώνα, βλ. Graham, «Η κυριαρχία του ιστιοφόρου, 1850-1914», ό.π., σ. 227-47· Davies, «Θαλάσσιο εμπόριο και μεταφορές το 19ο αιώνα», ό.π., σ. 249-70.

[380] Kuznets, *Modern Economic Growth*, ό.π., σ. 306. Για την ανάπτυξη του ευρωπαϊκού, εξαγωγικού-εισαγωγικού εμπορίου, βλ. επίσης, Mitchell, *European Historical Statistics*, ό.π., σ. 487-8· Bairoch, «European Foreign Trade in the XIX Century: The Development of the Value and Volume of Exports (Preliminary Results)», ό.π., σ. 5-36 [9-10]· Glazier και Bandera, «Terms of Trade between South Italy and the United Kingdom 1817-1869», ό.π., σ. 7-36 [15-6]· I. T. Berend και G. Ranki, «Foreign Trade and the Industrialization of the European Periphery in the XIXth Century», *The Journal of European Economic History*, Τόμος 9, 1989, σ. 539-84 [539-42]. Βλ. επίσης, Kenwood – Lougheed, *The Growth of the International Economy 1820-2000*, ό.π., σ. 23-4, 63-7.

παραγωγικού του δυναμικού, επιλογή που θα οδηγήσει σε βελτίωση της επιχειρησιακής απόδοσης των επτανησιακών σκαφών, αντισταθμίζοντας, με αυτόν τον τρόπο, την πραγματικότητα της περιορισμένης χωρητικότητας.

Διάγραμμα 5.3. Ποσοστό συμμετοχής (%) των κύριων τύπων, ιστιοφόρων σκαφών επί του ενεργού παραγωγικού δυναμικού του – υπό επτανησιακού, ποντοπόρου εμπορικού στόλου, κατά την περίοδο 1820-60.



Πηγή: επεξεργασμένα στοιχεία από: (α) ηλεκτρονική βάση δεδομένων *Ὀδυσσεύς – Ιόνιος Ναυτιλιακή Ιστορία, 1810-1864*· (β) Τζελίνα Χαρλαύτη – Νίκος Στ. Βλασσόπουλος, *Ιστορικός Νηογνώμονας Ποντοπόρεια. Ποντοπόρα ιστιοφόρα και ατμόπλοια, 1830-1939*, Ε.Λ.Ι.Α., Αθήνα 2002. (Βλ. και *Παραρτήματα*, Κεφάλαιο Πέμπτο).

Όπως, λοιπόν, προκύπτει από το επεξεργασμένο αρχειακό υλικό, στα 1845 ο επτανησιακός στόλος, θα έχει, πλέον, οριστικώς στραφεί προς τη Μαύρη Θάλασσα και το σιτεμπόριό της, με την τελευταία να αναδεικνύεται σε κύριο προορισμό για τα υπό ιονική σημαία εμπορικά σκάφη, σε ποσοστό 31%, όταν δεκαπέντε χρόνια πριν (1830) το ποσοστό της ανερχόταν στο 21%, και στα 1825 στο, μόλις, 12%.[381] Αυτή, όμως, η ανάδειξη του σιτοβολώνα της Μαύρης Θάλασσας σε κύριο χώρο επιχειρηματικής δραστηριοποίησης του επτανησιακού στόλου, εξέλιξη, που συναρτάται, όπως είδαμε και στο προηγούμενο κεφάλαιο, άμεσα από τις ανάγκες της δυτικής και κεντρικής Ευρώπης (κυρίως της Βρετανίας) σε δημητριακά, θα επιφέρει σημαντικές αλλαγές όχι μόνο στους τύπους των εμπορικών ιστιοφόρων σκαφών, που χρησιμοποιούσαν οι Επτανήσιοι, αλλά και στην ένταση της χρήσης τους. [382] Σε ό,τι αφορά τους τύπους των ιστιοφόρων σκαφών, που χρησιμοποιούσαν οι Επτανήσιοι, την εικόνα μάς την δίνει το διάγραμμα 5.3, όπου επιλέξαμε να παρουσιάσουμε την εξέλιξη της ποσοστιαίας συμμετοχής των έξι κυριότερων τύπων ιστιοφόρων σκαφών, που περιελάμβανε ο εμπορικός στόλος του Ιονίου Κράτους, κατά την περίοδο των ετών 1820-60, έτσι όπως οι τύποι αυτοί καταγράφηκαν από το διαθέσιμο αρχειακό υλικό (πρωτογενές και δημοσιευμένο).

Σύμφωνα, λοιπόν, με το διάγραμμα, και σε ό,τι αφορά, συγκεκριμένα, το έτος 1845, το βριγαντίνι αναδεικνύεται ως ο προτιμητέος τύπος εμπορικού σκάφους για τους Επτανησίους, αντιπροσωπεύοντας ποσοστό 56%, επί του συνόλου των σκαφών του επτανησιακού στόλου, καταγράφοντας μία συνεχή ανοδική πορεία, ήδη, από τις αρχές της δεκαετίας του 1820.[383] Αυτή η ισχυρή παρουσία των ευκίνητων και με μεγάλη μεταφορική ικανότητα βριγαντινιών (η μέση χωρητικότητά τους εκτιμάται, πως ανέρχεται στους 195 τόνους), θεωρούμε, πως συνδέεται άμεσα με την έντονη δραστηριοποίηση της επτανησιακής ναυτιλίας στο σιτοβολώνα της Μαύρης Θάλασσας, σε μία περίοδο, μάλιστα, που οι ανάγκες της Ευρώπης σε δημητριακά

---

[381] Πρόκειται για το ποσοστό των επτανησιακών, ποντοπόρων εμπορικών σκαφών, που κατά την άφιξη ή αναχώρησή τους από τα λιμάνια του Ιονίου Κράτους (κατά το έτος 1845), είχαν δηλώσει ως τόπο προέλευσης ή προορισμού τη Μαύρη Θάλλασσα· βλ. Κεφάλαιο Τέταρτο, Ενότητα 4.2.2. Για την παρουσία των επτανησιακών σκαφών στο σιτεμπόριο της Μαύρης Θάλασσας, βλ. Κεφάλαιο Τέταρτο, Ενότητα, 4.2.2 και Ενότητα 4.3.2.

[382] Βλ. Κεφάλαιο Τέταρτο, Ενότητα 4.2.2 και Ενότητα 4.3.2. Βλ. επίσης, Χαρλαύτη, *Ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας,* ό.π., σ. 103-5.

[383] Πέραν του βριγαντινιού, στα 1845, ο επτανησιακός στόλος εμφανίζεται να περιλαμβάνει στο δυναμικό του δέκα, ακόμα, τύπους σκαφών: μπρατσέρα, γολέτα, τραμπάκολο, σκούνα, βομβάρδα, παράντζα, κότερο, σακολέβα, μπάρκο και πιελέγκο. Σε σχέση, μάλιστα, με το έτος 1830, έχουμε όχι μόνο αύξηση της συμμετοχής του βριγαντινιού, αλλά και περαιτέρω μείωση των διαφορετικών τύπων ιστιοφόρων σκαφών, που περιελάμβανε στο δυναμικό του ο εμπορικός στόλος του Ιονίου Κράτους· βλ. *Όδυσσεύς – Ιόνιος Ναυτιλιακή Ιστορία, 1810-1864*.

έχουν αυξηθεί σημαντικά, λόγω της κακής σοδειάς σιτηρών και πατάτας στις χώρες της δυτικής Ευρώπης (κυρίως, σε Ιρλανδία, Βρετανία, Γαλλία).[384] Από την άλλη, η έντονη δραστηριοποίηση του επτανησιακού στόλου στη Μαύρη Θάλασσα, που ενισχύεται και από τις διάφορες φορολογικές ελαφρύνσεις υπέρ των επτανησιακών σκαφών, έχει ενδιαφέρον, όπως καταδεικνύεται στο διάγραμμα 5.4, που ακολουθεί, πως συνοδεύεται και από εντατικοποίηση της χρήσης των τελευταίων, με συνέπεια ο μέσος όρος των εμπορικών ταξειδιών, που πραγματοποίησαν τα σκάφη του επτανησιακού στόλου, κατά το έτος 1845, να ανέλθει στα 6,3 ταξείδια ανά σκάφος, όταν στα 1830 ανερχόταν σε 4,8 ταξείδια. [385]

Κατά συνέπεια, πιστεύουμε, πως προς την κατεύθυνση αύξησης του μεταφορικού του έργου, ώστε να ανταποκριθεί στην ευρωπαϊκή ζήτηση, κυρίως, για σιτηρά, κινήθηκε, καθώς φαίνεται, και ο επτανησιακός, εμπορικός στόλος. Ο τελευταίος, όμως, εν αντιθέσει με τους ευρωπαίους ανταγωνιστές του, επέλεξε να κινηθεί όχι με αύξηση της χωρητικότητάς του, αλλά με βελτίωση της παραγωγικότητας και αποδοτικότητάς του. Επιπλέον, θεωρούμε, πως μέσα σε ένα περιβάλλον (α) σημαντικής υποχώρησης των θαλάσσιων ναύλων, (β) αύξησης της προσφερόμενης χωρητικότητας από τους ευρωπαϊκούς στόλους, και (γ) έντονου επιχειρηματικού ανταγωνισμού από τις μεγάλες εμποροναυτιλιακές δυνάμεις της Ευρώπης, μία περιφερειακή, μικρή εμπορική ναυτιλία, όπως αυτή του Ιονίου Κράτους, με περιορισμένο, συγκριτικά, παραγωγικό, αλλά και κεφαλαιουχικό δυναμικό, αν ήθελε να αποσπάσει μερίδιο από το διαμετακομιστικό εμπόριο των ευρωπαϊκών θαλασσών όφειλε να επιδείξει ικανότητες άμεσης προσαρμοστικότητας και να προσανατολιστεί προς: (α) την εξυπηρέτηση ενός συγκεκριμένου εμπορίου, όπως υπήρξε για τους Επτανησίους το σιτεμπόριο της Μαύρης Θάλασσας, καθώς και να κινηθεί (β) προς την κατεύθυνση όχι τόσο της αύξησης – σε απόλυτους αριθμούς – της χωρητικότητάς της, αλλά της ποιοτικής ενίσχυσης (μεγαλύτερα σκάφη) και (γ) περαιτέρω βελτίωσης της αποδοτικότητας του υφιστάμενου παραγωγικού της δυναμικού (περισσότερα ταξείδια). [386]

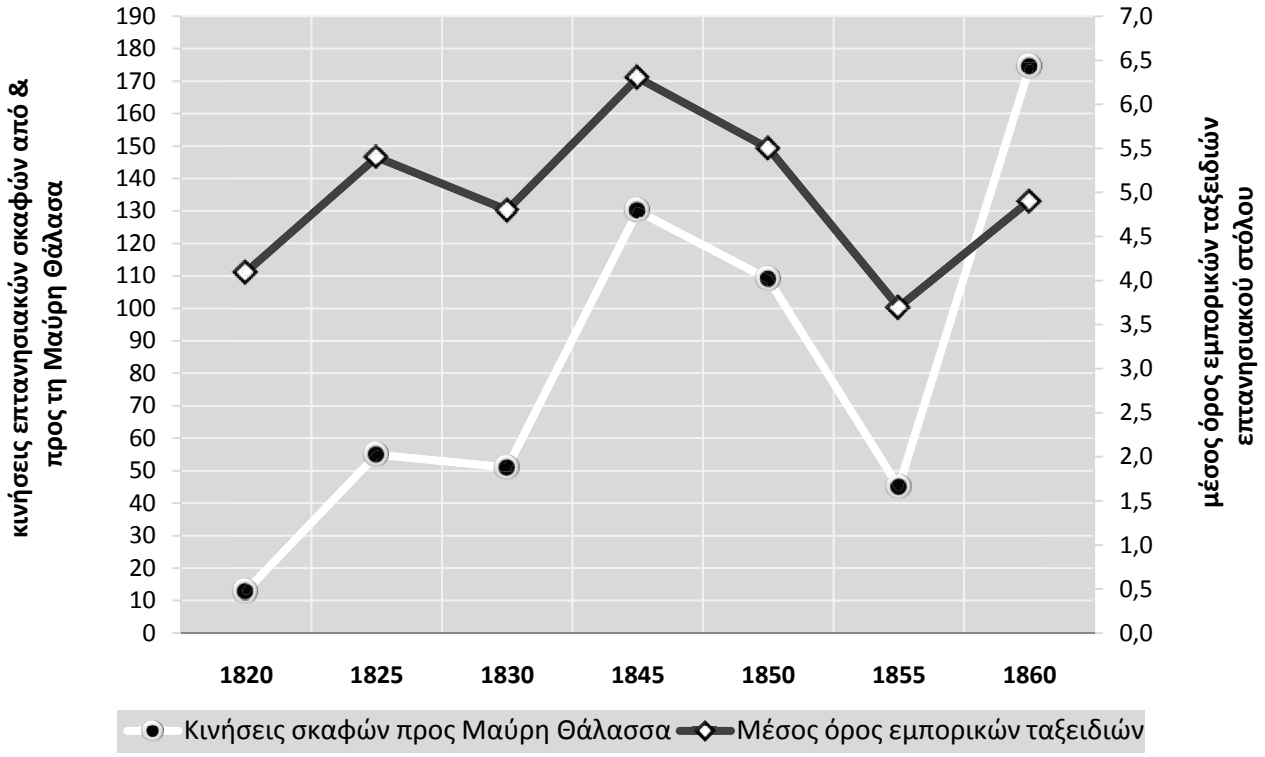
---

[384] Βλ. Κεφάλαιο Τέταρτο, Ενότητα 4.2.2, υποσημείωση 301. Βλ. επίσης, Craig και Fisher, *The European macroeconomy*, ό.π., σ. 219-21.

[385] Βλ. Κεφάλαιο Τέταρτο, Ενότητα 4.2.2. και υποσημείωση 302, όπου παρουσιάσαμε, πως κατά το έτος 1845, με πρωτοβουλία του βρετανού Αρμοστή, καταργήθηκε ο υψηλός δασμός 50%, επί των σιτηρών, που επιβάλλετο από τις ρωσικές αρχές (και) στα επτανησιακά σκάφη, που φόρτωναν στα ρωσικά λιμάνια, ενώ με βρετανική μεσολάβηση καταργήθηκε και ο φόρος, που πλήρωναν (και) οι Επτανήσιοι, επί της χωρητικότητας των σκαφών τους, κατά την προσέγγισή τους στα ρωσικά λιμάνια.

[386] Κατά τον Μάρτιν Στόπφορντ η μείωση των ναύλων αφορά στην περίοδο των ετών 1841-52· Stopford, *Maritime Economics*, ό.π., σ. 108-111.

Διάγραμμα 5.4. Συγκριτική παρουσίαση του μέσου όρου των εμπορικών ταξειδιών,* που πραγματοποίησαν τα σκάφη του – υπό ιονική σημαία – επτανησιακού, ποντοπόρου στόλου και η εξέλιξη της παρουσίας των σκαφών του στα λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας (αφίξεις & αναχωρήσεις), κατά την περίοδο των ετών 1820-30 & 1845-60.

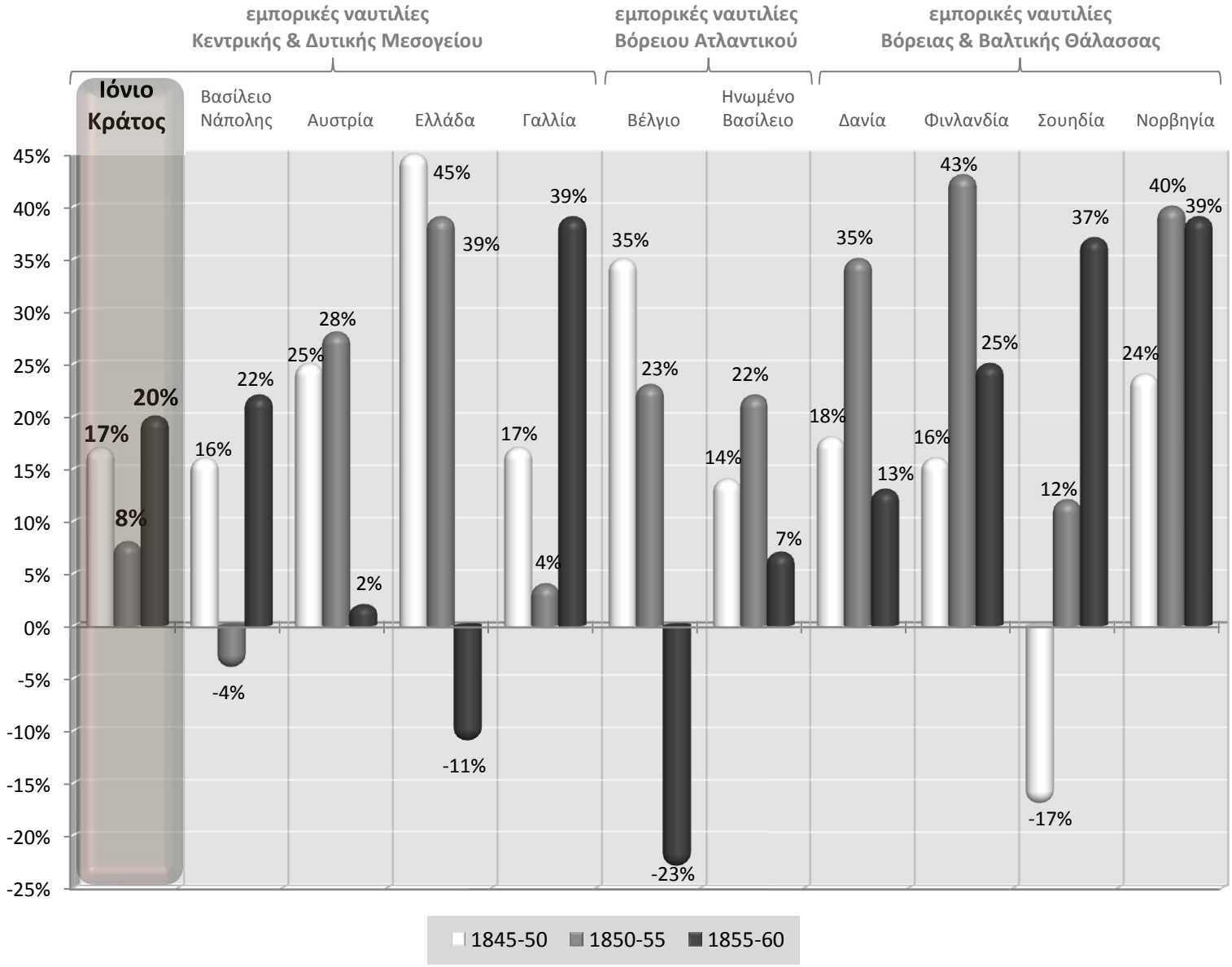


Πηγή: επεξεργασμένα στοιχεία από την ηλεκτρονική βάση δεδομένων *Ὀδυσσεύς – Ἰόνιος Ναυτιλιακή Ἱστορία, 1810-1864*. (* με τον όρο εμπορικά ταξείδια εννοούνται τα ταξείδια, που πραγματοποιήθηκαν είτε από (σκέλος αναχώρησης), είτε προς (σκέλος άφιξης) τα λιμάνια του Ιονίου Κράτους, χωρίς να συμπεριλαμβάνονται τα ακτοπλοϊκά ή ενδοεπτανησιακά, εμπορικά ταξείδια).

Οι όροι, όμως, ανάπτυξης του μεταφορικού έργου της επτανησιακής, εμπορικής ναυτιλίας θα διαφοροποιηθούν, σημαντικά, κατά την διάρκεια της δεκαετίας του 1850, όταν ο επτανησιακός στόλος θα επιμείνει, όπως προκύπτει από το διάγραμμα 5.4, στην εντατική αξιοποίηση του παραγωγικού του δυναμικού (υψηλός μέσος όρος πραγματοποιηθέντων ταξειδιών), αλλά από την άλλη θα επιλέξει και την διεύρυνση της μεταφορικής του ικανότητας (βλ. διάγραμμα 5.1, και πίνακα 5.1), με αποτέλεσμα την αύξηση όχι μόνο του αριθμού των σκαφών του, αλλά και της συνολικής του χωρητικότητας, η οποία για την περίοδο 1850-60 αυξάνεται με ρυθμό της τάξης του 36%. Ενδιαφέρον, μάλιστα, παρουσιάζει και το γεγονός, πως οι ευρωπαϊκοί εμπορικοί στόλοι, που μαζί με τους μεσογειακούς, συγκροτούν τον επονομαζόμενο εμπορικό στόλο του βόρειου Ατλαντικού, εμφανίζουν παρόμοιους, με τον ιονικό, ισχυρούς ρυθμούς ανάπτυξης, που κατά την δεκαετία του 1850, υπολογίζονται στα επίπεδα του +52%, ενώ η εκτίμηση για το ρυθμό αύξησης του

παγκόσμιου, εμπορικού στόλου κινείται στα επίπεδα του +60%. (Για τους ρυθμούς ανάπτυξης ορισμένων εκ των εμπορικών στόλων του βόρειου Ατλαντικού, βλ. διάγραμμα 5.5). [387]

Διάγραμμα 5.5. Συγκριτική παρουσίαση ρυθμών ανάπτυξης του επτανησιακού ποντοπόρου, εμπορικού στόλου και ορισμένων εκ των μεγαλύτερων, εμπορικών στόλων του βόρειου Ατλαντικού για τις περιόδους 1845-50, 1850-55 και 1855-60.



Πηγή: βλ. *Παραρτήματα,* Κεφάλαιο Πέμπτο.

[387] Ο βόρειος Ατλαντικός περιλαμβάνει τους στόλους της Μεγάλης Βρετανίας, των Η.Π.Α., της Γερμανίας, της Νορβηγίας, του Καναδά, της Γαλλίας, της Ιταλίας, της Σουηδίας, της Ισπανίας, της Ρωσίας, της Ολλανδίας, της Δανίας, της Φινλανδίας, του Βελγίου και της Ελλάδας. Βλ. ενδεικτικά, Fischer και Nordvik, «Θαλάσσιες μεταφορές και ενοποίηση της οικονομίας του βόρειου Ατλαντικού», ό.π., σ. 271-99 [278, πίνακας 9.2]. Για μία ευρύτερη παρουσίαση των στόλων του βόρειου Ατλαντικού, κατά την περίοδο των μέσων του 19ου αιώνα, βλ. Fischer, Panting (επιμ.), *Change and Adaptation in Maritime History*, ό.π.

Η μεγέθυνση των βορειο-ατλαντικών στόλων, στους οποίους συμπεριλαμβάνεται, βεβαίως, και ο ιονικός, φαίνεται, πως συνδέεται, άμεσα, με την είσοδο, πια, της ευρωπαϊκής οικονομίας στην εποχή των ελεύθερων εμπορικών συναλλαγών, που σηματοδοτήθηκε από την κατάργηση, αρχικώς, εκ μέρους της Βρετανίας, και, εν συνεχεία, από μέρους και άλλων ευρωπαϊκών κρατών, των προστατευτικών εμπορικών ρυθμίσεών τους, όπως ήταν οι βρετανικοί Νόμοι των Σιτηρών ή της Ναυσιπλοΐας, με τους τελευταίους, μάλιστα, να καταργούνται τον Απρίλιο του 1849, και να τίθενται, επισήμως, σε εφαρμογή την 1η Ιανουαρίου του 1850.[388] Η κατάργηση των ρυθμίσεων αυτών θα δώσει μεγάλη ώθηση στις εμπορικές συναλλαγές της ταχέως αναπτυσσόμενης βιομηχανικής Ευρώπης, και, ιδίως, της βικτωριανής Αγγλίας, διαμορφώνοντας με αυτόν τον τρόπο, και με την εξαίρεση των ετών 1853-4 (Κριμαϊκός Πόλεμος) και 1857-9, που είναι περίοδοι εμπορικής και χρηματοποστωτικής κρίσης και ύφεσης, προϋποθέσεις σημαντικής μεγέθυνσης του ευρωπαϊκού και διεθνούς εμπορίου· μεγέθυνση, που για τα έτη 1850-60, υπολογίζεται από τον Kuznets, πως κινείται στα επίπεδα του 59,8%.[389] Αυτή, λοιπόν, η ιδιαιτέρως ευνοϊκή πραγματικότητα είναι, που θα επιτρέψει, πιστεύουμε, και σε μία μικρή, περιφερειακή εμπορική ναυτιλία, όπως ήταν η Ιονική, να διεκδικήσει και να αποσπάσει, μέσω της αύξησης της μεταφορικής της ικανότητας, μεγαλύτερο μερίδιο από ένα συνεχώς διογκούμενο, διαμετακομιστικό εμπόριο στις ευρωπαϊκές θάλασσες, και, εν προκειμένω, στις θάλασσες της Μεσογείου. Ας περάσουμε, λοιπόν, να εξετάσουμε πιο αναλυτικά τα μεγέθη και τις συνθήκες, που επηρέασαν τους όρους συγκρότησης και ανάπτυξης του επτανησιακού στόλου, κατά την περίοδο 1850-60.

---

[388] Bjørklund και Jensen, «The 19th century – Towards a New Age», ό.π., σ. 161-237 [170]· Mathias, *The First Industrial Nation*, ό.π., σ. 266-77. Ενδεικτικά, για την επιρροή της κατάργησης των προστατευτικών ρυθμίσεων στην ανάπτυξη των ευρωπαϊκών ναυτιλιών, βλ. Stig Tenold, «Norwegian Shipping in the Twentieth Century», *Research in Maritime History*, No.37, 2008, σ. 57-77 [65], όπου και αναφορά στην περίπτωση του νορβηγικού εμπορικού στόλου, που έχει χαρακτηριστικά μεταφορέα τρίτων χωρών, όπως και ο ιονικός.

[389] Για την βιομηχανικώς αναπτυσσόμενη Ευρώπη, βλ. Foreman-Peck, «Εξωτερικό Εμπόριο και Οικονομική Μεγέθυνση», ό.π., σ. 261-301· R. A. Church, *The Great Victorian Boom, 1850-73*, MacMillan, Λονδίνο 1975, σ. 47-8· Paul Kennedy, *The Rise and Fall of the Great Powers: Economic Change and Military Conflict from 1500 to 2000*, Λονδίνο 1988, πίνακες 6 και 7, με συγκριτικά στοιχεία για τα επίπεδα βιομηχανικής παραγωγής και εκβιομηχάνισης σε Βρετανία, Ευρώπη, Αμερική και στον υπόλοιπο κόσμο. Για την κρίση των ετών 1857-9, βλ. Evans, *The History of the Commercial Crises 1857-1858*, ό.π., σ. 30-43· Craig και Fisher, *The European macroeconomy*, ό.π., σ. 311-42. Για τη μεγέθυνση του ευρωπαϊκού και διεθνούς εμπορίου, βλ. Kuznets, *Modern Economic Growth*, ό.π., σ. 306· Kaukiainen, *A History of Finnish Shipping*, ό.π., σ. 76-7· Kenwood – Lougheed, *The Growth of the International Economy 1820-2000*, ό.π., σ. 63-7, που υπολογίζουν, για την δεκαετία 1850-59, τη μεγέθυνση του διεθνούς εμπορίου, που σε σημαντικό βαθμό, βέβαια, συνίσταται στις εμπορικές συναλλαγές επί ευρωπαϊκού εδάφους, στα επίπεδα του 53%.

Σε ό,τι αφορά το έτος 1850 παρατηρούμε, πως ο επτανησιακός, ποντοπόρος, εμπορικός στόλος (διάγραμμα 5.1 και πίνακας 5.1), εμφανίζεται να διαθέτει στο δυναμικό του 295 ιστιοφόρα σκάφη, είκοσι, δηλαδή, περισσότερα από όσα διέθετε το 1845, με την χωρητικότητά τους να ανέρχεται στους 41.407 τόνους, αυξημένη σε σχέση με το 1845, κατά 17% (βλ. διάγραμμα 5.5). Μάλιστα, η αύξηση της συνολική του χωρητικότητας συνοδεύεται και από την αύξηση της μέσης χωρητικότητάς του, η οποία ανήλθε στους 140 τόνους, από 128, που ήταν το 1845. Η αύξηση, τώρα, της μεταφορικής ικανότητας του επτανησιακού στόλου συνδέεται και με την ανάδειξη του βριγαντινιού, όχι μόνο ως το πλέον προτιμητέο εμπορικό σκάφος για τους Επτανησίους, αλλά ως τον κυρίαρχο τύπο σκάφους του επτανησιακού στόλου, καθώς ο τελευταίος, στα 1850, σε ποσοστό 64% συγκροτείται από βριγαντίνια (το ποσοστό για το έτος 1845 ανερχόταν σε 56%), των οποίων η μέση χωρητικότητα άγγιζε τους 189 τόνους, ενώ το υπόλοιπο 36% περιελάμβανε μεσαίας και μικρής χωρητικότητας σκάφη, όπως γολέτες, μπρατσέρες, τραμπάκολα, παράντζες, σκούνες, βομβάρδες, και σακολέβες (βλ. διάγραμμα 5.3). [390]

Αυτή η ενίσχυση της παρουσίας του βριγαντινιού, θεωρούμε, πως σχετίζεται με την επιδίωξη του επτανησιακού στόλου όχι μόνο να αυξήσει τη μεταφορική του ικανότητα, αλλά και να βελτιώσει την απόδοση του παραγωγικού του δυναμικού, μέσω της επιλογής ενός τύπου σκάφους, που θα επέτρεπε τη μεταφορά εμπορευμάτων με όρους ταχύτητας και ασφάλειας, στις θάλασσες και τα λιμάνια της κεντρικής και ανατολικής Μεσογείου, όπου, κυρίως, δραστηριοποιούνταν οι Επτανήσιοι. Η προσπάθεια, βέβαια, του επτανησιακού στόλου για την όσο το δυνατόν πιο αποδοτική αξιοποίηση του παραγωγικού του δυναμικού καθίσταται εμφανής, πιστεύουμε, και από το γεγονός, πως ο μέσος όρος των πραγματοποιηθέντων, για το έτος 1850, εμπορικών ταξειδιών των υπό ιονική σημαία σκαφών αγγίζει τα υψηλά επίπεδα των 5,5 ταξειδιών ανά σκάφος, έχοντας υποστεί μικρή μείωση σε σχέση με το 1845 (6,3 ταξείδια, βλ. διάγραμμα 5.4).

Επανερχόμενοι στην αύξηση της καταγραφόμενης, στα 1850, χωρητικότητας του επτανησιακού στόλου, πέρα από τα όποια τεχνικά χαρακτηριστικά της συγκρότησής της, έχει ενδιαφέρον να επισημάνουμε, πως αυτή συμπίπτει και με μία περίοδο κατά την οποία οι θαλάσσιοι ναύλοι διατηρούνταν σε ιδιαιτέρως χαμηλά και άρα, εκ πρώτης όψεως, μη αποδοτικά ή ελκυστικά επίπεδα για την, εν γένει,

[390] Για τα τεχνικά χαρακτηριστικά των σκαφών αυτών, βλ. την προηγούμενη ενότητα του παρόντος κεφαλαίου, υποσημείωση 367.

επιχειρηματική ανάπτυξη της ναυτιλιακής δραστηριότητας στις ευρωπαϊκές θάλασσες.[391] Παρ' όλ' αυτά, οι Επτανήσιοι επέλεξαν να επενδύσουν στη μεγέθυνση του στόλου τους, γιατί διείδαν, όπως καταδεικνύεται από την επεξεργασία του αρχειακού υλικού, σημαντικές επιχειρηματικές ευκαιρίες προς αξιοποίηση, σε ένα ολοένα και διογκούμενο μεσογειακό εμπόριο, που είχε αρχίσει, καθώς φαίνεται, να βιώνει τις συνέπειες από τις αποφάσεις φιλελευθεροποίησης των εμπορικών συναλλαγών (κατάργηση προστατευτικών ρυθμίσεων, που εμπόδιζαν την ελεύθερη εμπορία των σιτηρών και την ακώλυτη ναυσιπλοΐα), αποφάσεις που είχε λάβει, στα τέλη της δεκαετίας του 1840, η προστάτιδα των Επτανήσων Βρετανία, ακολουθούμενη και από άλλες ευρωπαϊκές χώρες, μεσογειακές και μη.[392]

Μέσα, λοιπόν, σε αυτό το περιβάλλον ο επτανησιακός στόλος, στις αρχές, πια, της δεκαετίας του 1850, φαίνεται, πως επέλεξε να κινηθεί προς δύο επιχειρηματικές κατευθύνσεις. (α) Από τη μία, επέλεξε να παραμείνει σταθερά προσηλωμένος στο γνώριμό του και κερδοφόρο εμπόριο των σιτηρών της Μαύρης Θάλασσας, καθώς και στο εμπόριο των αγροτικών αγαθών της ευρύτερης ανατολικής Μεσογείου. Πρόκειται για αγαθά, που ο επτανησιακός στόλος μετέφερε, όπως είδαμε στο προηγούμενο κεφάλαιο, προς τα μεγάλα λιμάνια της κεντρικής και, εν μέρει, της δυτικής Μεσογείου, με σκοπό να προωθηθούν, στη συνέχεια, προς τις αγορές της Ευρώπης (πρωτίστως, της Βρετανίας και δευτερευόντως, των ιταλικών κρατών και της Αυστρίας), για να καλυφθούν οι εντεινόμενες διατροφικές ανάγκες των εκεί αυξανόμενων αστικών και βιομηχανικών πληθυσμών·[393] ανάγκες, που συχνά καθίσταντο επιτακτικές λόγω της ανεπαρκούς ή κακής εγχώριας παραγωγής ειδών διατροφής στα κράτη της δυτικής και κεντρικής Ευρώπης.[394] (β) Από την άλλη, ο επτανησιακός στόλος επέλεξε να κινηθεί και προς την κατεύθυνση ενίσχυσης της

---

[391] Stopford, *Maritime Economics*, ό.π., σ. 108-110· Klovland, «New Evidence on the fluctuations in ocean freight rates in the 1850s», ό.π., σ. 266-84 [σ. 271, σχήμα 2].

[392] Χαρλαύτη, *Ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας,* ό.π., σ. 103-5. Έχει ενδιαφέρον, πως οι ρυθμοί ανάπτυξης των κύριων μεσογειακών στόλων καταγράφονται, για την περίοδο 1845-50, σε ιδιαιτέρως υψηλά επίπεδα. Έτσι, ο στόλος του Ελληνικού Βασιλείου αυξάνεται κατά 45%, της Αυστρο-ουγγαρίας κατά 25% και της Γαλλίας κατά 17%. Βλ. συγκριτικά στοιχεία στο διάγραμμα 5.5, στο παρόν κεφάλαιο.

[393] Στα 1850, το 41% των υπό ιονική σημαία εμπορικών σκαφών, που αφίχθηκαν ή αναχώρησαν από τα λιμάνια του Ιονίου Κράτους, είχε δηλώσει ως τόπο προέλευσης ή προορισμού τα λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας, του Αιγαίου, της Κύπρου, της Καραμανίας, καθώς και των ακτών της Συρίας, της Παλαιστίνης και της Αιγύπτου· βλ. σχετικώς την ηλεκτρονική βάση δεδομένων, *Όδυσσεύς – Ιόνιος Ναυτιλιακή Ιστορία, 1810-1864*. Για το εμπόριο των σιτηρών και των αγροτικών προϊόντων της ανατολικής Μεσογείου, και της Μαύρης Θάλασσας, βλ. Κεφάλαιο Τέταρτο, Ενότητα 4.2.2 και 4.3.2.

[394] Βλ. ενδεικτικά, Craig και Fisher, *The European macroeconomy*, ό.π., σ. 218-23, 311-37· Klovland, «New Evidence on the fluctuations in ocean freight rates in the 1850s», ό.π., σ. 266-84 [272-3]· Fayle, *A Short History of the World's Shipping Industry*, ό.π., σ. 227.

παρουσίας του στον αναπτυσσόμενο, επιχειρηματικώς, χώρο της διαμετακόμισης των προϊόντων, που παρήγαγε η δυτικο-ευρωπαϊκή, και, κυρίως, η βρετανική βιομηχανία και βιοτεχνία· προϊόντα, που τα υπό ιονική σημαία σκάφη φόρτωναν στα λιμάνια, κυρίως, της Μάλτας, της Μεσσήνας, του Λιβόρνου, της Βενετίας, της Τεργέστης, και, βεβαίως, της Κέρκυρας, και τα οποία αναλάμβαναν να προωθήσουν προς τις αγορές της Ιταλικής και Βαλκανικής Χερσονήσου, του Αιγαίου, της ανατολικής Μεσογείου, και της Μαύρης Θάλασσας.[395]

Κατά συνέπεια, στις επιχειρηματικές ευκαιρίες, που παρουσιάστηκαν στο συνεχώς αυξανόμενο, διαμετακομιστικό εμπόριο των θαλασσών της κεντρικής και ανατολικής Μεσογείου, μέσα στις ευνοϊκές συνθήκες της φιλελευθεροποίησης των εμπορικών συναλλαγών, πιστεύουμε, πως οφείλεται και η επιλογή του επτανησιακού στόλου να κινηθεί τόσο προς την κατεύθυνση αύξησης της προσφερόμενης από μέρους του χωρητικότητας, όσο και προς την κατεύθυνση βελτίωσης των όρων επιχειρησιακής απόδοσης του παραγωγικού του δυναμικού. Και είναι προς αυτήν την κατεύθυνση, που θα κινηθεί ο επτανησιακός, ποντοπόρος, εμπορικός στόλος και κατά την διάρκεια των μέσων της δεκαετίας του 1850, εκμεταλλευόμενος, όπως θα φανεί στη συνέχεια, τις επιχειρηματικές ευκαιρίες, που παρουσιάστηκαν από τις επιτακτικές ανάγκες τροφοδοσίας των αγορών της δυτικής και κεντρικής Ευρώπης με σιτηρά (το κυριότερο εμπορευματικό προϊόν της επτανησιακής ναυτιλίας), τροφοδοσία, που είχε καταστεί προβληματική λόγω της έκρηξης, στα 1853, του Κριμαϊκού Πολέμου (1853-6). Ας δούμε, λοιπόν, πιο αναλυτικά την εικόνα του επτανησιακού στόλου και των κύριων μεγεθών του, όπως αυτά διαμορφώθηκαν κατά το έτος 1855.

Σύμφωνα, λοιπόν, με το διάγραμμα 5.1 (Ενότητα 5.2), στα 1855 ο επτανησιακός, ποντοπόρος εμπορικός στόλος εμφανίζεται να περιλαμβάνει στο δυναμικό του 344 εμπορικά σκάφη, 49, δηλαδή, σκάφη περισσότερα από όσα διέθετε το 1850 (αύξηση της τάξης του 17%), ενώ σε ό,τι αφορά την χωρητικότητά του, αυτή θα φτάσει στους 44.765 τόνους, καταγράφοντας αύξηση, σε σχέση με το 1850, που αγγίζει το 8%. Πρόκειται για μία σημαντική αύξηση, η οποία φαίνεται, πως ακολουθεί την γενικότερη τάση μεγέθυνσης, που παρουσιάζουν και οι μεγαλύτεροι εκ των ευρωπαϊκών, εμπορικών στόλων (βλ. Διάγραμμα 5.5, Ενότητα 5.2). Η αύξηση, όμως, της συνολικής χωρητικότητας του επτανησιακού στόλου δε συνοδεύεται, αυτήν την φορά, και από αύξηση της μέσης χωρητικότητάς του (βλ.

[395] Βλ. Κεφάλαιο Τέταρτο, Ενότητα 4.3.2 και 4.3.2, καθώς και διάγραμμα 4.11.

Πίνακα 5.1), η οποία, λόγω του μεγάλου αριθμού των επτανησιακών σκαφών θα περιοριστεί στους 130 τόνους, από 140, που ήταν στα 1850 (μείωση 7%). Στην πραγματικότητα, η μείωση της μέσης χωρητικότητας των επτανησιακών, εμπορικών σκαφών σχετίζεται με τους τύπους των ιστιοφόρων σκαφών, που επέλεξε να εντάξει στο δυναμικό του ο επτανησιακός στόλος.

Έτσι, παρατηρούμε (βλ. διάγραμμα 5.3), πως στα 1855 το βριγαντίνι συνέχιζε μεν να συνιστά τον κύριο τύπο σκάφους για τους Επτανησίους, με ποσοστό, που επί του συνόλου των σκαφών του επτανησιακού στόλου άγγιζε το 58%, αλλά το ποσοστό αυτό ήταν σημαντικά μειωμένο, σε σχέση με το αντίστοιχο του 1850, που ανερχόταν σε 64% (μείωση πλέον του 9%). Η μείωση, τώρα, του ποσοστού συμμετοχής στον επτανησιακό στόλο των βριγαντινιών, των οποίων, μάλιστα, είχε μειωθεί και η μέση χωρητικότητα (από τους 189 τόνους, του έτους 1850, στους 179, στα 1855), συνοδευόταν και από αντίστοιχη αύξηση των ποσοστών συμμετοχής των μικρής και μεσαίας χωρητικότητας σκαφών, με αποτέλεσμα: (α) η μπρατσέρα, με μέση χωρητικότητα τους 38 τόνους, να αντιπροσωπεύει, στα 1855, ποσοστό 11%, από 8% στα 1850, (β) η γολέτα, με μέση χωρητικότητα τους 64 τόνους, να αυξήσει το ποσοστό συμμετοχή της, από το 11% του 1850, στο 17% στα 1855, ενώ (γ) η σκούνα, που η μέση της χωρητικότητα υπολογίζεται στους 102 τόνους, αύξησε το ποσοστό συμμετοχή της, από το μόλις 1% του 1850 στο 4%, στα 1855. Σε ό,τι αφορά, τέλος, τα υπόλοιπα σκάφη, που συγκροτούσαν τον επτανησιακό στόλο, στα 1855, αυτά ήταν τα τραμπάκολα (ποσοστό 6% και μέση χωρητικότητα 46 τόνοι), οι βομβάρδες (ποσοστό 2% και μέση χωρητικότητα 48 τόνοι), οι παράντζες (1% και 28 τόνοι), οι πολάκες (1% και 150 τόνοι) και οι γαβάρες (1% και 339 τόνοι).[396] Κατά συνέπεια διαφαίνεται, πως στα μέσα της δεκαετίας του 1850, ο επτανησιακός στόλος είχε επιλέξει να κινηθεί προς την κατεύθυνση της περαιτέρω αύξησης της μεταφορικής του ικανότητας, την οποία όμως, επεδίωκε να αυξήσει περιλαμβάνοντας στο δυναμικό του ιστιοφόρα σκάφη μικρής και μεσαίας χωρητικότητα, αντί των μέχρι πρότινος προτιμητέων βριγαντινών, που διέθεταν πολύ μεγαλύτερη χωρητικότητα.

Αυτές οι ποσοτικές και ποιοτικές αλλαγές, που υπέστησαν τα μεγέθη και οι δομές συγκρότησης του επτανησιακού στόλου, έχει ενδιαφέρον, πως συμπίπτουν, χρονικώς, με την (αναγκαστική και πρόσκαιρη), υποχώρηση του εμπορικού

[396] Η μέση χωρητικότητα των σκαφών και τα ποσοστά συμμετοχή τους στον επτανησιακό στόλο, προήλθαν από επεξεργασία του σχετικού αρχειακού υλικού, που περιλαμβάνεται στην ηλεκτρονική βάση δεδομένων, *Ὀδυσσεύς – Ιόνιος Ναυτιλιακή Ιστορία, 1810-1864*· Βλ. επίσης, Χαρλαύτη – Βλασσόπουλος, *Ιστορικός Νηογνώμονας Ποντοπόρεια*, ό.π.

ενδιαφέροντος των Επτανησίων για τα λιμάνια του μαυροθαλασσίτικου σιτοβολώνα και την ενίσχυση της παρουσίας τους στα σιτεξαγωγά-διαμετακομιστικά λιμάνια του Αιγαίου, και ευρύτερα της ανατολικής Μεσογείου. Έτσι, λοιπόν, παρατηρούμε, πως, στα 1855, μόλις, το 14% των υπό ιονική σημαία σκαφών, που είχαν αφιχθεί ή αναχωρήσει από τα λιμάνια του Ιονίου Κράτους, είχε δηλώσει ως τόπο προέλευσης ή προορισμού τη Μαύρη Θάλασσα, όταν το αντίστοιχο ποσοστό για το έτος 1850 ανερχόταν σε 25%, και για το έτος 1845, σε 31%. Η εξέλιξη αυτή ήρθε ως αποτέλεσμα της έκρηξης του Κριμαϊκού Πολέμου (1853-6) και της απόφασης της Ρωσίας (Μάρτιος 1854), να απαγορεύσει την εξαγωγή σιτηρών σε λιμάνια εχθρικών προς την ίδια χωρών και, συγκεκριμένα, προς τα λιμάνια της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, της – προστάτιδας των Επτανήσων –Βρετανίας, της Γαλλίας και προς τα λιμάνια του Βασιλείου της Σαρδηνίας.[397]

Σε ό,τι αφορά το Ιόνιο Κράτος, αν και το ίδιο δε συμμετείχε στις πολεμικές επιχειρήσεις, και μολονότι η Συνθήκη του 1815 καθιστούσε τα εμπορικά του σκάφη, τυπικώς, ουδέτερα, το γεγονός, πως τα τελευταία είχαν υψωμένη την ιονική σημαία, η οποία έφερε το αναγνωριστικό σύμβολο της βρετανικής προστασίας, υποθέτουμε, πως καθιστούσε δυσχερή την απρόσκοπτη συνέχιση και της – υπό ιονική σημαία – επτανησιακής εμπορικής δραστηριότητας στην εμπόλεμη Μαύρη Θάλασσα. [398] Αυτός, λοιπόν, ο εμπορικός αποκλεισμός του ρωσικού σιτοβολώνα, εντεινόμενος, μάλιστα, κατά τα έτη 1854-5, είχε καταστήσει τα σιτηρά είδος εν ανεπαρκεία στις αγορές της δυτικής και κεντρικής Ευρώπης, γεγονός, που, με τη σειρά του, είχε οδηγήσει σε σημαντική αύξηση τόσο της τιμής πώλησής τους, όσο και της τιμής των ναύλων για την δια θαλάσσης διαμετακόμισή τους, από άλλες προμηθευτικές αγορές της Μεσογείου.[399] Μάλιστα, να επισημάνουμε, πως η αύξηση της τιμής των ναύλων

---

[397] Καρδάσης, *Έλληνες Ομογενείς στη Νότια Ρωσία,* ό.π., σ. 167-8. Για τον Κριμαϊκό Πόλεμο, βλ. Κεφάλαιο Τρίτο, Ενότητα 3.2.2. Για τις επιπτώσεις του στην οικονομική ζωή της Ευρώπης, Βλ. επίσης, Simon Royce, *The Crimean War and its place in European Economic History*, University of London Press, Λονδίνο 2001.

[398] Για την ουδετερότητα της ιονικής σημαίας, βλ. ενδεικτικά, Arthur Young, *A digest of maritime law cases, from 1837 to 1860*, Horace Cox, Λονδίνο 1865, σ. 89. Για την ιονική σημαία και τα σύβολα της προστασίας, που έφερε, βλ. Κεφάλαιο Δεύτερο, Ενότητα 2.3. Επίσης, αξίζει να επισημανθεί, πως όπως προκύπτει από την επεξεργασία του σχετικού αρχειακού υλικού, τα επτανησιακά σκάφη, κατά τα έτη 1854 και 1855 είχαν περιορίσει στο ελάχιστο την δραστηριότητά τους στα λιμάνια της Νέας Ρωσίας και του Δούναβη (έχουμε καταγράψει επτανησιακά σκάφη, με ιονική σημαία, που προσέγγισαν σε Κερτς, Κάφφα, Οδησσό και εκβολές του Δούναβη), ταξειδεύοντας, τις περισσότερες φορές μόνο μέχρι την Κωνσταντινούπολη· βλ. *Όδυσσεύς – Ιόνιος Ναυτιλιακή Ιστορία, 1810-1864*.

[399] Καρδάσης, *Έλληνες Ομογενείς στη Νότια Ρωσία,* ό.π., σ. 168, 170-6 [πίνακες 6.1 έως 6.5], όπου παρουσιάζονται ενδιαφέροντα στοιχεία σχετικά με τις εξαγωγές των ρωσικών σιτηρών προς τις χώρες της Ευρώπης. Επίσης, στο ίδιο, σ. 176-84, με στοιχεία για τις τιμές του σιταριού σε Οδησσό, Λονδίνο, Μασσαλία, για την περίοδο του 19ου αιώνα, και, βεβαίως, του Κριμαϊκού Πολέμου [πίνακες 6.6 και

οφειλόταν και στο ότι ένας μεγάλος αριθμός εμπορικών ιστιοφόρων, αλλά και ατμοπλοίων των δυτικο-ευρωπαϊκών χωρών είχε επιταχθεί για τις πολεμικές τους ανάγκες, με αποτέλεσμα να συρρικνωθεί, σημαντικά, η διαθέσιμη χωρητικότητα των εμπορικών τους στόλων και κατά συνέπεια να ενταθεί η ζήτηση για περισσότερα εμπορικά σκάφη, που θα αναπλήρωναν το έλλειμα σε εμπορική χωρητικότητα.[400]

Κατά συνέπεια, (α) ο εμπορικός αποκλεισμός του ρωσικού σιτοβολώνα, (β) η συνακόλουθα εντεινόμενη ζήτηση δημητριακών από τις ευρωπαϊκές αγορές, σε συνδυασμό με (γ) τα περιορισμένα μεγέθη της διαθέσιμης, εμπορικής χωρητικότητας από την πλευρά των μεγάλων – εμπόλεμων – ευρωπαϊκών στόλων, και (δ) την παράλληλη διαμόρφωση υψηλών τιμών στην διεθνή και ευρωπαϊκή ναυλαγορά, είχαν διαμορφώσει ένα άκρως επικερδές επιχειρηματικό περιβάλλον, που, κατά την γνώμη μας, ώθησε (και) τον επτανησιακό εμπορικό στόλο προς την προαναφερθείσα, σημαντική αύξηση της χωρητικότητάς του, καθώς και προς την αναζήτηση νέων αγορών προμήθειας των πολύτιμων σιτηρών. Ως τέτοιες αγορές αναδείχθηκαν, για τον επτανησιακό στόλο, τα λιμάνια, πρωτίστως, του Αιγαίου (Σύρος), και, δευτερευόντως, της ανατολικής Μεσογείου (Αλεξάνδρεια). Έτσι, στα 1855, τα λιμάνια του Αιγαίου δηλώνονται ως λιμάνια προέλευσης ή προορισμού από το 23% των υπό ιονική σημαία σκαφών, που αφίχθηκαν ή αναχώρησαν από τα Επτάνησα, όταν πέντε χρόνια πριν το αντίστοιχο ποσοστό δεν υπερέβαινε το 13%, ενώ σε ό,τι αφορά τα λιμάνια της ανατολικής Μεσογείου, αυτά έχουν δηλωθεί ως τόπος προέλευσης ή προορισμού από το 7% των επτανησιακών σκαφών, όταν στα 1850, το ποσοστό τους, μόλις, που άγγιζε το 3%.[401] Ως προς την ανάδειξη, τώρα, του Αιγαίου στην θέση της κύριας περιοχής επιχειρηματικής δραστηριοποίησης και προμήθειας σιτηρών για τον επτανησιακό στόλο, αυτή θα πρέπει να αποδοθεί στο γεγονός, πως από την άνοιξη του 1855 η Ρωσία δεν απέτρεπε πλέον την εξαγωγή σιτηρών σε ουδέτερες χώρες, όπως ήταν η περίπτωση και της Ελλάδας, που είχε ως αποτέλεσμα να φτάνουν τα ρωσικά σιτηρά στο ελληνικό λιμάνι της Σύρου, και ύστερα από μία

6.7, και γράφημα 6.8.1.]. Για τις τιμές των ναύλων, βλ. Stopford, *Maritime Economics*, ό.π., σ. 108-110· Klovland, «New Evidence on the fluctuations in ocean freight rates in the 1850s», ό.π., σ. 266-84.

[400] Σύμφωνα με τα στοιχεία, που παραθέτει ο Klovland, η χωρητικότητα των εμπορικών σκαφών, ιστιοφόρων και ατμόπλοιων, που είχαν επιταχθεί για τις πολεμικές ανάγκες της Μεγάλης Βρετανίας λόγω του Κριμαϊκού Πολέμου, κατά το έτος 1855, κυμαινόταν περί του 150.000 τόνους· Klovland, «New Evidence on the fluctuations in ocean freight rates in the 1850s», ό.π., σ. 266-84 [278, σχήμα 7].

[401] Για τα ποσοστά συμμετοχής των διαφόρων θαλάσσιων περιοχών της Μεσογείου στο επτανησιακό εμπόριο, βλ Κεφάλαιο Τέταρτο, Ενότητα 4.2.2. Για τις εξαγωγές σιτηρών από το λιμάνι της Αλεξάνδρειας προς την Δύση, για τα έτη 1854-5, βλ. ενδεικτικά, C. Hadziiossif, «La Colonie Greque en Égypte 1833-1856», Διδακτορική διατριβή, Universite de Paris IV, École Pratique des Hautes Études, IVe section, Παρίσι 1980, σ. 133-5 [πίνακας VII].

εικονική εξαγωγή στο λιμάνι, να μεταφορτώνονται σε άλλα εμπορικά σκάφη, όπως ήταν (και) τα ιονικά, και να συνεχίζουν το ταξείδι τους για τις δυτικές αγορές.[402]

Η αλλαγή, βέβαια, του γεωγραφικού προσανατολισμού του επτανησιακού στόλου, από τη «μακρινή» Μαύρη Θάλασσα στο πιο «κοντινό» Αιγαίο θα συνδυασθεί και με την παράλληλη αύξηση της κίνησης των επτανησιακών σκαφών προς τα λιμάνια της Αδριατικής και του μαλτέζικου αρχιπελάγους (λιμάνια προώθησης φορτίων σιτηρών), με αποτέλεσμα ποσοστό άνω του 62% των υπό ιονική σημαία εμπορικών σκαφών, που αφίχθηκαν ή αναχώρησαν από τα Επτάνησα, κατά το έτος 1855, να έχει δηλώσει ως τόπο προέλευσης ή προορισμού τις ανωτέρω θαλάσσιες περιοχές, όταν το αντίστοιχο ποσοστό για το 1850 δεν υπερέβαινε το 47% (αύξηση 32%).[403] Η γεωγραφική αυτή μετατόπιση του εμπορικού ενδιαφέροντος του επτανησιακού στόλου θα έχει ως συνέπεια να συρρικνωθεί η ακτίνα της επιχειρησιακής του δράσης, με αποτέλεσμα στα μέσα πια της δεκαετίας του 1850 να «περιοριστεί» σε ένα θαλάσσιο, εμπορικό τρίγωνο οριζόμενο από τα λιμάνια της Σύρου, της Τεργέστης και της Μάλτας, γεγονός, που εξηγεί, πιστεύουμε, και την απόφαση του επτανησιακού στόλου να εντάξει στο δυναμικό του περισσότερα σκάφη μικρής και μεσαίας χωρητικότητας, σκάφη, που μπορούσαν, καθώς φαίνεται, να ανταποκριθούν πιο αποδοτικά και αποτελεσματικά στις ανάγκες ναυσιπλοΐας των κεντρο-μεσογειακών θαλασσών.

Αυτός, όμως, ο γεωγραφικός προσανατολισμός του επτανησιακού στόλου, προς τα λιμάνια του Αιγαίου και, δευτερευόντως, προς τα λιμάνια της ανατολικής Μεσογείου θα αποδειχθεί πρόσκαιρος. Έτσι, όταν ο Κριμαϊκός Πόλεμος λήξει, στα 1856, και αποκατασταθεί η ελεύθερη ναυσιπλοΐα και εμπορία στα νερά της Μαύρης Θάλασσας, θα διαμορφωθούν και οι όροι της επαναδραστηριοποίησης (και) του ποντοπόρου, εμπορικού στόλου του Ιονίου Κράτους στα σιτεξαγωγά μαυροθαλασσίτικα λιμάνια. Αυτήν την φορά, όμως, όπως υποστηρίξαμε και στο προηγούμενο κεφάλαιο, τα υπό ιονική σημαία επτανησιακά σκάφη δεν θα προσανατολιστούν, απλώς, προς τη Μαύρη Θάλασσα και τα σιτηρά της, αλλά θα εξειδικευθούν στην εμπορία τους. Πρόκειται για μία εξέλιξη, που, ως είναι αναμενόμενο, είχε άμεσες επιπτώσεις και στους όρους συγκρότησης, λειτουργίας και ανάπτυξης του επτανησιακού στόλου. Ας δούμε, επομένως, πιο αναλυτικά, την

---

[402] Καρδάσης, *Έλληνες Ομογενείς στη Νότια Ρωσία,* ό.π., σ. 168.
[403] Βλ. ηλεκτρονική βάση δεδομένων: *Οδυσσεύς – Ιόνιος Ναυτιλιακή Ιστορία, 1810-1864*.

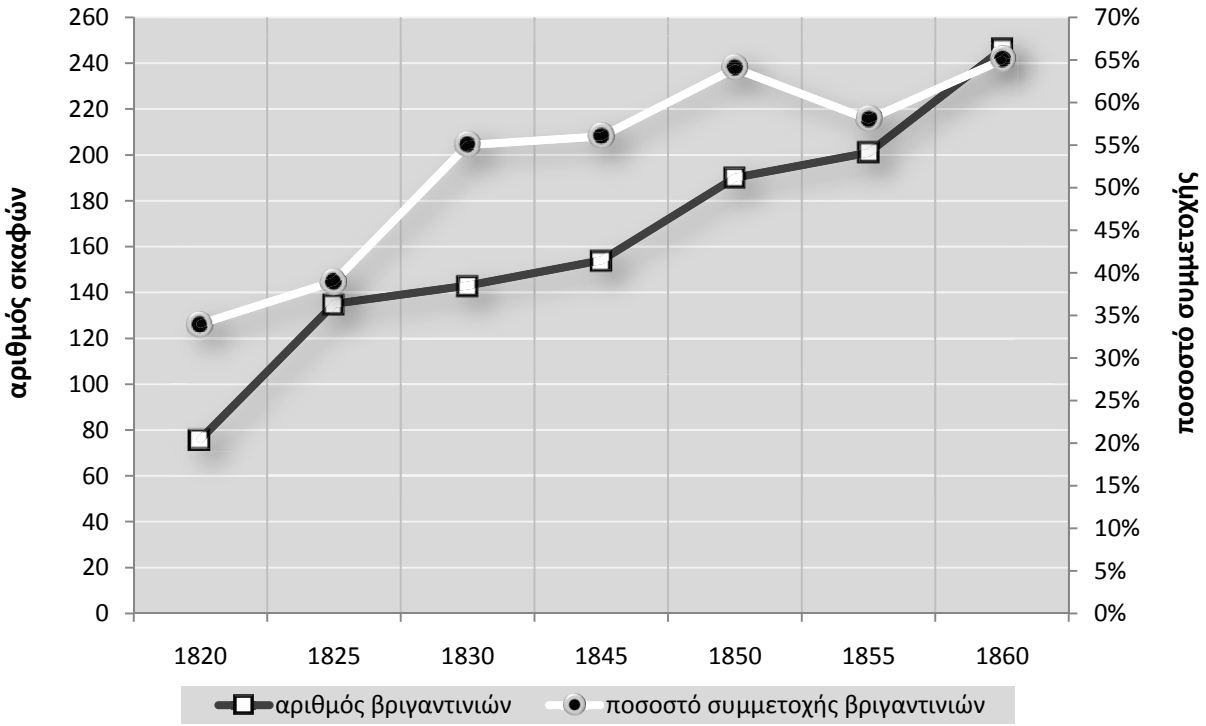
εικόνα των κύριων μεγεθών και της ανάπτυξης του επτανησιακού στόλου, όπως αυτή διαμορφώθηκε λίγα χρόνια, μετά τη λήξη του Κριμαϊκού Πολέμου, στα 1860.

Όπως, λοιπόν, προκύπτει από το διάγραμμα 5.1, στα 1860, τέσσερα χρόνια μετά τη λήξη του Κριμαϊκού Πολέμου και τρία, μόλις, πριν τον επίσημο τερματισμό του βίου του Ιονίου Κράτους, ο επτανησιακός, εμπορικός στόλος εμφανίζεται να περιλαμβάνει στο δυναμικό του 380 ποντοπόρα σκάφη, 36 περισσότερα από όσα διέθετε στα 1855 (αύξηση 10%), ενώ η συνολική του χωρητικότητα αγγίζει τους 54.000 τόνους (53.852), καταγράφοντας μεγάλη αύξηση, σε σχέση, πάντα, με το 1855, της τάξης του 20%. Μάλιστα, αξίζει να τονίσουμε, πως ο ρυθμός ανάπτυξης του επτανησιακού στόλου υπερβαίνει κατά πολύ τους αντίστοιχους ρυθμούς ανάπτυξης άλλων ανταγωνιστικών και πολύ μεγαλύτερων στόλων, όπως αυτών του Ελληνικού Βασιλείου (-11%) ή της Αυστρίας (+2%), ενώ κινείται στα ίδια επίπεδα ποσοστιαίας μεγέθυνσης με αυτά του εμπορικού στόλου του Βασιλείου της Νάπολης (+22%) (βλ. διάγραμμα 5.5). Σε ό,τι αφορά, τώρα, την αύξηση της συνολικής χωρητικότητας του επτανησιακού στόλου, να επισημάνουμε, πως αυτή συνοδεύεται και από την παράλληλη αύξηση της μέσης χωρητικότητάς του, η οποία, κατά το 1860, θα ανέλθει στους 142 τόνους, από 130, που ήταν πέντε χρόνια πριν (αύξηση 9%). Η εξέλιξη αυτή, όπως καταδεικνύει η εξέταση του αρχειακού υλικού, οφείλεται, κυρίως, στην απόφαση των Επτανησίων να εντάξουν στο στόλο τους έναν πολύ μεγάλο αριθμό βριγαντινιών, για την ακρίβεια 246 σκάφη, με αποτέλεσμα, στα 1860, ο ποντοπόρος, επτανησιακός στόλος σε ποσοστό άνω του 65% να συγκροτείται από βριγαντίνια, όταν το αντίστοιχο ποσοστό για το έτος 1855 ανερχόταν σε 58%. Πρόκειται για μία αύξηση της τάξης του 12%, που, σε απόλυτους αριθμούς και σε σχέση με το 1855, μεταφράζεται σε επιπλέον 45 βριγαντίνια, των οποίων, μάλιστα, η μέση χωρητικότητα είχε διαμορφωθεί στους 185 τόνους (από 179).

Στην πραγματικότητα, στα 1860, όπως φαίνεται καθαρά και στο διάγραμμα 5.6, που ακολουθεί, το βριγαντίνι έχει αναδειχθεί ως ο κυρίαρχος τύπος ιστιοφόρου, ποντοπόρου σκάφους για τον επτανησιακό στόλο, καταγράφοντας, καθ' όλη την διάρκεια της υπό εξέταση περιόδου, και με την εξαίρεση του έτους 1855, μία συνεχή πορεία μεγέθυνσης, όχι μόνο ως προς το ποσοστό συμμετοχής του στο στόλο, αλλά και ως προς τους απόλυτους αριθμούς του. Σε ό,τι αφορά, τέλος, τους υπόλοιπους τύπους σκαφών (βλ. διάγραμμα 5.3), που περιελάμβανε στο δυναμικό του ο επτανησιακός στόλος, κατά το 1860, αυτοί ήταν: (α) η γολέτα, με ποσοστό συμμετοχής 11% (40 σκάφη), και μέση, εκτιμώμενη χωρητικότητα στους 66 τόνους,

(β) η σκούνα, με ποσοστό 8% (31 σκάφη) και μέση χωρητικότητα 59 τόνους, (γ) η μπρατσέρα, με ποσοστό 6% (23 σκάφη), και μέση χωρητικότητα 40 τόνους, (δ) το τραμπάκολο με ποσοστό 5% (18 σκάφη), και μέση χωρητικότητα στους 37 τόνους, (ε) το πιελέγκο, με ποσοστό συμμετοχής 2% (8 σκάφη) και εκτιμώμενη μέση χωρητικότητα στους 60 τόνους, (στ) την βομβάρδα, επίσης με ποσοστό 2% (8 σκάφη) και μέση χωρητικότητα 77 τόνους, ενώ καταγράφηκαν, ακόμα, τρεις πολάκες (μέση χωρητικότητα 150 τόνοι), δύο γαβάρες (μέση χωρητικότητα 387 τόνοι), καθώς και μία παράντζα (χωρητικότητα 28 τόνοι), σκάφη, που αντιπροσωπεύουν το 1% του επτανησιακού στόλου. Κατά συνέπεια, παρατηρούμε, πως ο επτανησιακός στόλος στα τέλη, πια, της δεκαετίας του 1850 και τις αρχές της δεκαετίας του 1860, έχει επιλέξει να κινηθεί προς την κατεύθυνση της περαιτέρω, σε σχέση με το 1855, αύξησης της προσφερόμενης μεταφορικής του ικανότητας, μία αύξηση, που, όπως είδαμε, πετυχαίνει με την ένταξη στο παραγωγικό του δυναμικό μεγάλου αριθμού βριγαντινιών, περιορίζοντας, παράλληλα, την παρουσία των σχετικά μικρής και μεσαίας χωρητικότητας εμπορικών σκαφών.

Διάγραμμα 5.6. Διαχρονική εξέλιξη του αριθμού και του ποσοστού συμμετοχής (%) των βριγαντιών στο ενεργό παραγωγικό δυναμικό του – υπό ιονική σημαία – επτανησιακού, ποντοπόρου εμπορικού στόλου, κατά την περίοδο 1820-60.



Πηγή: επεξεργασμένα στοιχεία από: (α) ηλεκτρονική βάση δεδομένων *Ὀδυσσεύς – Ιόνιος Ναυτιλιακή Ιστορία, 1810-1864·* (β) Τζελίνα Χαρλαύτη – Νίκος Στ. Βλασσόπουλος, *Ιστορικός Νηογνώμονας Ποντοπόρεια. Ποντοπόρα ιστιοφόρα και ατμόπλοια, 1830-1939*, Ε.Λ.Ι.Α., Αθήνα 2002.

Ως προς την επιλογή, τώρα, της αύξησης των σκαφών, και της μεταφορικής ικανότητας του επτανησιακού στόλου, έχει ενδιαφέρον να επισημανθεί, πως αυτή συμπίπτει, χρονικώς με την ανάδειξη της Μαύρης Θάλασσας σε κύρια περιοχή δραστηριοποίησης του εμπορικού στόλου του Ιονίου Κράτους. Όπως είδαμε στο προηγούμενο κεφάλαιο (Ενότητα 4.2.2), κατά το 1860, ένα ποσοστό άνω του 37% των υπό ιονική σημαία επτανησιακών σκαφών, που αναχώρησαν ή αφίχθηκαν στα Επτάνησα, είχε δηλώσει ως τόπο προέλευσης ή προορισμού τα λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας, με το αντίστοιχο ποσοστό για το αμέσως προηγούμενο έτος (1859) να ανέρχεται στο 28%, για το 1855, στο 14% και για το 1850, στο 25%. Η αύξηση αυτή του αριθμού των επτανησιακών σκαφών, που εμπορεύονταν στη Μαύρη Θάλασσα, είναι άμεσα συνδεδεμένη, καθώς φαίνεται, με τις ευνοϊκές εξελίξεις, που βίωνε το σιτεμπόριο της τελευταίας, καθώς με τη λήξη του Κριμαϊκού Πολέμου, στα 1856, (α) επετράπη η δραστηριοποίηση των σκαφών όλων των ευρωπαϊκών και μη εμπορικών ναυτιλιών στα νερά της Μαύρης Θάλασσας, (β) αποκαταστάθηκε η δραστηριότητα στα σιτεξαγωγά λιμάνια της Ρωσίας, και (γ) με την συγκρότηση της Επιτροπής του Δούναβη τέθηκαν οι βάσεις της διεθνοποίησης του ποταμού, ενώ λήφθησαν και τα πρώτα μέτρα για την βελτίωση των όρων πλεύσης του, με αποτέλεσμα τη μεγάλη αύξηση των εξαγωγών και από τα δουνάβια σιτεξαγωγά λιμάνια.[404] Άμεση συνέπεια όλων αυτών των εξελίξεων, ήταν να αναδειχθεί η Μαύρη Θάλασσα, όχι μόνο ως ένας σημαντικός σιτοβολώνας για την Ευρώπη, όπως ίσχυε έως και την εποχή του Κριμαϊκού Πολέμου, αλλά να καταστεί ως η κύρια περιοχή προμήθειας σιτηρών για τις αγορές της δυτικής και κεντρικής Ευρώπης.[405]

Μέσα, λοιπόν, σε αυτό το ευρύτερο πλαίσιο της εμπορικής ανάπτυξης του σιτοβολώνα της Μαύρης Θάλασσας (περιοχές Νέας Ρωσίας και Δούναβη), θα πρέπει να αναγνωσθεί και η ένταση του προσανατολισμού των υπό ιονική σημαία εμπορικών σκαφών προς τα λιμάνια της. Ένας προσανατολισμός, που, όπως είδαμε, εντάθηκε μετά τη λήξη του Κριμαϊκού Πολέμου και ενισχύθηκε περαιτέρω προς τα τέλη της δεκαετίας του 1850 και τις αρχές της δεκαετίας του 1860. Τα αίτια αυτής της εξέλιξης, θα πρέπει να αναζητηθούν, θεωρούμε, σε ένα συνδυασμό (α) κακής

---

[404] Βλ. Κεφάλαιο Τέταρτο, Ενότητα 4.2.2, για την αποκατάσταση του σιτεμπορίου με τα λιμάνια της Νέας Ρωσίας και για τα μέτρα βελτίωσης του πλου του Δούναβη και της εμπορίας των σιτηρών του.

[405] Βλ. ενδεικτικά, Klovland, «New Evidence on the fluctuations in ocean freight rates in the 1850s», ό.π., σ. 266-84· Cook και Stevenson, *The Routledge Companion to European History since 1763*, ό.π., σ. 250, με συγκριτική παρουσίαση της παραγωγής σιτηρών στην ευρωπαϊκή ήπειρο κατά τα έτη 1855-64· Lewis Siegelbaum, «The Odessa Grain Trade: A Case Study in Urban Growth and Development in Tsarist Russia», *The Journal of European Economic History*, Τόμος 9, 1980, σ. 113-51.

εγχώριας παραγωγής δημητριακών, ιδίως, κατά το 1860, στις χώρες της δυτικής Ευρώπης (κυρίως, σε Βρετανία και Γαλλία), που με τη σειρά της οδήγησε σε (β) μεγάλη αύξηση της ζήτησης τόσο για σιτηρά, όσο και (γ) για θαλάσσιες, μεταφορικές υπηρεσίες, με άμεση συνέπεια (δ) τη μεγάλη και συνεχή αύξηση, ήδη, από τους πρώτους μήνες του 1859 και καθ' όλη την διάρκεια του 1860, των θαλάσσιων ναύλων, οι οποίοι άγγιζαν, ξανά, τα υψηλά, κερδοφόρα επίπεδα της εποχής των μέσων της δεκαετίας του 1850.[406]

Έτσι, στις αρχές της δεκαετίας του 1860, και μέσα στις προαναφερθείσες οικονομικές και εμπορικές συνθήκες, διαμορφώθηκαν σημαντικές ευκαιρίες ανάπτυξης του μαυροθαλασσίτικου σιτεμπορίου, που επέτρεπε, μάλιστα, και μεγάλα περιθώρια κέρδους, για όσους λάμβαναν την απόφαση να εμπλακούν σε αυτό. Αυτές, λοιπόν, τις σημαντικές ευκαιρίες επιχειρηματικής ανάπτυξης και κέρδους, που προσέφερε η Μαύρη Θάλασσα και, συγκεκριμένα, οι σιτοφόρες περιοχές της Νέας Ρωσίας και του Δούναβη, επεχείρησε να εκμεταλλευτεί, καθώς φαίνεται, (και) ο εμπορικός στόλος του Ιονίου Κράτους. Έτσι, λοιπόν, ο τελευταίος επέλεξε να κινηθεί προς την κατεύθυνση (α) της περαιτέρω αύξησης της προσφερόμενης, από μέρους του, χωρητικότητας, καθώς και στην (β) ανάδειξη του μεγάλης μεταφορικής ικανότητας βριγαντινιού σε κύριο τύπο σκάφους του, ικανού να καλύπτει, αποδοτικώς και επαρκώς, την διευρυμένη ακτίνα επιχειρησιακής δράσης της επτανησιακής ναυτιλίας· την επτανησιακή ναυτιλία, που έχοντας, πλέον, διαμορφώσει χαρακτηριστικά εξειδίκευσης στη μεταφορά των σιτηρών της Νέας Ρωσίας, και, κυρίως, του Δούναβη προς τα λιμάνια της κεντρικής Μεσογείου, είχε φτάσει να καλύπτει ένα ευρύ, νοητό, εμπορικό τρίγωνο, οριζόμενο από τις θάλασσες του μαλτέζικου αρχιπελάγους, της Αδριατικής και της Μαύρης Θάλασσας (βλ. Κεφάλαιο 3, Ενότητα 3.2.2, Σχήμα 3.2). [407] Τέλος, (γ) ο επτανησιακός, ποντοπόρος

---

[406] Για τις ελλείψεις και τις εισαγωγές σιτηρών στην δυτική Ευρώπη, βλ. Wray Vamplew, «A Grain of Truth: The Nineteenth-Century Corn Averages», *The Agricultural History Review*,Τόμος 28, 1980, σ. 1-17· Fairlie, «The Corn Laws and British wheat production, 1829-76», ό.π., σ. 88-116· Klovland, «New Evidence on the fluctuations in ocean freight rates in the 1850s», ό.π., σ. 266-84· L. E. Jones, *Seasons and Prices: The Role of the Wheather in English Agricultural History*, George Allen & Unwin, Λονδίνο 1964· Craig και Fisher, *The European macroeconomy*, ό.π., σ. 324-37· Cook και Stevenson, *The Routledge Companion to European History since 1763*, ό.π., σ. 250. Για τις τιμές των θαλάσσιων ναύλων, βλ. Klovland, «New Evidence on the fluctuations in ocean freight rates in the 1850s», ό.π., σ. 266-84 [γράφημα 2, σ. 271]· Stopford, *Maritime Economics*, ό.π., σ. 108-110 [βλ. και γράφημα 3.7, σ. 108]· Kaukiainen, *A History of Finnish Shipping*, ό.π., σ. 77-8· Bjørklund και Jensen, «The 19th century – Towards a new age», ό.π., σ. 161-237 [72-4].

[407] Για την ανάπτυξη του επτανησιακού εμπορίου, κυρίως, στον Δούναβη και τα λιμάνια της Αζοφικής και, δευτερευόντως, στην Οδησσό, βλ. Κεφάλαιο Τέταρτο, Ενότητα, 4.2.2, καθώς και το σχήμα 4.2 και το διάγραμμα 4.11.

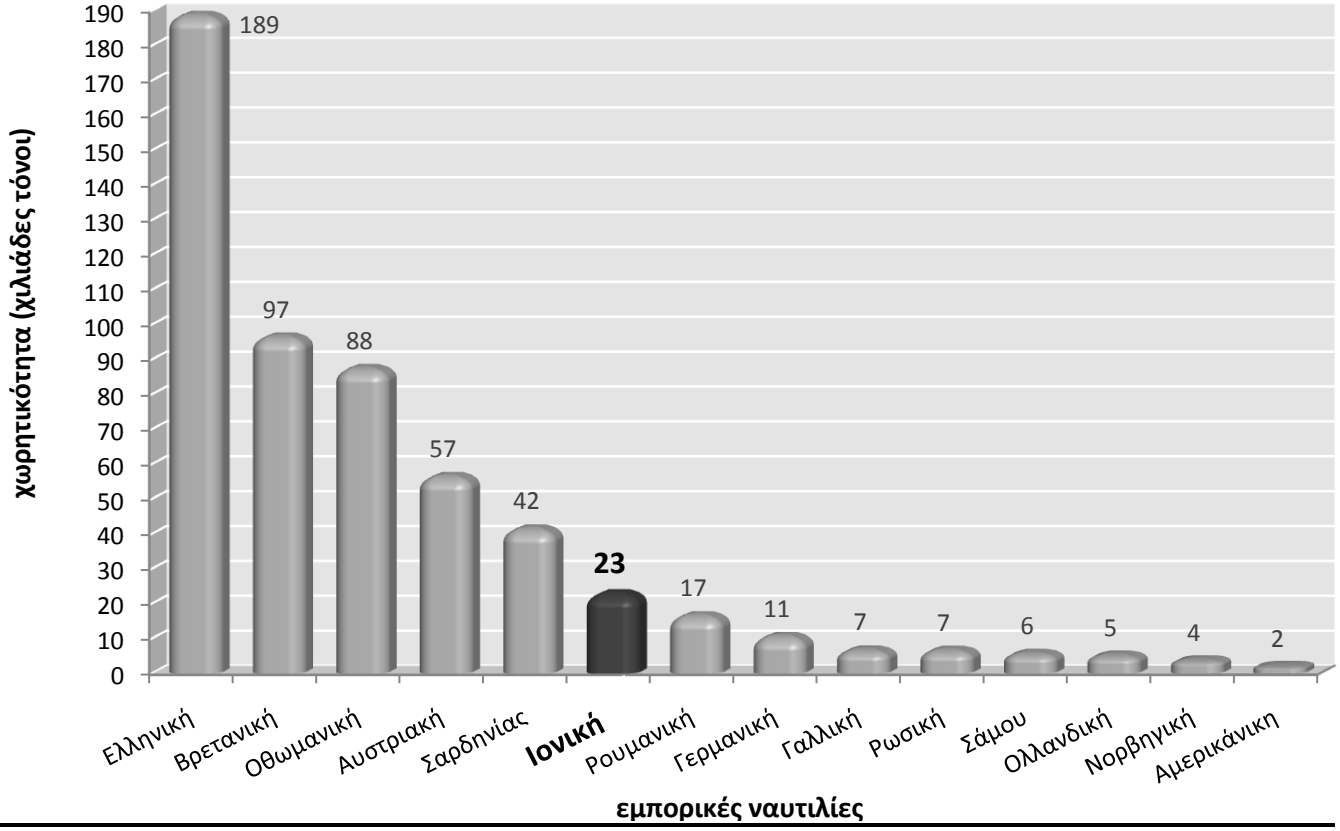
στόλος επέλεξε να κινηθεί και προς την κατεύθυνση βελτίωσης της αποδοτικότητας του παραγωγικού του δυναμικού, μέσω της εντατικής, επιχειρησιακής εκμετάλλευσής του, μία επιλογή, που είχε ως αποτέλεσμα, στα 1860, ο μέσος όρος των πραγματοποιηθέντων, από τα επτανησιακά σκάφη, εμπορικών ταξειδιών να ανέλθει στα επίπεδα των 4,9 ταξειδιών ανά σκάφος, από 3,7, που είχε υποχωρήσει στα 1855, καταγράφοντας αύξηση κατά 32% (βλ. διάγραμμα 5.4). Εκτιμούμε, λοιπόν, πως οι προαναφερθείσες επιχειρηματικές επιλογές ανάπτυξης του επτανησιακού στόλου, όπως αυτές διαμορφώθηκαν στα τέλη της δεκαετίας του 1850 και τις αρχές της δεκαετίας του 1860, είναι εκείνες, που, στην ουσία, επέτρεψαν σε έναν, μικρής δυναμικότητας, μεσογειακό στόλο να αντιμετωπίσει τον έντονο, από πολύ μεγαλύτερες, ευρωπαϊκές ναυτεμπορικές δυνάμεις, ανταγωνισμό, να διατηρήσει την δυνατότητα αυτόνομης, επιχειρηματικής δράσης, και να διεκδικήσει, αλλά και να αποσπάσει, μερίδιο από ένα συνεχώς μεγεθυνόμενο και κερδοφόρο εμπόριο, όπως αυτό των μαυροθαλασσίτικων σιτηρών.

Μία ενδεικτική εικόνα για τα επιχειρησιακά αποτέλεσμα αυτών των επιλογών ανάπτυξης του εμπορικού στόλου του Ιονίου Κράτους θεωρούμε, πως δίνει το διάγραμμα 5.7. Στο διάγραμμα επιλέξαμε να παρουσιάσουμε τα στοιχεία για τις εξαγωγές σιτηρών, από τα λιμάνια του Δούναβη, ανά εμπορική ναυτιλία, για το έτος 1860, όπως αυτές παρουσιάζονται από τις επίσημες στατιστικές της Ευρωπαϊκής Επιτροπής του Δούναβη. Αυτό, λοιπόν, που προκύπτει από το διάγραμμα, είναι πως ο εμπορικός στόλος του Ιονίου Κράτους, με την περιορισμένη, συγκριτικά, παραγωγική και κεφαλαιουχική του βάση και μολονότι αντιμετωπίζει τον ανταγωνισμό πολύ μεγαλύτερων στόλων, όπως του ελληνικού, του αυστριακού, του γερμανικού ή ακόμα και του εμπορικού στόλου της ίδιας της προστάτιδάς του, πετυχαίνει να αναδειχθεί στην θέση του έκτου πιο δραστήριου, εμπορικού στόλου στα σιτεξαγωγά λιμάνια του Δούναβη (κυρίως, Γαλάτσι, Βραΐλα, Σουλινάς), λιμάνια από τα οποία η Ευρώπη προμηθευόταν, πλέον, ένα μεγάλο μέρος των σιτηρών της.[408] Βέβαια, να επισημάνουμε, σε αυτό το σημείο, πως αν η σύγκριση, που επιχειρήσαμε στο διάγραμμα 5.7, ετίθετο στην βάση όχι του ιονικού, αλλά του ιονόκτητου στόλου, τότε η εικόνα, φαίνεται, πως θα ήταν αρκετά διαφορετική, με πιο αυξημένη την επτανησιακή συμμετοχή στο εμπόριο (και) των δουνάβιων σιτηρών. Την υπόθεσή μας αυτή τη στηρίζουμε, στο γεγονός, πως (και) οι επτανήσιοι καραβοκύρηδες

[408] Για την ανάπτυξη του εμπορίου των σιτηρών του Δούναβη, βλ. Κεφάλαιο Τέταρτο, Ενότητα 4.2.2, καθώς και Κεφάλαιο Τρίτο, Ενότητα 3.2.2.

έκαναν χρήση, πέραν της ιονικής και πολλών άλλων σημαιών, όπως της ελληνικής, της μολδαβικής, της ρωσικής, της Σάμου, της βλάχικης και των ιταλικών σημαιών. Μία επιλογή, που δεν αφορούσε, βεβαίως, μόνο τους Επτανησίους, και η οποία σχετιζόταν, κυρίως, με την εν γένει προσπάθεια των πλοιάρχων να αποφύγουν τους υψηλούς δασμούς των λιμένων προσέγγισης. [409]

Διάγραμμα 5.7. Συμμετοχή των εμπορικών στόλων του βόρειου Ατλαντικού στο εμπόριο των σιτηρών του Δούναβη, κατά το έτος 1860, σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία της *Ευρωπαϊκής Επιτροπής του Δούναβη*.



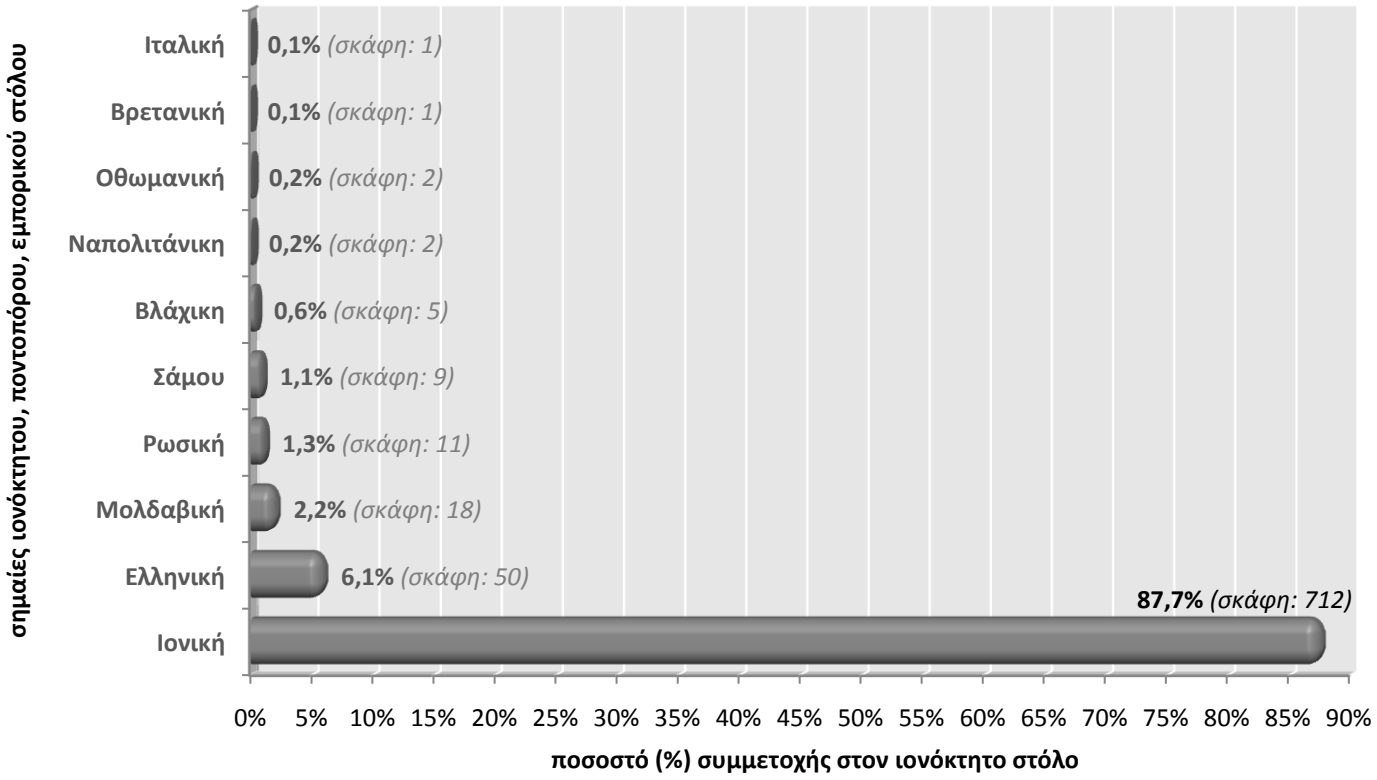
Πηγή: επεξεργασμένα στοιχεία από Constantin Ardeleanu, *Evoluţia Intereselor Economice şi Politice Britanice la Gurile Dunării (1829-1914)*, Muzeul Brăilei-Editura Istros, Brăila 2008, σ. 315 [Πίνακας Αρ. 6].

Ως προς τις σημαίες, που επέλεγε να υψώνει ο ιονόκτητος στόλος (ιονική ή μη), ενδεικτικό είναι το διάγραμμα 5.8, όπου επιλέξαμε να παρουσιάσουμε τις σημαίες (αριθμός σημαιών – εμπορικών σκαφών και ποσοστό επί του στόλου), που χρησιμοποίησαν οι επτανήσιοι καραβοκύρηδες και πλοίαρχοι, κατά το έτος 1860, σύμφωνα με τις αφίξεις των ιονόκτητων, ποντοπόρων, εμπορικών σκαφών στα

[409] Για την εικόνα της ισχυρής παρουσίας των Επτανησίων στον Δούναβη και στη νότια Ρωσία, καθώς και για την χρήση άλλων σημαιών, πέραν της Ιονικής, βλ. Χαρλαύτη, *Ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας,* ό.π., σ. 90, 115, 169-82· Φωκάς, *Οι Έλληνες εις την ποταμοπλοΐαν του κάτω Δουνάβεως*, ό.π., σ. 80-123.

λιμάνια του Ιονίου Κράτους. Σύμφωνα, λοιπόν, με το διάγραμμα, οι Επτανήσιοι είναι μεν σε μεγάλο βαθμό προσανατολισμένοι προς την χρήση της εμπορικής σημαίας του Κράτους τους, αλλά παρ' όλ' αυτά, και σε ποσοστό άνω του 12%, επιλέγουν να υψώσουν στα εμπορικά τους σκάφη σημαίες μη ιονικές, όπως την ελληνική (ποσοστό 6,1%), τη μολδαβική (2,2%), τη ρωσική (1,3%), της Σάμου (1,1%) ή την βλαχική (0,6%). Μάλιστα, αυτή η γενική εικόνα δεν φαίνεται να διαφοροποιείται, σημαντικά, αν το ενδιαφέρον μας περιοριστεί στις σημαίες των επτανησιακών συμφερόντων, εμπορικών σκαφών, που, κατά την άφιξή τους στα 1860 στα Επτάνησα, είχαν δηλώσει ως τόπο προέλευσης τα μαυροθαλασσίτικα λιμάνια. Έτσι, λοιπόν, παρατηρούμε, πως από τα 93 ιονόκτητα, ποντοπόρα, εμπορικά σκάφη, που εισέπλευσαν στους επτανησιακούς λιμένες, κατά το έτος 1860, προερχόμενα από τη Μαύρη Θάλασσα, το 84% (78 σκάφη), είχαν υψωμένη την ιονική σημαία, το 5% (5 σκάφη), την ελληνική, το 5% (4 σκάφη) τη μολδαβική, το 3% (3 σκάφη) τη ρωσική, το 2% (2 σκάφη) τη σημαία της Σάμου, και ένα μόνο επτανησιακό σκάφος είχε υψωμένη την οθωμανική σημαία (ποσοστό επί του συνόλου 1%).

Διάγραμμα 5.8. Ο ιονόκτητος, ποντοπόρος, εμπορικός στόλος και οι σημαίες του, κατά το έτος 1860.



Πηγή: επεξεργασμένα στοιχεία από την ηλεκτρονική βάση δεδομένων *Όδυσσεύς – Ιόνιος Ναυτιλιακή Ιστορία, 1810-1864*.

Ανακεφαλαιώνοντας, παρατηρούμε, πως η εξέλιξη των κύριων μεγεθών, καθώς και των επιμέρους τεχνικών χαρακτηριστικών του επτανησιακού, ποντοπόρου, εμπορικού στόλου, κατά την δεκαπενταετία 1845-60, βρισκόταν, καθώς ήταν αναμενόμενο, σε άμεση σχέση εξάρτησης από τις ευρύτερες εξελίξεις, που βίωνε τόσο ο εμπορικός, όσο και ο γεωγραφικός προσανατολισμός της εμπορικής ναυτιλίας του Ιονίου Κράτους· μίας ναυτιλίας, που, στα μέσα, πια, του 19^{ου} αιώνα, θα έχει μεταβεί, οριστικώς, από το επίπεδο του τοπικού σε αυτό του υπέρ-τοπικού – περιφερειακού παρόχου μεταφορικών υπηρεσιών προς τρίτες χώρες. Στην ουσία, η μετάβαση αυτή αφορούσε την «έξοδο» της επτανησιακής ναυτιλίας από τις «περιοριστικές» αγορές του Ιονίου, του Αιγαίου και της Αδριατικής, προς τις οποίες βρισκόταν, κυρίως, προσανατολισμένη, κατά την πρώτη δεκαπενταετία ύπαρξης του Ιονίου Κράτους, και τη σταδιακή εξάρτησή της από τις μεγάλες, ευρωπαϊκές αγορές και την εκεί ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορικές υπηρεσίες και, κυρίως, για μεταφορά σιτηρών. Πρόκειται για εξελίξεις, που οδήγησαν την επτανησιακή, εμπορική ναυτιλία να στραφεί προς τη Μαύρη Θάλασσα και τα σιτηρά της και να διευρύνει την ακτίνα της επιχειρησιακής της δράσης σε ένα μεγάλο τμήμα της κεντρικής και ανατολικής Μεσογείου, που, γεωγραφικώς, οριζόταν από τα λιμάνια της Τεργέστης, της Μάλτας, της Σύρου, του Ταϊγανίου, της Οδησσού και των δουνάβιων λιμανιών, Βραΐλας, Σουλινά και Γαλατσίου.

Ο ρόλος, τώρα, του επτανησιακού στόλου, ως του εκτελεστικού βραχίονα της εμπορικής ναυτιλίας του Ιονίου Κράτους, ήταν να ανταποκριθεί στις νέες επιχειρησιακές ανάγκες, που απέρρεαν τόσο από αυτή τη σημαντική και συνεχή γεωγραφική διεύρυνση του εμπορικού δικτύου της επτανησιακής ναυτιλίας, όσο και από τη σταδιακή εξειδίκευση της τελευταίας στο εμπόριο των μαυροθαλασσίτικων σιτηρών. Έτσι, παρατηρούμε, πως ο επτανησιακός, εμπορικός στόλος, κατά την περίοδο 1845-60, επιλέγει να κινηθεί προς την κατεύθυνση αύξησης της μεταφορικής του ικανότητας και του μεταφορικού του έργου, αλλά και αξιοποίησης σκαφών, ικανών να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις χρονοβόρων ταξειδιών, δύσκολων θαλασσών και ενός ευαίσθητου, εμπορευματικού φορτίου, όπως ήταν τα σιτηρά. Συγκεκριμένα, ο επτανησιακός στόλος: (α) προχωρεί σε αύξηση της προσφερόμενης από μέρους του χωρητικότητας, που, για το προαναφερθέν χρονικό διάστημα, θα σημειώσει αύξηση της τάξης του 53% (από τους 35.307 τόνους του 1845 θα αγγίξει τους 53.852, στα 1860)· (β) αυξάνει, σταδιακά, τη μέση χωρητικότητά του, η οποία θα φτάσει στα 1860 τους 142 τόνους ανά σκάφος, από 128, στα 1845, καταγράφοντας

αύξηση 11%, ενώ, παράλληλα (γ) κινείται προς τον περαιτέρω περιορισμό της διασποράς των τύπων των χρησιμοποιούμενων εμπορικών σκαφών, με αποτέλεσμα στα 1860 να έχουν καταγραφεί, στο δυναμικό του, δέκα, διαφορετικοί τύποι ιστιοφόρων σκαφών, από τους 11 του ετους 1845, και τους 17, κατά την δεκαετία του 1820. Επιπλέον, (δ) ο επτανησιακός στόλος επιλέγει να αναδιαρθρώσει το παραγωγικό του δυναμικό, εντάσσοντας σε αυτό, κυρίως, βριγαντίνια, που διέθεταν μεγάλη μεταφορική ικανότητα και ήταν, αποδεδειγμένως, ικανά για εμπορικές πλόες σε μακρινές θάλασσες και για μεταφορά ευαίσθητων φορτίων, όπως τα σιτηρά· αποτέλεσμα αυτής της επιλογής ήταν η συνεχής αύξηση του ποσοστού συμμετοχής του βριγαντινιού στον επτανησιακό στόλο, με συνέπεια στα 1860 το 65% των σκαφών του τελευταίου να συγκροτείται από βριγαντίνια, όταν το αντίστοιχο ποσοστό για το έτος 1845 ήταν 56%. Τέλος, (ε) ο επτανησιακός στόλος επιλέγει να αυξήσει το μεταφορικό του έργο, μέσω της εντατικοποίησης της χρήσης του παραγωγικού του δυναμικού. Πρόκειται για επιλογή, που οδήγησε σε αξιόλογη αύξηση του μέσου όρου των εμπορικών ταξειδιών, που πραγματοποιούσαν τα επτανησιακά σκάφη, μέσος όρος, που για την περίοδο 1845-60 (συγκεκριμένα για τα έτη 1845, 1850, 1855 και 1860), εκτιμάται σε 5,1 ταξείδια ανά σκάφος το έτος.

Μέσω, λοιπόν, των προαναφερθέντων επιλογών ο επτανησιακός στόλος, ο εκτελεστικός, δηλαδή, βραχίονας της ποντοπόρου, εμπορικής ναυτιλίας του Ιονίου Κράτους, επεχείρησε να ανταποκριθεί στις διευρυμένες ανάγκες, που απέρρεαν από το νέο ρόλο της τελευταίας, ως ενός υπερ-τοπικού – περιφερειακού παρόχου μεταφορικών υπηρεσιών προς τρίτες χώρες. Τέλος, να επισημάνουμε, πως οι στρατηγικές αυτές επιλογές μεγέθυνσης και αναδιάρθρωσης του παραγωγικού δυναμικού του επτανησιακού, ποντοπόρου, εμπορικού στόλου θα πρέπει να αναγνωσθούν, για να κατανοηθούν, και μέσα στο έντονα διεθνοποιημένο και ιδιαιτέρως ανταγωνιστικό, επιχειρηματικό περιβάλλον του μεσογειακού ναυτεμπορίου, ένα περιβάλλον, που έθετε σαφή όρια ανάπτυξης σε περιφερειακές-μικρές ναυτιλίες, όπως ήταν και η περίπτωσης της Ιονικής, ναυτιλίες, που διέθεταν, συγκριτικά, μία πολύ πιο περιορισμένη παραγωγική και κεφαλαιουχική βάση.

5.3. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Στο προηγούμενο κεφάλαιο είδαμε, πως η ποντοπόρος, εμπορική ναυτιλία του Ιονίου Κράτους, μέσα σε μία περίοδο πενήντα ετών, όσο, δηλαδή, διήρκησε η

βρετανική προστασία στα Επτάνησα, βίωσε σημαντικές αλλαγές τόσο ως προς τον γεωγραφικό, όσο και ως προς τον εμπορικό της προσανατολισμό. Πρόκειται για αλλαγές, που είχαν σαν αποτέλεσμα η επτανησιακή ναυτιλία, στα μέσα, πια, του 19ου αιώνα και λίγα, μόλις, χρόνια πριν τον επίσημο τερματισμό του βίου του Ιονίου Κράτους, αλλά και της ίδιας της – αυτόνομης – ύπαρξής της, να διαμορφώσει χαρακτηριστικά σημαίνοντος, περιφερειακού παρόχου μεταφορικών υπηρεσιών προς τρίτες – ευρωπαϊκές – χώρες. Συγκεκριμένα, διεκδίκησε και, όπως φαίνεται, ανέλαβε σημαντικό μέρος της τροφοδοσίας των μεγάλων διαμετακομιστικών και εισαγωγικών λιμανιών της κεντρικής και δυτικής Μεσογείου (Μάλτα, Μεσσήνα, Λιβόρνο, Τεργέστη, Βενετία, Αγκώνα, Κέρκυρα, Σύρος) με τα πολύτιμα μαυροθαλασσίτικα σιτηρά, σιτηρά, που, εν συνεχεία, προωθούνταν, όπως είδαμε, με σκάφη υπό ξένη – μη ιονική σημαία – προς τις μεγάλες αγορές της βιομηχανοποιούμενης και αστικοποιούμενης κεντρικής και δυτικής Ευρώπης. Αυτός, λοιπόν, ο νέος, δυναμικός ρόλος, που η επτανησιακή, εμπορική ναυτιλία είχε διεκδικήσει και πετύχει να αναλάβει, μέσα σε συνθήκες, μάλιστα, ενός διαρκώς διεθνοποιούμενου και έντονα ανταγωνιστικού, επιχειρηματικού περιβάλλοντος στις θάλασσες και τα λιμάνια της Μεσογείου, δε μπορούσε παρά να έχει άμεσες και πολύπλευρες επιπτώσεις και στους όρους συγκρότησης του επτανησιακού, ποντοπόρου, εμπορικού στόλου.

Όπως, λοιπόν, προκύπτει από την ανάλυση του παρόντος κεφαλαίου, κατά την διάρκεια της περιόδου 1820-60, ο υπό ιονική σημαία επτανησιακός στόλος, θα ανταποκριθεί άμεσα στις απαιτήσεις, που απέρρεαν από το νέο του ρόλο, ως περιφερειακού διαμετακομιστή των μαυροθαλασσίτικων σιτηρών προς τα μεγάλα εισαγωγικά και εξαγωγικά λιμάνια της κεντρικής και δυτικής Μεσογείου, και θα αποφασίσει την αναδιάρθρωση του παραγωγικού του δυναμικού, καθώς και την αύξηση του μεταφορικού του έργου με στόχο να αντιμετωπίσει, ικανοποιητικώς, και να εκμεταλλευτεί, επιχειρηματικώς, την διευρυνόμενη ζήτηση των αγορών της Ευρώπης σε φορτία σιτηρών. Συγκεκριμένα, ο εμπορικός στόλος του Ιονίου Κράτους θα κινηθεί προς τις ακόλουθες κατευθύνσεις: (α) αύξηση της προσφερόμενης, από μέρους του, χωρητικότητας, χωρητικότητας, που για την περίοδο 1820-60 θα αυξηθεί κατά 156%, που σε απόλυτο αριθμό τόνων αντιστοιχεί σε 32.799 τόνους (βλ. διάγραμμα 5.1)· (β) περιορισμός της μεγάλης διασποράς στους τύπους των εμπορικών του, ιστιοφόρων σκαφών, με συνέπεια οι 17 διαφορετικοί τύποι σκαφών, που καταγράφηκαν στα 1820 να περιοριστούν σε 10, στα 1860 (βλ. διάγραμμα 6.3)· (γ) ανάδειξη του βριγαντινιού ως του πλέον προτιμητέου σκάφους του, επιλογή, που

είχε ως αποτέλεσμα όχι μόνο να αυξηθεί το ποσοστό συμμετοχής των βριγιαντινιών στο επτανησιακό, ναυτιλιακό δυναμικό και από το 34%, του έτους 1820, να ανέλθει στο 65% στο τέλος της υπό εξέταση περιόδου, αλλά και να αυξηθεί σημαντικά η μέση χωρητικότητα των επτανησιακών σκαφών, που από τους, μόλις, 95 τόνους ανά σκάφος, στα 1820, θα αγγίξει τους 142, στα 1860 (βλ. διάγραμμα 5.3 και 5.6). Τέλος, (δ), ο επτανησιακός στόλος θα στοχεύσει και στην βελτίωση της αποδοτικότητας του παραγωγικού του δυναμικού, μέσα από την εντατικοποίηση της χρήσης των σκαφών του, εντατικοποίηση, που είχε ως αποτέλεσμα να αυξάνεται, σταδιακά, ο μέσος όρος των εμπορικών ταξειδιών, που εκτελούσαν τα σκάφη του (βλ. διάγραμμα 5.4).

Ολοκληρώνοντας να επισημάνουμε, πως οι προαναφερθείσες επιχειρηματικές και επιχειρησιακές επιλογές του ποντοπόρου, εμπορικού στόλου του Ιονίου Κράτους, επιλογές, που χαρακτηρίζονται από αξιοσήμειωτη ευελιξία και ικανότητα προσαρμοστικότητας στις απαιτήσεις των καιρών, μοιάζει να είναι εκείνες, ακριβώς, που θα επέτρεπαν σε μία μικρή, περιφερειακή ναυτιλία, όπως ήταν και η περίπτωση της Ιονικής, να διεκδικήσει και να ενταχθεί οργανικά και ενεργά σε ένα συνεχώς διεθνοποιούμενο και έντονα ανταγωνιστικό, επιχειρηματικό και εμπορικό περιβάλλον, όπως αυτό της θάλασσας της Μεσογείου, στα μέσα του 19^{ου} αιώνα. Βέβαια, θεωρούμε, πως αυτή η δυνατότητα του επτανησιακού στόλου, να διεκδικήσει, επιτυχώς, καθώς και να διατηρήσει, αλλά και να ενισχύσει τη συμμετοχή του στον καταμερισμό της μεσογειακής και, ευρύτερα, της ευρωπαϊκής εμποροναυτιλιακής εργασίας, συνδέεται, άμεσα, και με το γεγονός, πως ο εμπορικός στόλος του Ιονίου Κράτους, και, κατά συνέπεια, και το έμψυχο δυναμικό του, πλοιοκτήτες, πλοίαρχοι και πληρώματα, βρίσκονταν, όπως αναλυτικώς παρουσιάστηκε στο δεύτερο κεφάλαιο, υπό την άμεση και έμμεση προστασία της Μεγάλης Βρετανίας. Πρόκειται για μία πραγματικότητα, που προσέφερε, όπως είδαμε, σημαντικά αντισταθμιστικά οφέλη για τα επτανησιακά, εμπορικά σκάφη, στα μεγαλύτερα εκ των μεσογειακών και μη λιμανιών, με τα οποία οι Επτανήσιοι διατηρούσαν ή επεδίωκαν να αποκτήσουν εμπορικές επαφές. Έτσι, λοιπόν, θεωρούμε, πως η βρετανική προστασία συνιστά, επί της ουσίας, ένα σημαντικό, επιπλέον, συγκριτικό πλεονέκτημα, που διέθεταν τα υπό ιονική σημαία, ποντοπόρα, εμπορικά σκάφη, σε σχέση με τους άλλους, μεσογειακούς και μη ανταγωνιστές τους.[410]

[410] Για την ασφάλεια και τις δυνατότητες εμπορικής ανάπτυξης, που προσέφεραν οι Βρετανοί στους προστατευόμενούς τους Ιονίους, σε αντιδιαστολή, μάλιστα, με άλλες βρετανικές αποικίες,όπως τη Μάλτα, αλλά και με άλλες μεσογειακές ναυτιλίες, βλ. Κεφάλαιο Δεύτερο, Ενότητες 2.3 και 2.4.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΚΤΟ

ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ ΚΑΤΑΜΕΡΙΣΜΟΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΣΤΟ ΙΟΝΙΟ ΚΡΑΤΟΣ

6.1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Έχοντας εξετάσει τους όρους συγκρότησης και ανάπτυξης του εκτελεστικού βραχίονα της ποντοπόρου, εμπορικής ναυτιλίας του Ιονίου Κράτους, δηλαδή, του στόλου της, στο παρόν κεφάλαιο θα επιχειρήσουμε να προσεγγίσουμε το δεύτερο ζήτημα, την εξέταση του οποίου προαναγγείλαμε στο προηγούμενο κεφάλαιο: τη μελέτη, δηλαδή, των όρων διαμόρφωσης του εμποροναυτιλιακού καταμερισμού εργασίας εντός των Επτανήσων. Πρόκειται για ένα σημαντικό ζήτημα, την εξέταση του οποίου κρίναμε απαραίτητη, για να μπορέσουμε να αποκτήσουμε μία, όσο το δυνατόν, πιο ολοκληρωμένη και σαφή εικόνα της εμπορικής και ναυτιλιακής πραγματικότητας, που βίωσαν τα Επτάνησα, κατά την περίοδο της ένταξής τους στον αποικιακό κορμό της Μεγάλης Βρετανίας. Πιο συγκεκριμένα, θα εξετάσουμε το εάν και σε ποιόν βαθμό τόσο η αναπτυξιακή διαδρομή, που διέγραψε η επτανησιακή, ποντοπόρος, εμπορική ναυτιλία, όσο και η συμμετοχή της τελευταίας στον ευρύτερο καταμερισμό εργασίας του μεσογειακού και, εν γένει, του ευρωπαϊκού θαλάσσιου εμπορίου του 19^{ου} αιώνα, καθώς, βεβαίως, και η ανάδειξή της σε αξιόλογο μεσογειακό πάροχο μεταφορικών υπηρεσιών προς τρίτες χώρες, κατά την διάρκεια, πάντα, της περιόδου της βρετανικής προστασίας (1815-64), συνοδεύτηκε και από την διαμόρφωση ενός συγκεκριμένου καταμερισμού ναυτιλιακής και εμπορικής εργασίας μεταξύ των νησιών του Ιονίου Κράτους.

Στόχος μας είναι να αναδειχθεί, στο μέτρο του δυνατού, με βάση το διαθέσιμο, πάντα, αρχειακό υλικό, η αυτόνομη συμμετοχή, καθώς και η βαρύτητα της συμμετοχής του κάθε νησιού της Επτανήσου στην διαμόρφωση της επτανησιακής, εμποροναυτιλιακής πραγματικότητας, όπως αυτή περιγράφηκε στα κεφάλαια, που προηγήθηκαν. Για το σκοπό αυτό επιλέξαμε να επικεντρώσουμε το ενδιαφέρον μας στην εξέταση: (α) της συμμετοχής εκάστης επτανησιακής νήσου στη συγκρότηση των μεγεθών του επτανησιακού, ποντοπόρου, εμπορικού στόλου, (β) των υποδομών και της εμποροναυτιλιακής κίνησης των λιμανιών των Επτανήσων, (γ) της ανάπτυξης

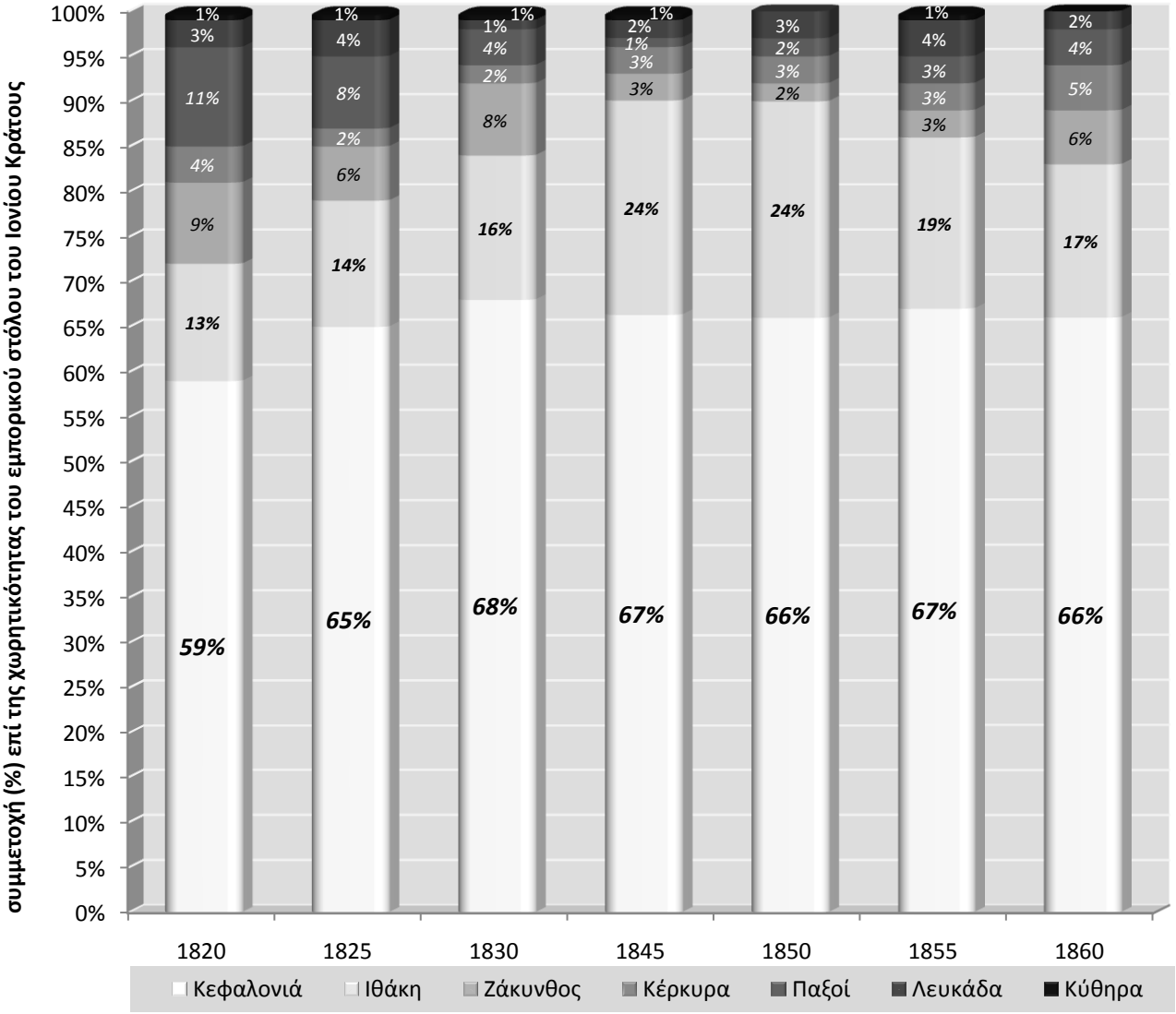
του τομέα παροχής εμποροναυτιλιακών και ναυτασφαλιστικών υπηρεσιών, καθώς και (δ) της ανάπτυξης του ναυπηγοεπισκευαστικού τομέα.

6.2. ΕΠΤΑΝΗΣΙΑΚΟΣ ΣΤΟΛΟΣ: ΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗ ΚΑΙ ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΚΑΤΑΝΟΜΗ

Ας περάσουμε, λοιπόν, στο διάγραμμα 6.1, που ακολουθεί, και ας εξετάσουμε, πρώτα, την εικόνα της συμμετοχής του εμπορικού στόλου του κάθε νησιού του Ιονίου Κράτους στην διαμόρφωση των μεγεθών της συνολικής χωρητικότητας του επτανησιακού, ποντοπόρου, εμπορικού στόλου. Για να προσεγγίσουμε τα επιμέρους μεγέθη των στόλων των νησιών του Ιονίου Κράτους (σκάφη και χωρητικότητα) επιλέξαμε την επεξεργασία των διαθέσιμων στοιχείων της καταγωγής των πλοιάρχων – πλοιοκτητών των επτανησιακών, εμπορικών σκαφών.

Σύμφωνα, λοιπόν, με το διάγραμμα, ο επτανησιακός, ποντοπόρος, εμπορικός στόλος, κατά την υπό εξέταση περίοδο 1820-60, συγκροτείται, κυρίως, από κεφαλληνιακών συμφερόντων εμπορικά σκάφη, τα οποία αντιπροσωπεύουν ποσοστά της τάξης του 65% με 70% της συνολικής χωρητικότητας του εμπορικού στόλου του Ιονίου Κράτους (με την εξαίρεση, καθώς, φαίνεται του έτους 1820, όταν το ποσοστό εκτιμάται, πως άγγιζε το 59%). Μάλιστα, έχει ενδιαφέρον, πως αυτή η κυρίαρχη, με όρους χωρητικότητας, παρουσία του κεφαλληνιακού στόλου συνοδεύεται και από την αντίστοιχη κυριαρχία των κεφαλληνιακών, εμπορικών σκαφών σε απόλυτους αριθμούς. Έτσι, λοιπόν, τα τελευταία, για την περίοδο, που εξετάζουμε, φτάνουν να αντιπροσωπεύουν μέσο όρο ποσοστού της τάξης του 61% επί του συνόλου των καταγεγραμμένων ποντοπόρων, εμπορικών σκαφών του Ιονίου Κράτους. Σε ό,τι αφορά, τώρα, τους στόλους των υπολοίπων νησιών της Επτανήσου, που εμφανίζονται στο διάγραμμα 6.1, στην δεύτερη θέση συναντούμε τα θιακιώτικα σκάφη, που αντιπροσωπεύουν ποσοστό, επί της συνολικής χωρητικότητας του επτανησιακού στόλου, της τάξης του 18% (μέσος όρος των ετών 1820-60), στην τρίτη θέση συναντούμε τα ζακυνθινά σκάφη, με μέσο όρου ποσοστού 5%, την τέταρτη θέση καταλαμβάνουν τα εμπορικά σκάφη των Παξών, με ποσοστό 5%, την πέμπτη θέση καταλαμβάνουν τα κερκυραϊκά σκάφη, με ποσοστό 3%, και, τέλος, στις δύο τελευταίες θέσεις συναντούμε τα σκάφη της Λευκάδας και των Κυθήρων με ποσοστά 3 και 1%, αντιστοίχως.

Διάγραμμα 6.1. Εκτίμηση συμμετοχής (%) του στόλου των νησιών της Επτανήσου επί των συνολικών μεγεθών της χωρητικότητας του επτανησιακού, ποντοπόρου, εμπορικού στόλου, κατά την περίοδο 1820-60, με βάση την καταγωγή των επτανησίων πλοιάρχων & πλοιοκτητών.

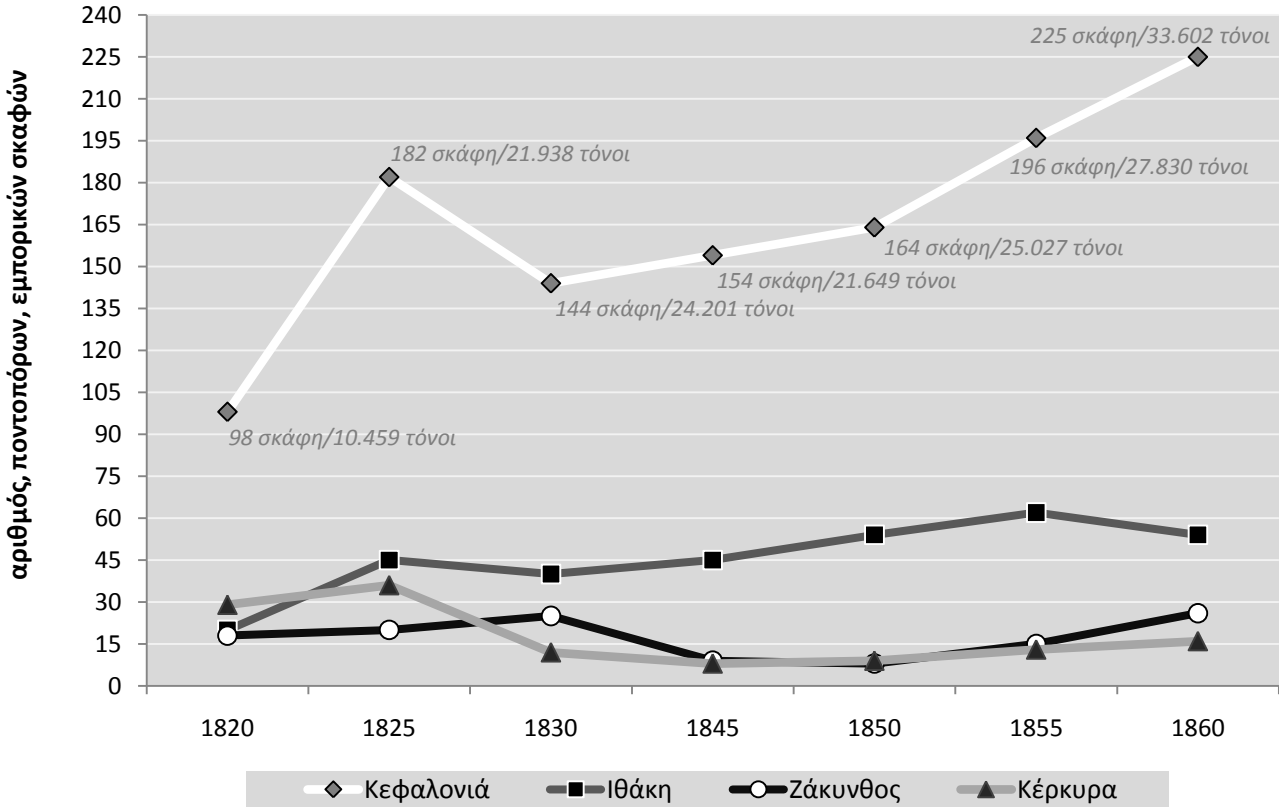


Πηγή: επεξεργασμένα στοιχεία από: (α) ηλεκτρονική βάση δεδομένων: *Όδυσσεύς – Ιόνιος Ναυτιλιακή Ιστορία, 1810-1864*· (β) Τζελίνα Χαρλαύτη – Νίκος Στ. Βλασσόπουλος, *Ιστορικός Νηογνώμονας Ποντοπόρεια. Ποντοπόρα ιστιοφόρα και ατμόπλοια, 1830-1939*, Ε.Λ.Ι.Α., Αθήνα 2002. (Βλ. και *Παραρτήματα*, Κεφάλαιο Έκτο).

Κατά συνέπεια, σύμφωνα με το διάγραμμα 6.1, το νησί της Κεφαλονιάς διέθετε το μεγαλύτερο, ποντοπόρο, εμπορικό στόλο του Ιονίου Κράτους, τόσο από άποψη προσφερόμενης χωρητικότητας, όσο και από άποψη διαθέσιμου αριθμού σκαφών (βλ. και διάγραμμα 6.2, που ακολουθεί, όπου παρουσιάζεται ο εκτιμώμενος αριθμός των εμπορικών σκαφών, που διέθεταν οι ποντοπόροι, εμπορικοί στόλοι των τεσσάρων πιο ναυτικών νησιών του Ιονίου). Σε ό,τι αφορά, τώρα, το νησί της Ιθάκης

αυτό ακολουθεί σε μεγάλη απόσταση, καταλαμβάνοντας την δεύτερη θέση, με έναν εμπορικό στόλο, που εκτιμάται, πως, για τα έτη 1820-60, κινείτο στα επίπεδα των 40 με 60 σκαφών, ενώ την τρίτη και τέταρτη θέση καταλαμβάνουν τα νησιά της Ζακύνθου και της Κέρκυρας, με τη μεν Ζάκυνθο να διαθέτει έναν ποντοπόρο, εμπορικό στόλο, που κινείται στα επίπεδα των 15 με 20 σκαφών, και την δε Κέρκυρα να κινείται, κατά την δεκαετία του 1820, στα υψηλά επίπεδα των 25 με 30 σκαφών, υποχωρώντας, όμως, κατά τα μέσα, πια, του 19^{ου} αιώνα, στα επίπεδα των 10 με 15 σκαφών.

Διάγραμμα 6.2. Εκτίμηση αριθμού ποντοπόρων, εμπορικών σκαφών των τεσσάρων κύριων, ναυτικών νησιών του Ιονίου Κράτους, κατά την περίοδο 1820-60, με βάση την καταγωγή των επτανησίων πλοιάρχων & πλοιοκτητών.



Πηγή: επεξεργασμένα στοιχεία από: (α) ηλεκτρονική βάση δεδομένων *Όδυσσεύς – Ιόνιος Ναυτιλιακή Ιστορία, 1810-1864*· (β) Τζελίνα Χαρλαύτη – Νίκος Στ. Βλασσόπουλος, *Ιστορικός Νηογνώμονας Ποντοπόρεια. Ποντοπόρα ιστιοφόρα και ατμόπλοια, 1830-1939*, Ε.Λ.Ι.Α., Αθήνα 2002. (Βλ. και *Παραρτήματα*, Κεφάλαιο Έκτο).

Επιπλέον, να προσθέσουμε, πως αυτή η κυρίαρχη παρουσία της Κεφαλονιάς, τόσο σε ό,τι αφορά τον αριθμό των ποντοπόρων, εμπορικών σκαφών της, όσο και σε ό,τι αφορά τη μεταφορική τους ικανότητα, συνοδευόταν, καθώς είναι αναμενόμενο, και από έναν, αριθμητικώς, σημαντικό ναυτικό πληθυσμό. Όπως, λοιπόν, προκύπτει

από τον πίνακα 6.1, που ακολουθεί, ο ναυτικος πληθυσμός της Κεφαλονιάς, που απασχολείτο τόσο σε ποντοπόρα σκάφη, όσο και σε σκάφη της ακτοπλοΐας φτάνει, στα 1860, στο τέλος, δηλαδή, της υπό εξέταση περιόδου, να αντιπροσωπεύει, σχεδόν, το ένα τέταρτο του συνολικού ενεργού, άρρενα πληθυσμού του νησιού. Να επισημάνουμε, πως παρ' όλο, που η μελέτη μας καταπιάνεται με την εξέταση του ποντοπόρου, εμπορικού στόλου των Επτανήσων, και, εν προκειμένω, της Κεφαλονιάς, επιλέγουμε, σε αυτό το σημείο, την αναφορά σε ναυτικό πληθυσμό τόσο των ποντοπόρων, όσο και των ακτοπλοϊκών σκαφών, καθώς, όπως είναι γνωστό, η ακτοπλοΐα και το ανθρώπινο δυναμικό της, αποτελούσαν, στην πραγματικότητα, το φυτώριο του δυναμικού και της ποντοπόρου, εμπορικής ναυτιλίας.[411]

Πίνακας 6.1. Εξέλιξη ναυτικού πληθυσμού της Κεφαλονιάς, απασχολούμενου στην ποντοπόρο, εμπορική ναυτιλία και ακτοπλοΐα, κατά τα έτη 1810, 1825, 1845 και 1860 (δε συμπεριλαμβάνονται οι αλιείς).

Έτος	Συνολικός πληθυσμός αρρένων	Ενεργός, άρρενας πληθυσμός* *(α)*	Ναυτικός πληθυσμός (ποντοπόρα σκάφη & ακτοπλοΐα) *(β)*	Ναυτικός πληθυσμός (ακτοπλοϊκά σκάφη)	Ναυτικός πληθυσμός (ποντοπόρα σκάφη) *(γ)*	% (γ) / (α)	% (β) / (α)
1810	26.593	13.716	2.365	1.632	733	5%	17%
1825	26.193	12.481	2.463	1.700	763	6%	20%
1845*	36.158	16.271	2.945	1.491	1.454	9%	18%
1860*	39.851	17.932	4.340	2.178	2.162	12%	24%

Πηγή: επεξεργασμένα στοιχεία από: (α) ηλεκτρονική βάση δεδομένων *Ὀδυσσεύς – Ιόνιος Ναυτιλιακή Ιστορία, 1810-1864* (στοιχεία για τα έτη 1845 και 1860)· (β) Γεώργιος Ν. Μοσχόπουλος, *Ιστορία της Κεφαλονιάς*, Τόμος Δεύτερος, Εκδόσεις Κέφαλος, Αθήνα 1988, σ. 92-3 (στοιχεία για το έτος 1810, από επίσημη βρετανική στατιστική αναφορά για τον πληθυσμό της Κεφαλονιάς)· (γ) Charles James Napier, *Memoir on the roads of Cefalonia*, Ridgway J., Λονδίνο 1825, σ. 92-9 (στοιχεία για το έτος 1825). (* Τα στοιχεία για τον ενεργό, άρρενα πληθυσμό των ετών 1845 και 1860, συνιστούν δικές μας εκτιμήσεις, στην βάση των πληροφοριών, που συλλέξαμε τόσο από την βάση δεδομένων: *Ὀδυσσεύς*, όσο και από την ακόλουθη, δευτερογενή βιβλιογραφία: (α) Eftychia Kosmatou, «La population des Iles Ioniennes XVIIIème-XIXème siècle», Διδακτορική διατριβή, Universite de Paris I - Pantheon - Sorbonne U.F.R. d' Histoire, Παρίσι 2000, σ. 209· (β) Παξιμαδοπούλου – Σταυρινού Μιράντα, «Ανέκδοτοι Δημογραφικοί Πίνακες των Ετών 1840-1863 για την Κεφαλονιά», *Κεφαλληνιακά Χρονικά*, τόμος 2, 1977, σ. 120-63. Για την εκτίμηση του ναυτικού πληθυσμού της Κεφαλονιάς των ετών 1845 και 1860, βλ. και *Παραρτήματα,* Κεφάλαιο Έκτο).

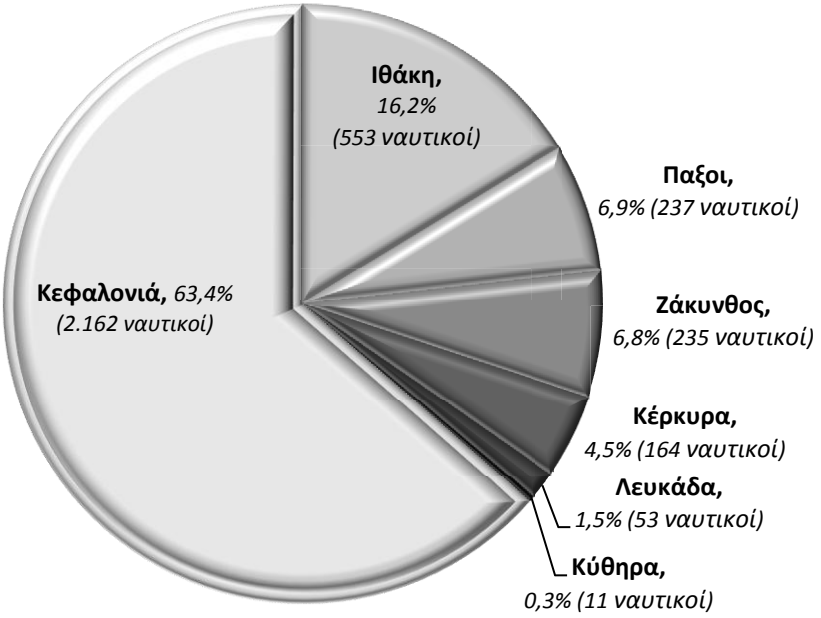
[411] Ralph Davis, «Η άνοδος της Βρετανικής ναυτιλίας. Η διεύρυνση των οριζόντων, 1560-1689», στο Τζελίνα Χαρλαύτη (επιμ.), *Ιστορία και Ναυτιλία, 16ος-20ός αιώνας*, ό.π., σ. 151-72, όπου και αναλύεται, διεξοδικώς, μέσω του παραδείγματος της βρετανικής ναυτιλίας, το πώς η βρετανική ακτοπλοΐα συνιστούσε, κατά τον 17ο και 18ο αιώνα, κύρια πηγή άντλησης ναυτικού δυναμικού για τα βρετανικά, ποντοπόρα, εμπορικά σκάφη.

Σε ό,τι αφορά, τώρα, συγκεκριμένα, την εξέλιξη του ναυτικού πληθυσμού της Κεφαλονιάς, ο οποίος απασχολείτο σε ποντοπόρα σκάφη, συνάγεται, πως σε απόλυτους αριθμούς, οι κεφαλλήνες ναυτικοί, που επάνδρωναν ποντοπόρα, εμπορικά σκάφη (εν προκειμένω, επτανησιακά, ποντοπόρα, εμπορικά σκάφη), εκτιμάται, πως κυμαίνονταν, κατά την διάρκεια των ετών της βρετανικής κυριαρχίας (1810-64), από τα χαμηλά επίπεδα των 700 ναυτών, κατά τις αρχές της δεκαετίας του 1810, έως τα υψηλά επίπεδα των 2.200 ναυτών, στις αρχές της δεκαετίας του 1860. Πρόκειται, πιστεύουμε, για ένα σχετικά μεγάλο, αριθμητικώς, ναυτικό πληθυσμό, που, μάλιστα, ως ποσοστό επί του συνόλου των ενεργών αρρένων της Κεφαλονιάς, δηλαδή, των αρρένων ηλικίας από 16 έως και 64 ετών, εκτιμάται, πως ανερχόταν σε ποσοστά της τάξης του 8% (μέσος όρων ετών πίνακα 6.1). Μάλιστα, έχει ενδιαφέρον να επισημάνουμε, πως η πιο σημαντική αύξηση, τόσο σε ποσοστά, όσο και σε απόλυτους αριθμούς, του ναυτικού πληθυσμού της Κεφαλονιάς, παρατηρείται κατά την δεκαπενταετία του 1845-60, περίοδο κατά την οποία η κεφαλληνιακή και, εν γένει, η επτανησιακή, ποντοπόρος εμπορική ναυτιλία είχε αναδειχθεί σε κύριο διαμετακομιστή των μαυροθαλασσίτικων σιτηρών. Συγκεκριμένα, και σύμφωνα, πάντα, με τις εκτιμήσεις του πίνακα 6.1, ο ναυτικός πληθυσμός του νησιού, που απασχολείτο σε ποντοπόρα σκάφη, φτάνει στα 1860 να αντιπροσωπεύει ποσοστό της τάξης του 12%, επί του ενεργού άρρενα πληθυσμού της Κεφαλονιάς, όταν, ο εκτιμώμενος συνολικός, ναυτικός πληθυσμός της άγγιζε ποσοστό 24%. Πρόκειται για πραγματικότητες, που μας επιτρέπουν, πιστεύουμε, να συμπεράνουμε, πως η αύξηση της επιχειρηματικής δράσης της επτανησιακής, ποντοπόρου, εμπορικής ναυτιλίας είχε άμεσες επιπτώσεις και στον επαγγελματικό προσανατολισμό των Κεφαλλήνων.

Αυτήν, τώρα, την εικόνα του σημαντικού ναυτικού πληθυσμού, που διέθετε το νησί της Κεφαλονιάς, και, συγκεκριμένα, την εικόνα του έτους 1860, λίγο πριν την επίσημη άρση, δηλαδή, του καθεστώτος της βρετανικής προστασίας και τον τερματισμό του αυτόνομου, επιχειρηματικού βίου της επτανησιακής ναυτιλίας, επιχειρήσαμε να τη συγκρίνουμε με τα αντίστοιχα – εκτιμώμενα – μεγέθη των ναυτικών πληθυσμών, των υπολοίπων νησιών του Ιονίου Κράτους. Όπως, λοιπόν, προκύπτει από το διάγραμμα 6.3, η Κεφαλονιά, κατά το έτος 1860, διέθετε το μεγαλύτερο ναυτικό πληθυσμό από όλα τα Επτάνησα, που απασχολείτο σε ποντοπόρα, εμπορικά σκάφη, πληθυσμός, που εκτιμάται, πως ανερχόταν σε 2.162 ναυτικούς, αριθμός, που αντιπροσώπευε το 63,4% του συνόλου του (εκτιμώμενου) ναυτικού, πληθυσμού του Ιονίου Κράτους (ναυτικός πληθυσμός, που απασχολείτο σε

ποντοπόρα, εμπορικά σκάφη). Στην δεύτερη θέση, και σε μεγάλη απόσταση, ακολουθεί η Ιθάκη, με πληθυσμό 553 ναυτικών (ποσοστό επί συνόλου 16,2%), στην τρίτη θέση συναντούμε τους Παξούς, με 237 ναυτικούς (ποσοστό 6,9%), στην τέταρτη θέση την Ζάκυνθο, με 235 (6,8%), και, τέλος, ακολουθούν η Κέρκυρα, με 164 ναυτικούς (4,5%), η Λευκάδα, με 53 (1,5%), και τα Κύθηρα, με 11 (0,3%).[412]

Διάγραμμα 6.3. Εκτίμηση ναυτικού πληθυσμού, απασχολούμενου σε ποντοπόρα, εμπορικά σκάφη, και η γεωγραφική κατανομή του στα επτά νησιά του Ιονίου Κράτους, κατά το έτος 1860.



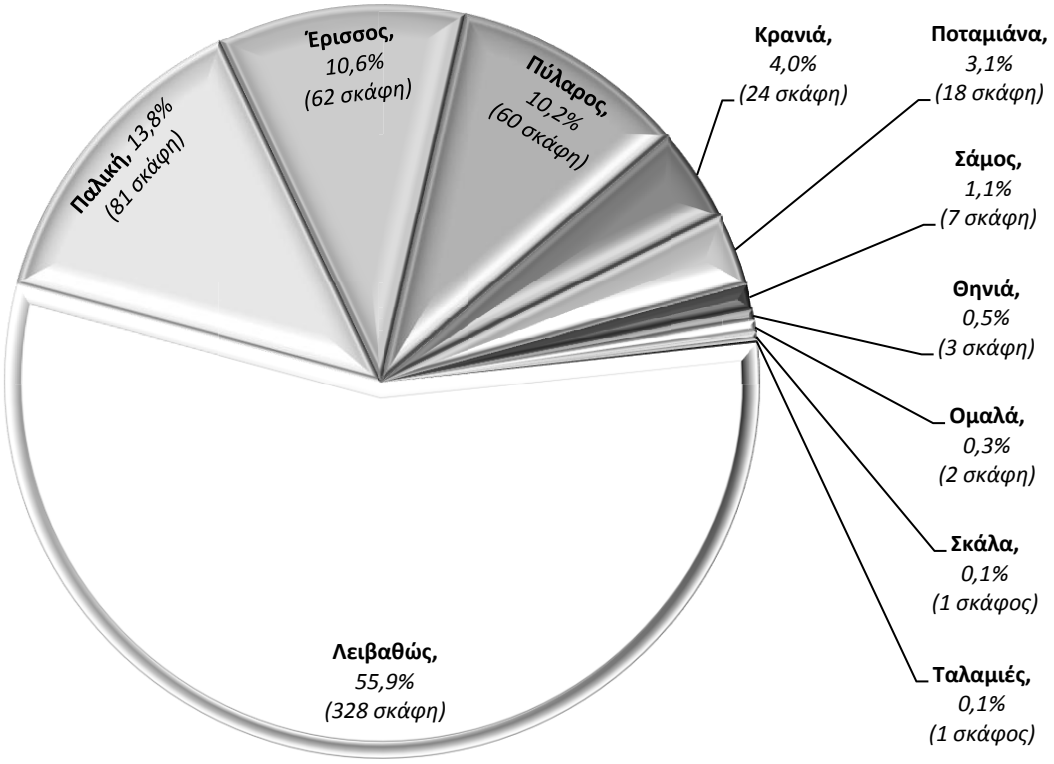
Πηγή: επεξεργασμένα στοιχεία από την ηλεκτρονική βάση δεδομένων *Ὀδυσσεύς – Ιόνιος Ναυτιλιακή Ιστορία, 1810-1864*. (Βλ. και *Παραρτήματα,* Κεφάλαιο Έκτο).

Σε αυτό το σημείο, αξίζει να επισημάνουμε, πως όταν επιχειρήσαμε την ανάλυση της ναυτικής ανθρωπογεωγραφίας του κεφαλληνιακού ναυτότοπου, βρεθήκαμε μπροστά σε μία ενδιαφέρουσα πραγματικότητα: η Λειβαθώς, ένα μικρό, σε έκταση, γεωγραφικό διαμέρισμα της Κεφαλονιάς, που βρίσκεται στο νοτιο-ανατολικό τμήμα του νησιού, στα σύνορα με το Αργοστόλι, αναδεικνυόταν ως ο κυριότερος ναυτότοπος του νησιού. Πρόκειται για μία πραγματικότητα, που αναδεικνύεται, εμφανώς, στο διάγραμμα 6.4, που ακολουθεί, όπου επιλέξαμε να παρουσιάσουμε, βασιζόμενοι στην καταγωγή των κεφαλλήνων πλοιάρχων – πλοιοκτητών, τον αριθμό των ποντοπόρων, εμπορικών σκαφών, που διέθετε κάθε

[412] Για την ισχυρή ναυτιλιακή παρουσία και βαρύτητα της Κεφαλονιάς, εντός του Ιονίου Κράτους, βλ. ενδεικτικά και την ενδιαφέρουσα παρουσίαση του Davy, *Notes and Observations on the Ionian Islands and Malta*, ό.π., σ. 61.

κεφαλληνιακό, γεωγραφικό διαμέρισμα, κατά την περίοδο των ετών 1845-60. Όπως, λοιπόν, προκύπτει από το διάγραμμα, οι κύριοι ναυτότοποι της Κεφαλονιάς αναδεικνύονται οι: (α) Λειβαθώς (328 σκάφη, ποσοστό επι του συνολικού κεφαλληνιακού στόλου, 55,9%), (β) Παλική (81 σκάφη, ποσοστό 13,8%), (γ) Έρισσος (62 σκάφη, ποσοστό 10,6%), (δ) Πύλαρος (60 σκάφη, ποσοστό 10,2%), (ε) Κρανιά-Αργοστόλι (24 σκάφη, ποσοστό 4,0%), και, τέλος, (στ) Ποταμιάνα (18 σκάφη, ποσοστό 3,1%).[413] Αυτή η κυρίαρχη παρουσία της Λειβαθούς καταδεικνύεται και στο σχήμα 6.1, που ακολουθεί, όπου επιλέξαμε να παρουσιάσουμε τις κύριες ναυτικές οικογένειες της Κεφαλονιάς, της περιόδου 1845-60, καθώς και τον αριθμό των σκαφών, που έκαστη εξ αυτών διέθετε, έτσι όπως οι οικογένειες αυτές, και οι στόλοι τους, προέκυψαν από την ανάλυση της καταγωγής των κεφαλλήνων πλοιάρχων-πλοιοκτητών, από την ηλεκτρονική βάση δεδομένων *Όδυσσεύς*.

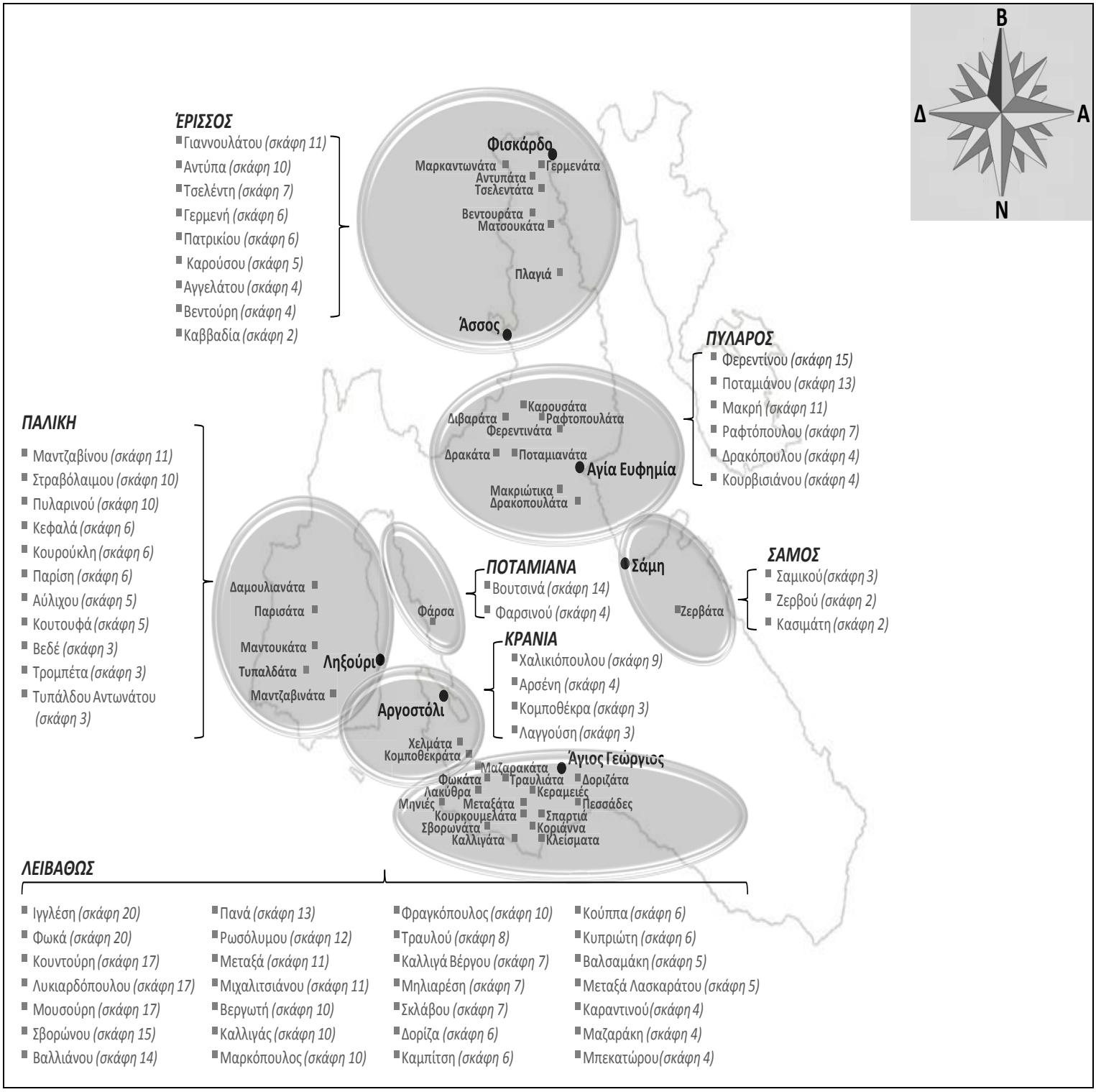
Διάγραμμα 6.4. Γεωγραφική κατανομή του δυναμικού του κεφαλληνιακού, ποντοπόρου, εμπορικού στόλου, κατά τα έτη 1845, 1850, 1855 και 1860, με βάση την καταγωγή των κεφαλλήνων πλοιάρχων & πλοιοκτητών.



Πηγή: επεξεργασμένα στοιχεία από την ηλεκτρονική βάση δεδομένων *Όδυσσεύς – Ιόνιος Ναυτιλιακή Ιστορία, 1810-1864*. (Βλ. και *Παραρτήματα,* Κεφάλαιο Έκτο).

[413] Για την γεωγραφική διαίρεση του νησιού βασιστήκαμε στο Μηλιαράκης, *Γεωγραφία πολιτική νέα και αρχαία του νομού Κεφαλληνίας*, ό.π..

Σχήμα 6.1. Ανθρωπογεωγραφία των κύριων οικογενειών των πλοιάρχων-πλοιοκτητών του κεφαλληνιακού, ποντοπόρου, εμπορικού στόλου, της περιόδου 1845-60.*



Πηγή: επεξεργασμένα στοιχεία από ηλεκτρονική βάση δεδομένων *Ὀδυσσεύς – Ιόνιος Ναυτιλιακή Ιστορία, 1810-1864*. (Βλ. και *Παραρτήματα,* Κεφάλαιο Έκτο). (*στοιχεία ετών 1845, 1850, 1855, 1860). (Για μία πιο αναλυτική παρουσίαση των οικογενειών του σχήματος, βλ. και Κεφάλαιο Έβδομο, Ενότητα 7.3)

Όπως, λοιπόν, προκύπτει από το σχήμα, η Λειβαθώς δεν διέθετε μόνο το μεγαλύτερο ποντοπόρο, εμπορικό στόλο σε σχέση με τις υπόλοιπες περιοχές της Κεφαλονιάς, αλλά και το μεγαλύτερο αριθμό ισχυρών ναυτικών οικογενειών, οι περισσότερες εκ των οποίων, και για την περίοδο, που εξετάζουμε, φαίνεται, πως διέθεταν ή/και πλοιαρχούσαν ένα μεγάλο αριθμό εμπορικών σκαφών. Μάλιστα, αναλύοντας το διαθέσιμο αρχειακό υλικό, προκύπτει, πως στα 1845 οι ναυτικές οικογένειες της Λειβαθούς, που εμφανίζονται στο σχήμα 6.1, διέθεταν και/ή πλοιαρχούσαν έναν ποντοπόρο, εμπορικό στόλο, που εκτιμάται, πως ανερχόταν σε 14.280 τόνους, χωρητικότητα, που αντιπροσώπευε το 67% του κεφαλληνιακού, ποντοπόρου, εμπορικού στόλου και το 45% του επτανησιακού· ποσοστά, που μία δεκαπενταετία αργότερα, στα 1860, όταν ο λειβαθινός στόλος άγγιζε τους 16.908 τόνους, θα διαμορφώνονταν στο 53% και 35%, αντιστοίχως, περιορισμένα μεν σε σχέση με τα ποσοστά του έτους 1845, αλλά, σε κάθε περίπτωση, αρκούντως, υψηλά για να διατηρούν την περιοχή της Λειβαθούς στην θέση του κύριου κεφαλληνιακού, και, βεβαίως, κύριου επτανησιακού ναυτότοπου.[414]

Αν, τώρα, επιχειρήσουμε να συγκρίνουμε την αναλογία της χωρητικότητας σε τόνους ανά κάτοικο, έτσι, όπως αυτή διαμορφώνεται σε Λειβαθώ, Κεφαλονιά και, ευρύτερα, στο Ιόνιο Κράτος, τότε η εικόνα, που προκύπτει, συνηγορεί, απόλυτα, στην εκφρασθείσα άποψή μας περί ναυτιλιακής κυριαρχίας της Λειβαθούς, μία κυριαρχία, που δεν αφορά, όμως, μόνο στο νησί της Κεφαλονιάς, αλλά σε ολόκληρο το Ιόνιο Κράτος. Έτσι, λοιπόν, παρατηρούμε, πως στα 1845 η αναλογία τόνων ανά κάτοικο για όλο το Ιόνιο Κράτος διαμορφώνεται στους 0,149 τόνους, μέγεθος, που για το νησί της Κεφαλονιάς εκτιμάται σε 0,309 τόνους, και για τη Λειβαθώ στους 1,222 τόνους ανά κάτοικο. Πρόκειται για μία πραγματικότητα, που θα διατηρηθεί και θα ενισχυθεί, μάλιστα, περαιτέρω, κατά τα τέλη της περιόδου της βρετανικής προστασίας, οπότε και τα προαναφερθέντα μεγέθη διαμορφώνονται ως εξής: (α) Ιόνιο Κράτος, 0,241 τόνοι/κάτοικο, (β) Κεφαλονιά, 0,470 τόνοι/κάτοικο και, (γ) Λειβαθώς, 1,425 τόνοι/κάτοικο.

Ενδεικτικά, για να γίνει αντιληπτή η σημασία των προαναφερθέντων μεγεθών, συγκροτήσαμε τον πίνακα 6.2, που ακολουθεί, όπου επιλέξαμε να παρουσιάσουμε τις κατά κεφαλήν χωρητικότητες (τόνοι ανά κάτοικο), των σκαφών ορισμένων εκ των

[414] Τα ποσοστά συνιστούν εκτιμήσεις, που προέκυψαν από την επεξεργασία του διαθέσιμου αρχειακού υλικού, όπως αυτό προέκυψε από την ανάλυση της βάσης δεδομένων, *Όδυσσεύς*. Για τα δεδομένα, επί των οποίων βασίστηκαν οι υπολογισμοί μας, βλ. *Παραρτήματα*, Κεφάλαιο Έκτο.

κύριων, ευρωπαϊκών, εμπορικών ναυτιλιών, για το έτος 1860. Όπως, λοιπόν, προκύπτει από τον πίνακα, πέραν του Ιονίου Κράτους, που, όπως έχει, ήδη, αναφερθεί (βλ. Κεφάλαιο Τέταρτο, Ενότητα 4.3.2, Πίνακας 4.1), συνιστούσε έναν εκ των κυριότερων ευρωπαϊκών ναυτότοπων, των μέσων του 19^{ου} αιώνα, την ίδια πραγματικότητα, φαίνεται, πως βίωναν τόσο το νησί της Κεφαλονιάς, όσο, κυρίως, η περιοχή της Λειβαθούς, με μεγέθη χωρητικότητας ανά κάτοικο, που καθιστούσαν Κεφαλονιά και Λειβαθώ ως δύο από τους πλέον αξιόλογους και δυναμικούς ναυτότοπους, όχι μόνο των μεσογειακών, αλλά, εν γένει, των ευρωπαϊκών θαλασσών, κατά τις αρχές της δεκαετίας του 1860. Να επισημάνουμε, βέβαια, σε αυτό το σημείο, πως η σύγκριση, που επιχειρήσαμε, θα έδινε μία πολύ πιο ασφαλή εικόνα για την βαρύτητα και σημασία των μεγεθών της κεφαλληνιακής και λειβαθινής, εμπορικής ναυτιλίας, αν ετίθετο στην βάση σύγκρισης όχι με εμπορικές ναυτιλίες κρατών, αλλά με εμπορικές ναυτιλίες ναυτικών περιοχών/ναυτότοπων αυτών των κρατών. Ελλείψει, όμως, των αναγκαίων στοιχείων, αρκεστήκαμε στην παρουσιασθείσα σύγκριση, που μας δίνει, πιστεύουμε, μία καλή, ενδεικτική εικόνα των ναυτιλιακών μεγεθών του κεφαλληνιακού, αλλά και, ειδικότερα, του λειβαθινού ναυτότοπου.

Πίνακας 6.2. Συγκριτική παρουσίαση της κατά κεφαλήν χωρητικότητας των σκαφών ορισμένων εκ των κύριων, ευρωπαϊκών εμπορικών ναυτιλιών (ιστίο & ατμός), κατά το έτος 1860.

Χώρα	Εμπορικός Στόλος (ιστίο & ατμός σε τόνους)	Τόνοι ανά κάτοικο
Ηνωμένο Βασίλειο	4.659.000	0,201
Γαλλία	996.124	0,026
Γερμανία	777.000	0,022
Νορβηγία	561.300	0,351
Ισπανία	415.000	0,027
Σουηδία	312.100	0,081
Ελληνικό Βασίλειο	263.075	0,240
Φινλανδία	172.300	0,100
Δανία	139.000	0,090
Βέλγιο	33.000	0,010
Ιόνιο Κράτος	***54.000***	***0,241***
Κεφαλονιά	***34.000***	***0,470***
Λειβαθώς	***16.908***	***1,425***

Πηγή: επεξεργασμένα στοιχεία από: (α) ηλεκτρονική βάση δεδομένων: *Ὀδυσσεύς – Ιόνιος Ναυτιλιακή Ιστορία, 1810-1864* (στοιχεία για Ιόνιο Κράτος, Κεφαλονιά και Λειβαθώ)· (β) B. R. Mitchell, *European Historical Statistics 1750-1975*, Macmillan, Λονδίνο 1980, σ. 19-24, 641-6. (Για τα στοιχεία της χωρητικότητας των ευρωπαϊκών, εμπορικών ναυτιλιών, βλ. επίσης, και *Παραρτήματα* Κεφάλαιο Πέμπτο, Στοιχεία Διαγράμματος 5.5).

Με βάση, επομένως, τα όσα παρουσιάστηκαν, δεν θα ήταν λάθος αν υποστηρίζαμε, πως η Λειβαθώς συνιστούσε για την περίοδο, τουλάχιστον, των μέσων του 19ου αιώνα, όχι μόνο τον κύριο ναυτότοπο της Κεφαλονιάς, αλλά και τον κύριο ναυτότοπο του Ιονίου Κράτους, και έναν από τους πιο σημαντικούς της Μεσογείου. Να επισημάνουμε, επίσης, πως η ισχυρή ναυτιλιακή παρουσία της Λειβαθούς, κατά τα μέσα του 19ου αιώνα, δεν διαμορφώθηκε εκ του μηδενός, αλλά οι βάσεις της ανάπτυξής της είχαν τεθεί, ήδη, από την εποχή του δεύτερου μισού του 18ου αιώνα, και, κυρίως, κατά την δεκαετία του 1770, μετά το εμπορικό άνοιγμα της Μαύρης Θάλασσας, οπότε και οι Λειβαθινοί, άρχισαν, συστηματικά, να στρέφονται στο θαλασσινό εμπόριο, και, ιδίως, στο επικερδές εμπόριο με τα παράλια και τις σιτοφόρες περιοχές της Νέας Ρωσίας. Τέλος, και σε ό,τι αφορά τα αίτια, που κατέστησαν τη Λειβαθώ κύριο ναυτότοπο της Κεφαλονιάς, ήδη, από τον 18ο αιώνα, να επισημάνουμε, πως, κατά την γνώμη μας, τόσο η γεωγραφική της γειτνίαση με την βενετσιάνικη πρωτεύουσα της Κεφαλονιάς, το Κάστρο του Αγίου Γεωργίου, όσο και το γεγονός, πως η ίδια ήταν ο τόπος κατοικίας οικογενειών με σημαντικές έγγειες ιδιοκτησίες και σημαντική εμπορευματική παραγωγή (λάδι και σταφίδα), ίσως να δικαιολογούν την ανάπτυξη αυτής της ισχυρής τάσης των Λειβαθινών προς τον χώρο της ποντοπόρου, εμπορικής ναυτιλίας, σε σχέση με τις υπόλοιπες περιοχές της Κεφαλονιάς. Σε κάθε περίπτωση, βέβαια, η ισχυρή παρουσία των Λειβαθινών στον χώρο της ποντοπόρου, εμπορικής ναυτιλίας, ήδη, από την εποχή της βενετοκρατίας, αποτελεί μία ενδιαφέρουσα περίπτωση προς περαιτέρω έρευνα, για να αναδειχθούν με μεγαλύτερη σαφήνεια οι λόγοι, που οδήγησαν στην διαμόρφωση αυτού του ισχυρού ναυτιλιακού τους προσανατολισμού.[415]

Συνοψίζοντας, λοιπόν, τις ανωτέρω παρουσιασθείσες πραγματικότητες προκύπτει, πως το νησί της Κεφαλονιάς, με κυρίαρχη την παρουσία της Λειβαθούς, διαθέτοντας, καθ' όλη την διάρκεια της περιόδου της βρετανικής προστασίας, έναν ποντοπόρο, εμπορικό στόλο, που υπερέβαινε σταθερά, και κατά πολύ, τα εκατό σκάφη, αναδεικνύεται ως ο κυριότερος ναυτότοπος του Ιονίου Κράτους, επαναλαμβάνοντας, πως υπό τον όρο ναυτότοπο εννοούμε ένα νησιωτικό τόπο ή ένα λιμάνι, που, για τουλάχιστον τριάντα χρόνια, διέθετε στόλο, το λιγότερο, δέκα

[415] Για τη λειβαθινή ναυτική παρουσία τόσο κατά το δεύτερο μισό του 18ου αιώνα, όσο και κατά την εποχή των αρχών του 19ου αιώνα, και, ιδίως, τις σχέσεις των Λειβαθινών με τα μαυροθαλασσίτικα λιμάνια της Ρωσίας, βλ. ενδεικτικά, Βλάσση, «Μία μετανάστευση Κεφαλλήνων στην Κριμαία (1794) και η αντίδραση της Βενετίας», *Κεφαλληνιακά Χρονικά*, Τόμος 6, 1994, 189-236 [198]· Μαυρογιάννης, Ιστορία των Ιονίων Νήσων, Τόμος Α΄, ό.π., σ. 205· Μοσχονάς, «Το Ιστορικό Πλαίσιο», *Ιστορικά - Ελευθεροτυπία*, ό.π., σ. 6-17 [8].

ποντοπόρων σκαφών.[416] Αν, μάλιστα, λάβουμε υπόψη και το γεγονός, πως η Κεφαλονιά διέθετε όχι μόνο το μεγαλύτερο, ποντοπόρο εμπορικό στόλο των Επτανήσων, αλλά και το μεγαλύτερο αριθμό πλοιοκτητών, πλοιάρχων, αλλά και πληρωμάτων, ήδη, από την εποχή της βενετοκρατίας, τότε καθίσταται, πιστεύουμε, εμφανές, πως το νησί της Κεφαλονιάς, για μία μεγάλη χρονική περίοδο, που καλύπτει τα έτη από τις αρχές, σχεδόν, του 18ου, έως και τα μέσα, περίπου, του 19ου αιώνα, συνιστά το μεγαλύτερο και κυριότερο ναυτιλιακό κέντρο των Επτανήσων, αλλά και ευρύτερα της θάλασσας του Ιονίου, εμφανίζοντας μία αξιοσημείωτη σταθερότητα αλλά και διάρκεια στην ισχύ τόσο του εμποροναυτιλιακού της προσανατολισμού, όσο και του εμποροναυτιλιακού της δυναμικού, έμψυχου και μη. [417]

6.3. ΕΠΤΑΝΗΣΙΑΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ

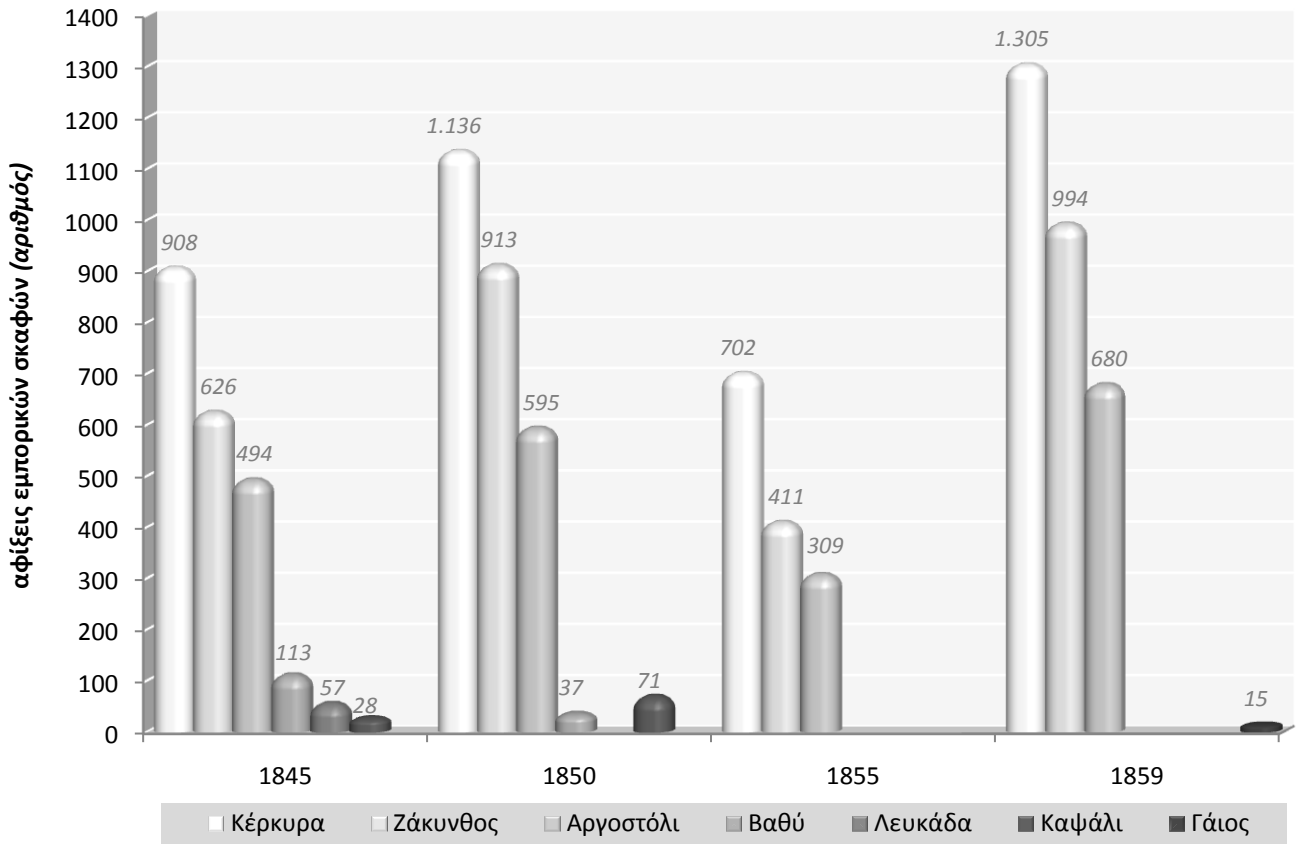
Έχοντας, λοιπόν, παρουσιάσει τη ναυτιλιακή υπεροχή της Κεφαλονιάς, ας περάσουμε, στην παρούσα ενότητα, να εξετάσουμε τους όρους ανάπτυξης και λειτουργίας των επτανησιακών λιμανιών, με κριτήρια την εμπορική και ναυτιλιακή τους δραστηριότητα, και τις υλικοτεχνικές και θεσμικές τους υποδομές. Να επαναλάβουμε, εκ νέου, πως αναφερόμενοι σε επτανησιακά λιμάνια αναφερόμαστε στα λιμάνια της Κέρκυρας, της Ζακύνθου, του Αργοστολίου, του Βαθέως (Ιθάκη), της Λευκάδας, του Καψαλιού (Κύθηρα), και του Γαΐου (Παξοί). Στόχος μας είναι να αναδείξουμε το ρόλο και την αυτόνομη συμμετοχή του κάθε επτανησιακού λιμανιού στην διαμόρφωση της εμποροναυτιλιακής πραγματικότητας, που βίωνε το Ιόνιο Κράτος. Ας δούμε, λοιπόν, πρώτα, την εικόνα των επτανησιακών λιμανιών, έτσι, όπως αυτή προκύπτει από τη μελέτη του αριθμού των ποντοπόρων, εμπορικών σκαφών, ανεξαρτήτως σημαίας και εθνικότητας, που τα προσέγγισαν (αφίξεις), κατά τα έτη 1845, 1850, 1855 και 1859. Σύμφωνα, λοιπόν, με το διάγραμμα 6.5, που ακολουθεί, κατά την περίοδο 1845-59, ως το πλέον πολυσύχναστο λιμάνι της Επτανήσου αναδεικνύεται αυτό της Κέρκυρας, ακολουθούμενο από τα λιμάνια της Ζακύνθου και του Αργοστολίου, ενώ τα λιμάνια του Βαθέως, της Λευκάδας, του Καψαλιού και του Γαΐου έχουν, σε σχέση με τα τρία πρώτα, μία πολύ περιορισμένη κίνηση.

---

[416] Για την έννοια του ναυτότοπου, βλ. και Εισαγωγή, υποσημείωση 3.

[417] Για την εποχή της βενετοκρατίας βλ. Κεφάλαιο Πρώτο, Ενότητα 1.3.1, και υποσημείωση 68, ενώ για την εποχή της Επτανήσου Πολιτείας, βλ. στο ίδιο κεφάλαιο, Ενότητα 1.3.3.β, καθώς και διάγραμμα 1.5, όπου και η γεωγραφική κατανομή του ποντοπόρου, εμπορικού στόλου της Επτανήσου Πολιτείας.

Διάγραμμα 6.5. Αριθμός αφιχθέντων ποντοπόρων, εμπορικών σκαφών (ανεξαρτήτως σημαίας & εθνικότητας) στα λιμάνια του Ιονίου Κράτους, κατά τα έτη 1845, 1850, 1855 και 1859.

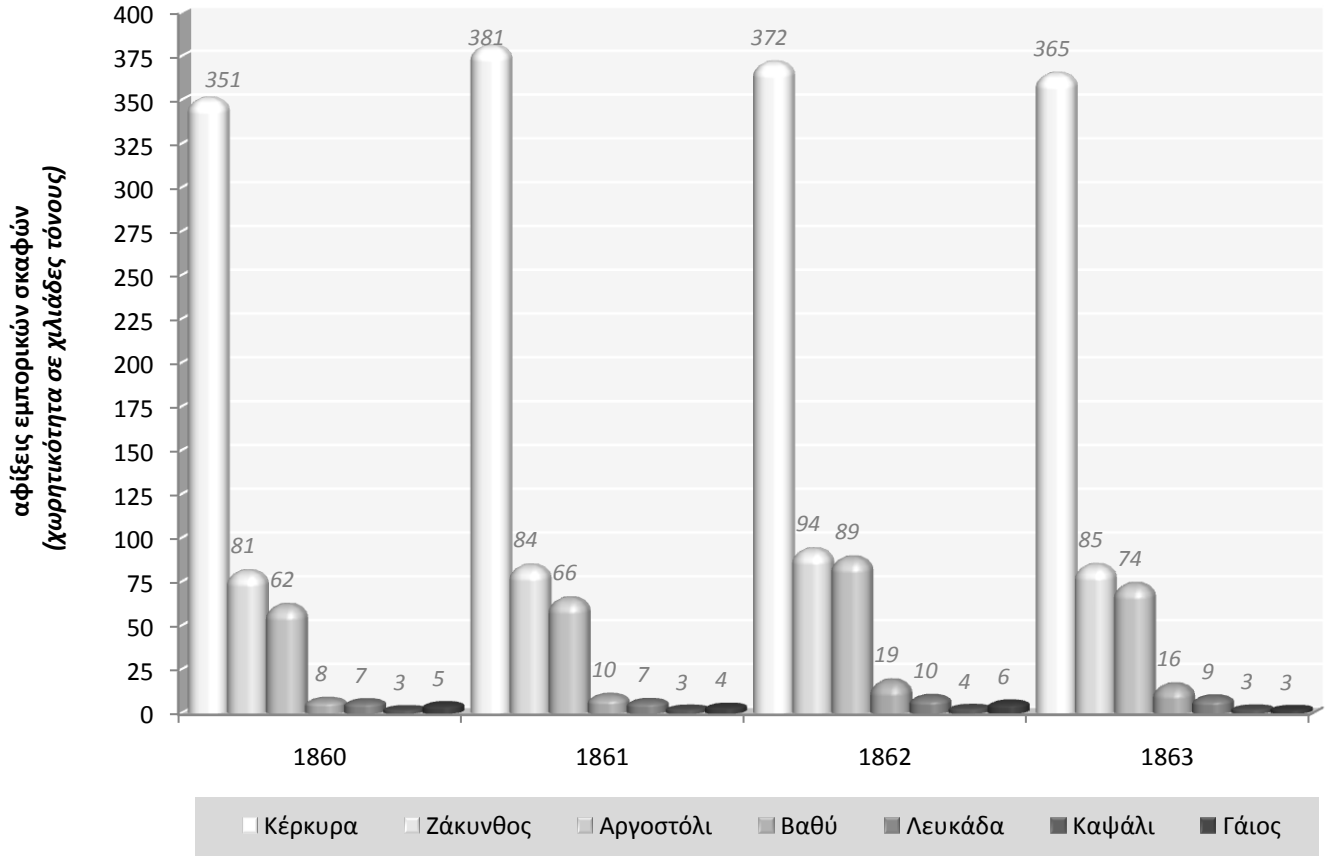


Πηγή: επεξεργασμένα στοιχεία από ηλεκτρονική βάση δεδομένων *Ὀδυσσεύς – Ιόνιος Ναυτιλιακή Ιστορία, 1810-1864*.

Η υπεροχή αυτή του κερκυραϊκού λιμένα, και, αντιστοίχως, η περιορισμένη παρουσία των υπολοίπων επτανησιακών λιμανιών, καθίσταται, ακόμα, πιο εμφανής στο επόμενο διάγραμμα, 6.6, όπου επιλέξαμε να παρουσιάσουμε τα μεγέθη της χωρητικότητας των αφιχθέντων, ποντοπόρων εμπορικών σκαφών στα επτά κύρια λιμάνια του Ιονίου Κράτους, κατά τα τέσσερα τελευταία έτη της ύπαρξής του: 1860-3. Όπως, λοιπόν, προκύπτει από το διάγραμμα, η εικόνα υπεροχής του λιμανιού της Κέρκυρας, βάσει του αριθμού των αφιχθέντων σκαφών, μετατρέπεται σε εικόνα απόλυτης κυριαρχίας, όταν η σύγκριση τίθεται επί τη βάσει των μεγεθών της χωρητικότητας (τόνοι) των αφικνούμενων σκαφών. Έτσι, λοιπόν, παρατηρούμε, πως για την τετραετία 1860-3, η χωρητικότητα των εμπορικών σκαφών, που αφίχθηκαν στο λιμάνι της Κέρκυρας κυμαίνεται στα επίπεδα των 350 με 380 χιλιάδων τόνων, καθιστώντας το λιμάνι της, ως μακράν το μεγαλύτερο της Επτανήσου, αλλά, και ως ένα από τα πλέον σημαντικά και πολυσύχναστα λιμάνια ολόκληρης της

Μεσογείου.[418] Από την άλλη μεριά, τα λιμάνια της Ζακύνθου και του Αργοστολίου, ακολουθούν σε πολύ μεγάλη απόσταση. Συγκεκριμένα, στο λιμάνι της Ζακύνθου η χωρητικότητα των αφιχθέντων, εμπορικών σκαφών κυμαίνεται μεταξύ 80 και 95 χιλιάδων τόνων, ενώ στο λιμάνι του Αργοστολίου, κυμαίνεται μεταξύ των 60 και 90 χιλιάδων τόνων. Τέλος, από τα υπόλοιπα τέσσερα επτανησιακά λιμάνια, ως το πλέον αξιόλογο, από άποψη, πάντα, χωρητικότητας των αφικνούμενων, εμπορικών σκαφών, αναδεικνύεται το λιμάνι του Βαθέως, με μία χωρητικότητα της τάξης των 10 με 20 χιλιάδων τόνων, ενώ τα λιμάνια της Λευκάδας, του Καψαλιού, και του Γαΐου καταλαμβάνουν τις τρεις τελευταίες θέσεις, με την χωρητικότητα των αφικνούμενων, ποντοπόρων, εμπορικών σκαφών να μην υπερβαίνει τους δέκα χιλιάδες τόνους.

Διάγραμμα 6.6. Χωρητικότητα αφιχθέντων εμπορικών σκαφών (ανεξαρτήτως σημαίας & εθνικότητας) στα λιμάνια του Ιονίου Κράτους, κατά τα έτη 1860, 1861, 1862 και 1863.



Πηγή: επεξεργασμένα στοιχεία από CO 136/1424-1427, Colonial Office: War and Colonial Department and Colonial Office: Ionian Islands, Original Correspondence, Blue Book of Statistics, etc..

[418] Βλ. Κεφάλαιο Τρίτο, Ενότητα 3.3.2, και Διάγραμμα 3.12, όπου και συγκριτική παρουσίαση των επτανησιακών λιμανιών της Κέρκυρας, της Ζακύνθου και του Αργοστολίου με ορισμένα εκ των κύριων μεσογειακών λιμανιών, κατά το έτος 1861, επί τη βάσει των στοιχείων της χωρητικότητας των αναχωρούντων εμπορικών σκαφών.

Ως προς την πραγματικότητα, τώρα, της απόλυτης κυριαρχίας του λιμανιού της Κέρκυρας, όπως έχουμε, ήδη, αναφέρει σε προηγούμενα κεφάλαια, οφείλεται στο γεγονός, πως το λιμάνι της επιτελούσε τρεις βασικές εμπορικές δραστηριότητες: εισαγωγές, εξαγωγές και, πρωτίστως, διαμετακομιστικές. Συγκεκριμένα, το γεγονός, πως η Κέρκυρα ήταν η πρωτεύουσα, και, ως εκ τούτου, το πολιτικό, διοικητικό και στρατιωτικό κέντρο του Ιονίου Κράτους, συνεπαγόταν και διευρυμένες εισαγωγικές ανάγκες για την κάλυψη των διατροφικών και άλλων αναγκών (ανάγκες, κυρίως, σε δημητριακά), όχι μόνο του ίδιου του πληθυσμού της, που ανερχόταν, στα μέσα του 19ου αιώνα, σε 70.000 με 80.000 κατοίκους, αλλά και της διοικητικής και πολιτικής της γραφειοκρατίας, καθώς και του μεγάλου αριθμού των στρατιωτών τής βρετανικής φρουράς, που έδρευε στο νησί (4.000 – 4.500 άντρες).[419] Επιπλέον, η Κέρκυρα, λόγω της αυξανόμενης συχνότητας προσέγγισης του λιμανιού της από πολλά και μεγάλα εμπορικά, ιστιοφόρα σκάφη, καθώς και από ατμόπλοια, που μετέφεραν (και) επιβάτες, και τα οποία προσέγγιζαν, όπως έχει, ήδη, αναφερθεί, το λιμάνι της από όλες τις μεσογειακές, αλλά και βορειο-ατλαντικές θάλασσες, είχε ακόμα μεγαλύτερες εισαγωγικές ανάγκες για την κάλυψη των αναγκών των αφικνούμενων σκαφών, κυρίως, με, «φρέσκο κρέας, πουλερικά, λαχανικά και φρούτα».[420] Πέραν, όμως, της εισαγωγικής του δραστηριότητας, το λιμάνι της Κέρκυρας είχε και μία αξιόλογη εξαγωγική δραστηριότητα, η οποία, κυρίως, βασιζόταν στην εξαγωγή του κερκυραϊκού ελαιολάδου, ενώ η πλέον σημαντική δραστηριότητα του κερκυραϊκού λιμένα, όπως έχει, ήδη, παρουσιασθεί, αναλυτικώς, στο τρίτο κεφάλαιο, ήταν η διαμετακομιστική.[421] Άμεση συνέπεια αυτής της ισχυρής εμποροναυτιλιακής

---

[419] Για την Κέρκυρα ως έδρα της βρετανικής διοίκησης, βλ. Νικηφόρου (επιμ.), *Συνταγματικά Κείμενα των Ιονίων Νήσων*, ό.π., σ. 591-635 [591-4], όπου το σύνταγμα του Ηνωμένου Κράτους των Ιονίων Νήσων, στο τρίτο άρθρο του οποίου αναφέρεται: *ως έδρα της γενικής Κυβερνήσεως του Ηνωμένου Κράτους των Ιονίων Νήσων προσδιορίζεται διηνεκώς η πρωτεύουσα της νήσου Κερκύρας*. Για τα πληθυσμιακά μεγέθη της Κέρκυρας, βλ. Kosmatou, «La population des Iles Ioniennes XVIIIème-XIXème siècle», Τόμος 3, ό.π., σ. 611. Για την βρετανική στρατιωτική φρουρά στην Κέρκυρα, βλ. Gekas, «The Commercial Bourgeoisie of the Ionian Islands under British Rule», ό.π., σ. 69. Για τις αυξανόμενες ανάγκες της Κέρκυρας σε είδη, κυρίως, διατροφής, βλ. και Ανωγιάτης-Pelé, Πρόντζας, *Η Κέρκυρα 1830-1832. Μεταξύ φεουδαρχίας και αποικιοκρατίας*, ό.π., σ. 367-8.

[420] T.N.A. House of Commons, Parliamentary Papers, Accounts and Papers, 1859 XXI (2567), Reports Exhibiting the Past and Present of Her Majesty's Colonial Possessions, σ. 261-5. Βλ. επίσης: Cottrell, *The Ionian Bank: An Imperial Institution, 1839-1864*, ό.π., σ. 308. Για το λιμάνι της Κέρκυρας ως σταθμού και των ατμοπλοίων, εμπορικών και επιβατηγών, πέραν των εμπορικών ιστιοφόρων, βλ. T.N.A. House of Commons, Parliamentary Papers, Accounts and Papers, 1859 XXI (2567), Reports Exhibiting the Past and Present of Her Majesty's Colonial Possessions, σ. 261-5· House of Commons, Parliamentary Papers, Accounts and Papers, 1861 XL (1), Reports Exhibiting the Past and Present of Her Majesty's Colonial Possessions, σ. 169-72. Βλ. επίσης, Κεφάλαιο Τρίτο, Ενότητα 3.2.2.

[421] Ενδεικτικά, βλ. Προγουλάκης, *Ανάμεσα στην τιμή και το χρήμα. Η Κέρκυρα στα χρόνια της Αγγλικής Κυριαρχίας (1814-1864)*, ό.π., σ. 228-31.

δραστηριότητας του λιμανιού της Κέρκυρας, το οποίο, όπως είδαμε, είχε ανακηρυχθεί, με απόφαση των Βρετανών, σε ελεύθερο λιμένα από το 1825, ήταν να ενισχυθούν περαιτέρω οι, ήδη, σημαντικές υποδομές του τόσο ως προς τον ελλιμενισμό των εμπορικών και επιβατηγών ιστιοφόρων και ατμοπλοίων, όσο και ως προς την φορτοεκφόρτωση των εμπορευμάτων και την αποθήκευσή τους (πρόκειται, κυρίως, για εμπορεύματα της προστάτιδας Βρετανίας, που προωθούνταν προς τις αγορές της Βαλκανικής και Ιταλικής Χερσονήσου), ενώ σταδιακά ο κερκυραϊκός λιμένας άρχισε να εντάσσεται και στα τηλεγραφικά δίκτυα, που διέσχιζαν τη Μεσόγειο, προσφέροντας δυνατότητα άμεσης επικοινωνίας των μεγαλεμπόρων της Κέρκυρας με τα ευρωπαϊκά και μεσογειακά λιμάνια και τις αγορές. [422]

Μέσα, λοιπόν, σε αυτό το πλαίσιο η Κέρκυρα θα αναδειχθεί σε πόλο έλξης των μεγαλύτερων εμπόρων των Επτανήσων, αλλά και σε τόπο εγκατάστασης υποκαταστημάτων μεγάλων ξένων εμπορικών οίκων, αλλά και εμπορικών ακολούθων-προξένων ξένων κρατών.[423] Το αποτέλεσμα αυτών των εξελίξεων ήταν η αύξηση της εμποροναυτιλιακής της δραστηριότητα και η διαμόρφωση συνθηκών ίδρυσης θεσμών, όπως εμπορικό επιμελητήριο, και χρηματιστήριο, τους μοναδικούς παρόμοιους θεσμούς, που υπήρχαν σε όλο το Ιόνιο Κράτος. [424] Παράλληλα, το Μάρτιο του 1840 η Κέρκυρα θα αποκτήσει και το πρώτο (και κεντρικό) κατάστημα της Ιονικής Κρατικής Τράπεζας, που, βέβαια, είχε ως έδρα το Λονδίνο (θα ιδρυθούν, το ίδιο έτος, υποκαταστήματα σε Ζάκυνθο και Κεφαλονιά).[425] Παράλληλα, και λόγω της αυξημένης κίνησης του λιμανιού της, στο οποίο έδρευε, μάλιστα, και η αρχή της «Γενικής Επιστασίας των Ιονικών Λιμένων και Παραθαλασσίων», όπου ελέγχονταν, καταγράφονταν και πιστοποιούνταν, υποχρεωτικώς, τα επτανησιακά, ποντοπόρα σκάφη, για να μπορούν να πλέουν και να εμπορεύονται, νομίμως, σημειώθηκε, συνακόλουθα, και σημαντική ανάπτυξη του τομέα των ναυτασφαλιστικών

---

[422] Για τις υποδομές του λιμανιού της Κέρκυρας, και την ανακήρυξή της σε ελεύθερο λιμένα, βλ. και υποσημείωση 302. Βλ. επίσης, Προγουλάκης, *Ανάμεσα στην τιμή και το χρήμα. Η Κέρκυρα στα χρόνια της Αγγλικής Κυριαρχίας (1814-1864)*, ό.π., σ. 205, 217. Για μία ευρύτερη παρουσίαση του εμπορίου της Κέρκυρας, κατά τα τέλη της δεκαετίας του 1850, βλ. Γ.Α.Κ. Κερκύρας, Ελληνικό Βασιλικό Προξενείο/Αρχείο Ζαΐμη, Φάκελος 22/2842, 20/4/1858: Το εμπόριο στην Κέρκυρα, Ζάκυνθο, Κεφαλονιά. Για την ένταξη της Κέρκυρας στα ευρωπαϊκά και μεσογειακά τηλεγραφικά δίκτυα, Βλ. ενδεικτικά, Cottrell, *The Ionian Bank: An Imperial Institution, 1839-1864*, ό.π., σ. 300-6.

[423] Βλ. ενδεικτικά, Προγουλάκης, *Ανάμεσα στην τιμή και το χρήμα. Η Κέρκυρα στα χρόνια της Αγγλικής Κυριαρχίας (1814-1864)*, ό.π., σ. 217-33, 354-8. Βλ. επίσης, Γ.Α.Κ. Κερκύρας, Ελληνικό Βασιλικό Προξενείο/Αρχείο Ζαΐμη, Φάκελος 22/2810,3, 3δ, 5/3/1858: Έμποροι στο Ιόνιο αλλοεθνείς και ημεδαποί στην Κέρκυρα, όπου και αλφαβητικός κατάλογος των εμπόρων, Επτανησίων και μη, που δραστηριοποιούνταν στην πρωτεύουσα του Ιονίου Κράτους.

[424] Gekas, «The Commercial Bourgeoisie of the Ionian Islands under British Rule», ό.π., σ. 90-106.

[425] Cottrell, *The Ionian Bank: An Imperial Institution, 1839-1864*, ό.π., Κεφάλαια 3 και 4.

υπηρεσιών. [426] Έτσι, στις αρχές της δεκαετίας του 1850, ιδρύονται δύο προεξοφλητικές και ασφαλιστικές τράπεζες, στην Κέρκυρα, η «Επτάνησος» (1851) και η «Κέρκυρα» (1853), με κύριο χώρο επιχειρηματικής δράσης τη ναυτιλία και το εμπόριο και με αντικείμενο την εξασφάλιση των θαλασσίων κινδύνων, τις προεξοφλήσεις, και τις συναλλαγματικές εργασίες. [427]

Απέναντι, τώρα, σε αυτήν την πολυδιάστατη εμπορική πραγματικότητα, και τη μεγάλη ναυτιλιακή κίνηση, που βίωνε το λιμάνι της Κέρκυρας, τα υπόλοιπα επτανησιακά λιμάνια εμφάνιζαν μία πολύ πιο περιορισμένη εμπορική και ναυτιλιακή δραστηριότητα, όπως φαίνεται, καθαρά, στα διαγράμματα 6.5 και 6.6, που προηγήθηκαν. Σε ό,τι αφορά το λιμάνι της Ζακύνθου, που σύμφωνα με τα ανωτέρω διαγράμματα εμφανίζεται ως το δεύτερο πιο σημαντικό λιμάνι του Ιονίου Κράτους, γνωρίζουμε, πως, κατά τα μέσα του 19ου αιώνα, κυρίως, αναπτύσσει μία δραστηριότητα τόσο εισαγωγική, για την κάλυψη των διατροφικών και άλλων αναγκών του εγχώριου, ζακυνθινού πληθυσμού (κυρίως, εισαγωγή δημητριακών), όσο και εξαγωγική, με κύρια εξαγώγιμα προϊόντα τη σταφίδα και το ελαιόλαδο.[428] Επιπλέον, το λιμάνι της είχε αναδειχθεί και σε αξιόλογο διαμετακομιστικό σταθμό για την προώθηση, κυρίως, των βρετανικών βιοτεχνικών και βιομηχανικών εμπορευμάτων, στον ευρύτερο χώρο της κεντρικής Μεσογείου.[429] Χάρη σε αυτήν την δραστηριότητα του ζακυνθινού λιμένα, λαμβάνεται και η απόφαση, από τους Βρετανούς, για βελτίωση των υποδομών του, με την κατασκευή και επέκταση της, ήδη, υπάρχουσας τεχνητής προβλήτας του, πέρα από τις βελτιώσεις, που υπέστησαν οι υποδομές των χώρων αποθήκευσης, του τελωνείου, του λοιμοκαθαρτηρίου, του υγειονομείου, του λιμεναρχείου του, αλλά και της προκυμαίας του, υποδομές, βέβαια, που κατασκευάσθηκαν και στα επτά, κύρια, νησιά του Ιονίου Κράτους (ή βελτιώθηκαν, όπου, ήδη, υπήρχαν).[430] Τέλος, να επισημάνουμε, πως και στην

---

[426] *Atti Emanati del Terzo Parlamento Degli Stati Uniti Delle Isole Jonie Sotto la Costituzione Del 1817, Durante la Sua Terza Sessione Tenuta Nell' Anno 1831*, Stampati con Autorizzazione Del Governo Generale, Nella Stamperia del Governo, Corfu 1831, σ. 30-2.

[427] Ευάγγελος Πρόντζας, «Τραπεζική Δικαιοταξία και Κεφαλαιούχοι στο Ιόνιο Κράτος (1833-1864)», στο Μοσχονά Παναγιώτα (επιμ.), *Το Ιόνιο Κράτος, 1815-1864*, ό.π., σ. 163-201 [186, Πίνακας ΙΙΙ]. Βλ. επίσης, Κοντονή, «Φιλελεύθεροι στοχασμοί και δεξίωσή τους στον επτανησιακό χώρο. Ιδεολογία και πολιτική των Μεταρρυθμιστών (1848-1864)», ό.π., σ. 434-5.

[428] Viscount Kirkwall, *Four years in the Ionian Islands: Their political and social conditions*, Τόμος ΙΙ, Chapman & Hall, Λονδίνο 1864, σ. 300.

[429] Κρεμμυδάς, *Συγκυρία και Εμπόριο στην προεπαναστατική Πελοπόννησο,* ό.π., σ. 254-62. Βλ. επίσης, και τα διαθέσιμα στοιχεία στην ηλεκτρονική βάση δεδομένων: *Όδυσσεύς*.

[430] Για τις υποδομές του λιμανιού της Ζακύνθου, βλ. Ιθακήσιος, «Η οικονομική εξέλιξη της Ζακύνθου, από τους αρχαίους χρόνους μέχρι σήμερα», ό.π., σ. 442-3· Ζώης, *Ιστορία της Ζακύνθου*, ό.π., σ. 224· *Gazzette Jonie* 1844, Αριθ.46, 4-16/11/1844, όπου και αναφορά στην προκυμαία του λιμανιού της

Ζάκυνθο, όπως είδαμε να συμβαίνει στην Κέρκυρα, η ανάπτυξη της εμποροναυτιλιακής δραστηριότητας του λιμένα της οδήγησε και στην ίδρυση μίας εγχώριας ναυτασφαλιστικής επιχείρησης, υπό την επωνυμία «Ο Ζάκυνθος», με έτος ίδρυσης το 1857, με στόχο την κάλυψη των αναγκών ασφάλισης των διακινούμενων, από και προς το λιμάνι της, φορτίων.[431] Σε κάθε περίπτωση, βέβαια, το λιμάνι της Ζακύνθου, μολονότι μπόρεσε να συγκεντρώσει μεγάλους εμπορικούς οίκους, εγχώριους και μη, οι οποίοι δραστηριοποιούνταν, κυρίως, στο σταφιδεμπόριο, δε μπόρεσε να επανακτήσει την εμπορική σημασία και τα μεγέθη, που είχε, κατά την περίοδο της βενετοκρατίας, όταν αποτελούσε ένα από τα σημαντικότερα λιμάνια του εμπορίου των Δυτικών με το Λεβάντε και έδρα του αγγλικού προξενείου, καθώς και της Εταιρείας του Λεβάντε στο Ιόνιο.[432]

Παρόμοιο, τώρα, χαρακτήρα με αυτόν του λιμανιού της Ζακύνθου είχε αναπτύξει και το κύριο εμπορικό λιμάνι της Κεφαλονιάς, το Αργοστόλι, το οποίο διέθετε, μάλιστα, και ένα από τα πλέον μεγάλα και ασφαλή αγκυροβόλια ολόκληρης της ανατολικής Μεσογείου.[433] Το λιμάνι του Αργοστολίου, εν αντιθέσει με τα λιμάνια της Κέρκυρας, αλλά και της Ζακύνθου, εμφανίζει μία πολύ περιορισμένη διαμετακομιστική δραστηριότητα, αναπτύσσοντας, κυρίως, το εισαγωγικό του εμπόριο, με σκοπό την κάλυψη των διατροφικών και άλλων αναγκών του εγχώριου, κεφαλληνιακού πληθυσμού (κυρίως, σε δημητριακά), ενώ από την άλλη εμφανίζει και μία αξιόλογη εξαγωγική δραστηριότητα, που βασίζεται στην εμπορία των κεφαλληνιακών κρασιών (προωθούνται, κυρίως, προς την Αυστρία), των οινοπνευματωδών ποτών (ροσόλια), του ελαιολάδου και των ξηρών καρπών, αλλά,

---

Ζακύνθου. Βλ. επίσης, Παναγιώτης Χιώτης, *Ιστορία του Ιονίου Κράτους Από Συστάσεως Αυτού Μέχρις Ενώσεως (Έτη 1815-1864)*, Τόμος Β΄, Περιέχων Τα Από Αρμοστείας Άδαμ 1824 Έως Ενώσεως 1864, Τυπογραφείον Η Επτάνησος Χρίστου Σ. Χιώτου, Εν Ζακύνθω 1877, σ. 13.

[431] Κοντονή, «Φιλελεύθεροι στοχασμοί και δεξίωσή τους στον επτανησιακό χώρο. Ιδεολογία και πολιτική των Μεταρρυθμιστών (1848-1864)», ό.π., σ. 434-5.

[432] Για τους σταφιδεμπόρους της Ζακύνθου, βλ. Cottrell, *The Ionian Bank: An Imperial Institution, 1839-1864*, ό.π., σ. 10-1, 313-6. Βλ. επίσης, *Gazzette Jonie* 1841, Αριθ. 439, 14-26/11/1859/σ.10, όπου και κατάλογος των εμπόρων, που δραστηριοποιούνταν στην πόλη της Ζακύνθου. Για τον εμπορικό ρόλο της Ζακύνθου κατά την βενετοκρατία, βλ. Lane, *Βενετία η Θαλασσοκράτειρα*, ό.π., σ. 432, 561· Μαλτέζου, «Λατινοκρατούμενες Ελληνικές Χώρες: Επτάνησα», ό.π., σ. 215-229· Παπαδόπουλος, *Ιονική Βιβλιογραφία*, Τόμος Α΄ , ό.π., σ. 35, όπου και αναφορά στην δράση των ολλανδών προξένων στην Ζάκυνθο.

[433] Μηλιαράκης, *Γεωγραφία πολιτική νέα και αρχαία του νομού Κεφαλληνίας*, ό.π., σ. 23-5· Ηλίας Α. Τσιτσέλης, *Κεφαλληνιακά Σύμμικτα. Συμβολαί εις την ιστορίαν και λαογραφίαν της νήσου της Κεφαλληνίας. Βιογραφικά. Οίκων Ιστορίαι. Δημοσιεύματα,* Τόμος Α΄, Τύποις Παρασκευά Λεώνη, Εν Αθήναις 1904, σ. 884. Βλ. επίσης, Σολομός, *Γενική Δημοσιονομία της Κεφαλληνίας*, ό.π., σ. 16-21, 75.

κυρίως, της σταφίδας, του κύριου εξαγώγιμου προϊόντος του νησιού. [434] Αξίζει, μάλιστα, να αναφέρουμε, πως το σταφιδεμπόριο ήταν μία, ιδιαιτέρως, επικερδής επιχειρηματική δραστηριότητα, που προσέλκυσε το ενδιαφέρον σημαντικών εγχώριων και μη εμπορικών οίκων.[435] Ίσως, το πλέον ενδεικτικό παράδειγμα ξένου μεγαλεμπόρου, που δραστηριοποιείτο, στα μέσα του 19ου αιώνα, στην Κεφαλονιά, αλλά και στην Ζάκυνθο και στην Πάτρα, ήταν ο άγγλος μεγαλέμπορος και «ευγενής» (gentleman) του Λονδίνου, και μεγαλομέτοχος της Ιονικής Κρατικής Τράπεζας, ο Τσαρλς Χάνκοκ (Charles Hancock).[436] Ο τελευταίος, από κοινού, με τον Σάμιουελ Μπαρφ (Samuel Barff), που και αυτός δραστηριοποιείτο (και) στο κεφαλληνιακό σταφιδεμπόριο (Barff Co.), είχαν ιδρύσει την Barff, Hancock & Co. [437] Από την άλλη, να επισημάνουμε, πως η εμποροναυτιλιακή κίνηση, που παρουσιάζει ο λιμένας του Αργοστολίου (βλ. διαγράμματα 6.5 και 6.6), θα πρέπει, εν μέρει, να αποδοθεί και στην εκεί δραστηριοποίηση και παρουσία του ισχυρού, όπως αναφέρθηκε, κεφαλληνιακού, ποντοπόρου, εμπορικού στόλου, ο οποίος επιλέγει, συχνά, το Αργοστόλι ως αφετηρία ή ως ενδιάμεσο σταθμό των εμπορικών του πλόων. Επίσης, να τονίσουμε, πως το λιμάνι του Αργοστολίου, ακριβώς, λόγω αυτής της ισχυρής παρουσίας των κεφαλληνιακών, εμπορικών σκαφών, αναδεικνύεται και ως το πλέον προτιμητέο λιμάνι νηολόγησης των επτανησιακών (κεφαλληνιακών) σκαφών (βλ. διάγραμμα 6.7, που ακολουθεί).

---

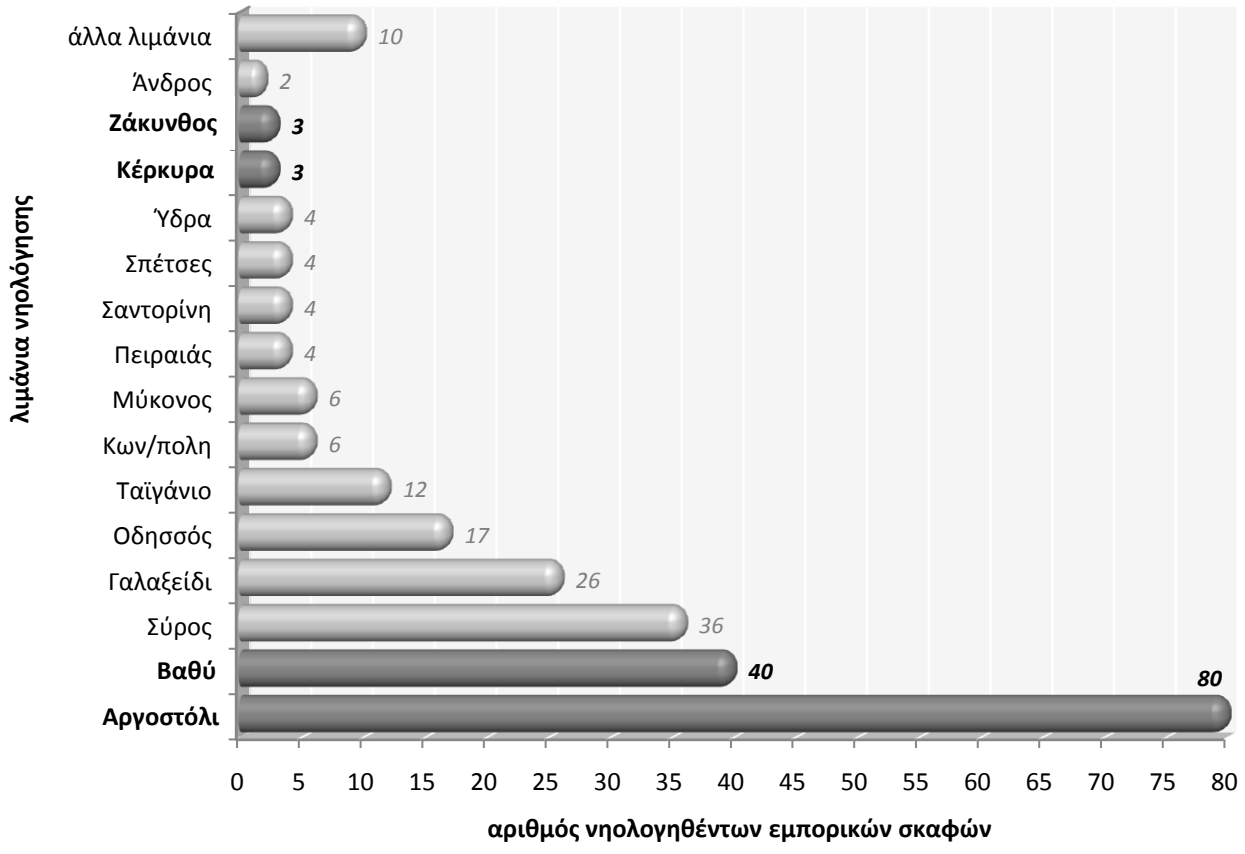
[434] Βλ. ενδεικτικά, Σπύρος Λουκάτος, «Πολιτειογραφικά Στοιχεία Κεφαλονιάς και Ιθάκης. Από ανέκδοτες ελληνικές προξενικές εκθέσεις 1857-1858», στο *Πρακτικά Α΄Συνεδρίου «Επτανησιακού Πολιτισμού»*, ό.π., σ. 201-27, όπου, αναφέρεται, πως, «Κατά το 1856 η ολική αξία των εμπορευμάτων, που εξήχθησαν από την Κεφαλονιά ανήλθε σε 3.362.754 δραχμές και επί πλέον σε διαμετακόμιση στο ποσό των 148.338 δραχμών, ενώ την ίδια χρονιά η ολική αξία των εμπορευμάτων, που εισήχθησαν στο νησί έφτασε τις 4.809.792 δραχμές». Στην Κεφαλονιά, ήδη, από το 1846, έχει ιδρυθεί οινοποιητική εταιρεία· βλ. Cottrell, *The Ionian Bank: An Imperial Institution, 1839-1864*, ό.π., σ. 277.

[435] Kirkwall, *Four years in the Ionian Islands*, ό.π., σ. 298-300. Βλ. επίσης, Μοσχονάς, «Γεωργική, Βιοτεχνική και Εμπορική Δραστηριότητα στην Κεφαλονιά (1840-63): Γεωγραφική Κατανομή Επαγγελματιών», στο *Πρακτικά Α΄Συνεδρίου «Επτανησιακού Πολιτισμού»*, ό.π., σ. 143-50. Για τους εμπορικούς οίκους με έδρα την Κεφαλονιά (Αργοστόλι και Ληξούρι), Βλ. ενδεικτικά, Cottrell, *The Ionian Bank: An Imperial Institution, 1839-1864*, ό.π., σ. 313-6.

[436] T.N.A. House of Commons, Parliamentary Papers, Accounts and Papers, Twenty Eight Volumes - 14- Railways, Sessions 22 January – 28 August 1846, Vol. XXXVIII, σ. 128, όπου και οι πληροφορίες για την ευγένεια και τις οικονομικές δραστηριότητες του λονδρέζου εμπόρου Τσαρλς Χάνκοκ. Για μία σύντομη βιογραφία του βλ. George Gordon Lord Byron, *Byron's Letters and Journals: 'For freedom's battle: 1823-1824'*, Τόμος XI, (επιμ.: Leslie Alexis Marchand), Belknap Press of Harvard University Press, Κέιμπριτζ – Μασαχουσέτη (Η.Π.Α.) 1981, σ. 214.

[437] *Ό.π.*, σ. 213 για μία σύντομη βιογραφία του Σάμιουελ Μπαρφ. Βλ. Επίσης, Gekas, «The Commercial Bourgeoisie of the Ionian Islands under British Rule», ό.π., σ. 119· Cottrell, *The Ionian Bank: An Imperial Institution, 1839-1864*, ό.π., σ. 10-11. Για την έντονη παρουσία των Hancock και Barff στο κεφαλληνιακό, αλλά και στο ζακυνθινό σταφιδεμπόριο, κατά τον 19^{ο} αιώνα, βλ. και την ηλεκτρονική βάση δεδομένων *Ὀδυσσεύς – Ιόνιος Ναυτιλιακή Ιστορία, 1810-1864*, όπου στοιχεία για εταιρείες εμπορίας σταφίδας στα λιμάνια του Αργοστολίου, της Ζακύνθου, αλλά και του Ληξουρίου.

Διάγραμμα 6.7. Λιμάνια νηολόγησης των επτανησιακών, ποντοπόρων, εμπορικών σκαφών, κατά την περίοδο 1830-60.



Πηγή: επεξεργασμένα στοιχεία από Τζελίνα Χαρλαύτη – Νίκος Στ. Βλασσόπουλος, *Ιστορικός Νηογνώμονας Ποντοπόρεια. Ποντοπόρα ιστιοφόρα και ατμόπλοια, 1830-1939*, Ε.Λ.Ι.Α., Αθήνα 2002. (στα «άλλα λιμάνια», περιλαμβάνονται τα ακόλουθα: Σκόπελος, Ισμαήλ, Λευκάδα, Σάμος, Σμύρνη, Σουλινάς, Τεργέστη και Τήνος).

Έτσι, λοιπόν, τόσο η εμποροναυτιλιακή δραστηριότητα του αργοστολιώτικου λιμένα, όσο το γεγονός, πως ο τελευταίος αναδεικνυόταν και κύριος λιμένας νηολόγησης του ισχυρού, κεφαλληνιακού στόλου, διαμόρφωσαν και τις απαραίτητες προϋποθέσεις ίδρυσης (και) στο Αργοστόλι ναυτασφαλιστικών επιχειρήσεων, για την κάλυψη των αναγκών ασφάλισης όχι μόνο των ίδιων των σκαφών, αλλά και των δια θαλάσσης διακινούμενων φορτίων, είτε αυτά διακινούνταν με επτανησιακά-κεφαλληνιακά σκάφη, είτε όχι. Μάλιστα, παρουσιάζει ενδιαφέρον, πως η πρώτη ναυτασφαλιστική επιχείρηση, που ιδρύεται όχι μόνο στο Αργοστόλι, αλλά, εν γένει, στην επικράτεια του Ιονίου Κράτους, και μία από τις πρώτες, που ιδρύονται στον ελλαδικό χώρο, είναι η ανώνυμος «Ασφαλιστική της Κεφαλληνίας Εταιρεία», με έτος ίδρυσης το 1841, δέκα, δηλαδή, χρόνια, πριν την ίδρυση ανάλογης ναυτασφαλιστικής εταιρείας στην Κέρκυρα, και με κύριες δραστηριότητες την «κινδυνασφάλειαν» και

τα «θαλάσσια δάνεια». [438] Την ίδρυση της «Κεφαλληνίας» θα ακολουθήσουν, έπειτα από μία δεκαπενταετία, περίπου, δύο ακόμα ναυτασφαλιστικές εταιρείες: η ασφαλιστική και προεξοφλητική εταιρεία «Αρχάγγελος» (1855) και η ανώνυμος ασφαλιστική εταιρεία «Ομόνοια» (1857), γεγονός, που καταδεικνύει τη σημασία του Αργοστολίου ως ναυτιλιακού κέντρου.[439]

Τέλος, ως προς την εμποροναυτιλιακή κίνηση των υπολοίπων επτανησιακών λιμανιών, δηλαδή, του Βαθέως, της Λευκάδας, του Γαΐου και του Καψαλιού, να επισημάνουμε, πως αυτή βασίζεται σε ένα εισαγωγικό, αλλά, κυρίως, σε ένα εξαγωγικό εμπόριο, που για τη Λευκάδα συγκροτείτο από φορτία ελαιολάδου, κρασιού, λιναριού και σταφίδας, για την Ιθάκη από φορτία σταφίδας, και δευτερευόντως, ελαιολάδου και κρασιού, για τους Παξούς από φορτία ελαιολάδου (το πλέον ποιοτικό των Επτανήσων), ενώ, το μοναδικό, καθώς φαίνεται, σημαντικό εξαγώγιμο προϊόν των Κυθήρων, ήταν το κρασί, παραγόμενο, μάλιστα, με σταφύλια, που εισάγονταν από τις ακτές των Χανίων, και το μέλι.[440] Από τα προαναφερθέντα, τέσσερα λιμάνια, αξίζει να προσθέσουμε, πως το πλέον σημαντικό, με βάση την χωρητικότητα των αφικνούμενων σκαφών (βλ. διάγραμμα 6.6), αναδεικνύεται το λιμάνι της Ιθάκης, το Βαθύ, ένα από τα πλέον ασφαλή, φυσικά λιμάνια του Ιονίου, το οποίο αναδεικνύεται, επίσης, και ως το δεύτερο πλέον προτιμητέο λιμάνι νηολόγησης

---

[438] Για την ίδρυση της ασφαλιστικής εραιρείας «Κεφαλληνία» βλ. *Gazzette Jonie* 1841, Αριθ.539, 12-24/4/1841, σ.18. Για τις ασφαλιστικές και ναυτασφαλιστικές εταιρείες στο ελληνικό βασίλειο, Βλ. ενδεικτικά, Καρδάσης, *Σύρος: Σταυροδρόμι της ανατολικής Μεσογείου*, ό.π., σ. 195-9· Κωνσταντίνος Παπαθανασόπουλος, *Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία (1833-1856): Εξέλιξη και Αναπροσαρμογή*, Μ.Ι.Ε.Τ., Αθήνα 2001, σ. 58-65· Μούλιας, *Το Λιμάνι της Σταφίδας. Πάτρα 1828-1900*, ό.π., σ. 515-22.

[439] Γ.Α.Κ. Κερκύρας, Ελληνικό Βασιλικό Προξενείο/Αρχείο Ζαΐμη, Φάκελος 22/ 2817, 20/4/1858: Ασφαλιστικές και Προεξοφλητικές Εταιρείες Ιονίου, όπου αναφέρεται, «Εξ ασφαλιστικαί Εταιρίαι υπάρχουν καθ' όλην την Επτάνησον. Δύο εις Κέρκυραν 'Η Επτάνησος' και 'Η Κέρκυρα' ενεργούσαι και προεξοφλήσεις, τρεις εν Κεφαλληνία 'Ο Αρχάγγελος' ούσα και προεξοφλητική, 'Η Ομόνοια' και 'Η Κεφαλληνία' και μία εν Ζακύνθω 'Η Ζάκυνθος'. Σύγκεινται δε από 800 μέχρι 1900 μετοχών εκάστη, αι δε μετοχαί συμποσούνται από 250 εις 300 δίστηλα, ων το εν δέκατον συνήθως προκαταβάλλεται. Καίτοι δε εις ούτε στενόν κύκλον υπάρχουσαι εξ ασφαλιστικαί εταιρίαι, ήναι άξιον παρατηρήσεως, ότι δίδουσι συνήθως μέρισμα κατ' έτος 15 ως 20 τοις % περίπου επί των καταβληθέντων κεφαλαίων. Τούτο δε πηγάζει εκ των υπαρχουσών συμβάσεων αντασφαλειών μετά των εν Πάτραις ασφαλιστικών καταστημάτων και εκ των συστημένων εις Κωνσταντινούπολιν, Δούναβιν, Αλεξάνδειαν ως αλλαχού Πρακτορείων, εν αι εργασίαι παρέχουσι κυρίως τα επιτυγχανόμενα κέρδη και συντηρούσι τας ενταύθα εταιρίας».

[440] Για τα εξαγώγιμα εμπορευματικά φορτία της Λευκάδας, της Ιθάκης, των Παξών και των Κυθήρων, βλ., ενδεικτικά: Kirkwall, *Four years in the Ionian Islands*, ό.π., σ. 301-2. Για το εισαγωγικό και εξαγωγικό εμπόριο της Ιθάκης, βλ. Λουκάτος, «Πολιτειογραφικά Στοιχεία Κεφαλονιάς και Ιθάκης. Από ανέκδοτες ελληνικές προξενικές εκθέσεις 1857-1858», στο *Πρακτικά Α΄Συνεδρίου «Επτανησιακού Πολιτισμού»*, ό.π., σ. 201-27. Βλ. επίσης, Γ.Α.Κ. Κερκύρας, Ελληνικό Βασιλικό Προξενείο/Αρχείο Ζαΐμη, Φάκελος 22/2842, 20/4/1858: Το εμπόριο στην Κέρκυρα, Ζάκυνθο, Κεφαλονιά, όπου πληροφορίες για το εισαγωγικό και εξαγωγικό εμπόριο και των νησιών της Λευκάδας, των Κυθήρων, των Παξών και της Ιθάκης.

των επτανησιακών σκαφών (βλ. διάγραμμα 6.7).[441] Αυτή η ανάπτυξη του λιμένα της Ιθάκης θα πρέπει, θεωρούμε, να αποδοθεί όχι μόνο στην εξαγωγή της θιακιώτικης σταφίδας, αλλά και στο γεγονός, της συχνής – επιχειρηματικής – παρουσίας στο Βαθύ του αξιόλογου, θιακιώτικου, εμπορικού στόλου, του δεύτερου σε μέγεθος, όπως είδαμε, των Επτανήσων. Αυτή, μάλιστα, η ισχυρή παρουσία του θιακιώτικου, ποντοπόρου, εμπορικού στόλου φαίνεται, πως συνιστά και τον κύριο λόγο ίδρυσης (και) στο Βαθύ, στα 1858, της ανώνυμης προεξοφλητικής και ασφαλιστικής εταιρείας «Οδυσσεύς», με σκοπό την κάλυψη των αναγκών των Θιακών, αλλά και των υπολοίπων Επτανησίων, σε ναυτασφαλίσεις, θαλάσσια δάνεια και τραπεζιτικές εργασίες, ενώ στα 1863 θα ιδρυθεί και δεύτερη θιακιώτικη ναυτασφαλιστική εταιρεία, η «Ιθάκη».[442]

Με βάση, λοιπόν, τα όσα προηγήθηκαν, καθίσταται, πιστεύουμε, εμφανές, πως το λιμάνι της Κέρκυρας συνιστά το μεγαλύτερο και πλέον πολυσύχναστο εμπορικό λιμάνι των Επτανήσων, με ανεπτυγμένη, κυρίως, την διαμετακομιστική του λειτουργία, και, δευτερευόντως την εισαγωγική και εξαγωγική του. Πρόκειται για μία πραγματικότητα, που, όπως είδαμε, οφείλεται, κυρίως, στην απόφαση των Βρετανών να καταστεί η Κέρκυρα όχι μόνο το πολιτικό, διοικητικό, και στρατιωτικό κέντρο του Ιονίου Κράτους, αλλά και το εμπορικό του κέντρο, με αποτέλεσμα ο κερκυραϊκός λιμένας να αποκτήσει όλες εκείνες τις απαραίτητες υποδομές, υλικοτεχνικές, αλλά και θεσμικές, και να καταστεί, συνακόλουθα, κομβικό λιμάνι προσέγγισης και επιχειρηματικής δραστηριοποίησης για τις μεγαλύτερες των ευρωπαϊκών και μη εμπορικών ναυτιλιών, καθώς και κομβικός σταθμός για την εισαγωγή, αποθήκευση, εμπορία, αλλά και προώθηση των βιομηχανικών και βιοτεχνικών προϊόντων της προστάτιδος Βρετανίας, προς τις γειτονικές, των Επτανήσων, ιταλικές και βαλκανικές αγορές, αλλά και προς τις αγορές της ευρύτερης κεντρικής και ανατολικής Μεσογείου. Από την άλλη, τα δύο έτερα μεγάλα λιμάνια της Επτανήσου, αυτά της Ζακύνθου και του Αργοστολίου, αναπτύσσουν μεν μία αξιόλογη εμπορική δραστηριότητα, κυρίως, εξαγωγική, στην βάση του κύριου εμπορευματικού τους προϊόντος, της σταφίδας, αλλά σε κάθε περίπτωση, η εμπορική και ναυτιλιακή

---

[441] Για το λιμάνι του Βαθέως, βλ. Μηλιαράκης, *Γεωγραφία πολιτική νέα και αρχαία του νομού Κεφαλληνίας*, ό.π., σ. 134, 137-8 . Για τις νηολογήσεις στο λιμάνι του Βαθέως, κατά τα πρώτα χρόνια επιβολής της Προστασίας, βλ. ενδεικτικά, Κολαΐτης, *Το Χρονικό της Ιθάκης*, ό.π., σ. 20-1.

[442] Κοντονή, «Φιλελεύθεροι στοχασμοί και δεξίωσή τους στον επτανησιακό χώρο. Ιδεολογία και πολιτική των Μεταρρυθμιστών (1848-1864)», ό.π., σ. 434-5. Βλ. επίσης, Νίκος Στ. Βλασσόπουλος, *Η ναυτιλία της Ιθάκης (1700-1900)*, Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα 2001, σ. 76-7· Κολαΐτης, *Το Χρονικό της Ιθάκης*, ό.π., σ. 39-44.

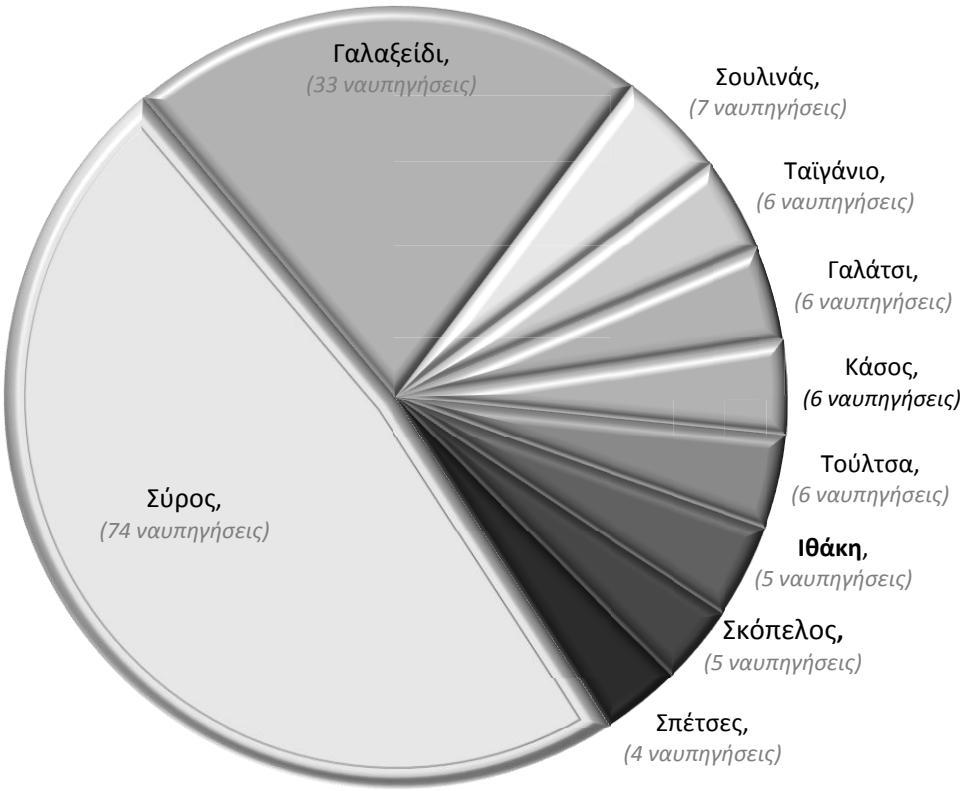
κίνηση, που παρουσιάζουν, δε μπορεί να συγκριθεί με τα αντιστοιχα μεγέθη της πρωτεύουσας του Ιονίου Κράτους. Παρ' όλ' αυτά, και σε ό,τι αφορά το λιμάνι της Ζακύνθου, να επισημάνουμε, πως το τελευταίο, κατά την διάρκεια της βρετανικής προστασίας, συνιστούσε το δεύτερο πιο σημαντικό, εμπορικό λιμάνι του Ιονίου Κράτους και το δεύτερο, μετά την Κέρκυρα, κέντρο διαμετακόμισης των βρετανικών προϊόντων προς τις αγορές της ευρύτερης κεντρικής Μεσογείου, και, ιδίως, της Πελοποννήσου. Από την άλλη μεριά, και σε ό,τι αφορά την περίπτωση του Αργοστολίου, να τονίσουμε, πως το γεγονός, πως το λιμάνι του εμφανίζει μία αξιόλογη εμπορική κίνηση (στα ίδια, περίπου, επίπεδα με της Ζακύνθου), η οποία, μάλιστα, συνδυάζεται και με την ισχυρή ανάπτυξη του τομέα παροχής ναυτασφαλιστικών και τραπεζιτικών υπηρεσιών, μας επιτρέπει, θεωρούμε, να υποστηρίξουμε, πως το Αργοστόλι, και ευρύτερα η Κεφαλονιά, κατά τα τελευταία., πια, χρόνια της βρετανικής προστασίας, ενισχύει και την δική του θέση, ως ενός εκ των πλέον σημαντικών εμπορικών, αλλά και ναυτιλιακών κέντρων του Ιονίου.

6.4. ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ ΣΤΟ ΙΟΝΙΟ ΚΡΑΤΟΣ

Ολοκληρώνοντας αυτήν τη σύντομη παρουσίαση των όρων συγκρότησης του εμπορικού και ναυτιλιακού καταμερισμού εργασίας εντός του Ιονίου Κράτους, στην παρούσα ενότητα θα επιχειρήσουμε να εξετάσουμε το εάν και σε ποιόν βαθμό είχε αναπτυχθεί στα Επτάνησα, κατά την εποχή, πάντα, της βρετανικής προστασίας, και η ναυπηγική δραστηριότητα. Για να μπορέσουμε να διαμορφώσουμε μία εικόνα των τόπων ναυπήγησης των επτανησιακών, ποντοπόρων, εμπορικών σκαφών (σκάφη άνω των 25 τόνων), ας εξετάσουμε το διάγραμμα 6.8, που ακολουθεί. Στο διάγραμμα επιλέξαμε να παρουσιάσουμε τη συνολική εικόνα των ναυπηγικών κέντρων, όσο, βεβαίως, μας το επέτρεψε το διαθέσιμο αρχειακό υλικό, στα οποία οι Επτανήσιοι (πρωτίστως, οι Κεφαλλήνες και οι Θιακοί) επέλεξαν να κατασκευάσουν τα ποντοπόρα, εμπορικά τους σκάφη, κατά την χρονική περίοδο, που καλύπτει τα έτη 1830-60. Όπως, λοιπόν, προκύπτει από το διάγραμμα, οι Επτανήσιοι καραβοκύρηδες επιλέγουν, κατά κύριο λόγο, να ναυπηγήσουν τα σκάφη τους στα κύρια ναυπηγικά κέντρα της εποχής των μέσων του 19^{ου} αιώνα, και, συγκεκριμένα, στα πέντε μεγαλύτερα ναυπηγικά κέντρα του ελλαδικού χώρου: τη Σύρο, το Γαλαξείδι, την

Κάσο, τη Σκόπελο και τις Σπέτσες.[443] Παράλληλα, παρατηρούμε, πως οι επτανήσιοι πλοιοκτήτες επιλέγουν ως τοπους ναυπήγησης των σκαφών τους και εκείνα τα λιμάνια, στα οποία έχουν αναπτύξει σημαντική επιχειρηματική δράση, όπως είναι, για παράδειγμα, τα λιμάνια, του Δούναβη (Σουλινάς, Γαλάτσι, Τούλτσα) ή της Αζοφικής (Ταϊγάνιο).

Διάγραμμα 6.8. Τόποι ναυπήγησης των επτανησιακών, ποντοπόρων, εμπορικών σκαφών, κατά την περίοδο 1830-60.



Πηγή: επεξεργασμένα στοιχεία από: (α) ηλεκτρονική βάση δεδομένων *Όδυσσεύς – Ιόνιος Ναυτιλιακή Ιστορία, 1810-1864*· (β) Τζελίνα Χαρλαύτη – Νίκος Στ. Βλασσόπουλος, *Ιστορικός Νηογνώμονας Ποντοπόρεια. Ποντοπόρα ιστιοφόρα και ατμόπλοια, 1830-1939*, Ε.Λ.Ι.Α., Αθήνα 2002.

Σε ό,τι αφορά, τώρα, τα Επτάνησα, όπως προκύπτει από το ανωτέρω διάγραμμα, το κύριο νησί της Επτανήσου, που φαίνεται, πως διαθέτει μία αξιόλογη

[443] Για τη ναυπηγική δραστηριότητα στη Σύρο, βλ. ενδεικτικά, Καρδάσης, *Σύρος: Σταυροδρόμι της ανατολικής Μεσογείου*, ό.π., Κεφάλαιο Γ΄· για το Γαλαξείδι, βλ. Χαρλαύτη, Χαριτάτος, Μπενέκη, *Πλωτώ*, ό.π., σ. 99-100· Ευθ. Ν. Γουργουρής, *Το Γαλαξείδι στον καιρό των καραβιών*, Τόμος Γ΄, Έκδοση του Συνδέσμου Γαλαξειδιωτών, Αθήνα 1983, σ. 245-251. Για μία ευρύτερη παρουσίαση της ναυπηγικής δραστηριότητας στις ελληνικές θάλασσες, βλ. *Ναυπηγική και Πλοία της Ανατολικής Μεσογείου και Μαύρης Θάλασσας κατά τον 18ο και 19ο αιώνα*, ό.π.· Αικατερίνη Μπεκιάρογλου-Εξαδάκτυλου, *Οθωμανικά ναυπηγεία στον παραδοσιακό ελληνικό χώρο*, Πολιτιστικό Τεχνολογικό Ίδρυμα ΕΤΒΑ, Αθήνα 1994.

ναυπηγική ή, για να είμαστε πιο ακριβείς, μία ναυπηγοεπισκευαστική δραστηριότητα, προσελκύοντας το, σαφώς, περιορισμένο ενδιαφέρον των επτανησίων πλοιοκτητών, είναι η Ιθάκη. Πρόκειται για μία ναυπηγοεπισκευαστική δραστηριότητα, βέβαια, που δε μπορεί να συγκριθεί με τα αντίστοιχα μεγέθη των μεγάλων ναυπηγικών κέντρων του ελλαδικού χώρου, όπως ήταν η Σύρος ή το γειτονικό Γαλαξείδι. Για τη ναυπηγική δραστηριότητα της Ιθάκης, κατά την περίοδο των μέσων του 19ου αιώνα, μία εικόνα μάς δίνει ο βρετανός Αρμοστής Τζον Γιανγκ (John Young), όταν σε αναφορά του προς το Υπουργείο των Αποικιών (Colonial Office), τον Ιούλιο του 1858, αναφέρει, πως, «οι κάτοικοι του μικρού νησιού της Ιθάκης, με πληθυσμό, μόλις, 13.000 ψυχών, κατασκεύασαν στο λιμάνι τους, με την βοήθεια της κεντρικής κυβέρνησης, ένα ναυπηγείο για μεγάλα σκάφη, όπως αυτά που χρησιμοποιούνταν στο εμπόριο με τη Μαύρη Θάλασσα, και τα οποία, μέχρι τώρα, χτίζονταν στη Σύρα και σε άλλα λιμάνια του Λεβάντε». [444] Πρόκειται για ένα ναυπηγείο, που, καθώς φαίνεται, εισήλθε, άμεσα, στην παραγωγική διαδικασία. Συγκεκριμένα, όπως πληροφορούμαστε από την *Γαζέτα* του 1859, «Η Γερουσία λίαν ηυχαριστήθη μαθούσα δια του Υμετέρου Επισήμου της 30 του παρελθόντος Μαΐου την ευτυχή έκβασιν των πρώτων εργασιών των γενομένων εις το αυτόθι ναυπηγείον [εν. της Ιθάκης]. Επιφυλάττεται η Γερουσία να αποφανθή ως προς το σχέδιον Εγχωρίου Κανονισμού περί της ναυπηγείας».[445] Καθώς φαίνεται, όμως, από την αρχειακή έρευνα, το ναυπηγείο στο Βαθύ δεν είχε κάποια αξιόλογη, με όρους παραγωγής σκαφών, συνέχεια. Τέλος, να επισημάνουμε, πως στην Ιθάκη τόσο η ναυπηγική δραστηριότητα όσο και η ύπαρξη ικανών

---

[444] T.N.A. House of Commons, Parliamentary Papers, Accounts and Papers, 1859 XXI (2567), Reports Exhibiting the Past and Present of Her Majesty's Colonial Possessions, σ. 261-5.

[445] *Gazzette Jonie* 1859, Αριθ.418, 20/6--2/7/1859, σ. 2. Στο ίδιο φύλλο της *Γαζέτας*, και αναφορικώς, πάντα, με το ναυπηγείο, ο έπαρχος της Ιθάκης, Ε. Δρακούλης αναφέρει, «Το πρώτον πλοίον το οποίον κατεσκευάσθη εν τω ενταύθα Ναυπηγείω ετελειοποιήθη άριστα κατά την ομόθυμον γνώμην απάντων των περί τα τοιαύτα ειδημόνων, κατά την 26 λήγοντος μετά τοιαύτης ασφαλείας και ευκολίας οίον ποτέ πρότερον δεν είδον εν Ιθάκη, έπεσεν εις την θάλασσαν, του λαού άπαντος της πόλεως γενομένου θεατού ματά πλείστης ευχαριστήσεως της ευτυχούς ταύτης πρώτης εκβάσεως, την οποίαν το Ναυπηγείον Ιθάκης και οι άξιοι αυτής Ναυπηγοί προσέφερον ως απαρχήν πρόδρομον πολλών και μεγάλων ωφελημάτων δια την ναυτιλίαν της Νήσου ταύτης. Περί της σπανίας επιδεκτικότητος της θέσεως ταύτης δι' ευρύχωρον και ασφαλέστατον Ναυπηγείον και περί της ικανότητος των Ιθακησίων Ναυπηγών έχω την τιμήν να ποιήσω μνείαν εν τω προς Υμάς Επισήμω μου 27 Φεβρουαρίου 1858, Αριθ. 172, και χαίρω βλέπων, ότι όθεν αυτώ διακοινωθείσαι τότε προσδοκίαι μου, επραγματοποιήθησαν ήδη έτι μάλλον. Μετ' ου πολύ κατασκευασθήσαντες και άλλα πλοία μεγάλης χωρητικότητος, και από τούδε ήρξατο η μετακόμισις του υλικού. Νομίζω ήδη αναγκαίαν την παραδοχήν καταλλήλου Εγχωρίου Κανονισμού προς διατήρησιν και χρήσιν του αυτού Ναυπηγείου, και προς τακροποίησιν των καθηκόντων και δικαιωμάτων των Ναυπηγών, ίνα ούτω παρέξη η Αρχή, εκτός της ευκολίας και ενθαρρύνσεως εις την Ναυτιλίαν δι΄ανεγέρσεως αξιολόγου Ναυπηγείου, και τάξιν και πρόοδον εις την τέχνην της Ναυπηγίας και ούτω έτι μάλλον προάξη τον κλάδον τούτον της Εγχωρίου βιομηχανίας».

καραβομαραγκών χρονολογείται αρκετά χρόνια πριν τα μέσα του 19ου αιώνα, ήδη, από την εποχή της βενετικής κυριαρχίας και τον 18ο αιώνα.[446]

Πέραν, όμως, της Ιθάκης, γνωρίζουμε, πως ναυπηγοεπισκευαστική δραστηριότητα, κατά την διάρκεια, πάντα, της βρετανικής προστασίας, είχε αναπτυχθεί και στο νησί της Κεφαλονιάς, και, ιδίως, στο λιμάνι του Αργοστολίου, όπως μας ενημερώνει ο ιστορικός, Παναγιώτης Χιώτης, αλλά και όπως συνάγεται από μία αναφορά, που εντοπίσαμε στην *Γαζέτα* του έτους 1844, στην οποία γίνεται λόγος για ύπαρξη «νεωρίου» στην Κεφαλονιά. [447] Παράλληλα, και σύμφωνα με τις πληθυσμιακές στατιστικές του Νάπιερ (αφορούν στις αρχές της δεκαετίας του 1820), η Κεφαλονιά διέθετε και ένα σημαντικό αριθμό ναυπηγών (ship-builders), οι οποίοι βρίσκονταν συγκεντρωμένοι, κυρίως, στη Λειβαθώ (23 ναυπηγοί), στο Ληξούρι (6 ναυπηγοί), στο Αργοστόλι (4), στην Έρισσο (3) και στη Σάμο (1).[448] Τέλος, να προσθέσουμε, πως η απόφαση της ιονικής κυβέρνησης για χρήση ενός στολίσκου βριγαντινιών και σκούνων, καθώς, και για χρήση ατμοπλοίου, για την κάλυψη των αναγκών της, καθώς και για την κάλυψη των αναγκών ενδοεπικοινωνίας των νησιών, οδήγησε και στην απόφαση χρήσης των παλαιών, βενετσιάνικων ναυπηγείων της Κέρκυρας, στα Γουβιά, πέραν των υποδομών του Αργοστολίου, ως χώρου επισκευής και συντήρησης των σκαφών αυτών (ο Χιώτης κάνει χρήση του όρου

---

[446] Βλ. Καλλίνικος, *Επτανησιακά (κατά το πλείστο Ιθακησιακά) Σύμμεικτα*, ό.π., σ. 203· Βλασσόπουλος, *Η Ναυτιλία των Ιονίων Νήσων*, Τόμος Β΄, ό.π., σ. 181· του ιδίου, *Η ναυτιλία της Ιθάκης (1700-1900)*, ό.π., σ. 92-6· Κολαΐτης, *Το Χρονικό της Ιθάκης*, ό.π., σ. 21-2, 39· Φακιόλας, «Ο πρωτογενής τομέας παραγωγής στα Επτάνησα (1386-1864)», ό.π., σ. 151-80 [158].

[447] Χιώτης, *Ιστορία του Ιονίου Κράτους*, ό.π., σ. 18. Βλ. επίσης, Καλλίνικος, *Επτανησιακά (κατά το πλείστο Ιθακησιακά) Σύμμεικτα*, ό.π., σ. 203. Για τη ναυπηγική δραστηριότητα στηνΚεφαλονιά, κατά τα μέσα του 19ου αιώνα, βλ ενδεικτικά: Γ.Α.Κ. Κεφαλονιάς, Νοταριακά, Συμβολαιογράφοι 16ου – 19ου αιώνα, Επαρχία Κραναίας, Αργοστόλι, Φ. 697 / Σολομός Γεράσιμος του Αθανασίου / olim Φ. Σ. 22 – 27, Γ΄, Βιβλίο 9ο 1856, Συμβόλαιο 2ας Ιουνίου 1856, σ. 15-6· επίσης, βλ. Φ. 697 / Σολομός Γεράσιμος του Αθανασίου / olim Φ. Σ. 22 – 27, Ε΄, Βιβλίο 13ο 1857, Συμβόλαιο 22ας Σεπτεμβρίου 1857, σ. 12-3. Βλ. επίσης, *Gazzette Jonie* 1844, Αριθ.46, 4-16/11/1844, όπου και η ακόλουθη ανακοίνωση, «Υγειονομικοί και Ναυτικής Αστυνομίας Κανονισμοί: Τμήμα ΣΤ΄, Άρθρο 40: Πας όστις δια να επισκευάση ή πακτώση τα πλοία του θελήσει να ωφεληθή από τας ευκολίας τας οποίας χορηγούν δια την πάκτωσιν το ναύλοχον της Κέρκυρας, το νεώριον της Κεφαλληνίας, και η προκυμαία της Ζακύνθου, ή οποιαδήποτε άλλη θέσις, ήτις του λοιπού ήθελε διορισθή προς τούτο εις τας λοιπάς νήσους τούτου του Κράτους, θέλει πληρόνει δια την καθημερινήν στάσιν το δικαίωμα το εφεξής ορισθησόμενον υπό επίτηδες διατιμήσεως».

[448] Charles James Napier, *Memoir on the roads of Cefalonia*, Ridgway J., Λονδίνο 1825, σ. 95. Να επισημάνουμε, πως η ναυπηγική δραστηριότητα στο νησί της Κεφαλονιάς χρονολογείται, ήδη, από τον 18ο αιώνα, και την εποχή της βενετοκρατίας· Βλ. ενδεικτικά, Ugo Tucci, «La marina mercantile veneziana nel Settecento», στο *Bollettino dell' Istituto di Storia della Società e dello Stato Veneziano,* Τόμος 2, Neri Pozza Editore, Βενετία 1960, σ. 155-200, από όπου πληροφορούμαστε, πως, κατά την περίοδο 1764-78, η Βενετία ναυπήγησε στην Κεφαλονιά έντεκα σκάφη, και, συγκεκριμένα: 4 πολάκες, 2 φρεγάτες, 2 λόνδρες, 1 πιελέγκο, 1 σκιαμπέκο και 1 ταρτανέλλα.

«επισκευαστήρια», ενώ στην *Γαζέτα*, γίνεται λόγος μόνο για κερκυραϊκό «ναύλοχο»).[449]

Από όσα, λοιπόν, παρουσιάστηκαν ανωτέρω, καθίσταται, πιστεύουμε, εμφανής ο σαφής προσανατολισμός των Επτανησίων, σε ό,τι αφορά τη ναυπήγηση και/ή επισκευή των εμπορικών σκαφών τους, προς τα μεγάλα ναυπηγοεπισκευαστικά κέντρα του Αιγαίου (Σύρος, Κάσος, Σκόπελος, Σπέτσες), του Ιονίου (Γαλαξείδι), αλλά και της Μαύρης Θάλασσας (ναυπηγεία σε Δούναβη και Αζοφική). Από την άλλη μεριά και σε ό,τι αφορά, συγκεκριμένα, την ανάπτυξη της ναυπηγικής δραστηριότητας εντός του Ιονίου Κράτους, αυτή εντοπίζεται, πρωτίστως, στην Ιθάκη (Βαθύ), και, δευτερευόντως, στην Κεφαλονιά (Αργοστόλι), γεγονός, που μας επιτρέπει να αποδώσουμε στο Βαθύ τον χαρακτηρισμό του ναυπηγοεπισκευαστικού κέντρου του Ιονίου Κράτους.

6.5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Στο παρόν κεφάλαιο επιχειρήσαμε να εξετάσουμε το εάν η, ήδη, παρουσιασθείσα, στα προηγούμενα κεφάλαια, πορεία ανάπτυξης της επτανησιακής, ποντοπόρου, εμπορικής ναυτιλίας, κατά την διάρκεια, πάντα, της βρετανικής προστασίας, συνοδευόταν και από την διαμόρφωση ενός συγκεκριμένου καταμερισμού εμποροναυτιλιακής εργασίας εντός του Ιονίου Κράτους. Η εικόνα, λοιπόν, που προέκυψε από την επεξεργασία και ανάλυση του διαθέσιμου αρχειακού υλικού, αλλά και της δευτερογενούς βιβλιογραφίας, κατέδειξε, εμφανώς, πως η ανάπτυξη της εμπορικής ναυτιλίας του Ιονίου Κράτους συνοδεύτηκε και από την ανάληψη, εκ μέρους των Επτανήσων, ενός συγκεκριμένου εμποροναυτιλιακού ρόλου. Συγκεκριμένα, η Κέρκυρα, η πρωτεύουσα του Ιονίου Κράτους, και το κύριο πολιτικό, διοικητικό, στρατιωτικό και οικονομικό του κέντρο, αναδεικνύεται και ως το πιο σημαντικό εμπορικό του κέντρο, με το λιμάνι της να διαμορφώνει, όπως είδαμε και στο τρίτο κεφάλαιο, χαρακτηριστικά κομβικού εμπορικού, αλλά και επιβατηγού λιμένα, με ακτίνα δράσης και επιρροής στον ευρύτερο χώρο της κεντρικής και ανατολικής Μεσογείου, αλλά και σε άμεση σύνδεση με την αναπτυσσόμενη οικονομία του βόρειου Ατλαντικού. Σε κάθε περίπτωση, βεβαίως, ο κομβικός ρόλος του κερκυραϊκού λιμένα οφείλεται στην απόφαση της προστάτιδας των Επτανήσων

[449] Χιώτης, *Ιστορία του Ιονίου Κράτους*, ό.π., σ. 18.

Βρετανίας να τον αξιοποιήσει, δυναμικά, ως κύριο σταθμό διαμετακόμισης των βιοτεχνικών, βιομηχανικών και αποικιακών της αγαθών, προς τις αγορές, ιδίως, της γειτνιάζουσας, με το Ιόνιο Κράτος, Βαλκανικής και Ιταλικής Χερσονήσου. Από την άλλη μεριά, το λιμάνι της Ζακύνθου αναδεικνύεται ως το δεύτερο, πιο σημαντικό και πολυσύχναστο εμπορικό λιμάνι της Επτανήσου, με λειτουργίες εισαγωγικές και εξαγωγικές, αλλά και διαμετακομιστικές, χωρίς, όμως, να προσεγγίζει τα υψηλά μεγέθη και την ευρύτατη εμπορική «επιρροή» της Κέρκυρας, τόσο εντός των μεσογειακών θαλασσών, όσο και εκτός αυτών.

Σε ό,τι αφορά, τώρα, το νησί της Κεφαλονιάς, αυτό αναδεικνύεται ως ο κύριος ναυτότοπος του Ιονίου Κράτους, αν και, με βάση τα μεγέθη, που παρουσιάστηκαν στην ενότητα 6.2, και τα οποία αφορούν στην κατά κεφαλήν χωρητικότητα του επτανησιακού στόλου, φαίνεται, πως η Κεφαλονιά, με κυρίαρχη την παρουσία της Λειβαθούς, αναδεικνύεται και ως ένας εκ των πλέον σημαντικών ναυτότοπων όχι μόνο της θάλασσας του Ιονίου ή της ανατολικής Μεσογείου, αλλά, εν γένει, των ευρωπαϊκών θαλασσών, της εποχής των μέσων του 19^{ου} αιώνα. Αν, τώρα, στα μεγέθη του κεφαλληνιακού στόλου προστεθεί και η κεφαλληνιακή κυριαρχία με όρους πλοιαρχίας, πλοιοκτησίας, αριθμού ναυτών, αλλά και ανάπτυξης του τομέα παροχής ναυτασφαλιστικών υπηρεσιών, τότε ο ναυτότοπος της Κεφαλονιάς αναδεικνύεται ως το κύριο ναυτιλιακό κέντρο του Ιονίου Κράτους. Τέλος, αν η Κέρκυρα αποτέλεσε το κύριο εμπορικό, και η Κεφαλονιά το κύριο ναυτιλιακό κέντρο του Ιονίου Κράτους, τότε η Ιθάκη, με τη σειρά της, αναδείχθηκε ως το κύριο ναυπηγοεπισκευαστικό κέντρο των Επτανήσων. Πρόκειται, βεβαίως, για ένα ναυπηγοεπισκευαστικό κέντρο, που παρά τις προσπάθειες της ιονικής, αλλά και της βρετανικής διοίκησης, δε μπόρεσε να ανταγωνιστεί τα μεγάλα ναυπηγικά κέντρα τόσο του Γαλαξειδίου, που κυριαρχούσε στον χώρο του Ιονίου, όσο και της Σύρου, που δέσποζε, στον ευρύτερο χώρο της ανατολικής Μεσογείου.

Με βάση, επομένως, τον παρουσιασθέντα καταμερισμό της εμποροναυτιλιακής εργασίας εντός του Ιονίου Κράτους, γίνεται αντιληπτό, επίσης, πως όταν αναφερόμαστε σε ένταξη των Επτανήσων στους εμπορικούς δρόμους της Μεσογείου, στην πραγματικότητα αναφερόμαστε στην διαδικασία ένταξης του λιμανιού της Κέρκυρας, της πρωτεύουσας και κύριου λιμανιού του Ιονίου Κράτους, στην οικονομία και τις αγορές της Μεσογείου και, ευρύτερα, του βόρειου Ατλαντικού. Από την άλλη μεριά, και με βάση τα όσα προηγήθηκαν, προκύπτει, πως τόσο η διαμόρφωση των όρων ανάπτυξης της ποντοπόρου, εμπορικής ναυτιλίας του

Ιονίου Κράτους, όσο και οι όροι συγκρότησης του επτανησιακού, ποντοπόρου στόλου, όροι, που παρουσιάστηκαν στα δύο τελευταία κεφάλαια, οφείλονταν, σε καθοριστικό βαθμό, στη λειτουργία και δράση των κεφαλληνιακών σκαφών και των κεφαλλήνων εμπόρων, πλοιάρχων και πλοιοκτητών. Με βάση, λοιπόν, αυτήν την διαπίστωση, μπορούμε, πιστεύουμε, με ασφάλεια να υποστηρίξουμε την άποψη, πως όταν αναφερόμαστε, κατά την εποχή της βρετανικής προστασίας, σε ποντοπόρο, εμπορική ναυτιλία του Ιονίου Κράτους, στην πραγματικότητα, αναφερόμαστε στην ποντοπόρο, εμπορική ναυτιλία της Κεφαλονιάς.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΒΔΟΜΟ

ΕΠΤΑΝΗΣΙΑΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ ΚΑΙ ΕΦΟΠΛΙΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΕΠΟΧΗ ΤΗΣ ΒΡΕΤΑΝΙΚΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ

7.1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στα δύο προηγούμενα κεφάλαια επιχειρήσαμε να καταδείξουμε το πώς, (α) η ανάδειξη της ποντοπόρου, εμπορικής ναυτιλίας του Ιονίου Κράτους σε αξιόλογο, μεσογειακό πάροχο μεταφορικών υπηρεσιών προς τρίτες χώρες, (β) ο σταδιακός προσανατολισμός της προς τις αγορές της Νέας Ρωσίας και του Δούναβη, καθώς, και, (γ) η εξειδίκευσή της στη μεταφορά των μαυροθαλασσίτικων σιτηρών, επηρέασαν, καθοριστικά, τόσο τους όρους συγκρότησης του επτανησιακού, ποντοπόρου, εμπορικού στόλου (βλ. Κεφάλαιο Πέμπτο), όσο, και τους όρους διαμόρφωσης ενός συγκεκριμένου καταμερισμού εμποροναυτιλιακής εργασίας, εντός του ίδιου του Ιονίου Κράτους (βλ. Κεφάλαιο Έκτο). Έχοντας, λοιπόν, παρουσιάσει τα δύο αυτά ζητήματα, στο παρόν έβδομο, και τελευταίο κεφάλαιο της εργασίας μας θα επιχειρήσουμε να προσεγγίσουμε το τρίτο ζήτημα, την εξέταση του οποίου είχαμε προαναγγείλει στην εισαγωγή του πέμπτου κεφαλαίου.

Συγκεκριμένα, θα επιχειρήσουμε να εξετάσουμε το εάν, με ποιόν τρόπο και σε ποιά έκταση η ανάπτυξη, που γνώρισε η επτανησιακή, ποντοπόρος, εμπορική ναυτιλία, κατά την διάρκεια, πάντα, της βρετανικής προστασίας, καθώς, και η συμμετοχή των επτανησιακών, εμπορικών σκαφών στον ευρύτερο καταμερισμό εργασίας του μεσογειακού, και, εν γένει, του ευρωπαϊκού θαλάσσιου εμπορίου του 19^{ου} αιώνα, επέδρασαν επί των οργανωτικών, λειτουργικών και αναπτυξιακών δομών της ναυτιλιακής επιχείρησης των υπηκόων του Ιονίου Κράτους. Στην πραγματικότητα, βέβαια, το ενδιαφέρον μας θα επικεντρωθεί στην ανάλυση της ναυτιλιακής επιχείρησης των Κεφαλλήνων, καθώς, λόγω της ναυτιλιακής τους υπεροχής, όπως αυτή παρουσιάστηκε στο προηγούμενο, έκτο κεφάλαιο, κρίναμε, πως η ναυτιλιακή τους επιχείρηση, συνιστούσε και το πλέον κατάλληλο και αντιπροσωπευτικό παράδειγμα, για να μπορέσουμε να προσεγγίσουμε και να κατανοήσουμε την, εν γένει, επτανησιακή, ναυτιλιακή επιχειρηματικότητα της εποχής της βρετανικής προστασίας. Τέλος, και με αφορμή την ανάλυση της κεφαλληνιακής –

επτανησιακής, ναυτιλιακής επιχειρηματικότητας θα επιχειρήσουμε και μία σύντομη αναφορά σε ένα επιπλέον ζήτημα, που, κατά την γνώμη μας, έχει ιδιαίτερο ενδιαφέρον, και το οποίο αναδείχθηκε μέσα από την αρχειακή, κυρίως, έρευνα. Συγκεκριμένα, θα αναφερθούμε στους όρους διαμόρφωσης και εμφάνισης στο οικονομικό προσκήνιο όχι μόνο της Κεφαλονιάς, αλλά, ευρύτερα, των Επτανήσων, της αποκαλούμενης από τον γράφοντα, ως «πλοιοκτητικής» ομάδας ισχύος της Κεφαλονιάς, μίας ναυτιλιακής, δηλαδή, ελίτ, η οποία, μάλιστα, φαίνεται, πως αναδύεται, σταδιακά, αλλά δυναμικά, μέσα, κυρίως, από την παλαιά, χρυσοβιβλική και γαιοκτητική ευγένεια του νησιού.

7.2. Η ΕΠΤΑΝΗΣΙΑΚΗ – ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑΚΗ, ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ

Στην προσπάθειά μας να προσεγγίσουμε την επτανησιακή, ναυτιλιακή επιχείρηση είχαμε να αντιμετωπίσουμε μία σημαντική δυσκολία, που οφειλόταν στην απουσία επαρκούς δευτερογενούς βιβλιογραφίας ή δημοσιευμένων πηγών. Για να αντιμετωπίσουμε, λοιπόν, αυτό το έλλειμα ενημέρωσης επιλέξαμε να αναζητήσουμε την απαραίτητη πληροφόρηση, στα Γενικά Αρχεία του Νομού Κεφαλονιάς. Η επιλογή μας αυτή βασίστηκε στο γεγονός, πως η Κεφαλονιά, όπως φάνηκε, καθαρά, από την παρουσίαση του καταμερισμού της επτανησιακής εμποροναυτιλιακής εργασίας, που προηγήθηκε στο έκτο κεφάλαιο, συνιστούσε τον κύριο ναυτότοπο και το πιο σημαντικό ναυτιλιακό κέντρο του Ιονίου Κράτους. Κατά συνέπεια, εκτιμήσαμε, πως τα αρχεία της θα ήταν όχι μόνο πλούσια σε υλικό σχετικό με ναυτιλιακές επιχειρήσεις, αλλά θα ήταν, σε μεγάλο βαθμό, και αντιπροσωπευτικά των συνθηκών συγκρότησης, λειτουργίας και ανάπτυξης της ναυτιλιακής επιχείρησης του συνόλου των Επτανήσων.

Έτσι, λοιπόν, στην βάση της ανωτέρω υπόθεσης, η έρευνά μας επικεντρώθηκε στα Γ.Α.Κ. της Κεφαλονιάς, όπου και εντοπίσαμε ένα πλούσιο και ανεξερεύνητο αρχειακό υλικό, που καλύπτει διαφόρους τομείς της κεφαλληνιακής ναυτιλιακής επιχείρησης, κατά την διάρκεια, πάντα, της περιόδου της βρετανικής προστασίας. Κύρια πηγή του υλικού αυτού υπήρξε το συμβολαιογραφικό αρχείο δύο εκ των πλέον εξεχόντων συμβολαιογράφων της πόλης του Αργοστολίου, κατά τον 19^{ο} αιώνα: των Γερασίμου (πατέρας) και Αθανασίου (υιός) Σολωμού. Πρόκειται για δύο συμβολαιογράφους, που η δράση τους κάλυπτε τις ανάγκες (και) των κεφαλλήνων

εμπόρων, πλοιάρχων και πλοιοκτητών σε μία ευρεία ποικιλία υποθέσεων, που ξεκινούσαν από τις εγγυοδοσίες για την κατασκευή νέων σκαφών, και έφταναν έως τις ναυτασφαλίσεις και τα ναυλοσύμφωνα.[450] Το συμβολαιογραφικό υλικό των Γερασίμου και Αθανασίου Σολωμού, καλύπτει την περίοδο των ετών από το 1812 έως και το 1833, και από το 1849 έως και το 1859. Πρόκειται για δύο περιόδους, που τυχαίνει να συμπίπτουν, χρονικώς, και με τις δύο διακριτές φάσεις ανάπτυξης, που είδαμε να βιώνει η ποντοπόρος, εμπορική ναυτιλία του Ιονίου Κράτους, όπου η πρώτη φάση της, που χαρακτηρίζεται από την επικέντρωση των επτανησιακών, ποντοπόρων, εμπορικών σκαφών στο εμπόριο με τα λιμάνια της Αδριατικής, του Ιονίου, αλλά και του Αιγαίου, περιλαμβάνει τα έτη 1820-30, και η δεύτερη φάση της, που χαρακτηρίζεται από την ανάπτυξη της επτανησιακής ναυτιλιακής δραστηριότητας σε όλες τις θάλασσες της κεντρικής και ανατολικής Μεσογείου, με έμφαση σε αυτές της Μάλτας, της Αδριατικής και της Μαύρης Θάλασσας, καλύπτει τα έτη 1845-60 (βλ. Κεφάλαιο Τέταρτο, Σχήματα 4.1 και 4.2). Κατά συνέπεια, θεωρήσαμε, πως μέσα από τη μελέτη του συγκεκριμένου συμβολαιογραφικού αρχείου, θα είχαμε την δυνατότητα να συμπληρώσουμε, επαρκώς, την, ήδη, παρουσιασθείσα εικόνα της γεωγραφικής και εμπορικής ανάπτυξης της επτανησιακής, ποντοπόρου, εμπορικής ναυτιλίας και με την επιχειρηματική της διάσταση.

Σε αυτό το σημείο να επισημάνουμε, πως το προαναφερθέν συμβολαιογραφικό αρχείο περιλαμβάνει ένα μεγάλο πλήθος πράξεων, εκ των οποίων επιλέξαμε όσες αφορούσαν σε αμιγώς εμποροναυτιλιακά ζητήματα, και οι οποίες ανέρχονται σε 396.[451] Από την επεξεργασία, τώρα, αυτών των συμβολαιογραφικών εγγράφων διαμορφώθηκαν δεκατρείς κατηγορίες πληροφόρησης, που αφορούν στις ακόλουθες πτυχές συγκρότησης και λειτουργίας της κεφαλληνιακής, ναυτιλιακής επιχείρησης: (α) αγοραπωλησίες εμπορικών σκαφών, (β) εγγυοδοσίες, (γ) εκλογή,

---

[450] Τους Γεράσιμο και Αθανάσιο Σολωμό εντοπίσαμε ως συμβολαιογράφους ειδικευμένους (και) στη σύναψη νομικών πράξεων, που αφορούσαν στον τομέα της κεφαλληνιακής εμποροναυτιλιακής επιχείρησης, σε έναν κατάλογο κεφαλλήνων συμβολαιογράφων, ο οποίος τιτλοφορείται, «Indice del Libro Pieggarie degl' Intervenienti, Notarji & Conservatore delle Ipoteche dal 1839 a Juglio 1850», και ο οποίος περιλαμβάνεται στον ακόλουθο φάκελο: Γ.Α.Κ. Κεφαλονιάς, Διοικητικά, Ιόνιο Κράτος, Διάφορα, Pieggarie degli Intervenienti & Notaji & Conservatore delle Ipoteche, Φ. 101, Βιβλίο: 1, 1839-1850, σ. 1-3.

[451] Για το συμβολαιογραφικό αρχείο των Γερασίμου και Αθανασίου Σολωμού, το οποίο εντοπίσαμε, καταγράψαμε, μεταγράψαμε και επεξεργαστήκαμε, βλ. Γ.Α.Κ. Κεφαλονιάς, Νοταριακά, Συμβολαιογράφοι 16ου – 19ου αιώνα, Επαρχία Κραναίας, Αργοστόλι, Φ. 610 / Σολωμός Γεράσιμος του Αθανασίου / olim Φ. Σ. 28 – 33 (Α΄, Β΄, Γ΄, Δ΄) (1812-33), και Φ. 697 / Σολωμός Αθανάσιος του Γερασίμου / olim Φ. Σ. 22 – 27 (Α΄, Β΄, Γ΄, Ε΄, ΣΤ΄) (1849-59).

δικαιώματα και υποχρεώσεις έμμισθων και μη έμμισθων πλοιάρχων, και (δ) επιτρόπων εμπορικών σκαφών, (ε) ναυλοσύμφωνα, (στ) ναυπηγήσεις – επισκευές εμπορικών σκαφών, (ζ) ναυτασφαλίσεις, (η) ναυτοδάνεια, (θ) πληρώματα εμπορικών σκαφών, (ι) πραγματογνωμοσύνες σε ποντοπόρα, εμπορικά σκάφη, (ια) σύσταση και διάλυση εμποροναυτιλιακών «συντροφιών», (ιβ) υποθήκες πλοίων, και, τέλος, (ιγ) φορτοεκφορτώσεις εμπορευμάτων σε λιμάνια. Ενδεικτικά, στα Παραρτήματα, που ακολουθούν στο τέλος της παρούσας εργασίας, επιλέξαμε να παρουσιάσουμε μεταγραμμένα δείγματα, από το εντοπισθέν αρχειακό υλικό, με βάση την προαναφερθείσα κατηγοριοποίηση (βλ. *Παραρτήματα*, Κεφάλαιο Έβδομο). Ας περάσουμε, όμως, στην παρουσίαση των κύριων επιχειρηματικών χαρακτηριστικών της επτανησιακής, ποντοπόρου ναυτιλίας, των περιόδων 1812-33 και 1849-59, όπως αυτά αναδεικνύονται μέσα από το προαναφερθέν αρχειακό υλικό.

7.2.1. Η ΕΠΤΑΝΗΣΙΑΚΗ – ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑΚΗ, ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ: Α΄ ΦΑΣΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ (1812-33)

Στην παρούσα υποενότητα θα εξετάσουμε τα κύρια χαρακτηριστικά της κεφαλληνιακής, και στην ουσία, της επτανησιακής ναυτιλιακής επιχείρησης της πρώτης περιόδου της βρετανικής προστασίας στα νησιά του Ιονίου (1812-33), όπως τα χαρακτηριστικά αυτά προέκυψαν μέσα από την επεξεργασία του διαθέσιμου αρχειακού υλικού. Κύριο, λοιπόν, χαρακτηριστικό της κεφαλληνιακής ναυτιλιακής επιχείρησης των ετών 1812-33 φαίνεται, πως είναι ο τρισδιάστατος ρόλος του κεφαλλήνα πλοιοκτήτη, ο οποίος πέραν από ιδιοκτήτης του ιστιοφόρου σκάφους του επιτελεί, παράλληλα, και το ρόλο του πλοιάρχου, καθώς, και αυτόν του εμπόρου· μάλιστα, φαίνεται, πως η επιχειρηματική ανάγκη του εμπορεύεσθαι, είναι αυτή, που συνιστά και την κινητήριο δύναμη αυτής της τρισδιάστατης σχέσης.[452]

Κατά την διάρκεια της προαναφερθείσας περιόδου, εντοπίσαμε αρκετές περιπτώσεις πλοιοκτητών, οι οποίοι επέλεξαν την δημιουργία προσωπικών εμπορικών – ναυτιλιακών επιχειρήσεων, βασιζόμενοι, αποκλειστικά, στα δικά τους διαθέσιμα κεφάλαια (6% των καταγεγραμμένων περιπτώσεων). Όμως, αυτή η

[452] Για την εμπορική δραστηριότητα των ελλήνων πλοιάρχων – πλοιοκτητών στη Μεσόγειο του πρώτου τετάρτου του 19ου αιώνα, βλ. ενδεικτικά και την ενδιαφέρουσα παρουσίαση του Βασίλη Κρεμμυδά, «Γαλλικό και Ελληνικό εμπόριο στην Ανατολή: η οικονομική θεωρία του Félix de Beaujour για το εμπόριο», *Τα Ιστορικά,* Τεύχος 48, 2008, σ. 25-32.

επιχειρηματική επιλογή της ίδρυσης μίας προσωπικής επιχείρησης μέσα σε ένα περιβάλλον μη θεσμοθετημένων τραπεζιτικών ή ασφαλιστικών υπηρεσιών (πάντα, αναφερόμενοι στο επιχειρηματικό περιβάλλον του Ιονίου Κράτους), ήταν, ιδιαιτέρως, επισφαλής. Από την άλλη μεριά, η δημιουργία μίας εμπορικής ή/και ναυτιλιακής επιχείρησης απαιτούσε, σε κάθε περίπτωση, την ύπαρξη σημαντικών κεφαλαίων κίνησης. Με βάση, λοιπόν, αυτήν την παραδοχή, και με πρώτιστο στόχο την εξασφάλιση των ιδίων κεφαλαίων τους, αλλά, και την απόκτηση της απαραίτητης λειτουργικής ρευστότητας, καθώς και τον περιορισμό της πιθανότητας μεγάλων κεφαλαιακών απωλειών, οι κεφαλλήνες πλοιοκτήτες, φαίνεται, πως επέλεγαν τις περισσότερες φορές να αναζητήσουν τους εμπόρους εκείνους και/ή τους πλοιοκτήτες, οι οποίοι θα ήταν πρόθυμοι να συμμετάσχουν σε έναν κοινό εμποροναυτιλιακό, επιχειρηματικό συνεταιρισμό («συντροφία», όπως αποκαλείται στο εντοπισθέν συμβολαιογραφικό υλικό· βλ. ενδεικτικά, *Παραρτήματα*, Κεφάλαιο Έβδομο).

Στην περίπτωση, τώρα, που αποφασιζόταν η ανάληψη μίας τέτοιας επιχειρηματικής πρωτοβουλίας, οι συνέταιροι αναζητούνταν, κυρίως, από το νησί της Κεφαλονιάς, με την πλειοψηφία τους, όπως προκύπτει, εμφανώς, από το αρχειακό υλικό, να ανήκει στην ίδια οικογένεια, ή στα ευρύτερα συγγενικά, αλλά και επιχειρηματικά δίκτυα της οικογένειας.[453] Το αμέσως επόμενο βήμα, έπειτα από την εύρεση του ή των διαθέσιμων συνεταίρων, ήταν η επίσκεψη των τελευταίων στο νοτάριο της περιοχής τους, για να υπογραφεί το ιδιωτικό συμφωνητικό, το οποίο και θα καθόριζε με κάθε λεπτομέρεια τους όρους του επιχειρηματικού τους συνεταιρισμού. Ο αριθμός των προσώπων, που, συνήθως, συμμετείχαν σε τέτοιες επιχειρηματικές κοινοπραξίες ήταν δύο (71% των καταγεγραμμένων περιπτώσεων) ή τρία άτομα (29%), ενώ το πλοίο, που αποτελούσε και το μόνο περιουσιακό στοιχείο της εμποροναυτιλιακής επιχείρησης, διαιρείτο, συνήθως, σε δύο, τρία ή τέσσερα μερίδια (86% των καταγεγραμμένων περιπτώσεων), με τον πλοιοκτήτη, και, ταυτόχρονα, πλοίαρχο του σκάφους, να διατηρεί υπό την κατοχή του το μεγαλύτερο μερίδιο, και να τίθεται επικεφαλής της επιχείρησης. Οι τυπικές υποχρεώσεις του τελευταίου, έτσι όπως αυτές προκύπτουν από τη μελέτη των ιδιωτικών συμφωνητικών, που εντοπίσαμε, ήταν η υποβολή, προς τους συνεταίρους του, με τη λήξη του εμπορικού του ταξειδιού, λεπτομερούς έκθεσης, σχετικά με το

[453] Για τη σημασία των οικογενειακών δικτύων, βλ. ενδεικτικά, Mary B. Rose, «The family firm in British business, 1780-1914», στο Maurice W. Kirby και Mary B. Rose, *Enterprise in Modern Britain*, Routledge, Λονδίνο 1994, σ. 61-87 (75-6)· Stana Nenadic, «The Small Family Firm in Victorian Britain», *Business History*, τεύχος 35, 1993, σ. 86-114.

πραγματοποιηθέν ταξείδι, ενώ ήταν, επίσης, υποχρεωμένος να δέχεται στο σκάφος ως «επιτρόπους» (επόπτες), είτε τους ίδιους τους συν-μεριδιούχους του (μετόχους), είτε αντιπροσώπους, που εκείνοι, κατά βούληση, όριζαν.

Έχει ενδιαφέρον να επισημάνουμε, πως το πλοίο, το μόνο, όπως είδαμε, και κύριο περιουσιακό στοιχείο της επιχείρησης, ανήκε στο όνομα όλων των μεριδιούχων, με τον κάθε έναν εξ αυτών να είναι προσωπικά υπεύθυνος για όλες τις υποχρεώσεις, που απέρρεαν από την ίδρυση και λειτουργία της κοινής επιχείρησης. Για παράδειγμα, στην περίπτωση κακοδιαχείρισης από την πλευρά του πλοιάρχου, οι υπόλοιποι μεριδιούχοι ήταν υποχρεωμένοι να δεχτούν, όλες τις πιθανές νομικές ή/και οικονομικές υποχρεώσεις, που απέρρεαν από ένα τέτοιο γεγονός. Από την άλλη μεριά, το μοίρασμα των κερδών της επιχείρησης όφειλε να γίνεται επί τη βάσει της ισότητας ανάμεσα στους μεριδιούχους ή σύμφωνα με την αρχική κεφαλαιακή επένδυση του κάθε μεριδιούχου. Σε κάθε περίπτωση, πάντως, οι υποχρεώσεις και τα δικαιώματα των μεριδιούχων τόσο ως προς τον τομέα των κερδών, όσο και ως προς τον τομέα των ζημιών της επιχείρησης εξαρτόνταν από όσα είχαν, ρητώς, καθοριστεί στο ιδιωτικό συμφωνητικό – καταστατικό ίδρυσης της επιχείρησης.

Επιπλέον, αξίζει να επισημάνουμε, πως εάν ένας ή περισσότεροι μεριδιούχοι επιθυμούσαν να πουλήσουν τα μερίδιά τους, είχαν το δικαίωμα να το πράξουν, με την προϋπόθεση, όμως, να απευθύνονται, πρώτα, στους συνεταίρους τους, και μόνο σε περίπτωση άρνησης των τελευταίων, είχαν την δυνατότητα της ελεύθερης και απρόσκοπτης διάθεσης των μεριδίων τους προς τρίτους. Σε ό,τι αφορά, τέλος, την διάρκεια ζωής της συνεταιριστικής, εμποροναυτιλιακής επιχείρησης, αυτή, τις περισσότερες φορές, προκύπτει, πως περιοριζόταν σε ένα μόνο εμπορικό ταξείδι (από και προς την Κεφαλονιά ή από και προς άλλο νησί των Επτανήσων, σύμφωνα, πάντα, με τα όσα, ρητώς, όριζε το ιδρυτικό καταστατικό της επιχείρησης), η ολοκλήρωση του οποίου σηματοδοτούσε και την διάλυσή της. Παρ' όλ' αυτά, υπάρχουν καταγεγραμμένες περιπτώσεις στο συμβολαιογραφικό αρχείο των Γερασίμου και Αθανασίου Σολωμού, όπου η διάρκεια ζωής ενός τέτοιου συνεταιρισμού παρατεινόταν για μία συγκεκριμένη χρονική περίοδο, με διάρκεια, όμως, όχι μεγαλύτερη των δύο ετών.[454]

---

[454] Πέραν του εντοπισθέντος αρχειακού υλικού, για ενδιαφέρουσες πληροφορίες σχετικά με την κεφαλληνιακή, ναυτιλιακή επιχείρηση, βλ. ενδεικτικά, και Davy, *Notes and Observations on the Ionian Islands and Malta*, ό.π., σ. 62, όπου αναλυτική περιγραφή των όρων λειτουργίας της κεφαλληνιακής ναυτιλιακής επιχείρησης, με έμφαση στις υποχρεώσεις των μεριδιούχων τόσο

Με βάση, λοιπόν, τα όσα παρουσιάσθηκαν ανωτέρω, τα κύρια χαρακτηριστικά της κεφαλληνιακής, και, στην ουσία, της επτανησιακής ναυτιλιακής επιχείρησης, κατά την πρώτη περίοδο παρουσίας των Βρετανών στα Επτάνησα (1812-1833), μπορούν να συνοψισθούν στα ακόλουθα: (α) η επτανησιακή ναυτιλιακή επιχείρηση εμφανίζεται ως μία μικρή οικογενειακή επιχείρηση, ειδωμένη τόσο με όρους ιδιοκτησιακού καθεστώτος, όσο και με όρους άσκησης του επιχειρηματικού ελέγχου, στον βαθμό που ο ιδιοκτήτης και πλοίαρχος του εμπορικού σκάφους παρέμενε, πάντα, ο κύριος μέτοχος, αλλά και ο επικεφαλής της επιχείρησης.[455] (β) Κατά την διάρκεια της ανωτέρω περιόδου η ύπαρξη οικογενειών, που διατηρούσαν υπό την απόλυτη ιδιοκτησία τους πλέον του ενός εμπορικά σκάφη φαίνεται, πως ήταν περιορισμένη, ενώ, αντιθέτως, ήταν αρκετές οι περιπτώσεις οικογενειών, που διέθεταν μερίδια σε περισσότερα του ενός σκάφη. (γ) Το τρίτο, κύριο γνώρισμα των επτανησιακών ναυτιλιακών επιχειρήσεων της περιόδου 1812-33, ήταν η κυριαρχία του εμπορικού, παρά του ναυτιλιακού τους χαρακτήρα· είναι η εποχή κυριαρχίας του πλοίου-εμπόρου.[456] Έτσι, λοιπόν, παρατηρούμε, πως η επιθυμία εισόδου στον επιχειρηματικό χώρο του θαλάσσιου εμπορίου ήταν αυτή, που λειτουργούσε ως το ισχυρό κίνητρο για να προχωρήσει μία οικογένεια είτε αυτόνομα σε αγορά/κατασκευή ενός εμπορικού σκάφους, έαν διέθετε τα αναγκαία κεφάλαια, είτε σε απόκτηση μεριδίων, καθώς με αυτόν τον τρόπο μπορούσε και να αντλήσει τα απαραίτητα λειτουργικά κεφάλαια (εάν δεν τα διέθετε), αλλά και να αντιμετωπίσει, από κοινού με τους άλλους συν-μεριδιούχους, τους κινδύνους, που μία εμποροναυτιλιακή επιχείρηση σηματοδοτούσε. Τέλος, φαίνεται, πως κατά την υπό εξέταση περίοδο 1812-33, οι έννοιες τόσο (δ) της ναύλωσης ενός σκάφους σε τρίτο μέρος όσο και, (ε) της απασχόλησης στα σκάφη έμμισθων, μη μεριδιούχων

περίπτωση ζημίας για την επιχείρηση, όσο και σε περίπτωση κερδών. Βλ. επίσης, Napier, *The Colonies*, ό.π., σ. 15-6.

[455] Mary B. Rose, «Family firm, community and business culture: a comparative perspective on the British and American cotton industries», στο Godley Andrew και Westall M. Oliver, *Business History and Business Culture*, Manchester University Press, Μάντσεστερ και Νέα Υόρκη 1996, σ. 162-89, όπου αναφέρεται, πως, «η οικογενειακή επιχείρηση δεν θα πρέπει να ορίζεται με βάση το μέγεθος ή το νομικό καθεστώς, που την διέπει, αλλά με βάση την ιδιοκτησία και τον επιχειρηματικό έλεγχο. Ως οικογενειακές επιχειρήσεις, είτε αναφερόμαστε σε επιχειρηματικό συνεταιρισμό είτε σε ανώνυμη εταιρεία, θα πρέπει να λογίζονται εκείνες, όπου η οικογένεια ή οι οικογένειες διέθεταν κυρίαρχη αντιπροσώπευση είτε μεταξύ των μετόχων, είτε μεταξύ των μελών του διοικητικού συμβουλίου». Βλ. επίσης, James Harold, *Family Capitalism. Wendels, Haniels, Falcks, and the Continental European Model*, The Belknap Press of Harvard University Press, Κέιμπριτζ, Μασσαχουσέτη - Λονδίνο 2006, σ. 114-5.

[456] Βασίλης Κρεμμυδάς, *Ελληνική Ναυτιλία 1776-1835. Δεύτερος Τόμος: Οι Μηχανισμοί*, Ιστορικό Αρχείο Εμπορικής Τραπέζης της Ελλάδος, Αθήνα 1986, σ. 20-25, 59, όπου και εκτενής αναφορά στην έννοια του *πλοίου – εμπόρου*.

πλοιάρχων ήταν, εν πολλοίς, ξένες στον χώρο της επτανησιακής ναυτιλιακής επιχείρησης.

Ολοκληρώνοντας, να προσθέσουμε, πως, κατά την γνώμη μας, οι προαναφερθείσες μορφές οργάνωσης των επτανησιακών, ναυτιλιακών επιχειρήσεων της περιόδου 1812-33, μοιάζει να συνδέονται άμεσα με την επικέντρωση, όπως είδαμε στο τέταρτο κεφάλαιο, του γεωγραφικού και εμπορικού προσανατολισμού της ναυτιλίας του Ιονίου Κράτους στις κοντινές θάλασσες και αγορές της Αδριατικής, του Ιονίου και του Αιγαίου.[457] Συνέπεια αυτού του προσανατολισμού ήταν η ανάπτυξη οικογενειακών εμποροναυτιλιακών επιχειρήσεων, που διακρίνονταν για το περιορισμένο τους μέγεθος, για την δυνατότητα άμεσου και προσωπικού ελέγχου της πορείας και εξέλιξης των μεγεθών τους από τον ιδιοκτήτη ή/και τους συν-μεριδιούχους, καθώς και για την δυνατότητα όχι μόνο εύκολης ίδρυσής τους, αλλά και εύκολης διάλυσής τους (εκκαθάρισης), μέσω ενός απλού ιδιωτικού συμφωνητικού. Το ενδιαφέρον, τώρα, ως προς αυτές τις οργανωτικές δομές, είναι, πως δεν εντοπίζονται μόνο στον χώρο της ναυτιλιακής επιχείρησης του Ιονίου, αλλά συναντώνται και σε μεγάλο τμήμα του μεσογειακού κόσμου, όπως για παράδειγμα στην Ισπανία ή τα νησιά του Αιγαίου, αλλά και σε περιοχές εκτός Μεσογείου, όπως στα βρετανικά νησιά ή τη Νορβηγία. [458] Πρόκειται για δομές, που χαρακτηρίζουν, όπως υποστηρίζει ο Πωλ Μαντού (Paul Mantoux), «την εποχή της προσωπικής, επιχειρηματικής διαχείρισης (personal form of management), όπου ένα μεμονωμένο άτομο εκτελεί τους περισσότερους ρόλους· ρόλους, που κυμαίνονται από αυτόν του

---

[457] Βλ. επίσης και Napier, *The Colonies*, ό.π., σ. 15-6, όπου παρουσιάζει, αναλυτικώς, τις περιοχές εμπορίας των Κεφαλλήνων, τονίζοντας, πως κύριες περιοχές δραστηριοποίησης των ποντοπόρων, εμπορικών τους σκαφών ήταν οι θάλασσες και οι αγορές του Ιονίου και της Αδριατικής.

[458] *Ό.π.*, σ. 54-5, όπου παρουσίαση των ιδιοκτησιακώνχαρακτηριστικών της ελληνικής ναυτιλιακής επιχείρησης (νησιά του Αιγαίου), κατά το πρώτο τέταρτο του 19^{ου} αιώνα, χαρακτηριστικά που ομοιάζουν με τα αντίστοιχα κεφαλληνιακά-επτανησιακά. Για τις ισπανικές εμποροναυτιλιακές επιχειρήσεις του 19^{ου} αιώνα, βλ. ενδεικτικά, Jesus Vandaliso, «The Rise of Specialist Firms in Spanish Shipping and their Strategies of Growth, 1860 to 1930», *Business History Review*, Τεύχος 74, 2000, σ. 276-300. Για τη συγκρότηση της νορβηγικής, ναυτιλιακής επιχείρησης, κατά την περίοδο μετά τους ναπολεόντειους πολέμους, βλ. ενδεικτικά, Bjørklund και Jensen, «The 19th century – Towards a new age», ό.π., σ. 161-237 [201-5]. Για μία σύγκριση με τις αντίστοιχες πραγματικότητες, που ίσχυαν στα βρετανικά νησιά, βλ. ενδεικτικά, Ralph Davis, *The Rise of the English Shipping Industry in the Seventeenth and Eighteenth Centuries*, Macmilland & Co LTD, Λονδίνο 1962, Κεφ. 5. Σύμφωνα με τον Davis, μέχρι και τον 18^{ο} αιώνα οι περισσότεροι βρετανοί πλοιοκτήτες ήταν και έμποροι, όπως και, από την άλλη, οι περισσότεροι έμποροι ήταν και πλοιοκτήτες. Πρόκειται για μία πραγματικότητα, που θα άλλαζε, κατά τον Davis, μόνο με την έκρηξη της βιομηχανικής επανάστασης και την αύξηση των εμπορικών συναλλαγών, όταν πια η έννοια του πλοιοκτήτη άρχιζε να αποκόπτεται από αυτήν του εμπόρου. Μάλιστα, υποστηρίζει, πως λονδρέζοι εφοπλιστές δεν εμφανίζονται παρά μόνο μετά το 1815.

κεφαλαιούχου και διευθυντή της επιχείρησης, έως αυτούς του εμπόρου και πωλητή».[459]

7.2.2. Η ΕΠΤΑΝΗΣΙΑΚΗ – ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑΚΗ, ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ: Β΄ ΦΑΣΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ (1849-59)

Ας περάσουμε, όμως, τώρα, να εξετάσουμε, τις εξελίξεις, που βίωσε η κεφαλληνιακή (επτανησιακή) ναυτιλιακή επιχείρηση, κατά την δεύτερη, υπό εξέταση περίοδο, που καλύπτει τα έτη 1849-59. Όπως, προκύπτει, λοιπόν, από την εξέταση του αρχειακού υλικού του συμβολαιογράφου Αθανασίου Σολωμού, η πιο σημαντική νέα εξέλιξη, της ανωτέρω περιόδου φαίνεται, πως ήταν η αύξηση του αριθμού των φυσικών και νομικών προσώπων (αναφερόμαστε σε εμπορικές εταιρείες), που διέθεταν τον πλήρη ιδιοκτησιακό έλεγχο ενός εμπορικού σκάφους. Πρόκειται για έναν αριθμό, που, αυξήθηκε, με βάση την επεξεργασία του διαθέσιμου αρχειακού υλικού, από τα επίπεδα του 6% της περιόδου 1812-33, στα επίπεδα του 63%, κατά τα μέσα του 19ου αιώνα, με παράλληλη αύξηση και του αριθμού των οικογενειακών επιχειρήσεων, που είχαν υπό την κατοχή τους περισσότερα του ενός εμπορικά σκάφη ή που διέθεταν μερίδια σε περισσότερους του ενός (εμπορο-) ναυτιλιακούς συνεταιρισμούς.[460]

Αυτές, τώρα, οι εξελίξεις συνδυάζονταν και με τη σημαντική αύξηση της προσφοράς, από την πλευρά των κεφαλλήνων εμπόρων – πλοιοκτητών, των σκαφών τους προς ναύλωση σε τρίτους, καθώς και με τη σαφή στροφή των τελευταίων προς την πρόσληψη έμμισθων πλοιάρχων. Συγκεκριμένα, ενώ κατά την πρώτη φάση, των ετών 1812-33, η ναύλωση ενός σκάφους δεν ήταν μία διαδεδομένη πρακτική, καθώς οι πλοιοκτήτες προτιμούσαν να εμπορεύονται είτε αυτόνομα, είτε με την είσοδό τους σε έναν επιχειρηματικό συνεταιρισμό, κατά την δεύτερη φάση, των ετών 1848-59, ο κεφαλλήνας πλοιοκτήτης (ανεξαρτήτως, αν ήταν μόνο πλοιοκτήτης ή πλοιοκτήτης

---

[459] Paul Mantoux, *The Industrial Revolution in the Eighteenth Century. An Outline of the Beginnings of the Modern Factory System in England*, Harper & Row Publishers, Νέα Υόρκη 1965, σ. 373-7. Βλ. Επίσης, John F. Wilson, *British business history, 1720-1994*, Manchester University Press, Μάντσεστερ 1995, σ. 11-3.

[460] Αναφερόμενοι σε αύξηση του αριθμού των φυσικών και νομικών προσώπων, που διέθεταν τον πλήρη ιδιοκτησιακό έλεγχο ενός εμπορικού σκάφους, στην ουσία, αναφερόμαστε στη συχνότητα εμφάνισης αυτών των προσώπων, έτσι όπως αυτή προκύπτει από την ανάλυση του διαθέσιμου αρχειακού υλικού, του συμβολαιογράφου Αθανασίου Σολομού· Γ.Α.Κ. Κεφαλονιάς, Νοταριακά, Συμβολαιογράφοι 16ου – 19ου αιώνα, Επαρχία Κραναίας, Αργοστόλι, Φ. 697 / Σολωμός Αθανάσιος του Γερασίμου / olim Φ. Σ. 22 – 27 (Α΄, Β΄, Γ΄, Ε΄, ΣΤ΄) (1849-59).

και έμπορος μαζί), άρχιζε να προτιμά, αντί της συμμετοχής του ως μεριδιούχου σε μία συνεταιριστική, εμποροναυτιλιακή επιχείρηση, να προσφέρει το ιδιόκτητο σκάφος του σε τρίτους, μη εμπλεκόμενος ο ίδιος στην εμπορική διαδικασία, αλλά αποκομίζοντας τον αντίστοιχο ναύλο. Το αποτέλεσμα αυτής της νεο-διαμορφούμενης τάσης φαίνεται, πως ήταν μία σημαντική αύξηση του αριθμού των ναυλοσυμφώνων, που υπογράφονταν ανάμεσα σε πλοιοκτήτες και εμπόρους.

Το ενδιαφέρον, όμως, δεν έγκειται τόσο στο γεγονός της αύξησης του αριθμού των ναυλοσυμφώνων, αλλά στο γεγονός, πως η αύξηση αυτή συνδυάζεται και με μία παράλληλη αύξηση του αριθμού των έμμισθων πλοιάρχων, που δεν είχαν καμμία άλλη σχέση οικονομικής εξάρτησης από την επιχείρηση (πλοίο), όπου απασχολούνταν. Συγκεκριμένα, ενώ κατά την πρώτη περίοδο, των ετών 1812-33, η ανάγκη πρόσληψης ενός πλοιάρχου, επί της ουσίας, δεν υφίστατο, καθώς, όπως επισημάνθηκε, τις περισσότερες φορές, ο πλοιοκτήτης ασκούσε και τα χρέη του πλοιάρχου, κατά την δεύτερη περίοδο, των ετών 1849-59, η επιχειρηματική στροφή προς τη ναύλωση εμπορικών σκαφών κατέστησε την παρουσία του έμμισθου πλοιάρχου, εν πολλοίς, αναγκαία. Ενδεικτικά, μόνο, να επισημάνουμε, πως από τα επεξεργασμένα συμβόλαια των Γερασίμου και Αθανασίου Σολωμού, συμβόλαια, που αφορούσαν σε τοποθετήσεις πλοιάρχων σε εμπορικά σκάφη, προκύπτει, πως κατά την περίοδο των ετών 1849-59, το 22% των συμβολαίων αφορούσε σε έμμισθους πλοιάρχους, όταν το αντίστοιχο ποσοστό των ετών 1812-33 δεν υπερέβαινε το 5% των περιπτώσεων.

Τα αίτια, τώρα, των κύριων αυτών διαρθρωτικών αλλαγών, που φαίνεται, πως άρχιζαν να βιώνουν οι κεφαλληνιακές, και, εν γένει, οι επτανησιακές ναυτιλιακές επιχειρήσεις, κατά τα μέσα του 19^{ου} αιώνα, θα πρέπει να αποδοθούν, σε μεγάλο βαθμό, στην αλλαγή του προσανατολισμού της επτανησιακής, ποντοπόρου, εμπορικής ναυτιλίας, από τις θάλασσες και τις αγορές της Αδριατικής, του Ιονίου και του Αιγαίου, προς αυτές της Μαύρης Θάλασσας (βλ. Κεφάλαιο Τέταρτο, και σχήμα 4.2). Πρόκειται για μία αλλαγή ναυτιλιακού προσανατολισμού, που οφειλόταν, όπως έχει, ήδη, αναφερθεί, στην προσπάθεια της επτανησιακής ναυτιλίας να ανταποκριθεί στην εντεινόμενη ζήτηση των δυτικο-ευρωπαϊκών αγορών για είδη διατροφής, γεγονός, που με τη σειρά του την οδήγησε να αναδειχθεί σε έναν από τους πλέον αξιόλογους μεσογειακούς παρόχους μεταφορικών υπηρεσιών προς τρίτες, ευρωπαϊκές χώρες, με εξειδίκευση, μάλιστα, στην διαμετακόμιση των μαυροθαλασσίτικων σιτηρών. Μπροστά, λοιπόν, σε αυτήν τη νέα πραγματικότητα,

(α) της διεύρυνσης, δηλαδή, της ακτίνας της επιχειρηματικής και επιχειρησιακής δράσης της επτανησιακής, ποντοπόρου, εμπορικής ναυτιλίας, (β) της έντασης των επτανησιακών εμποροναυτιλιακών συναλλαγών, καθώς και (γ) της αύξησης της ζήτησης, καθώς και του όγκου των διακινούμενων φορτίων, οι επτανησιακές, και επί της ουσίας, οι κεφαλληνιακές ναυτιλιακές επιχειρήσεις άρχισαν να κινούνται προς την κατεύθυνση της ιδιοκτησιακής συγκέντρωσης, της επαγγελματοποίησης, καθώς και της πιο εξειδικευμένης διαχείρισης των περιουσιακών τους στοιχείων (των εμπορικών σκαφών). [461] Πρόκειται για επιχειρηματικές επιλογές, που, κατά την γνώμη μας, σηματοδοτούν και τη σταδιακή μετάβαση, στα μέσα του 19ου αιώνα, των κεφαλληνιακών, και, εν γένει, των επτανησιακών, ναυτιλιακών επιχειρήσεων από την εποχή του τρισυπόστατου επαγγέλματος του εμπόρου – πλοιάρχου – πλοιοκτήτη, που κυριαρχούσε κατά το πρώτο μισό του αιώνα, σε μία νέα εποχή, αυτήν του εξειδικευμένου εφοπλισμού.[462]

Τέλος, αξίζει να επισημάνουμε, πως αυτή η διαδικασία μετάβασης των Κεφαλλήνων, και, εν γένει, των Επτανησίων, στην εποχή του εφοπλισμού, συντελείται μισόν περίπου αιώνα, αφότου την ίδια διαδικασία είχε βιώσει και η εμπορική ναυτιλία της μητρόπολής τους. Χαρακτηριστικά, όπως υποστηρίζει ο Ραλφ Ντέιβις (Ralph Davis) μέχρι και τον 18ο αιώνα οι περισσότεροι βρετανοί πλοιοκτήτες ήταν και έμποροι, όπως και, από την άλλη, οι περισσότεροι έμποροι ήταν και πλοιοκτήτες. Πρόκειται για μία πραγματικότητα, που θα άλλαζε, κατά τον Ντέιβις, μόνο με την έκρηξη της βιομηχανικής επανάστασης και την αύξηση των εμπορικών συναλλαγών, όταν πια η έννοια του πλοιοκτήτη άρχιζε να αποκόπτεται από αυτήν του εμπόρου. Μάλιστα, ο Ντέιβις υποστηρίζει, πως οι λονδρέζοι εφοπλιστές δεν εμφανίστηκαν στο οικονομικό προσκήνιο παρά μόνο μετά το 1815. [463] Χωρίς, σε

---

[461] Για την χρήση και εφαρμογή των όρων της «ιδιοκτησιακής συγκέντρωσης» (concentration of ownership), της «επαγγελματοποίησης» (professionalisation), καθώς και της «εξειδικευμένης διοικητικής διαχείρησης» (specialization of management), (και) στην περίπτωση της βρετανικής ναυτιλιακής επιχείρησης, βλ. Davis, *The Rise of the English Shipping Industry*, ό.π., σ. 89.

[462] Η μετάβαση από το επάγγελμα του εμπόρου – πλοιάρχου – πλοιοκτήτη σε αυτό του εξειδικευμένου εφοπλιστή ήρθε ως αποτέλεσμα των νέων εμποροναυτιλιακών πραγματικοτήτων, που άρχισαν να βιώνουν οι περισσότερες ευρωπαϊκές θάλασσες, κατά τα μέσα του 19ου αιώνα, όταν πλέον είχαν αρχίσει να κυριαρχούν οι ιδέες του εμπορικού και οικονομικού φιλελευθερισμού. Ενδεικτικά, βλ. Vandaliso, «The Rise of Specialist Firms in Spanish Shipping and their Strategies of Growth, 1860 to 1930», ό.π., σ. 276-300· Yrjö Kaukiainen, «Owners and Masters: Management and Managerial Skills in the Finnish Ocean-Going Merchant Fleet, c. 1840-1880», *Research in Maritime History*, Τόμος 27, 2004, σ. 53-67· D' Angelo, «The Origins of the Florios, a Leading Family of Italian Entrepreneurs in the XIXth and XXth Centuries», ό.π., σ. 169-83.

[463] Davis, *The Rise of the English Shipping Industry in the Seventeenth and Eighteenth Centuries*, ό.π., σ. 81-109.

καμμία περίπτωση, να φιλοδοξούμε σύγκριση των εμπορικών ναυτιλιών της Μεγάλης Βρετανίας και του Ιονίου Κράτους, αφού δε συνιστούν συγκρίσιμα μεγέθη, παρ' όλ' αυτά, θεωρούμε, πως παρουσιάζει ενδιαφέρον το γεγονός, πως και στις δύο περιπτώσεις, και στην Βρετανία και στα Επτάνησα, η εμφάνιση της έννοιας και του προσώπου του εφοπλιστή βρίσκεται σε άμεση σχέση συνάρτησης: (α) με την ένταση της ζήτησης για διακίνηση εμπορευμάτων, (β) που, με τη σειρά της, οδηγούσε σε αύξηση των εμπορικών συναλλαγών, είτε σε περιφερειακό, μεσογειακό επίπεδο, είτε σε παγκόσμιο, (γ) γεγονός, που ωθούσε τις εμπορικές ναυτιλίες, είτε αυτές ήταν μικρές και περιφερειακές, όπως των Επτανήσων, ή μεγάλες και παγκόσμιες, όπως της Βρετανίας, να αναδιαρθρώσουν τη λειτουργική τους δομή (βλ. επαγγελματοποίηση, εξειδικευμένη διαχείριση, και, βεβαίως, εφοπλισμό), έτσι ώστε να ανταποκριθούν ικανοποιητικώς στην διευρυνόμενη ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορικές υπηρεσίες.

7.3. ΕΦΟΠΛΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑΚΗ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΙΚΗ – ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΛΙΤ

Με αφορμή την αναφερθείσα, στην προηγούμενη ενότητα, διαδικασία μετάβασης της κεφαλληνιακής (επτανησιακής), εμπορικής ναυτιλίας από την εποχή του εμπόρου – πλοιάρχου – πλοιοκτήτη σε αυτήν του εξειδικευμένου εφοπλισμού, να επισημάνουμε, πως η μεταβατική αυτή διαδικασία φαίνεται, με βάση, πάντα, το διαθέσιμο αρχειακό υλικό και την υπάρχουσα, δευτερογενή βιβλιογραφία, να συνοδεύεται και από μία, ακόμα, ενδιαφέρουσα εξέλιξη: την εμφάνιση στο οικονομικό προσκήνιο της Κεφαλονιάς, και, κατά συνέπεια του Ιονίου Κράτους, μίας νέας «πλοιοκτητικής» ή, για να είμαστε πιο ακριβείς, μίας νέας «ναυτιλιακής» ελίτ. Πρόκειται για μία ομάδα ισχύος, με σημαντική και, διαρκώς, ενισχυόμενη παρουσία και βαρύτητα στα οικονομικά δρώμενα των Επτανήσων, αλλά και με αξιόλογη παρουσία και στα πολιτικά πράγματα του Ιονίου Κράτους, τα μέλη της οποίας προέρχονταν, κυρίως, από τον επιχειρηματικό χώρο των κεφαλλήνων πλοιοκτητών και πλοιάρχων, αλλά και, ευρύτερα, από τους υποστηρικτικούς της κεφαλληνιακής, εμπορικής ναυτιλίας αναπτυσσόμενους, επιχειρηματικώς, χώρους, όπως ήταν αυτοί των ναυτασφαλίσεων, των χορηγήσεων ναυτοδανείων ή της ναυτιλιακής πρακτόρευσης.

Μία ενδεικτική εικόνα της αριθμητικής, αλλά και ποιοτικής δυναμικότητας αυτής της νέας ελίτ, όπως η τελευταία αναπτύχθηκε κατά τα μέσα του 19ου αιώνα, μας δίνει το σχήμα 6.1, το οποίο παρουσιάστηκε στο προηγούμενο κεφάλαιο (βλ. Κεφάλαιο Έκτο, Ενότητα 6.2, Σχήμα 6.1, σ. 269). Σύμφωνα, λοιπόν, με το σχήμα 6.1, όπου παρουσιάζεται η ανθρωπογεωγραφία των κύριων οικογενειών των πλοιάρχων – πλοιοκτητών του κεφαλληνιακού, ποντοπόρου, εμπορικού στόλου, της περιόδου των ετών 1845-60, ως μέλη της προαναφερθείσας ναυτιλιακής ελίτ της Κεφαλονιάς εμφανίζεται ένας, ιδαιτέρως, μεγάλος αριθμός κεφαλληνιακών οικογενειών· πρόκειται για οικογένειες, που διέθεταν και/ή πλοιαρχούσαν ποντοπόρα, εμπορικά σκάφη. Συγκεκριμένα, και με βάση, πάντα, τα όσα προκύπτουν από την επεξεργασία του διαθέσιμου αρχειακού υλικού (βλ. ηλεκτρονική βάση δεδομένων *Ὀδυσσεύς*), προκύπτει, πως μέλη της κεφαλληνιακής ναυτιλιακής ελίτ αποτελούσαν πλέον των εξήντα οικογενειών, με το μεγαλύτερο, μάλιστα, μέρος τους να προέρχεται από την ισχυρή, ναυτιλιακώς, περιοχή της Λειβαθούς, με τις περιοχές της Παλικής και της Ερίσσου να ακολουθούν σε μεγάλη απόσταση (βλ. και Κεφάλαιο Τέταρτο, Ενότητα 6.2, Διάγραμμα 6.4, σ. 268, όπου παρουσιάζεται η γεωγραφική κατανομή του δυναμικού του κεφαλληνιακού, ποντοπόρου, εμπορικού στόλου, κατά τα έτη 1845, 1850, 1855 και 1860, με βάση την καταγωγή των κεφαλλήνων πλοιάρχων και πλοιοκτητών).

Ενδεικτικώς και μόνο, επιλέγουμε μία σύντομη αναφορά στις πλέον ισχυρές των κεφαλληνιακών, ναυτικών οικογενειών, και, συγκεκριμένα, στις οικογένειες των: (α) Βαλλιάνου, (β) Βεργωτή, (γ) Δορίζα, (δ) Ιγγλέση, (ε) Κούπα, (στ) Λυκιαρδόπουλου, (ζ) Μεταξά, (η) Ρωσόλυμου, (θ) Σβορώνου, (ι) Φραγκόπουλου, και (ια) Φωκά (ναυτικές οικογένειες προερχόμενες από την περιοχή της Λειβαθούς), (ιβ) Μαντζαβίνου, και (ιγ) Τυπάλδου (οικογένειες προερχόμενες από την Παλική), (ιδ) Αντύπα, (ιε) Βεντούρη, (ιστ) Γιαννουλάτου, (ιζ) Καββαδία, και (ιη) Καρούσου (οικογένειες προερχόμενες από την Έρισσο), και, τέλος (ιθ) Ποταμιάνου (ναυτική οικογένεια προερχόμενη από την Πύλαρο). Επίσης, αξίζει να τονίσουμε, πως οι προαναφερθείσες οικογένειες όχι μόνο αναδείχθηκαν σε σημαντικές πλοιοκτητικές – εφοπλιστικές οικογένειες του νησιού της Κεφαλονιάς, και, εν γένει, των Επτανήσων, κατά την διάρκεια, πάντα, της βρετανικής προστασίας, αλλά παραμένοντας στον επιχειρηματικό χώρο της πλοιοκτησίας και, εν γένει, του θαλασσίου εμπορίου μετεξελίχθηκαν, κατά τον 20ό, πια, αιώνα, σε ισχυρούς εφοπλιστικούς οίκους,

παγκόσμιας εμβέλειας.[464] Μάλιστα, παρουσιάζει ενδιαφέρον το γεγονός, πως ορισμένες από αυτές τις οικογένειες, με χαρακτηριστικότερη, ίσως, περίπτωση αυτήν της οικογένειας των Λυκιαρδόπουλων, συνεχίζουν να επιχειρούν στον χώρο του παγκόσμιου εφοπλισμού, και στις μέρες μας.[465] Σε κάθε περίπτωση, κρίνουμε, πως μία επισταμένη μελέτη της ναυτιλιακής και, εν γένει, της επιχειρηματικής δραστηριότητας αυτών των οικογενειών, μελέτη, που να καλύπτει την δράση τους κατά την περίοδο της βρετανικής προστασίας, θα συνεισέφερε, σημαντικά, όχι μόνο στην γνώση αυτών καθ' αυτών των οικογενειών, αλλά και στην ανάδειξη της πολυεπίπεδης επίδρασης, που είχε η ανάπτυξη της επτανησιακής, ποντοπόρου, εμπορικής ναυτιλίας στις οικονομικές, αλλά και στις πολιτικές και κοινωνικές δομές των Επτανήσων, και, βεβαίως, του ίδιου του ναυτόπου της Κεφαλονιάς.

Πέραν, όμως, από τις προαναφερθείσες οικογένειες των κεφαλλήνων πλοιοκτητών – πλοιάρχων να επισημάνουμε, πως, όπως, ήδη, αναφέρθηκε ανωτέρω, μέλη της ανερχόμενης, ναυτιλιακής ελίτ της Κεφαλονιάς αναδείχθηκαν και πρόσωπα, προερχόμενα από τους υποστηρικτικούς της κεφαλληνιακής (επτανησιακής), εμπορικής ναυτιλίας επιχειρηματικούς τομείς, όπως ήταν οι τομείς της ναυτασφάλισης ή των τραπεζιτικών υπηρεσιών. Μία, ίσως, από τις πλέον χαρακτηριστικές και πιο σημαντικές περιπτώσεις Κεφαλλήνα, που εισήλθε στον χώρο της κεφαλληνιακής, ναυτιλιακής ελίτ, χάρη στην επιτυχή επιχειρηματική του δράση στον υποστηρικτικό της εμπορικής ναυτιλίας τομέα των ναυτασφαλίσεων, είναι η περίπτωση του Ιωάννη Σκαλτσούνη του Ευαγγέλου και της Αναστασίας Μαντζαβίνου.

Ως προς τον Σκαλτσούνη, πολύ σύντομα, να αναφέρουμε, πως γεννήθηκε στο Ληξούρι, στις 17 Ιουλίου του 1821. Αφού λαμβάνει την εγκύκλιο μόρφωσή του στην

---

[464] Για την παρουσία των προαναφερθέντων οικογενειών στα ναυτιλιακά πράγματα της Επτανήσου, βλ. την ηλεκτρονική βάση δεδομένων *Ὀδυσσεύς*. Βλ. επίσης, και Γιάννης Θεοτοκάς και Τζελίνα Χαρλαύτη, *Ευπόμπη. Ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις, 1945 – 2000. Οργάνωση, διοίκηση και στρατηγικές*, Ε.Λ.Ι.Α., Αθήνα 2004· Νικόλαος Β. Μεταξάς, *Οι Ναυτικοί Κεφαλληνίας και Ιθάκης. Βιογραφικά στοιχεία 600 ναυτίλων (1850-1970)*, Εταιρεία Μελέτης Ελληνικής Ιστορίας, Αθήνα 2002. Βλ. επίσης και Gelina Harlaftis, «From Diaspora Traders to Shipping Tycoons: The Vagliano Bros», *Business History Review*, Τεύχος 81, 2007, σ. 237-268, με μία ενδιαφέρουσα παρουσίαση του εφοπλιστικού οίκου των Βαλλιάνων.

[465] Για την οικογένεια του Λυκιαρδόπουλου, και την εφοπλιστική της δράση κατά τον 19ο, 20ό, αλλά και κατά τον 21ο αιώνα, βλ. ηλεκτρονική βάση δεδομένων *Ὀδυσσεύς*· Γιάννης Θεοτοκάς και Τζελίνα Χαρλαύτη, *Έλληνες εφοπλιστές και ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Οργάνωση, διοίκηση και στρατηγική*, Εκδόσεις Αλεξάνδρεια, Αθήνα 2007, σ. 322-3· Απόστολος Δελής, «Οικογένεια Λυκιαρδοπούλου», 2008, *Εγκυκλοπαίδεια Μείζονος Ελληνισμού, Εύξεινος Πόντος* (URL: http://www.ehw.gr/l.aspx?id=11185). Βλ. επίσης, και τον ενδιαφέροντα διαδικτυακό ιστότοπο: http://www.crwflags.com/FOTW/flags/gr~hflyk.html, με σύντομη παρουσίαση της ναυτιλιακής εταιρείας των Λυκιαρδόπουλων, καθώς και του εμβλήματός της.

Παλική, εγκαθίσταται στην Κέρκυρα, όπου σπουδάζει νομικά, και, εν συνεχεία, μεταβαίνει στην Ιταλία, και, συγκεκριμένα, στα πανεπιστήμια της Σιέννας καθώς και σε αυτό της Πίζας, όπου και, στα 1844, αναγορεύεται διδάκτωρ της νομικής επιστήμης. Ακολούθως, στα 1845, επιστρέφει στην Κέρκυρα, όπου ασκεί την δικηγορία στο πλευρό του Νικολάου Ζαμπέλη, και, κατόπιν, στα τέλη της δεκαετίας του 1840, εγκαθίσταται, μόνιμα, στο Αργοστόλι, όπου και ασκεί, με επιτυχία, το δικηγορικό επάγγελμα.

Σύντομα, όμως, αποφασίζει την είσοδό του και στον αναπτυσσόμενο χώρο της επτανησιακής, εμπορικής ναυτιλίας. Έτσι, λοιπόν, στα 1854, λαμβάνει την απόφαση να συστήσει την ασφαλιστική εταιρεία «Ο Αρχάγγελος», η οποία θα δραστηριοποιηθεί στον χώρο της ασφάλισης εμπορικών σκαφών, καθώς και της χορήγησης θαλασσίων δανείων, προς κεφαλλήνες και μη πλοιοκτήτες και πλοιάρχους. Με την απόφαση ίδρυσης του Αρχαγγέλου, ο Σκαλτσούνης καθίσταται, σταδιακά, ένας από τους πλέον σημαντικούς οικονομικούς παράγοντες του Ιονίου Κράτους, και μία από τις πλέον εμβληματικές μορφές του επιχειρηματικού χώρου, όχι μόνο της κεφαλληνιακής ή της επτανησιακής, αλλά, εν γένει, της ελληνικής, εμπορικής ναυτιλίας. Ενδεικτικώς, μόνο, να αναφέρουμε, πως ο «Αρχάγγελος» του Ιωάννη Σκαλτσούνη, θα καταστεί, σύντομα, μέσα στην δεκαετία του 1860, όχι μόνο μία από τις πλέον δυναμικές ασφαλιστικές επιχειρήσεις του ευρύτερου ελλαδικού χώρου, αλλά θα μετεξελιχθεί και στον πρώτο ελληνικό Νηογνώμονα, με εναρκτήριο έτος λειτουργίας το 1870.[466]

Τέλος, αξίζει να επισημάνουμε, πως η παρουσία του Σκαλτσούνη δεν περιορίζεται μόνο στον δικηγορικό και ασφαλιστικό – ναυτιλιακό τομέα, αλλά επεκτείνεται και στον χώρο της πολιτικής. Έτσι, κατά την διάρκεια της δεκαετίας του 1850, ο Σκαλτσούνης θα βρεθεί και στην υπηρεσία του κόμη Δημητρίου Καρούσου, μίας από τις πλέον σημαντικές πολιτικές μορφές του Ιονίου Κράτους, αναλαμβάνοντας ρόλο κύριου πολιτικού και νομικού συμβούλου του στα διάφορα αξιώματα, που ο Καρούσος έλαβε στην πυραμίδα της ιονικής γραφειοκρατίας (πρόκειται για τα αξιώματα του Επάρχου της Κεφαλονιάς, του Γερουσιαστή, και του Προέδρου της Ιονίου Γερουσίας).[467]

---

[466] Χαρλαύτη, *Ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας,* ό.π., σ. 218-9.

[467] Για την οικονομική και πολιτική δράση του Ιωάννη Σκαλτσούνη, βλ. ενδεικτικά, Τσιτσέλης, *Κεφαλληνιακά Σύμμικτα,* Τόμος Α΄, ό.π., σ. 208-12, 577-600· Βασίλης Καρδάσης, «Ιστορία της ελληνικής οικονομικής σκέψης: απόψεις προστατευτισμού και φιλελευθερισμού κατά το τελευταίο τέταρτο του 19ου αιώνα», *Ίστωρ,* Τεύχος 8, 1995· Πρόντζας, «Τραπεζική Δικαιοταξία και

Έχοντας, λοιπόν, παρουσιάσει, πολύ σύντομα, τους επιχειρηματικούς χώρους, αλλά και τις πιο σημαντικές οικογένειες, που συγκροτούσαν τη ναυτιλιακή ελίτ της Κεφαλονιάς, κατά την περίοδο των μέσων του 19ου αιώνα, είναι σημαντικό να επισημάνουμε, πως, κατά την γνώμη μας, το πιο ενδιαφέρον στην περίπτωση αυτής της νέας πλοιοκτητικής ή ναυτιλιακής ομάδας ισχύος της Κεφαλονιάς, και, εν γένει, του Ιονίου Κράτους, έγκειται στο γεγονός, πως οι κύριοι εκπρόσωποί της, σύμφωνα, πάντα, με το διαθέσιμο αρχειακό υλικό, προέρχονταν από την παλαιά χρυσοβιβλική ευγένεια του νησιού. Ενδεικτικώς, ορισμένες εκ των πλέον σημαντικών, πλοιοκτητικών οικογενειών της Κεφαλονιάς, της εποχής της βρετανικής προστασίας, που προέρχονταν από την παλαιά «βενετσιάνικη», χρυσοβιβλική και γαιοκτητική ευγένεια του νησιού, είναι οι οικογένειες Βεργωτή, Καμπίτση, Λυκιαρδόπουλου, Μεταξά, Ρωσόλυμου, Φωκά κ.ά..[468]

Να επισημάνουμε, σε αυτό το σημείο, πως αναφερόμενοι σε «χρυσοβιβλική» ευγένεια, αναφερόμαστε στις αριστοκρατικές οικογένειες της Κεφαλονιάς, που είχαν το προνόμιο της συμμετοχής στο Συμβούλιο της Κοινότητας του νησιού (Consiglio di primarii), το οποίο και συνιστούσε το κύριο όργανο της διακυβέρνησης του τόπου, κατά την εποχή της βενετοκρατίας. Ο όρος, λοιπόν, «Χρυσή Βίβλος» (Libro d' Oro), επί της ουσίας, αναφέρεται στον κατάλογο των οικογενειών, που συμμετείχαν στο Συμβούλιο του νησιού. Για τη συμμετοχή, τώρα, στο Συμβούλιο, αξίζει να

Κεφαλαιούχοι στο Ιόνιο Κράτος (1833-1864)», ό.π., σ. 163-201. Βλ. επίσης, Γ.Α.Κ. Κεφαλονιάς, Νοταριακά, Συμβολαιογράφοι 16ου – 19ου αιώνα, Επαρχία Κραναίας, Αργοστόλι, Φ. 697 / Σολωμός Αθανάσιος του Γερασίμου / olim Φ. Σ. 22 – 27, Ε΄, Βιβλίο 14ο (1857-8), Συμβόλαιο της 18ης Ιουλίου 1857, όπου και το καταστατικό τροποποίησης του «Αρχάγγελου», καθώς και ο αναλυτικός κατάλογος των μετόχων του, στους οποίους συμπεριλαμβάνονται οι πιο σημαντικοί έμποροι, εφοπλιστές και κτηματίες της Κεφαλονιάς. Για την ισχυρή παρουσία του Δημητρίου Καρούσου στα πολιτικά πράγματα της Κεφαλονιάς και του Ιονίου Κράτους, και την βοήθεια που του παρέσχε ο Ιωάννης Σκαλτσούνης (πιθανώς, βέβαια, πρόκειται για μία αμφίδρομη σχέση), βλ. ενδεικτικά, Αγγελο-Διονύσης Δεμπόνος, *Δημήτριος Κόμης Καρούσος – Άγνωστα φυσιογνωμικά και οικογενειακά στοιχεία*, Εραλδική και Γενεαολογική Εταιρεία Ελλάδος, Αθήναι 1985, σ. 153-67· Παύλος Γρατσιάτος, *Η Επτάνησος υπό την ξενοκρατίαν και ο τελευταίος Πρόεδρος της Ιονίου Πολιτείας κομ. Δημήτριος Καρούσος*, Κεφαλληνία 1878, σ. 39-50· Ηλίας Ζερβός Ιακωβάτος, *Δεκακαλπία και ο ήρως αυτής*, Κεφαλληνία 1872, σ. 9-26

[468] Στοιχεία για την παρουσία των προαναφερθέντων οικογενειών στον χώρο της εμπορικής ναυτιλίας βλ. ηλεκτρονική βάση δεδομένων: *Ὀδυσσεύς – Ιόνιος Ναυτιλιακή Ιστορία, 1810-1864*. Στοιχεία για την καταγωγή τους και την εμποροναυτιλιακή δράση των μελών τους βλ. επίσης, Διον. Η. Ποταμιάνος, *Τιμητικός Σύλλαβος εις μνήμην Νικολάου Διον. Λυκιαρδοπούλου 1866-1963*, Αθήναι 1963, σ. 19-20 (Οικογένεια Λυκιαρδοπούλου)· Ευρυδίκη Λειβαδά-Ντούκα, «Οικογένεια Βεργωτή. Οι "αρχοντορωμαίοι" της Κεφαλλονιάς», *Οδύσσεια Κεφαλλονιάς-Ιθάκης*, 2002, σ.26-35 (Οικογένεια Βεργωτή)· Eugène Rizo Rangabè, *Livre' d' Or de la Noblesse Ionienne. Céphalonie*, Τόμος ΙΙ, Maison d' Editions Eleftheroudakis, Αθήνα 1926, σ. 543-6 (οικογένεια Ρωσόλυμου) και σ. 444 (οικογένεια Μεταξά)· Σταματούλα Ζαπάντη, «Η Κεφαλονίτικη παρουσία στους θαλάσσιους δρόμους», *Κεφαλονιά και Θάλασσα, 8ος – 19ος αιώνας, Ναυτική Εβδομάδα 2006*, Γενικά Αρχεία του Κράτους – Αρχεία Νομού Κεφαλληνίας, σ. 27-34 (οικογένειες Φωκά, Μεταξά, Καμπίτση, Βεργωτή, Ρωσόλυμου, Λυκιαρδόπουλου).

επισημάνουμε, πως απαιτείτο οι οικογένειες να διαμένουν εντός του φρουρίου του Αγίου Γεωργίου (της βενετσιάνικης πρωτεύουσας της Κεφαλονιάς), ή σε απόσταση ενός μιλίου από αυτό, τα μέλη τους να μην έχουν ασκήσει χειρωνακτικό επάγγελμα, και, επιπλέον, να ήταν νόμιμα τέκνα γηγενών γονέων και η μητέρα ή η γιαγιά τους να προερχόταν από την τάξη των ευγενών. [469] Βέβαια, ουσιαστική προϋπόθεση για την ένταξη ενός κεφαλλήνα (όπως, ίσχυε και για όλα τα Επτάνησα), στο Συμβούλιο, και, εν προκειμένω, στην «Χρυσή Βίβλο», συνιστούσε η γαιοκτησία, η οποία αποτελούσε και βάση της κοινωνικής διαστρωμάτωσης στα Επτάνησα, κατά την εποχή, πάντα, της βενετοκρατίας. Στην ουσία, δηλαδή, στα βενετοκρατούμενα Επτάνησα διαμορφώθηκε το ακόλουθο σχήμα οικονομικο-πολιτικής και κοινωνικής λειτουργίας: ο πλούτος οδηγεί στα αξιώματα, τα αξιώματα στο φέουδο, και το φέουδο στην ευγένεια, η οποία θα μπορούσε να χαρακτηριστεί και ως «γαιοκτητική πλουτοκρατία».[470] Πρόκειται, δηλαδή, με άλλα λόγια, για μία ευγένεια, η οικονομική ισχύς της οποίας βασιζόταν, κυρίως, στην εκμετάλλευση των ιδιόκτητων γαιών της, εκμετάλλευση, που με τη σειρά της, καθιστούσε τους ευγενείς γαιοκτήμονες, ως τον «μοναδικό, επί αιώνες, οικονομικό παράγοντα του τόπου [εν. των Επτανήσων], αλλά και, εκ προοιμίου, [ως] πολιτικό και κοινωνικό παράγοντα».[471]

Στα μέσα, όμως, του 19ου αιώνα φαίνεται, πως η προαναφερθείσα πραγματικότητα είχε υποστεί σημαντικές αλλαγές. Συγκεκριμένα, και σύμφωνα, πάντα, με το διαθέσιμο αρχειακό υλικό, προκύπτει, πως ένας σημαντικός αριθμός μελών αυτών των «ενετικών», χρυσοβιβλικών – γαιοκτητικών οικογενειών της

---

[469] Βλ. ενδεικτικά, Δέσποινα Βλάσση, «Ένταξη νέων μελών στο Συμβούλιο της Κεφαλονιάς από τον Γενικό Προβλεπτή της θάλασσας Francesco Grimani (1760)», *Κεφαλληνιακά Χρονικά*, Τόμος 5, 1986, σ. 74-127· Κατερίνα Φ. Ζαρίδη, *Το "Libro D' Oro" της Κεφαλονιάς του έτους 1799*, Εταιρία Κεφαλληνιακών Ιστορικών Μελετών, Αργοστόλι 2006, σ. 23-57· Δημήτρης Δ. Αρβανιτάκης, *Κοινωνικές αντιθέσεις στην πόλη της Ζακύνθου. Το ρεμπελιό των ποπολάρων (1628)*, Ε.Λ.Ι.Α – Μουσείο Μπενάκη, Αθήνα 2001, σ. 83-8.

[470] *Ό.π.*, σ. 38. Βλ. επίσης, Σταματούλα Ζαπάντη, *Κεφαλονιά 1500-1571. Η συγκρότηση της κοινωνίας του νησιού,* University Studio Press, Θεσσαλονίκη 1999, σ. 277-8. Για την «γαιοκτητική πλουτοκρατία», βλ. Νικόλαος Μοσχονάς, «Κοινωνικές δομές στα Ιόνια νησιά στη μεταβυζαντινή περίοδο», στο *Κέντρο Μελετών Ιονίου: Το Ιονίο, Περιβάλλον – Κοινωνία – Πολιτισμός, Πρακτικά, Συμποσίου 1984*, Αθήνα 1984, σ. 197-9.

[471] Γεράσιμος Χυτήρης, «Δομή και λειτουργία της εφτασνησιώτικης κοινωνίας (από τον 16ο ως τον 19ο αιώνα», *Δελτίον της Αναγνωστικής Εταιρίας Κερκύρας*, Τόμος 12, 1975, σ. 133-58 (135). Για την γαιοκτησία και την κεφαλληνιακή ευγένεια την εποχή της Βενετίας, βλ. ενδεικτικά: Σταματούλα Ζαπάντη, *Γιάκουμος Σουριάνος, Νοτάριος Κάστρου, Κατάστιχο 1570-1598*, Αργοστόλι 2001, σ. 120, 206· βλ. επίσης της ιδίας: *Κεφαλονιά 1500-1571*, ό.π., σ. 227-30· Δέσποινα Βλάσση, «Η αναμόρφωση του συμβουλίου της Κεφαλονιάς από τον Γενικό Προβλεπτή της θάλασσας Giovanni Battista Vitturi (1751)», *Πρακτικά ΣΤ' Διεθνούς Πανιονίου Συνεδρίου* (Ζάκυνθος, 23-27 Σεπτεμβρίου 1997, Κέντρο Μελετών Ιονίου, Εταιρεία Ζακυνθινών Σπουδών), Τόμος 2, 2001, σ. 321-335 (332 και υποσημείωση 31)· Νίκος Καραπιδάκης, «Η κερκυραϊκή ευγένεια των αρχών του ιζ΄ αιώνα», *Τα Ιστορικά*, Τόμος 2 (τεύχος 3), 1985, σ. 95-124.

Κεφαλονιάς, αλλά και προσώπων από οικογένειες εκτός του προαναφερθέντος πλαισίου «ευγένειας», αλλά με σημαντική, σε κάθε περίπτωση, κτηματική περιουσία, εγκαταλείπει την εκμετάλλευση της τελευταίας, ως κύριας πηγής εισοδήματος και απόκτησης πολιτικού και κοινωνικού κεφαλαίου, και προσανατολίζεται, σταδιακά, προς την πλοιοκτησία και, ευρύτερα, προς τον, δυναμικώς, αναπτυσσόμενο και, ιδιαιτέρως, επικερδή οικονομικό και επιχειρηματικό χώρο της εμπορικής ναυτιλίας. Το αποτέλεσμα αυτής τους της επιλογής ήταν η οικονομική τους ισχύς να εξαρτάται, πλέον, όχι τόσο από την εκμετάλλευση της εγγείου ιδιοκτησίας τους, όσο από την δραστηριοποίησή τους στον επιχειρηματικό χώρο της ποντοπόρου, εμπορικής ναυτιλίας. Με άλλα λόγια, μοιάζει η εκμετάλλευση της κτηματικής περιουσίας να υποχωρεί σε ένα καθεστώς μίας μάλλον συμπληρωματικής ή ενισχυτικής πηγής εισοδήματος δίπλα στην κύρια πηγή πλούτου, που, τώρα πια, φαίνεται πως ήταν ο τομέας του εφοπλισμού και, εν γένει, ο τομέας του θαλασσίου εμπορίου και των συνοδευτικών του υπηρεσιών.[472]

Για να μπορέσουμε να αντιληφθούμε καλύτερα τους όρους συγκρότησης αλλά και την οικονομική ισχύ της κεφαλληνιακής, ναυτιλιακής ελίτ, καθώς και το πώς η εμφάνισή της συμπίπτει, χρονικώς, με την ανάπτυξη του εφοπλιστικού φαινομένου στα Επτάνησα, επιλέξαμε μία σύντομη αναφορά στην αρκετά ενδιαφέρουσα, κατά την γνώμη μας, περίπτωση του, εν πολλοίς, άγνωστου κεφαλλήνα εφοπλιστή Παύλου Φωκά Αλεξανδράτου (ή Αλισσανδράτου), του Λουκά. Για τον Παύλο Φωκά Αλεξανδράτο γνωρίζουμε, πως γεννιέται στα 1799, στα Φωκάτα της Λειβαθούς ή στο Αργοστόλι, από οικογένεια, που διέθετε όχι μόνο χρυσοβιβλική καταγωγή και τίτλους ευγενείας, αλλά και μία σημαντική κτηματική περιουσία. [473] Δεν γνωρίζουμε αν ο Φωκάς έλαβε εγκύκλιο μόρφωση στα δημόσια ή ιδιωτικά σχολεία της Κεφαλονιάς ή αν πραγματοποίησε άλλες σπουδές, γνωρίζουμε, όμως, πως, ήδη, από τα μέσα της δεκαετίας του 1810 εμφανίζεται ως επικεφαλής ενός από τους πιο δραστήριους εμπορικούς οίκους της Κεφαλονιάς, με δραστηριότητα, επικεντρωμένη στην εξαγωγή της κεφαλληνιακής σταφίδας και του ελαιολάδου, κυρίως, προς τις αγορές της

---

[472] Για την γαιοκτησία ως συμπληρωματική πηγή εισοδήματος, και ως πηγή χρηματοδότησης εμπορικών και ναυτιλιακών επιχειρηματικών δράσεων, βλ. ενδεικτικά και την ενδιαφέρουσα ανάλυση του Pat Hudson, «Financing firms, 1700-1850», στο Maurice W. Kirby και Mary B. Rose, *Enterprise in Modern Britain*, ό.π., σ. 89-106.

[473] Ο Παύλος Φωκάς – Αλεξανδράτος γεννήθηκε στην Κεφαλονιά, πιθανώς, στο Κάστρο του Αγίου Γεωργίου, το 1799 και πέθανε το 1864, στο Αργοστόλι. Βλ. Eugène Rizo Rangabè, *Livre' d' Or de la Noblesse Ionienne. Céphalonie*, Τόμος ΙΙ, Maison d' Editions Eleftheroudakis, Αθήνα 1926, σ. 252-3. Βλ. επίσης, Τσιτσέλης, *Κεφαλληνιακά Σύμμικτα*, Τόμος Α΄, ό.π., σ. 611-4, 785-9.

Αδριατικής.[474] Από την άλλη, στα συμβόλαια, που έχουμε εντοπίσει, και τα οποία αφορούν στην περίοδο 1826-33, ο Φωκάς αναφέρεται και ως χορηγός δεκάδων ναυτοδανείων, καθώς και μεγάλων χρηματικών εγγυήσεων προς συντοπίτες τους Λειβαθινούς, για ναυπηγήσεις εμπορικών σκαφών. Πρόκειται για χρηματικά ποσά, που, υποθέτουμε, πως προέρχονταν από τις εμπορικές του δραστηριότητες, αλλά και από την εκμετάλλευση της μεγάλης ακίνητης περιουσίας του. [475] Επιπλέον, πάντα μέσα από τις συμβολαιογραφικές πράξεις του Αθανασίου Σολωμού, πληροφορούμαστε, πως ο Παύλος Φωκάς προσέφερε τις έμμισθες υπηρεσίες του στο λιμάνι του Αργοστολίου ως πραγματογνώμων, ειδικευμένος για θέματα ελέγχου της ασφάλειας και της αξιοπλοΐας των εμπορικών σκαφών καθώς και για υποθέσεις σχετικές με ναυαγησθέντα σκάφη. [476] Τέλος, γνωρίζουμε, πως ο Φωκάς, πέρα από σημαντικός έμπορος και κτηματίας της Κεφαλονιάς, εισέρχεται και στον χώρο της πολιτικής, εκλεγόμενος αντιπρόσωπος του νησιού στο Δ΄ και Ε΄ Ιόνιο Κοινοβούλιο (1833-4 και 1834-5, αντιστοίχως).[477]

Με βάση, λοιπόν, τα όσα προηγήθηκαν, και αφορούν στην περίοδο των δεκαετιών του 1810, 1820 και 1830, προκύπτει, πως ο Παύλος Φωκάς Αλεξανδράτος συνιστούσε μία από τις σημαντικές μορφές της εγχώριας οικονομικής, αλλά και πολιτικής ζωής της Κεφαλονιάς, με την βάση της ισχύος του να εντοπίζεται τόσο στη

---

[474] Βλ. στην ηλεκτρονική βάση δεδομένων: *Ὀδυσσεύς – Ιόνιος Ναυτιλιακή Ιστορία, 1810-1864,* το σχετικό πεδίο, που αφορά στους φορτωτές και εμπόρους των Επτανήσων.

[475] Για τα ναυτοδάνεια (*βλισίδι α ρίζικο μαριτίμο*), που χορηγεί ο Παύλος Φωκάς Αλεξανδράτος, βλ. ενδεικτικά, Γ.Α.Κ. Κεφαλονιάς, Νοταριακά, Συμβολαιογράφοι 16ου – 19ου αιώνα, Επαρχία Κραναίας, Αργοστόλι, Φ. 610 / Σολωμός Γεράσιμος του Αθανασίου / olim Φ. Σ. 28 – 33, Δ΄, Βιβλίο 7ο (1826-1827), Συμβόλαιο της 22ας Μαρτίου 1827, σύμφωνα με το οποίο φέρεται να δίνει θαλασσοδάνειο στο συντοπίτη του καπετάνιο Παγουλή Κουντούρη του Παναγή από τα Κουντουράτα Λειβαθούς, που ανέρχεται στο ποσό των 25 ταλλήρων διστήλων, με τόκο 4% για κάθε μήνα μέχρι της αποπληρωμής του. Επίσης: Γ.Α.Κ. Κεφαλονιάς, Νοταριακά, Συμβολαιογράφοι 16ου – 19ου αιώνα, Επαρχία Κραναίας, Αργοστόλι, Φ. 610 / Σολωμός Γεράσιμος του Αθανασίου / olim Φ. Σ. 28 – 33, Δ΄, Βιβλίο 8ο (1827-1829), Συμβόλαιο της 14ης Απριλίου 1828, σύμφωνα με το οποίο ο Παύλος Φωκάς Αλεξανδράτος του Λουκά, χορηγεί θαλασσοδάνειο στον καπετάνιο Μικέλη Βιζάντη του Αντωνίου από τη Λακύθρα Λειβαθούς, ύψους 50 ταλλήρων διστήλων,με μηνιαίο επιτόκιο 4%. Βλ. επίσης, Γ.Α.Κ. Κεφαλονιάς, Νοταριακά, Συμβολαιογράφοι 16ου – 19ου αιώνα, Επαρχία Κραναίας, Αργοστόλι, Φ. 697 / Σολωμός Αθανάσιος του Γερασίμου / olim Φ. Σ. 22 – 27, Α΄, Βιβλίο 1ο (1849-1850), Συμβόλαιο της 3ης Απριλίου 1850, σύμφωνα με το οποίο ο Φωκάς χορηγεί ναυτοδάνειο στον καπετάνιο Φραγκόπουλο Γεώργιο του Κωνσταντίνου, από το χωριό Κλείσματα της Λειβαθούς, αξίας 969 ταλλήρων διστήλων, με μηνιαίο επιτόκιο 1%. Για τις εγγυήσεις ναυπηγήσεων εμπορικών σκαφών, Βλ. ενδεικτικά, Γ.Α.Κ. Κεφαλονιάς, Διοικητικά: Ιόνιο Κράτος, Διάφορα, Εγγυήσεις Θαλασσοπλοΐας, φ. 99, Βιβλίο 8ο: 1848-1853, φύλλο 171, έγγραφο Εγγυοδοσίας 2ας Αυγούστου 1852.

[476] Για την δράση του Φωκά Αλεξανδράτου ως πραγματογνώμονα, βλ. ενδεικτικά: Γ.Α.Κ. Κεφαλονιάς, Νοταριακά, Συμβολαιογράφοι 16ου – 19ου αιώνα, Επαρχία Κραναίας, Αργοστόλι, Φ. 610 / Σολωμός Γεράσιμος του Αθανασίου / olim Φ. Σ. 28 – 33, Γ΄, Βιβλίο 6ο (1824-1826), Συμβόλαιο της 3ης Μαρτίου 1826, όπου ο Φωκάς τίθεται κριτής από τον καπετάνιο και τους ναύτες της ναυαγησθείσης μαρτιγάνας του Μαρκόπουλου Αντζουλέτου, με σκοπό να ελέγξει τί σώθηκε από το ναυάγιο και τί οφείλει στους ναύτες του ο καπετάνιος.

[477] Τσιτσέλης, *Κεφαλληνιακά Σύμμικτα*, Τόμος Β΄, ό.π., σ. 600.

μεγάλη, οικογενειακή κτηματική περιουσία του, όσο, βεβαίως, και στις εμπορικές του δραστηριότητες. Κατά τα μέσα, όμως, του 19ου αιώνα, και, εν προκειμένω, κατά την εικοσαετία 1840-59, για την οποία διαθέτουμε μία ικανοποιητική αρχειακή πληροφόρηση, η εικόνα του Φωκά, ως προς τις οικονομικές του δραστηριότητες, επρόκειτο να υποστεί καθοριστικές αλλαγές· αλλαγές, που θα τον καθιστούσαν, σύντομα, μία από τις πιο εμβληματικές μορφές του ευρύτερου χώρου της κεφαλληνιακής, αλλά και επτανησιακής, ποντοπόρου, εμπορικής ναυτιλίας.

Συγκεκριμένα, στα 1841, ο Φωκάς, διατηρώντας, πάντα, τη μεγάλη του κτηματική περιουσία, αλλά και την εμπορική του δραστηριότητα, θα στραφεί και προς τον επικερδή και αναπτυσσόμενο επιχειρηματικό χώρο της εμπορικής ναυτιλίας, και θα ιδρύσει το «ασφαλιστικόν κατάστημα 'Η Κεφαλληνία'», η οποία εκτός των «ναυτασφαλειών ενασχολείται περί θαλασσίων δανείων», και η οποία, όπως έχει αναφερθεί, συνιστούσε την πρώτη ναυτασφαλιστική εταιρεία του Ιονίου Κράτους.[478] Με την ίδρυση της «Κεφαλληνίας» ο Φωκάς θα συγκροτήσει ένα εκτεταμένο δίκτυο πρακτόρευσης ναυτασφαλειών, που κάλυπτε όλα τα Επτάνησα (Κέρκυρα, Ζάκυνθο, Ιθάκη, Λευκάδα), με το κεντρικό, όμως, κατάστημα να βρίσκεται στο Αργοστόλι, και τα υπόλοιπα να ιδρύονται σε Πάτρα, Κωνσταντινούπολη, Οδησσό, Αζοφική (πιθανώς, σε Ταϊγάνιο), και Σουλινά.[479] Πρόκειται για πρακτορεία, που εξυπηρετούσαν μεν τις διευρυνόμενες και επιτυχείς, καθώς φαίνεται, επιχειρηματικές δράσεις της «Κεφαλληνίας», αλλά, σύντομα, θα καλούνταν να εξυπηρετήσουν και άλλες ανάγκες· τις ανάγκες, που θα προέρχονταν από τις αμιγώς εμποροναυτιλιακές δραστηριότητες του «εφοπλιστή» Φωκά.

Ο τελευταίος, λοιπόν, καθώς φαίνεται, δεν αρκέστηκε στις ασφαλίσεις σκαφών, φορτίων και στην χορήγηση ναυτοδανείων μέσω της «Κεφαλληνίας», αλλά, κατά την δεκαετία του 1850, αποφασίζει να εισέλθει, δυναμικά, και στον χώρο της πλοιοκτησίας. Συγκεκριμένα, όπως προκύπτει από το συμβολαιογραφικό αρχείο του Αθανασίου Σολωμού, ο Φωκάς, κατά την πενταετία 1850-4, διαθέτει τέσσερα

---

[478] *Gazzette Jonie* 1858, Αριθ.343, 22/3--3/4/1858, σ. 17, όπου και πληροφορούμαστε, από δημοσιευμένες επιστολές των μετόχων της εταιρείας, σχετικά με το ακριβές έτος της ίδρυσής της.

[479] Για το δίκτυο πρακτόρων της «Κεφαλληνίας» βλ. Εφημερίς Πατρίς, 25/3/1849, Έτος Α΄, Αρ.11, Παράρτημα του ΙΑ' αριθμού της Πατρίδος, σ.1, αναφορά για πρακτορεία σε Κέρκυρα, Ζάκυνθο, Ιθάκη και Λευκάδα. *Gazzette Jonie* 1845, Αριθ. 13, 17-29/3/1845, σ. 23-4, αναφορά σε πρακτορείο σε Κωνσταντινούπολη. *Gazzette Jonie* 1856, Αριθ. 231, 10-22/3/1856, σ. 5-6, αναφορά σε πρακτορεία σε Πάτρα, Οδησσό και Αζοφική. Γ.Α.Κ. Κεφαλονιάς, Νοταριακά, Συμβολαιογράφοι 16ου – 19ου αιώνα, Επαρχία Κραναίας, Αργοστόλι, Φ. 697 / Σολωμός Αθανάσιος του Γερασίμου / olim Φ. Σ. 22 – 27, Γ΄, Βιβλίο 9ο (1856), Συμβόλαιο της 26ης Ιουνίου 1856, όπου και αναφορά σε τοποθέτηση πράκτορα σε Σουλινά.

ιδιόκτητα ποντοπόρα, εμπορικά σκάφη, τα οποία δραστηριοποιούνται, κυρίως, στον Δούναβη, όπου βρίσκεται εγκατεστημένος, όπως αναφέρθηκε, και ένας αντιπρόσωπος της ναυτασφαλιστικής του εταιρείας, γεγονός, που λειτουργεί ενισχυτικά στις εκεί εμπορικές του συναλλαγές. Ο ιδιόκτητος, λοιπόν, εμπορικός στόλος του Φωκά εμπορευόταν, σχεδόν αποκλειστικά, σιτηρά και περιελάμβανε τα ακόλουθα βριγαντίνια: (α) την «Καλή Τύχη», χωρητικότητας 132 τόνων, (β) τον «Αχιλλέα», χωρητικότητας 230 τόνων, (γ) την «Αμαλία», χωρητικότητας 258 τόνων, και, τέλος, (δ) τον «Θεολόγο», χωρητικότητας 302 τόνων, τα οποία και πλοιαρχούνταν από έμμισθους, συντοπίτες του λειβαθινούς και αργοστολιώτες καπετάνιους.[480] Τέλος, αξίζει να προσθέσουμε, πως, όπως προκύπτει από το διαθέσιμο αρχειακό υλικό, ο Παύλος Φωκάς επιλέγει την επένδυση μέρους των υψηλών κερδών του, που, τώρα πια, προέρχονται, κυρίως, από τις εμποροναυτιλιακές του δραστηριότητες, και, δευτερευόντως, από την εκμετάλλευση της κτηματικής του περιουσίας, προς ενίσχυση της εγχώριας, κεφαλληνιακής βιομηχανίας.[481] Χαρακτηριστικότερη, ίσως, περίπτωση αυτής της επιχειρηματικής του επιλογής είναι και η συμμετοχή του, μαζί με άλλους κεφαλλήνες επιχειρηματίες και κτηματίες, στο ιδρυτικό κεφάλαιο της «Οινουργικής της Κεφαλληνίας Εταιρίας», «σκοπόν δε έχουσαν την κατασκευήν και εξαγωγήν οίνων, οινοπνευμάτων, όξων, και ελαίων» (έτος ίδρυσης 1857).[482]

---

[480] Την πληροφόρηση για τον εμπορικό στόλο του Φωκά αντλήσαμε από τις ακόλουθες συμβολαιογραφικές πράξεις: Γ.Α.Κ. Κεφαλονιάς, Νοταριακά, Συμβολαιογράφοι 16^{ου} – 19^{ου} αιώνα, Επαρχία Κραναίας, Αργοστόλι, Φ. 697 / Σολωμός Αθανάσιος του Γερασίμου / olim Φ. Σ. 22 – 27, Α΄, Βιβλίο 1^{ο} (1849-50), Συμβόλαιο της 3^{ης} Απριλίου 1850 (σκάφος «Καλή Τύχη»). Γ.Α.Κ. Κεφαλονιάς, Νοταριακά, Συμβολαιογράφοι 16^{ου} – 19^{ου} αιώνα, Επαρχία Κραναίας, Αργοστόλι, Φ. 697 / Σολωμός Αθανάσιος του Γερασίμου / olim Φ. Σ. 22 – 27, Α΄, Βιβλίο 2^{ο} (1852), Συμβόλαιο της 7^{ης} Αυγούστου 1852 (σκάφος «Αμαλία»). Γ.Α.Κ. Κεφαλονιάς, Νοταριακά, Συμβολαιογράφοι 16^{ου} – 19^{ου} αιώνα, Επαρχία Κραναίας, Αργοστόλι, Φ. 697 / Σολωμός Αθανάσιος του Γερασίμου / olim Φ. Σ. 22 – 27, Β΄, Βιβλίο 4^{ο} (1853), Συμβόλαιο της 9^{ης} Νοεμβρίου 1853 (σκάφος «Αχιλλεύς»). Γ.Α.Κ. Κεφαλονιάς, Νοταριακά, Συμβολαιογράφοι 16^{ου} – 19^{ου} αιώνα, Επαρχία Κραναίας, Αργοστόλι, Φ. 697 / Σολωμός Αθανάσιος του Γερασίμου / olim Φ. Σ. 22 – 27, Β΄, Βιβλίο 5^{ο} (1854), Συμβόλαιο της 3^{ης} Απριλίου 1854 (σκάφος «Θεολόγος»).

[481] Ενδεικτικά για μία εικόνα των υψηλών κερδών, που απέφεραν οι επιχειρηματικές δράσεις της «Κεφαλληνίας», υπό την διεύθυνση του Φωκά, βλ. *Gazzette Jonie* 1856, Αριθ. 231, 10-22/3/1856, σ. 5-6, όπου αναφορά για τριπλασιασμό των εργασιών της τελευταίας, κατά τα έτη 1854-6, αύξηση, που αποδιδόταν στον Κριμαϊκό Πόλεμο και την αύξηση της τιμής των σιτηρών, που είχε οδηγήσει σε σημαντική αύξηση προς όφελος της «Κεφαλληνίας», της ασφαλιστέας αξίας τους.

[482] Γ.Α.Κ. Κεφαλονιάς, Νοταριακά, Συμβολαιογράφοι 16^{ου} – 19^{ου} αιώνα, Επαρχία Κραναίας, Αργοστόλι, Φ. 697 / Σολωμός Αθανάσιος του Γερασίμου / olim Φ. Σ. 22 – 27, Ε΄, Βιβλίο 14^{ο} (1857-8), Συμβόλαιο της 17^{ης} Δεκεμβρίου 1857, όπου και το καταστατικό ίδρυσης της ανωνύμου εταιρείας, «Οινουργική της Κεφαλληνίας Εταιρία», με έδρα το Αργοστόλι. Για την άποψη του Φωκά υπέρ της ενίσχυσης της τοπικής βιομηχανίας, βλ. και τα όσα δημοσιεύονται, σχετικά με την ίδρυση της «Κεφαλληνίας» και των στόχων της, στην: *Gazzette Jonie* 1841, Αριθ.539, 12-24/4/1841, σ.18. Συγκεκριμένα αναφέρεται, πως, «Η Εταιρία [εν. η «Κεφαλληνία»], δεν περιώρισεν τους σκοπούς της εις τα ίδια κέρδη και εις τα ως προς την τοπικήν ευημερίαν άμεσα αποτελέσματα τα από αυτάς τας δύο

Συνοψίζοντας, παρατηρούμε, πως ο Παύλος Φωκάς Αλεξανδράτος, κατά τα μέσα, πια, του 19ου αιώνα, και λίγα, μόλις, χρόνια πριν τον θάνατό του, στα 1864, με τη ναυτασφαλιστική, αλλά και με την εφοπλιστική του δράση, έχει καταστεί μία από τις πιο αξιόλογες και δυναμικές μορφές του επιχειρηματικού χώρου της επτανησιακής, ποντοπόρου, εμπορικής ναυτιλίας, αλλά και του ευρύτερου χώρου της κεφαλληνιακής και επτανησιακής οικονομίας.[483] Κατά την γνώμη μας, η περίπτωση του Παύλου Φωκά, πιθανώς, μαζί και με την παρουσιασθείσα περίπτωση του Ιωάννη Σκαλτσούνη, συνιστά το πλέον χαρακτηριστικό παράδειγμα μέλους της νεο-διαμορφούμενης πλοιοκτητικής και ναυτιλιακής ελίτ της Κεφαλονιάς. Μάλιστα, θεωρούμε, πως η βαρύτητα του παραδείγματός του ενισχύεται περαιτέρω, από το γεγονός, πως ο ίδιος επιλέγει όχι μόνο να στραφεί, επιχειρηματικώς, προς τον πιο επικερδή, αλλά και πιο επισφαλή χώρο της ποντοπόρου εμπορικής ναυτιλίας, αλλά και να το πράξει αυτό «εγκαταλείποντας» την ασφάλεια της κτηματικής του περιουσίας, την οποία φαίνεται να αντιμετωπίζει, πλέον, ως συμπληρωματική πηγή εισοδήματος, και ως πηγή χρηματοδότησης των εφοπλιστικών και ναυτιλιακών του επιχειρηματικών δράσεων. Επίσης, έχει ενδιαφέρον να τονίσουμε, πως αυτός ο ναυτιλιακός και, κυρίως, ο εφοπλιστικός προσανατολισμός του Φωκά, συντελείται κατά την περίοδο των μέσων του 19ου αιώνα, όταν η επτανησιακή, ποντοπόρος, εμπορική ναυτιλία έχει πλέον, σταθερά, στραφεί προς τη Μαύρη Θάλασσα, αναδεικνυόμενη σε κύριο διαμετακομιστή των μαυροθαλασσίτικων, και, κυρίως, των

επιχειρήσεις προερχόμενα [εν. την προσφορά υπηρεσιών ναυτοδανείων και ναυτασφάλισης], αλλ' εκτείνουσα περαιτέρω τας ευχάς της, αυτή απεφάσισεν εις την θεμελιώδη πράξιν της ν' αφιερώση το δέκατον του καθαρού κέρδους της εις μίαν παρακαταθήκην προς εμψύχωσιν και πρόοδον της Εθνικής βιομηχανίας».

[483] Πέραν της περίπτωσης του Φωκά, υπήρχαν και άλλοι σημαντικοί εμπορικοί, αλλά και εφοπλιστικοί οίκοι στην Κεφαλονιά, όπως, για παράδειγμα, η περίπτωση της εμπορικής εταιρείας «Αθανάσιος και Ανεψιοί Μπασιά», με επικεφαλής της τον Ρίγο Τυπάλδο Μπασιά, που διέθετε και τον δικό της ιδιόκτητο εμπορικό στόλο. Βλ. ενδεικτικά, Γ.Α.Κ. Κεφαλονιάς, Νοταριακά, Συμβολαιογράφοι 16ου – 19ου αιώνα, Επαρχία Κραναίας, Αργοστόλι, Φ. 697 / Σολωμός Αθανάσιος του Γερασίμου / olim Φ. Σ. 22 – 27, Β΄, Βιβλίο 5ο (1854), Συμβόλαιο της 3ης Μαρτίου 1854, με αναφορά στις εφοπλιστικές δράσεις της εταιρείας. Βλ. επίσης, Γ.Α.Κ. Κεφαλονιάς, Νοταριακά, Συμβολαιογράφοι 16ου – 19ου αιώνα, Επαρχία Κραναίας, Αργοστόλι, Φ. 697 / Σολωμός Αθανάσιος του Γερασίμου / olim Φ. Σ. 22 – 27, Β΄, Βιβλίο 5ο (1854), Συμβόλαιο της 17ης Απριλίου 1854, με αναφορά στον επίσης σημαντικό εμπορικό και εφοπλιστικό οίκο του χρυσοβιβλικής καταγωγής Παύλου Φωκά Παγουλάτου. Ο τελευταίος, σύμφωνα με το προαναφερθέν συμβόλαιο, «ομολόγησεν ότι αναγκαιούντος εις αυτόν, να αγοράση δύο πλοία, και μη δυνάμενος ένεκα υποθέσεών του, να μεταβή αυτοπροσώπως εις Κέρκυραν, ένθα ευρίσκονται πλοία διαθέσιμα, δια τούτο εκλέγει και διορίζει γενικόν αυτού επίτροπον πληρεξούσιον, τον εν Κερκύρα έμπορον Κύριον Ιωάννην Αλεξάνδρου Αυγερινον, προς τον οποίον παρέχει την πληρεξουσιότητα, του να δύναται να αγοράση δια λογαριασμόν του, δύο πλοία κατά αρέσκειαν, από τα πουλούμενα εις Κέρκυραν, πληρώνων εις τους πωλητάς την παρ' αυτού εγκριθείσαν αξίαν, συντάττων μετ' αυτων τα σχετικά συμβόλαια αγοραπωλησίας, και πράττειν παν ότι αναγκαιεί, μετά την αγοράν αυτών, όστις λάβη τα ναυτιλιακά του έγγραφα, εις το όνομα του Κυρίου Παγουλάτου, υπό σημαίαν Ιονικήν».

δουνάβιων σιτηρών· είναι η εποχή, όπως είδαμε στην προηγούμενη ενότητα, που σηματοδοτεί και τη σταδιακή μετάβαση της κεφαλληνιακής, και, εν γένει, της επτανησιακής εμπορικής ναυτιλίας από την εποχή του εμπόρου-πλοιάρχου-πλοιοκτήτη σε αυτήν του εφοπλισμού.

7.4. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Στο παρόν κεφάλαιο επιχειρήσαμε να εξετάσουμε το εάν, σε ποιά έκταση και με ποιόν τρόπο η, ήδη, παρουσιασθείσα, στα προηγούμενα κεφάλαια, πορεία ανάπτυξης της επτανησιακής, ποντοπόρου, εμπορικής ναυτιλίας, κατά την διάρκεια, πάντα, της βρετανικής προστασίας, και η σταδιακή ανάδειξή της σε σημαίνοντα μεσογειακό, πάροχο μεταφορικών υπηρεσιών προς τρίτες χώρες, επηρέασε και τους όρους συγκρότησης, λειτουργίας και ανάπτυξης της επτανησιακής, ναυτιλιακής επιχείρησης. Για την προσέγγιση του ζητήματος, και λόγω απουσίας επαρκούς δευτερογενούς βιβλιογραφίας, επιλέξαμε να αναζητήσουμε την αναγκαία πληροφόρηση στα αρχεία της Κεφαλονιάς, του πιο ναυτικού, όπως αποδείχθηκε, στο προηγούμενο κεφάλαιο, νησιού της Επτανήσου.

Εξετάζοντας, λοιπόν, την κεφαλληνιακή, ναυτιλιακή επιχείρηση, την οποία θεωρούμε ως αντιπροσωπευτικό παράδειγμα, εν γένει, της επτανησιακής ναυτιλιακής επιχείρησης, παρατηρούμε, πως οι δομές συγκρότησής της ακολουθούν, εν πολλοίς, τις φάσεις ανάπτυξης της επτανησιακής, ποντοπόρου, εμπορικής ναυτιλίας. Έτσι, λοιπόν, κατά την πρώτη περίοδο της βρετανικής προστασίας (1810-30), περίοδο κατά την οποία η επτανησιακή ναυτιλία βρισκόταν προσανατολισμένη προς ένα εμπόριο γενικών και χύδην φορτίων προς τις κοντινές, στα Επτάνησα, αγορές της Αδριατικής, του Ιονίου και του Αιγαίου, η κεφαλληνιακή, και, στην ουσία, η επτανησιακή ναυτιλιακή επιχείρηση, παρουσιάζεται ως (α) μία μικρή, αμιγώς, οικογενειακή επιχείρηση, (β) που, συνήθως, είχε υπό την ιδιοκτησία της μόνο ένα σκάφος, αν και μπορεί να διέθετε μερίδια σε περισσότερα του ενός σκάφη, και (γ) που ο πλοιοκτήτης – επικεφαλής της επιχείρησης αναλάμβανε και το ρόλο του πλοιάρχου, καθώς και αυτόν του εμπόρου, που ήταν, καθώς φαίνεται, και η κύρια επιχειρηματική του δραστηριότητα.

Αυτή, όμως, η εικόνα της κυριαρχίας του πλοίου – εμπόρου, επρόκειτο να υποστεί αξιοσημείωτες διαφοροποιήσεις, κατά την περίοδο των μέσων του 19^{ου}

αιώνα, περίοδο, κατά την οποία η επτανησιακή, ποντοπόρος, εμπορική ναυτιλία είχε πετύχει να διευρύνει σημαντικά την ακτίνα της επιχειρησιακής και επιχειρηματικής της δράσης στο μεγαλύτερο μέρος της Μεσογείου, αναδεικνυόμενη σε σημαντικό διαμετακομιστή των σιτηρών της Νέας Ρωσίας, αλλά, κυρίως, του Δούναβη, προς τα λιμάνια και τις αγορές της κεντρικής Μεσογείου. Έτσι, λοιπόν, παρατηρούμε, πως κατά την περίοδο των ετών 1845-60, (α) διατηρείται, μεν, ο οικογενειακός χαρακτήρας της ναυτιλιακής επιχείρησης, με την διαφορά, όμως, πως στα περιουσιακά της στοιχεία δεν ανήκει μόνο ένα, αλλά, συνήθως, περισσότερα του ενός (ιδιόκτητα) εμπορικά σκάφη, (β) τα οποία, μάλιστα, δεν πλοιαρχούνται, πια, από τον πλοιοκτήτη, ο οποίος αναλαμβάνει ρόλο διαχειριστή του στόλου του, αλλά, (γ) προσλαμβάνονται έμμισθοι πλοίαρχοι, ενώ, (δ) επίσης αρχίζει να ισχυροποιείται και η τάση προς ναύλωση των σκαφών σε τρίτους. Πρόκειται για αλλαγές, που υποδηλώνουν τάσεις ιδιοκτησιακής συγκέντρωσης, διάκρισης των μέχρι πρότινος ταυτόσημων ρόλων του πλοιοκτήτη – πλοιάρχου – εμπόρου, καθώς και μία τάση προς επαγγελματοποίηση της πλοιοκτησίας, που προσιδιάζει, μάλλον, σε ένα πρώιμο στάδιο εφοπλισμού.

Θεωρούμε, πως αν οι αλλαγές αυτές, που βιώνει η κεφαλληνιακή – επτανησιακή, ναυτιλιακή επιχείρηση, κατά τα μέσα του αιώνα, συνδυασθούν και με την παράλληλη αύξηση, που είδαμε στο προηγούμενο κεφάλαιο, τόσο της μέσης χωρητικότητας του επτανησιακού, ποντοπόρου στόλου, όσο και του αριθμού των εμπορικών του σκαφών, τότε καθίσταται εμφανές, πως η ναυτιλιακή επιχείρηση των Επτανησίων κινείτο, αργά, αλλά σταθερά, προς την κατεύθυνση διεύρυνσης των απόλυτων μεγεθών της και βελτίωσης των διαχειριστικών και λειτουργικών της ικανοτήτων. Σκοπός της ήταν να ανταποκριθεί, αλλά και να εκμεταλλευτεί τις επιχειρηματικές ευκαιρίες, που παρουσιάζονταν από την εντεινόμενη, ευρωπαϊκή ζήτηση για είδη διατροφής, και από τη, συνακόλουθη, ανάδειξη της επτανησιακής ναυτιλίας σε κύριο διαμετακομιστή των μαυροθαλασσίτικων σιτηρών. Μάλιστα, έχει ενδιαφέρον, πως αυτή η διαδικασία μετάβασης των Κεφαλλήνων, και, εν γένει, των Επτανησίων, στην εποχή του εφοπλισμού, συντελείται μισόν περίπου αιώνα, αφότου την ίδια διαδικασία είχε βιώσει και η εμπορική ναυτιλία της μητρόπολής τους, γεγονός, που καταδεικνύει, όπως είδαμε, μία ενδιαφέρουσα, ποιοτική σχέση ανάμεσα στις ναυτιλίες της βρετανικής μητρόπολης και των ημι-αποικιακών Επτανήσων.

Τέλος, φαίνεται, πως αυτή η διαδικασία μετάβασης της κεφαλληνιακής εμπορικής ναυτιλίας από την εποχή του εμπόρου – πλοιάρχου – πλοιοκτήτη σε αυτήν

του εξειδικευμένου εφοπλισμού, συνοδεύεται και από μία, ακόμα, αξιοσημείωτη εξέλιξη: την εμφάνιση στο οικονομικό προσκήνιο της Κεφαλονιάς, και, εν γένει, των Επτανήσων, μίας νέας ναυτιλιακής – πλοιοκτητικής ομάδας ισχύος, με σημαντική παρουσία στα οικονομικά πράγματα του Ιονίου Κράτου, και, έως έναν βαθμό, και στα πολιτικά. Πρόκειται για μία ελίτ τα μέλη της οποίας προέρχονταν, κυρίως, από τον επιχειρηματικό χώρο των κεφαλλήνων πλοιοκτητών και πλοιάρχων, καθώς και από τους υποστηρικτικούς της επτανησιακής, ποντοπόρου, εμπορικής ναυτιλίας επιχειρηματικούς χώρους, όπως ήταν αυτοί των ασφαλίσεων, των χορηγήσεων ναυτοδανείων ή της ναυτιλιακής πρακτόρευσης. Το κύριο, όμως, ενδιαφέρον σε αυτήν τη νεο – διαμορφούμενη ελίτ έγκειται στο γεγονός, πως τα σημαντικότερα μέλη της προέρχονταν από τον χώρο της παλαιάς, «βενετσιάνικης» χρυσοβιβλικής και γαιοκτητικής ευγένειας της Κεφαλονιάς, που χάρη στη σημαντική ανάπτυξη, που βίωνε η επτανησιακή εμπορική ναυτιλία, επέλεξαν τη σταδιακή στροφή τους προς το ναυτιλιακό, επιχειρηματικό χώρο. Πρόκειται για μία στροφή, που, καθώς φαίνεται, σηματοδότησε και μία ακόμα σημαντική αλλαγή: την ανάδειξη του εφοπλισμού και, εν γένει, του επιχειρηματικού τομέα του θαλασσίου εμπορίου και των συνοδευτικών του υπηρεσιών ως κύριας πηγής πλούτου, με την έγγειο ιδιοκτησία να υποχωρεί, σταδιακά, σε ένα καθεστώς μίας μάλλον συμπληρωματικής ή ενισχυτικής πηγής εισοδήματος.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Στην εισαγωγή της παρούσας εργασίας τονίσαμε, πως βασικό αντικείμενο της έρευνάς μας θα ήταν η μελέτη των συνθηκών ένταξης των, υπό βρετανική προστασία, Ηνωμένων Πολιτειών των Ιονίων Νήσων, καθώς και των λιμανιών τους (1815-64), στις οικονομικές και εμπορικές δομές της Μεσογείου, και, ευρύτερα, στις οικονομικές και εμπορικές δομές του βόρειου Ατλαντικού, αναπόσπαστο, οργανικό τμήμα του οποίου ήταν (και είναι) οι μεσογειακές θάλασσες. Παράλληλα, αναφέραμε, πως το ερευνητικό μας ενδιαφέρον θα επικεντρωνόταν και στην εξέταση τόσο των όρων συγκρότησης, λειτουργίας και ανάπτυξης της, υπό ιονική σημαία, ποντοπόρου, εμπορικής ναυτιλίας της Επτανήσου, όσο και των όρων συμμετοχής της επτανησιακής ναυτιλίας στον καταμερισμό εργασίας του μεσογειακού και, εν γένει, του ευρωπαϊκού, θαλάσσιου εμπορίου, κατά την περίοδο, που διαρκεί η βρετανική προστασία στα νησιά του Ιονίου. Να επαναλάβουμε, πως η επιλογή εξέτασης του «ιονικού» στόλου, του «επισήμου», δηλαδή, ποντοπόρου, εμπορικού στόλου του Ιονίου Κράτους και όχι του «ιονόκτητου», δηλαδή, του υπό επτανησιακή πλοιοκτησία εμπορικού στόλου, που έπλεε με μη ιονική σημαία, στηρίχτηκε στην επιδίωξή μας να διαμορφώσουμε μία σαφή εικόνα για τα ποσοτικά και ποιοτικά μεγέθη του ποντοπόρου, εμπορικού στόλου του Ιονίου Κράτους, έτσι ώστε ο τελευταίος να καταστεί, στο μέτρο του δυνατού, συγκρίσιμος με τις υπόλοιπες μεσογειακές και ευρωπαϊκές εμπορικές ναυτιλίες του 19^{ου} αιώνα. Κρίναμε ως ιδιαιτέρως σημαντική την παράμετρο της συγκρισιμότητας, καθώς στόχος μας στην παρούσα έρευνα, δεν ήταν η ανάδειξη αυτών καθ' αυτών των μεγεθών της επτανησιακής ναυτιλίας, αλλά, κυρίως, η ανάδειξη των όρων συγκρότησης, λειτουργίας και ανάπτυξης, που διέθετε ή μπορούσε να διαμορφωσει μία «μικρή» εμπορική ναυτιλία ενός μη ανεξάρτητου κράτους, όπως ήταν η ναυτιλία του υπό βρετανική προστασία Ιονίου Κράτους. Πρόκειται για μία ναυτιλία, που καλείτο να δράσει και να «επιβιώσει» μέσα σε ένα περιβάλλον έντονου επιχειρηματικού ανταγωνισμού, και εντός του απαιτητικού πλαισίου μίας διαρκώς φιλελευθεροποιούμενης και ενοποιούμενης μεσογειακής και ευρωπαϊκής οικονομίας.

Έχοντας, λοιπόν, ολοκληρώσει την παρουσίαση της ερευνητικής μας εργασίας, ας επιχειρήσουμε να ανακεφαλαιώσουμε τα κύρια συμπεράσματα, που εξήχθησαν από αυτήν, εστιάζοντας, πρώτα, στους όρους ένταξης των Επτανήσων

στον αποικιακό κορμό της Βρετανικής Αυτοκρατορίας και στις επιπτώσεις αυτής της εξέλιξης στους όρους λειτουργίας τόσο της επτανησιακής, ποντοπόρου, εμπορικής ναυτιλίας, όσο και των επτανησιακών λιμανιών. Σύμφωνα, λοιπόν, με τα όσα παρουσιάστηκαν στο *Πρώτο* (σ. 14-61), αλλά και στο *Δεύτερο Κεφάλαιο* (σ. 62-98), το ενδιαφέρον της Βρετανίας για τα Επτάνησα χρονολογείται αρκετά πριν το 1809 και την τότε απόφασή της για σταδιακή κατάληψη των νησιών και ένταξή τους στις αποικιακές της κτήσεις. Όπως προκύπτει από την έρευνα, ο πιο σημαντικός λόγος, που ώθησε την Βρετανία προς τα Επτάνησα, κατά τα χρόνια πριν τον 19ο αιώνα, ήταν το εμπόριο και συνίστατο στην αναγκαιότητα εξασφάλισης ευνοϊκών όρων στην εμπορία ενός εκ των κύριων εμπορευματικών προϊόντων των νησιών, αλλά και κύριου συστατικού στοιχείου των βρετανικών διατροφικών συνηθειών, της σταφίδας. Αυτό, λοιπόν, το εμπορικό ενδιαφέρον των Βρετανών για τα Επτάνησα θα αρχίσει να λαμβάνει και πολιτικά χαρακτηριστικά με την έκρηξη των πολέμων της Γαλλικής Επανάστασης (1792) και την απόφαση της Γαλλίας για κατάλυση της Βενετικής Δημοκρατίας και κατάκτηση των νησιών του Ιονίου (1797). Οι γαλλικές πρωτοβουλίες άρχισαν να διαμορφώνουν ένα δυσμενές περιβάλλον για τα πολιτικά και εμπορικά συμφέροντα της Βρετανίας στον ευρύτερο γεωγραφικό χώρο της ανατολικο-μεσογειακής λεκάνης. Βέβαια, στην πραγματικότητα, ο κίνδυνος που αντιμετώπιζε η Βρετανία ήταν η ισχυρή πιθανότητα αδυναμίας εμπορικής της επικοινωνίας με την Ινδία, μέσω της πλέον σύντομης υδάτινης οδού, της Μεσογείου· την Ινδία, που, ας μην ξεχνούμε, πως μετά την απώλεια των αμερικανικών επαρχιών (1783), είχε αναχθεί για την Βρετανία στην κυριότερη και πλέον πολύτιμη, αποικιακή της κτήση.

Μέσα, επομένως, σε αυτό το νέο πολιτικο-οικονομικό περιβάλλον, που διαμορφώνεται στη Μεσόγειο, η Βρετανία αρχίζει να αναγνωρίζει τα οφέλη, εμπορικά αλλά και πολιτικά, που θα προέκυπταν, από μία κατάληψη (και) των Επτανήσων, αφού, ήδη, υπό την κατοχή της είχε θέσει το Γιβραλτάρ (1704) και τη Μάλτα (1798). Παρά τις προσπάθειές της, όμως, δεν θα πετύχει στην πρώτη απόπειρά της για κατάληψη των νησιών (1799), καθώς ο κοινός ρωσο-οθωμανικός στόλος θα κινηθεί πιο άμεσα και θα θέσει τα Επτάνησα, υπό την δική του εξουσία. Παρά την αρνητική, για την Βρετανία, εξέλιξη, η τελευταία θα αναγνωρίσει το νέο κράτος, που συγκροτείται στα επτά νησιά του Ιονίου και θα προσφέρει την αμέριστη υποστήριξή της στην εμπορική του σημαία και ναυτιλία. Για την Βρετανία η Επτάνησος Πολιτεία και τα λιμάνια της θα μετατραπούν, σταδιακά, σε σημαντικό διαμετακομιστικό κόμβο

για τα βιομηχανικά της προϊόντα, αλλά και τα αποικιακά της εμπορεύματα, προσφέροντας δυνατότητες ελλιμενισμού και τροφοδοσίας των εμπορικών, αλλά και πολεμικών της σκαφών, καθώς και δυνατότητες αξιοποίησης του εδραίου εμπορικού δικτύου της επτανησιακής ναυτιλίας, δίκτυο, που είχε αναπτυχθεί, σημαντικά, κατά το δεύτερο μισό του 18^{ου} αιώνα, για περαιτέρω προώθηση των βρετανικών εμπορευμάτων στις αγορές της Αδριατικής και του Ιονίου.

Σύντομα, όμως, όταν αυτές οι πραγματικότητες εκλείψουν, μετά την επαναφορά των Επτανήσων υπό γαλλική κυριαρχία και τεθούν, έτσι, σε άμεσο κίνδυνο τα βρετανικά (κεντρο-) μεσογειακά συμφέροντα, θα ληφθεί και η οριστική απόφαση της Μεγάλης Βρετανίας για κατάληψη των νησιών (1809) και, εν συνεχεία, για επίσημη ένταξή τους στις αποικιακές της κτήσεις (1815). Η κατοχή των Επτανήσων από την Βρετανία, στα οποία και επιβλήθηκε ένα καθεστώς ημι-αποικιακής υποτέλειας, θα της προσφέρει σημαντικά πλεονεκτήματα, που κινούνταν προς την κατεύθυνση: (α) ελέγχου, πολιτικού, στρατιωτικού και εμπορικού, των νερών και ακτών της κεντρικής Μεσογείου, (β) αξιοποίησης τόσο των διαμετακομιστικών υπηρεσιών των επτανησιακών λιμανιών, και, κυρίως, της Κέρκυρας και της Ζακύνθου, όσο, και (γ) των υπηρεσιών της επτανησιακής, ποντοπόρου, εμπορικής ναυτιλίας, και, τέλος, (δ) απρόσκοπτης εμπορίας της επτανησιακής σταφίδας.

Από την άλλη, βέβαια, σημαντικά οφέλη, από την απόφαση της Βρετανίας για κατάληψη των Επτανήσων, προέκυψαν και για τα ίδια τα νησιά και, κυρίως, για την ποντοπόρο, εμπορική τους ναυτιλία. Το πλέον σημαντικό εξ αυτών πιστεύουμε, πως συνίσταται στο γεγονός, πως τα νησιά δεν αποτέλεσαν μία αμιγώς βρετανική αποικία ή ένα αληθινό βρετανικό προτεκτοράτο, αλλά μάλλον μία βρετανική ημί-αποικία. Πρόκειται, όπως καταδεικνύεται από τη σχετική έρευνα, για μία καθοριστική εξέλιξη, που επέτρεψε στους Επτανησίους να εξασφαλίσουν όρους αυτόνομης, επιχειρηματικής λειτουργίας, αλλά και επιχειρησιακής ανάπτυξης της εμπορικής τους ναυτιλίας, χωρίς τους ασφυκτικούς περιορισμούς, στους οποίους υπόκειντο οι ναυτιλίες των υπολοίπων, αμιγώς, αποικιακών κτήσεων της Βρετανίας, με χαρακτηριστικότερο, ίσως, παράδειγμα την περίπτωση της Μάλτας. Έτσι, λοιπόν, οι Επτανήσιοι πετυχαίνουν να εξασφαλίσουν από τη βρετανική μητρόπολη την δυνατότητα: (α) να αντιμετωπίζονται, διεθνώς, ως βρετανοί υπήκοοι, (β) να αναγνωρίζεται η σημαία τους, ως σημαία υπό την προστασία των βρετανικών όπλων, και, άρα, (γ) ως σημαία έχουσα τα ίδια, ή σχεδόν ίδια, προνόμια με αυτά της σημαίας

της προστάτιδάς τους δύναμης, και, τέλος, (δ) να θεωρούνται τα εμπορικά τους σκάφη, ως σκάφη βρετανικών συμφερόντων. Πρόκειται για εξελίξεις, που συνέβαλαν, κατά την γνώμη μας, αποφασιστικά στην διαμόρφωση όρων πολύτιμης ασφάλειας στην διεξαγωγή των ναυτιλιακών, αλλά και εμπορικών δραστηριοτήτων των επτανησίων καραβοκύρηδων και εμπόρων, σε όλες τις μεσογειακές θάλασσες, κατά την περίοδο της βρετανικής προστασίας (1815-64).

Με άλλα λόγια φαίνεται, πως η βρετανική προστασία συνιστούσε τόσο για τα επτανησιακά λιμάνια, όσο, βεβαίως, και για την επτανησιακή, ποντοπόρο, εμπορική ναυτιλία, ένα από τα πλέον ισχυρά συγκριτικά τους πλεονεκτήματα, έναντι άλλων, ανταγωνιστικών μεσογειακών λιμανιών και εμπορικών ναυτιλιών. Και είναι αυτό το «βρετανικό, συγκριτικό πλεονέκτημα», που καθόρισε, όπως κατέστη εμφανές, θεωρούμε, από την έρευνα, τόσο την θέση, όσο και το ρόλο, που τα επτανησιακά λιμάνια, αλλά και τα επτανησιακά, εμπορικά σκάφη ανέλαβαν εντός του ναυτιλιακού και εμπορικού κόσμου της Μεσογείου, αλλά και ευρύτερα, εντός της βορειο-ατλαντικής οικονομίας, κατά την περίοδο των ετών 1815-64.

Συγκεκριμένα, όπως είδαμε στο *Τρίτο Κεφάλαιο* (σ. 99-107), και σε ό,τι αφορά τα επτανησιακά λιμάνια, αυτά μπόρεσαν μέσα σε ένα χρονικό διάστημα πενήντα πέντε ετών, από το 1809 έως και το 1864, για όσο χρονικό διάστημα, δηλαδή, διήρκησε η ένταξή τους στην Βρετανική Αυτοκρατορία, να ενταχθούν σταδιακά στον εμπορικό κόσμο ολόκληρης, σχεδόν, της Μεσογείου, διαμορφώνοντας, παράλληλα, και όρους στενής επικοινωνίας με την ευρύτερη ατλαντική οικονομία. Πρόκειται για σημαντική εξέλιξη, που επέτρεψε στα λιμάνια των Επτανήσων να αφήσουν, οριστικώς, πίσω την εποχή της κεντρο-Μεσογειακής ή καλύτερα της αδριατικής «απομόνωσής» τους, έτσι όπως αυτή είχε διαμορφωθεί, ήδη, από την εποχή της βενετοκρατίας, και η οποία είχε ενταθεί περαιτέρω κατά την διάρκεια των ναπολεόντειων πολέμων και αποκλεισμών, με την ολιγόχρονη, μόνο, εξαίρεση των ετών της Επτανήσου Πολιτείας, όταν τα «αυτόνομα» επτανησιακά λιμάνια είχαν αρχίσει να διευρύνουν τους εμπορικούς τους ορίζοντες, τόσο προς την δυτική όσο, κυρίως, προς την ανατολική Μεσόγειο και τη Μαύρη Θάλασσα (βλ. *Κεφάλαιο Πρώτο*). Στην ουσία, ο σταδιακός ναυτιλιακός και εμπορικός αναπροσανατολισμός, που άρχισαν να βιώνουν τα επτανησιακά λιμάνια, κατά την περίοδο της βρετανικής προστασίας, αναπροσανατολισμός, που συμπίπτει, χρονικώς, και με τις διαδικασίες φιλελευθεροποίησης του ευρωπαϊκού εμπορίου, κατά τα μέσα του αιώνα, τους επέτρεψε να αναδειχθούν σε σημαντικούς σταθμούς των κύριων

εμπορικών οδών της Μεσογείου, Πρόκειται για εμπορικές οδούς, που ένωναν τα λιμάνια των «αγροτικών» ανατολικο-μεσογειακών θαλασσών, από τη Μαύρη Θάλασσα (Κωνσταντινούπολη, Οδησσός, Ταϊγάνιο, δουνάβια λιμάνια), έως την θάλασσα του Αιγαίου (Σύρος, Σμύρνη, Σπέτσες), του Ιονίου (Πάτρα, Πρέβεζα) και τις θάλασσες της Συρίας (Βηρυτός) και της Αιγύπτου (Αλεξάνδρεια), με τα μεγάλα λιμάνια της «βιομηχανικής» δυτικής και κεντρικής Ευρώπης, αλλά και της βόρειας Αμερικής, και, συγκεκριμένα, με τα λιμάνια: της Αδριατικής (Τεργέστη, Βενετία, Αγκώνα), της κεντρικής και δυτικής Μεσογείου (Μάλτα, Μεσσήνα, Μασσαλία, Λιβόρνο, Γένοβα), καθώς και με τα λιμάνια του βόρειου και νότιου Ατλαντικού Ωκεανού (Νέα Υόρκη, Νιου Πορτ, Νέα Γη, Λαμπραντόρ, Ρίο ντε Τζανέιρο), της Βόρειας αλλά και της Βαλτικής Θάλασσας (Αμβούργο, Άμστερνταμ, Ρότερνταμ, Αμβέρσα, Μπέργεν), αλλά, πρωτίστως, με τα λιμάνια της βρετανικής μητρόπολής τους (Λίβερπουλ, Λονδίνο, Κάρντιφ, Φάλμουθ, Πλύμουθ, Νιουκάστλ).

Ο ρόλος των επτανησιακών λιμανιών στους προαναφερθέντες εμπορικούς δρόμους ήταν διττός: κυρίως, διαμετακομιστικός, αλλά και εξαγωγικός. Έτσι, από τη μία πλευρά τα επτανησιακά λιμάνια είχαν αναλάβει σημαντικό ρόλο στην προώθηση των προϊόντων της βρετανικής, κυρίως, βιομηχανίας και βιοτεχνίας, και, δευτερευόντως, της δυτικο-ευρωπαϊκής, προς τα λιμάνια και τις αγορές της Αδριατικής, του Ιονίου, του Αιγαίου, της Μαύρης Θάλασσας, αλλά και της ανατολικής Μεσογείου. Παράλληλα, είχαν αναλάβει την τροφοδοσία των τελευταίων με επεξεργασμένα ή ημιεπεξεργασμένα είδη διατροφής, αποικιακά αγαθά, καθώς και με σημαντικές ποσότητες γαιάνθρακα, που μετέφεραν στα Επτάνησα τα εμπορικά σκάφη από τα λιμάνια της κεντρικής και δυτικής Μεσογείου, του Ατλαντικού και της Βόρειας Θάλασσας. Από την άλλη μεριά, τα λιμάνια του Ιονίου Κράτους συμμετείχαν ενεργά στην, έμμεση αλλά και άμεση, τροφοδοσία των αγορών της κεντρικής και της δυτικής Ευρώπης και, πρωτίστως, των αγορών της Βρετανίας με τα σιτηρά της Νέας Ρωσίας και του Δούναβη· σιτηρά, που είχαν καταστεί, απολύτως, απαραίτητα για να καλυφθούν οι διευρυνόμενες διατροφικές ανάγκες των μεγεθυνόμενων αστικών πληθυσμών, μίας βιομηχανικώς αναπτυσσόμενης δυτικής Ευρώπης. Εκτός, όμως, των σιτηρών, μέσω των Επτανήσων, διοχετεύονταν προς τις αγορές της Δύσης και σημαντικές ποσότητες αγροτικών και κτηνοτροφικών προϊόντων από τις περιοχές της Ηπείρου, της Πελοποννήσου, του Αιγαίου, της Μικράς Ασίας, αλλά και της Μαύρης Θάλασσας.

Η σύνδεση, όμως, των επτανησιακών λιμανιών με τις αγορές της δυτικής και κεντρικής Ευρώπης, αλλά και, ευρύτερα, με τις ατλαντικές αγορές, βασίστηκε πέραν των μαυροθαλασσίτικων σιτηρών και σε ένα ακόμα προϊόν, αμιγώς, επτανησιακό: τη σταφίδα. Η τελευταία, συνιστώντας απαραίτητο συστατικό της καθημερινής διατροφής, κυρίως, των Βρετανών, ανεξαρτήτως κοινωνικής τάξης, αλλά και των υπολοίπων πληθυσμών της δυτικής Ευρώπης, αλλά και της βόρειας Αμερικής, αναδείχθηκε, σταδιακά (19^{ος} αιώνας), σε κύρια αγροτική καλλιέργεια για τα Επτάνησα και εξελίχθηκε ως το κύριο εμπορευματικό και εξαγώγιμο προϊόν των νησιών, υπερσκελίζοντας το άλλοτε κυρίαρχο ελαιόλαδο (18^{ος} αιώνας). Έτσι, η απαραίτητη για την Δύση, επτανησιακή σταφίδα, στα μέσα πια του 19^{ου} αιώνα, εξαγόταν, σχεδόν αποκλειστικώς, προς τις αγορές της Βρετανίας, και, δευτερευόντως, προς τις αγορές της Αυστρίας, της Ολλανδίας, του Βελγίου και των Η.Π.Α.

Κατά συνέπεια, από την εξέταση της δραστηριότητας των επτανησιακών λιμανιών, κατεδείχθη, πως η ένταξη των Επτανήσων στις βρετανικές αποικιακές κτήσεις λειτούργησε ενισχυτικά και προς όφελος όχι μόνο του βρετανικού εμπορίου στη Μεσόγειο, αλλά και της θέσης των ίδιων των επτανησιακών λιμανιών στον εμπορικό κόσμο τόσο της Μεσογείου όσο και εκτός αυτής. Κατά συνέπεια, η απόφαση της Βρετανίας να μετατρέψει τους επτανησιακούς λιμένες, και δη τους λιμένες της Κέρκυρας και της Ζακύνθου, σε περιφερειακούς σταθμούς προώθησης των βιομηχανικών και αποικιακών της αγαθών, επέτρεψε στα Επτάνησα να μετεξελιχθούν σε κομβικούς σταθμούς ενός εντεινόμενου διαμετακομιστικού εμπορίου, που δεν κάλυπτε τις ανάγκες μόνο της Βρετανίας, αλλά, επί της ουσίας, κάλυπτε τις ανάγκες δύο κόσμων: από τη μία, του κόσμου της βιομηχανικώς αναπτυσσόμενης και αστικώς μεγεθυνόμενης δυτικής Ευρώπης και Μεσογείου, που είχε ανάγκη ειδών διατροφής, και από την άλλη του κόσμου της αγροτικής, νοτιο-ανατολικής Ευρώπης και Μεσογείου, που είχε ανάγκη βιομηχανικών και βιοτεχνικών αγαθών, που η ίδια δε μπορούσε, ακόμα, να παράξει.

Όμως, η απόφαση της Μεγάλης Βρετανίας για ένταξη των Επτανήσων στις αποικιακές της κτήσεις δε λειτούργησε μόνο προς όφελος των επτανησιακών λιμανιών, ενισχύοντας την διαμετακομιστική και, εν γένει, την εμπορική τους θέση έναντι άλλων λιμένων της κεντρικής Μεσογείου, αλλά ενίσχυσε, αποφασιστικά, και την επιχειρηματική παρουσία της ίδιας της επτανησιακής, ποντοπόρου, εμπορικής ναυτιλίας στη Μεσόγειο. Πρόκειται, κατά την γνώμη μας, και όπως προέκυψε από την έρευνα, για μία καθοριστικής σημασίας ενίσχυση της επτανησιακής ναυτιλίας·

ενίσχυση, που, όπως είδαμε, ετίθετο στην βάση παροχής όρων πολύτιμης επιχειρηματικής αυτονομίας, προστασίας και ασφάλειας προς τα επτανησιακά σκάφη και τα πληρώματά τους, που θεωρούνταν, ας επαναλάβουμε, βρετανικών συμφερόντων σκάφη, και βρετανοί υπήκοοι, αντιστοίχως,. Με δεδομένες, επομένως, αυτές τις πραγματικότητες η ποντοπόρος, εμπορική ναυτιλία του Ιονίου Κράτους μπόρεσε, παρά το αποδεδειγμένα μικρό, σε σχέση με άλλες μεσογειακές ναυτιλίες, μέγεθός της, να λειτουργήσει ευέλικτα, δυναμικά, αλλά και αποτελεσματικά στο, ιδιαιτέρως, ανταγωνιστικό και απαιτητικό, επιχειρηματικό περιβάλλον της Μεσογείου, του 19^{ου} αιώνα, και να καταστεί, σταδιακά, ένας από τους πλέον αξιόλογους, μεσογειακούς παρόχους μεταφορικών υπηρεσιών προς τρίτες χώρες.

Συγκεκριμένα, και σε ό,τι αφορά τις αλλαγές, που βίωσε ο ναυτιλιακός προσανατολισμός της εμπορικής ναυτιλίας του Ιονίου Κράτους, κατά την περίοδο της βρετανικής προστασίας, όπως αυτές παρουσιάστηκαν στο *Τέταρτο Κεφάλαιο* (σ. 148-99), έχει ενδιαφέρον να σταθούμε, κυρίως, στην τάση επιχειρηματικής επικέντρωσης των Επτανησίων, στα μέσα, πια, του 19^{ου} αιώνα, στα λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας, της Αδριατικής, του Ιονίου και του μαλτέζικου αρχιπελάγους. Έτσι, παρατηρούμε, πως ενώ τα επτανησιακά σκάφη, κατά τα πρώτα χρόνια της προστασίας είχαν επικεντρώσει την δραστηριότητά τους σε ένα θαλάσσιο, εμπορικό τόξο, που κάλυπτε τις θάλασσες σε Αδριατική, Ιόνιο και Αιγαίο, με την απόληξη του τόξου να αγγίζει και τη Μαύρη Θάλασσα και με κύρια λιμάνια να αναδεικνύονται αυτά της Σύρου, της Πρέβεζας, της Αγκώνας, του Μεσολογγίου, της Τεργέστης, της Μπαρλέτας, της Καλαμάτας, και, εν μέρει, της Κωνσταντινούπολης, η εικόνα αυτή επρόκειτο να διαφοροποιηθεί, κατά την περίοδο των μέσων του αιώνα, έως και λίγο πριν την άρση της προστασίας. Συγκεκριμένα, κατά την ανωτέρω περίοδο, το ενδιαφέρον των Επτανησίων θα προσανατολιστεί προς δύο, κυρίως, θαλάσσιες περιοχές, αυτές της ευρύτερης, κεντρικής Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας, ενώ κύρια λιμάνια θα αναδειχθούν, η Κωνσταντινούπολη, η Τεργέστη, η Βαλέττα, η Πάτρα, η Σύρος, η Πρέβεζα, η Βόνιτσα, η Αυλώνα και το Μπρίντεζι. Έτσι, φαίνεται, πως το άλλοτε «εμπορικό τόξο» δραστηριοποίησης της επτανησιακής ναυτιλίας, το οποίο χρονολογείτο από την εποχή της βενετοκρατίας (βλ. *Κεφάλαιο Πρώτο*), είχε, πλέον, αντικατασταθεί από ένα «εμπορικό τρίγωνο» δραστηριοποίησης, που περιελάμβανε την Αδριατική, το Ιόνιο, τις υπόλοιπες κεντρο-μεσογειακές θάλασσες, καθώς και τις θάλασσες του Αιγαίου και τη Μαύρη Θάλασσα, με το τρίπολο των λιμανιών της Κωνσταντινούπολης, της Τεργέστης και της Βαλέττας, να συγκροτούν τις κορυφές

του τριγώνου, θέτοντας, στην πραγματικότητα, και τα ουσιαστικά, απώτατα όρια της επιχειρηματικής δραστηριοποίησης της – υπό βρετανική προστασία – επτανησιακής, ποντοπόρου, εμπορικής ναυτιλίας, των μέσων του 19^{ου} αιώνα.

Αν, τώρα, στις διαπιστώσεις αυτές προστεθεί και η απουσία επτανησιακών σκαφών από τις εκτός Μεσογείου θάλασσες, τότε καθίσταται εμφανές, πως η ποντοπόρος, εμπορική ναυτιλία του Ιονίου Κράτους, στα μέσα του 19^{ου} αιώνα, είχε, πλέον, μετεξελιχθεί σε ένα σημαίνοντα πάροχο μεταφορικών υπηρεσιών. Πρόκειται για έναν πάροχο μεταφορικών υπηρεσιών, ο οποίος είχε προσανατολιστεί, επιχειρηματικώς, προς τις θάλασσες της κεντρικής και της ανατολικής Μεσογείου και ο οποίος, (α) από τη μία συνέδεε το μαυροθαλασσίτικο σιτοβολώνα με τα μεγάλα λιμάνια της ανατολικής και κεντρικής Μεσογείου, από όπου τα διακινούμενα σιτηρά, αλλά και έτερα αγροτοκτηνοτροφικά προϊόντα, προωθούνταν προς τις αγορές της αστικοποιούμενης και βιομηχανοποιούμενης δυτικής Ευρώπης, κυρίως, της Βρετανίας, με σκάφη άλλων εμπορικών ναυτιλιών, ενώ, (β) από την άλλη, συμμετείχε στην προώθηση βιοτεχνικών/βιομηχανικών ειδών (κυρίως, της Βρετανίας), και επεξεργασμένων τροφίμων, από τα λιμάνια της κεντρικής και δυτικής Μεσογείου, προς τις αγορές της αγροτικής ανατολικής Μεσογείου. Βέβαια, να προσθέσουμε, πως η επτανησιακή ναυτιλία, πέραν του διαμετακομιστικού της χαρακτήρα, θα ενισχύσει και τον εξαγωγικό της, προωθώντας προς τις αγορές της κεντρικής και δυτικής Μεσογείου σημαντικό μέρος των επτανησιακών, εξαγώγιμων αγαθών (κυρίως, σταφίδα, ελαιόλαδο, κρασί και σαπούνια), ενώ, βεβαίως, θα αναπτύξει και αξιόλογη εισαγωγική δράση, καλύπτοντας μέρος των εμπορευματικών αναγκών της εγχώριας, επτανησιακής αγοράς.

Επίσης, αξίζει να επισημάνουμε, πως η προαναφερθείσα διεύρυνση του γεωγραφικού χώρου της επιχειρηματικής και επιχειρησιακής δραστηριοποίησης της επτανησιακής ναυτιλίας, και η σταδιακή μετεξέλιξή της από έναν τοπικό πάροχο μεταφορικών υπηρεσιών, όπως ήταν ο ρόλος της κατά τις πρώτες δεκαετίες της προστασίας, σε έναν, κατά τα μέσα, πια, του αιώνα, μικρού μεγέθους, αλλά σε κάθε περίπτωση, αξιόλογο, υπέρ-τοπικό – περιφερειακό μεταφορέα της κεντρικής και ανατολικής Μεσογείου, με εξειδίκευση στη μεταφορά σιτηρών, είχε σαν αποτέλεσμα να καταστεί και το ίδιο το Ιόνιο Κράτος ως ένας εκ των πλέον σημαντικών ναυτότοπων όχι μόνο των μεσογειακών, αλλά, εν γένει, των ευρωπαϊκών θαλασσών του 19^{ου} αιώνα. Και, μάλιστα, όλες αυτές οι αλλαγές έχει ενδιαφέρον, πως συντελούνται σε μία εποχή, κατά την οποία οι διαδικασίες οικονομικής και εμπορικής

φιλελευθεροποίησης, που είχαν αρχίσει να βιώνουν οι ευρωπαϊκές αγορές, είχαν διαμορφώσει όρους μεγέθυνσης του ευρωπαϊκού εμπορίου και, συνεπακόλουθα, όρους αυξημένης ζήτησης για θαλάσσιες, μεταφορικές υπηρεσίες, ζήτηση στην οποία, καθώς φαίνεται, επεχείρησε να ανταποκριθεί άμεσα και δυναμικά και η επτανησιακή, ποντοπόρος, εμπορική ναυτιλία. Οι αλλαγές, όμως, που βίωσε η ποντοπόρος ναυτιλία του Ιονίου Κράτους, τόσο σε ό,τι αφορά τον εμπορικό και θαλασσινό της προσανατολισμό, όσο και σε ό,τι αφορά το ρόλο της εντός της μεσογειακής, εμποροναυτιλιακής πραγματικότητας του 19^{ου} αιώνα, δε μπορούσαν παρά να επιφέρουν άμεσες επιπτώσεις και στις επιχειρησιακές, οργανωτικές και λειτουργικές της δομές, και, συγκεκριμένα, στους όρους συγκρότησης, λειτουργίας και ανάπτυξης: (α) του επτανησιακού, ποντοπόρου, εμπορικού στόλου, (β) της επτανησιακής, ναυτιλιακής, επιχείρησης, καθώς, και (γ) του καταμερισμού της εμποροναυτιλιακής εργασίας εντός του ίδιου του Ιονίου Κράτους.

Σε ό,τι αφορά, λοιπόν, πρώτα, τον ποντοπόρο, εμπορικό στόλο του Ιονίου Κράτους, όπως αυτός παρουσιάστηκε στο *Πέμπτο Κεφάλαιο* (σ. 200-46), φαίνεται, πως ανταποκρίθηκε άμεσα στις απαιτήσεις, που απέρρεαν από το νέο του ρόλο, ως περιφερειακού διαμετακομιστή των μαυροθαλασσίτικων σιτηρών προς τα μεγάλα εισαγωγικά και εξαγωγικά λιμάνια της κεντρικής και δυτικής Μεσογείου, και οδηγήθηκε σε αναδιάρθρωση του παραγωγικού του δυναμικού, καθώς και σε αύξηση του μεταφορικού του έργου με στόχο να αντιμετωπίσει, ικανοποιητικώς, και να εκμεταλλευτεί, επιχειρηματικώς, την διευρυνόμενη ζήτηση των αγορών της Ευρώπης σε φορτία (κυρίως) σιτηρών. Συγκεκριμένα, ο εμπορικός στόλος του Ιονίου Κράτους κινήθηκε προς τις ακόλουθες κατευθύνσεις: (α) αύξηση της προσφερόμενης, από μέρους του, χωρητικότητας, χωρητικότητας, που για την περίοδο 1820-60 θα αυξηθεί κατά 156%, που σε απόλυτο αριθμό τόνων αντιστοιχούσε σε 32.799 τόνους (από τους 21.053 τόνους του έτους 1820, στους 53.852 τόνους στα 1860)· (β) περιορισμός της μεγάλης διασποράς στους τύπους των εμπορικών του, ιστιοφόρων σκαφών, με συνέπεια οι 17 διαφορετικοί τύποι σκαφών, που καταγράφηκαν στα 1820 να περιοριστούν σε 10, στα 1860· (γ) ανάδειξη του βριγαντινιού ως του πλέον προτιμητέου σκάφους του, επιλογή, που είχε ως αποτέλεσμα όχι μόνο να αυξηθεί το ποσοστό συμμετοχής των βριγιαντινιών στο επτανησιακό, ναυτιλιακό δυναμικό και από το 34%, του έτους 1820, να ανέλθει στο 65% στο τέλος της υπό εξέταση περιόδου, αλλά και να αυξηθεί σημαντικά η μέση χωρητικότητα των επτανησιακών σκαφών, που από τους 95 τόνους ανά σκάφος, στα 1820, θα αγγίξει τους 142, στα

1860. Τέλος, (δ), ο επτανησιακός στόλος στόχευσε και πέτυχε την βελτίωση της αποδοτικότητας του παραγωγικού του δυναμικού, μέσα από την εντατικοποίηση της χρήσης των σκαφών του, εντατικοποίηση, που είχε ως αποτέλεσμα να αυξηθεί, σταδιακά, ο μέσος όρος των εμπορικών ταξειδιών, που εκτελούσαν τα σκάφη του, σε ετήσια, πάντα, βάση.

Θεωρούμε, πως οι προαναφερθείσες επιχειρηματικές και επιχειρησιακές επιλογές του ποντοπόρου, εμπορικού στόλου του Ιονίου Κράτους, επιλογές, που χαρακτηρίζονται από αξιοσήμειωτη ευελιξία και ικανότητα προσαρμοστικότητας στις απαιτήσεις των καιρών, μοιάζει να ήταν οι πλέον κατάλληλες, που επέτρεψαν στη μικρή, περιφερειακή ναυτιλία του Ιονίου Κράτους να διεκδικήσει και να ενταχθεί οργανικά και ενεργά στο, συνεχώς, διεθνοποιούμενο και έντονα ανταγωνιστικό, επιχειρηματικό και εμπορικό περιβάλλον της θάλασσας της Μεσογείου, της περιόδου των μέσων του 19^{ου} αιώνα. Σε κάθε περίπτωση, όμως, διατεινόμαστε, πως αυτή η δυνατότητα του επτανησιακού στόλου, να διεκδικήσει, επιτυχώς, να διατηρήσει, αλλά και να ενισχύσει τη συμμετοχή του στον καταμερισμό της μεσογειακής και, ευρύτερα, της ευρωπαϊκής, εμποροναυτιλιακής εργασίας, συνδέεται, άμεσα, και με το γεγονός, πως ο εμπορικός στόλος του Ιονίου Κράτους, και, κατά συνέπεια, και το έμψυχο δυναμικό του, πλοιοκτήτες, πλοίαρχοι και πληρώματα, βρίσκονταν, όπως, ήδη, αναφέρθηκε, υπό την άμεση και έμμεση προστασία της Μεγάλης Βρετανίας. Πρόκειται για μία πραγματικότητα, που προσέφερε σημαντικά αντισταθμιστικά οφέλη για τα επτανησιακά, εμπορικά σκάφη, στα μεγαλύτερα εκ των μεσογειακών και μη λιμανιών, με τα οποία οι Επτανήσιοι διατηρούσαν ή επεδίωκαν να αποκτήσουν εμπορικές επαφές. Έτσι, λοιπόν, μέσα από την εξέταση του επτανησιακού στόλου και των μεγεθών του μοιάζει να επιβεβαιώνεται η εκτίμησή μας, πως η βρετανική προστασία συνιστούσε, επί της ουσίας, ένα σημαντικό συγκριτικό πλεονέκτημα, που διέθεταν τα υπό ιονική σημαία, ποντοπόρα, εμπορικά σκάφη, σε σχέση με άλλους, μεσογειακούς και μη ανταγωνιστές τους.

Η ανάδειξη, όμως, της επτανησιακής ναυτιλίας σε αξιόλογο, μεσογειακό πάροχο μεταφορικών υπηρεσιών προς τρίτες χώρες, ο σταδιακός προσανατολισμός της προς τις αγορές της Νέας Ρωσίας και του Δούναβη, καθώς, και η εξειδίκευσή της στη μεταφορά των σιτηρών τους, συνιστούν πραγματικότητες, που δεν επηρέασαν μόνο τους όρους συγκρότησης του επτανησιακού, ποντοπόρου, εμπορικού στόλου, αλλά, όπως κατέστη εμφανές από την έρευνα, οδήγησαν και στην διαμόρφωση ενός συγκεκριμένου καταμερισμού εμποροναυτιλιακής εργασίας, εντός του ίδιου του

Ιονίου Κράτους. Συγκεκριμένα, όπως φάνηκε από την ανάλυση του *Έκτου Κεφαλαίου* (σ. 247-76), η Κέρκυρα, πέρα από κύριο πολιτικό, διοικητικό, οικονομικό, αλλά και στρατιωτικό κέντρο των Επτανήσων, ανέλαβε και το ρόλο του πλέον σημαντικού εμπορικού τους λιμανιού, με μεγέθη εμπορικής και ναυτιλιακής κίνησης, κατά πολύ ανώτερα αυτών της Ζακύνθου και, βεβαίως, του Αργοστολίου. Το κερκυραϊκό λιμάνι, εκτός της σημαντικής εισαγωγικής του δραστηριότητας, για να καλυφθούν οι ανάγκες τροφοδοσίας της εγχώριας αγοράς της Κέρκυρας, και της εξαγωγικής του, για να προωθηθούν στις αγορές της Ευρώπης τα κερκυραϊκά αγροτικά αγαθά (κυρίως, ελαιόλαδο), είχε αναπτύξει, πρωτίστως, μία ισχυρή διαμετακομιστική λειτουργία. Πρόκειται για μία εξέλιξη, που οφείλεται, σε σημαντικό βαθμό, στην απόφαση της προστάτιδας Βρετανίας να καταστήσει την Κέρκυρα κέντρο του διαμετακομιστικού της εμπορίου, με χώρο «επιχειρησιακής της ευθύνης» την ευρύτερη περιοχή της κεντρικής και ανατολικής Μεσογείου. Άλλωστε, όπως προέκυψε από την έρευνα, οι λιμενικές και αποθηκευτικές υποδομές, που διέθετε η Κέρκυρα, ήδη, από την εποχή της βενετοκρατίας (βλ. *Κεφάλαιο Πρώτο*), καθιστούσαν άμεσα υλοποιήσιμη αυτή την βρετανική επιλογή. Βέβαια, σε αυτόν τον ισχυρό διαμετακομιστικό ρόλο της Κέρκυρας συνέβαλε, καθοριστικά, και η επιλογή τοποθέτησης του λιμανιού της στο κέντρο της επιχειρησιακής και επιχειρηματικής δράσης και του επτανησιακού, ποντοπόρου, εμπορικού στόλου.

Αυτές, λοιπόν, οι αλληλένδετες πραγματικότητες είχαν σαν αποτέλεσμα, στα 1860, λίγα, μόλις, χρόνια πριν την άρση του καθεστώτος της βρετανικής προστασίας, το λιμάνι της Κέρκυρας να αγγίξει μεγέθη εξερχόμενης χωρητικότητας της τάξης των 400.000 τόνων (βλ. *Κεφάλαιο Τρίτο*). Πρόκειται για μία σημαντική χωρητικότητα, που τοποθετούσε τον κερκυραϊκό λιμένα μπροστά από λιμένες, όπως αυτών της άλλοτε επτανησιακής μητρόπολης, της Βενετίας, του Ταϊγανίου, της Αγκώνας, της Μάλαγας, της Βηρυτού ή της Χίου, ενώ, από την άλλη, προκύπτει, πως είναι πολύ μικρή η απόσταση, που χώριζε την Κέρκυρα από τα μεγέθη των κομβικών, εμπορικών λιμένων της Σμύρνης ή της Βαρκελώνης. Έτσι, λοιπόν, το λιμάνι της Κέρκυρας θεωρούμε, πως μπορεί με ασφάλεια να χαρακτηριστεί, ως ένα μεσαίου μεγέθους, μεσογειακό λιμάνι, εντασσόμενο στην ίδια κατηγορία, από άποψη, πάντα, εμπορικής κίνησης, με τα λιμάνια της Βενετίας, της Σμύρνης και της Βαρκελώνης.

Απέναντι, τώρα, στα κερκυραϊκά μεγέθη, τα υπόλοιπα λιμάνια του Ιονίου Κράτους, δεν είχαν να επιδείξουν παρά μόνο μία πολύ περιορισμένη εμποροναυτιλιακή κίνηση, με την εξαίρεση του λιμανιού της Ζακύνθου. Το τελευταίο

εμφάνιζε μία αξιόλογη εμπορική και ναυτιλιακή κίνηση, σε καμμία περίπτωση, βέβαια, συγκρίσιμη με αυτήν της Κέρκυρας, η οποία αποδίδεται τόσο στην απόφαση των Βρετανών να αξιοποιήσουν τις υποδομές του ζακυνθινού λιμανιού προς ανάπτυξη του διαμετακομιστικού τους εμπορίου, με τον ευρύτερο χώρο της κεντρικής Μεσογείου, αλλά, παράλληλα, οφείλεται και στο σημαντικό σταφιδεμπόριο του νησιού. Από την άλλη μεριά τα μεγέθη του Αργοστολίου, του τρίτου, όπως αναδεικνύεται, πιο σημαντικού λιμανιού του Ιονίου Κράτους, υπολείπονταν, σταθερά και σημαντικά, τόσο αυτών της Κέρκυρας όσο και της Ζακύνθου, με τον εμπορικό του ρόλο να περιορίζεται, σχεδόν αποκλειστικά, στην κάλυψη των αναγκών της εγχώριας, κεφαλληνιακής αγοράς, καθώς, βεβαίως, και στην εξαγωγή της σταφίδας του νησιού, του κύριου εμπορευματικού του προϊόντος.

Σε κάθε περίπτωση, όμως, ο ρόλος, που είχε «κληθεί» να επιτελέσει το Αργοστόλι, και, ευρύτερα, το νησί της Κεφαλονιάς, εντός του πλαισίου του εμποροναυτιλιακού καταμερισμού εργασίας των Επτανήσων, θα πρέπει να αναζητηθεί μακρυά από αυτόν του επτανησιακού, εμπορικού κέντρου, ρόλο, που επιτελούσαν, άκρως ικανοποιητικώς, τα λιμάνια, πρωτίστως, της Κέρκυρας και, δευτερευόντως, της Ζακύνθου. Όπως, λοιπόν, προέκυψε, μέσα από την αρχειακή έρευνα, η Κεφαλονιά αναδείχθηκε, στην πραγματικότητα, ως ο κύριος ναυτότοπος, και, εν γένει, ως το κύριο ναυτιλιακό κέντρο του Ιονίου Κράτους, αναλαμβάνοντας ρόλο κινητηρίου και προωθητικής δύναμης της επτανησιακής, ποντοπόρου, εμπορικής ναυτιλίας.

Συγκεκριμένα, η Κεφαλονιά εμφανίζεται να διαθετει: (α) το μεγαλύτερο ποντοπόρο, εμπορικό στόλο του Ιονίου Κράτους, ο οποίος, μάλιστα, φέρεται να αντιπροσωπεύει, για την περίοδο 1825-60, ποσοστό της τάξης του 65 με 70% του συνόλου των επτανησιακών σκαφών, (β) το μεγαλύτερο αριθμό πλοιάρχων, αλλά και (γ) πλοιοκτητών, καθώς, και, (δ) ένα μεγάλο ναυτικό πληθυσμό (απασχολούμενο σε ποντοπόρα, αλλά και ακτοπλοϊκά σκάφη), ο οποίος στα 1860, φτάνει να αντιπροσωπεύει το 24% του ενεργού άρρενα πληθυσμού της Κεφαλονιάς (από 17%, κατά το έτος 1810), που σε απόλυτους αριθμούς αντιστοιχούσε σε 4.340 άτομα, όταν ο ναυτικός πληθυσμός των υπολοίπων Επτανήσων, για το ίδιο, πάντα, έτος, υπολογίζεται στα επίπεδα των 4.200 ναυτικών (ναυτικοί σε ποντοπόρα και ακτοπλοϊκά σκάφη). Αυτά, λοιπόν, τα μεγέθη του κεφαλληνιακού, ποντοπόρου, εμπορικού στόλου, που, εν πολλοίς, τον καθιστούν συνώνυμο του επτανησιακού, θα έχουν ως συνέπεια να καταστεί το νησί της Κεφαλονιάς, ιδίως, δε η περιοχή της

Λειβαθούς, ως ο κύριος ναυτότοπος του Ιονίου Κράτους, και ένας εκ των σημαντικότερων της Μεσογείου, κατά την περίοδο της βρετανικής προστασίας. Επιπλέον, τα προαναφερθέντα ναυτιλιακά μεγέθη της Κεφαλονιάς θα ωθήσουν σε σημαντική ανάπτυξη και τον τομέα παροχής ναυτασφαλιστικών υπηρεσιών, που μαζί με την ανάπτυξη υποδομών για επισκευές ή/και ναυπηγήσεις εμπορικών σκαφών, καθώς και με την ανάδειξη του Αργοστολίου σε κύριο λιμάνι νηολόγησης των σκαφών του κεφαλληνιακού – επτανησιακού στόλου, κατέστησαν την Κεφαλονιά, και το λιμάνι της, πέρα από κύριο ναυτότοπο και κύριο ναυτιλιακό κέντρο του Ιονίου Κράτους.

Ολοκληρώνουμε την ανακεφαλαίωση των κύριων συμπερασμάτων της έρευνάς μας με μία σύντομη αναφορά και στους όρους συγκρότησης και λειτουργίας της επτανησιακής, ναυτιλιακής επιχείρησης και το πώς η διαμόρφωσή τους επηρεάστηκε, καθοριστικώς, από την πορεία ανάπτυξης της επτανησιακής, ποντοπόρου, εμπορικής ναυτιλίας, και τη σταδιακή ανάδειξή της σε σημαίνοντα υπερ-τοπικό – περιφερειακό πάροχο μεταφορικών υπηρεσιών προς τρίτες – μεσογειακές – χώρες, κατά την διάρκεια, πάντα, της βρετανικής προστασίας. Για την προσέγγιση αυτού του ζητήματος επιλέξαμε να εξετάσουμε την κεφαλληνιακή, ναυτιλιακή επιχείρηση, την οποία θεωρούμε ως αντιπροσωπευτικό παράδειγμα, εν γένει, της επτανησιακής, ναυτιλιακής επιχείρησης, στον βαθμό που, όπως είδαμε, η Κεφαλονιά συνιστούσε τον κύριο ναυτότοπο του Ιονίου Κράτους.

Όπως, λοιπόν, προέκυψε από την ανάλυση του *Εβδομου Κεφαλαίου* (σ. 277-301), οι δομές συγκρότησης της επτανησιακής, ναυτιλιακής επιχείρησης ακολούθησαν, εν πολλοίς, τις φάσεις ανάπτυξης της επτανησιακής, ποντοπόρου, εμπορικής ναυτιλίας (βλ. *Κεφάλαιο Τέταρτο*). Έτσι, λοιπόν, κατά την πρώτη περίοδο της βρετανικής προστασίας (1810-30), περίοδο κατά την οποία η επτανησιακή ναυτιλία βρισκόταν προσανατολισμένη προς ένα εμπόριο γενικών και χύδην φορτίων στις κοντινές αγορές της Αδριατικής, του Ιονίου και του Αιγαίου, η κεφαλληνιακή, και, στην ουσία, η επτανησιακή ναυτιλιακή επιχείρηση, παρουσιάζεται ως (α) μία μικρή και, αμιγώς, οικογενειακή επιχείρηση, (β) που, συνήθως, είχε υπό την ιδιοκτησία της μόνο ένα σκάφος, αν και μπορεί να διέθετε μερίδια σε περισσότερα του ενός σκάφη, και (γ) που ο πλοιοκτήτης – επικεφαλής της επιχείρησης αναλάμβανε και το ρόλο του πλοιάρχου, καθώς και αυτόν του εμπόρου, που ήταν, άλλωστε, και η κύρια δραστηριότητά του. Αυτή, όμως, η εικόνα της κυριαρχίας του πλοίου – εμπόρου, επρόκειτο να υποστεί σημαντικές αλλαγές, κατά την περίοδο των

μέσων του 19ου αιώνα, περίοδο, κατά την οποία η επτανησιακή, ποντοπόρος, εμπορική ναυτιλία είχε διευρύνει την ακτίνα της επιχειρησιακής και επιχειρηματικής της δράσης, και είχε αναδειχθεί σε σημαντικό διαμετακομιστή των σιτηρών της Νέας Ρωσίας και, κυρίως, του Δούναβη προς τα λιμάνια της κεντρικής Μεσογείου.

Έτσι, λοιπόν, παρατηρούμε, πως κατά την περίοδο 1845-60, την τελευταία, δηλαδή, περίοδο της βρετανικής προστασίας στα Επτάνησα, (α) διατηρείται, μεν, ο οικογενειακός χαρακτήρας της ναυτιλιακής επιχείρησης, με την διαφορά, όμως, πως στα περιουσιακά της στοιχεία δεν ανήκει μόνο ένα, αλλά, συνήθως, περισσότερα του ενός (ιδιόκτητα) εμπορικά σκάφη, (β) τα οποία, μάλιστα, δεν πλοιαρχούνται, πια, από τον πλοιοκτήτη, ο οποίος αναλαμβάνει, πλέον, συχνότερα, ρόλο διαχειριστή του στόλου του, αλλά, (γ) προσλαμβάνονται έμμισθοι πλοίαρχοι, ενώ, (δ) αρχίζει να ισχυροποιείται και η τάση προς ναύλωση των σκαφών σε τρίτους. Πρόκειται για αλλαγές, που υποδηλώνουν, κατά την γνώμη μας, τάσεις ιδιοκτησιακής συγκέντρωσης, διάκρισης των μέχρι πρότινος ταυτόσημων ρόλων του πλοιοκτήτη – πλοιάρχου – εμπόρου, καθώς και μία τάση προς επαγγελματοποίηση της πλοιοκτησίας, που προσιδιάζει, μάλλον, σε ένα πρώιμο στάδιο εφοπλισμού.

Θεωρούμε, πως αν οι αλλαγές αυτές, που βιώνει η κεφαλληνιακή – επτανησιακή, ναυτιλιακή επιχείρηση, κατά τα μέσα του αιώνα, συνδυασθούν και με την παράλληλη αύξηση τόσο της μέσης χωρητικότητας του επτανησιακού στόλου, όσο και του απόλυτου αριθμού των επτανησιακών, ποντοπόρων σκαφών (βλ. *Κεφάλαιο Πέμπτο*), τότε καθίσταται εμφανές, πως η ναυτιλιακή επιχείρηση των Επτανησίων κινείτο προς την κατεύθυνση διεύρυνσης των μεγεθών της και βελτίωσης των διαχειριστικών και λειτουργικών της ικανοτήτων, με σκοπό να ανταποκριθεί, αλλά και να εκμεταλλευτεί τις επιχειρηματικές ευκαιρίες, που παρουσιάζονταν από την ανάδειξη της επτανησιακής ναυτιλίας σε κύριο διαμετακομιστή των μαυροθαλασσίτικων σιτηρών. Μάλιστα, έχει ενδιαφέρον, πως αυτή η διαδικασία εισόδου των Κεφαλλήνων, και, εν γένει, των Επτανησίων, στην εποχή του εφοπλισμού, συντελείται μισόν περίπου αιώνα, αφότου την ίδια διαδικασία είχε βιώσει και η εμπορική ναυτιλία της μητρόπολής τους, γεγονός, που καταδεικνύει, όπως είδαμε, μία ενδιαφέρουσα, ποιοτική σχέση ανάμεσα στις ναυτιλίες της βρετανικής μητρόπολης και των ημι-αποικιακών Επτανήσων.

Τέλος, προκύπτει από την ανάλυση του σχετικού αρχειακού υλικού και της διαθέσιμης δευτερογενούς βιβλιογραφίας, πως αυτή η διαδικασία μετάβασης της κεφαλληνιακής εμπορικής ναυτιλίας από την εποχή του εμπόρου – πλοιάρχου –

πλοιοκτήτη σε αυτήν του εξειδικευμένου εφοπλισμού, συνοδεύτηκε και από μία, ακόμα, ενδιαφέρουσα εξέλιξη: την εμφάνιση στο οικονομικό προσκήνιο της Κεφαλονιάς, και, εν γένει, των Επτανήσων, μίας νέας ναυτιλιακής – πλοιοκτητικής ομάδας ισχύος, με σημαντική παρουσία στα οικονομικά πράγματα του Ιονίου Κράτου. Πρόκειται για μία ελίτ τα μέλη της οποίας προέρχονταν, κυρίως, από τον επιχειρηματικό χώρο των κεφαλλήνων πλοιοκτητών και πλοιάρχων καθώς από τους υποστηρικτικούς της εμπορικής ναυτιλίας επιχειρηματικούς χώρους, όπως αυτοί των ασφαλίσεων, των χορηγήσεων ναυτοδανείων ή της ναυτιλιακής πρακτόρευσης. Το πιο ενδιαφέρον, όμως, σε αυτήν τη νεο – διαμορφούμενη ελίτ έγκειται στο γεγονός, πως τα σημαντικότερα μέλη της προέρχονταν από τον χώρο της παλαιάς χρυσοβιβλικής και γαιοκτητικής ευγένειας της Κεφαλονιάς, που χάρη στη σημαντική ανάπτυξη, που βίωνε η επτανησιακή εμπορική ναυτιλία, φαίνεται, πως άρχιζαν να επιλέγουν τη στροφή τους προς το ναυτιλιακό, επιχειρηματικό χώρο. Πρόκειται για μία στροφή, που σηματοδότησε και μία ακόμα σημαντική, διαρθρωτική αλλαγή: τη σταδιακή ανάδειξη του εφοπλισμού και, εν γένει, του επιχειρηματικού τομέα του θαλασσίου εμπορίου και των συνοδευτικών του υπηρεσιών ως κύριας πηγής πλούτου, με την έγγειο ιδιοκτησία να υποχωρεί, σταδιακά, σε ένα καθεστώς μίας μάλλον συμπληρωματικής ή ενισχυτικής πηγής εισοδήματος.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ

Στοιχεία Διαγράμματος 3.1: Οι κύριες θαλάσσιες περιοχές – εμπορικοί εταίροι του Ιονίου Κράτους, με βάση τους δηλωθέντες τόπους άφιξης και αναχώρησης των ποντοπόρων, εμπορικών σκαφών, ανεξαρτήτως σημαίας, στα (ή από τα) επτανησιακά λιμάνια, κατά την περίοδο 1820-59. *(τα κάτωθι στοιχεία προέρχονται από την* ηλεκτρονική βάση δεδομένων: *Ὀδυσσεύς – Ιόνιος Ναυτιλιακή Ιστορία, 1810-1864).*

θαλάσσιες περιοχές	1820				1825			
	αφίξεις	αναχωρήσεις	σύνολο	ποσοστό (%)	αφίξεις	αναχωρήσεις	σύνολο	ποσοστό (%)
Μαύρη Θάλασσα	19	18	37	6%	82	80	162	8%
Ανατολική Μεσόγειος	31	65	96	14%	132	214	346	16%
Κεντρική Μεσόγειος	276	213	489	74%	784	624	1408	67%
Δυτική Μεσόγειος	20	14	34	5%	97	49	146	7%
Θάλασσες εκτός Μεσογείου	6	3	9	1%	15	34	49	2%
ΣΥΝΟΛΟ	**352**	**313**	**665**	**100%**	**1.110**	**1.001**	**2.111**	**100%**

θαλάσσιες περιοχές	1830			
	αφίξεις	αναχωρήσεις	σύνολο	ποσοστό (%)
Μαύρη Θάλασσα	90	63	153	9%
Ανατολική Μεσόγειος	73	132	205	12%
Κεντρική Μεσόγειος	634	574	1.208	71%
Δυτική Μεσόγειος	53	35	88	5%
Θάλασσες εκτός Μεσογείου	36	22	58	3%
ΣΥΝΟΛΟ	**886**	**826**	**1.712**	**100%**

θαλάσσιες περιοχές	1845				1850			
	αφίξεις	αναχωρήσεις	σύνολο	ποσοστό (%)	αφίξεις	αναχωρήσεις	σύνολο	ποσοστό (%)
Μαύρη Θάλασσα	197	124	321	16%	137	115	252	10%
Ανατολική Μεσόγειος	118	167	285	14%	186	228	414	16%
Κεντρική Μεσόγειος	533	609	1.142	55%	703	727	1.430	57%
Δυτική Μεσόγειος	65	69	134	7%	78	94	172	7%
Θάλασσες εκτός Μεσογείου	60	95	155	8%	118	139	257	10%
ΣΥΝΟΛΟ	**973**	**1.064**	**2.037**	**100%**	**1.222**	**1.303**	**2.525**	**100%**

θαλάσσιες περιοχές	1855				1859			
	αφίξεις	αναχωρήσεις	σύνολο	ποσοστό (%)	αφίξεις	αναχωρήσεις	σύνολο	ποσοστό (%)
Μαύρη Θάλασσα	29	107	136	12%	253	172	425	18%
Ανατολική Μεσόγειος	177	169	346	30%	153	201	354	14%
Κεντρική Μεσόγειος	300	274	574	49%	493	685	1.178	48%
Δυτική Μεσόγειος	19	35	54	5%	52	59	111	5%
Θάλασσες εκτός Μεσογείου	38	9	47	4%	100	268	368	15%
ΣΥΝΟΛΟ	**563**	**594**	**1.157**	**100%**	**1.051**	**1.385**	**2.436**	**100%**

Στοιχεία Σχήματος 3.1: Τα δεκαπέντε κυριότερα λιμάνια-εμπορικοί εταίροι του Ιονίου Κράτους, κατά τα έτη 1820, 1825 και 1830. *(τα κάτωθι στοιχεία προέρχονται από την* ηλεκτρονική βάση δεδομένων: *Ὀδυσσεύς – Ιόνιος Ναυτιλιακή Ιστορία, 1810-1864).*

α/α	λιμάνια	αφίξεις & αναχωρήσεις
1	*Βενετία*	440
2	*Αγκώνα*	374
3	*Τεργέστη*	336
4	*Μπαρλέτα*	296
5	*Κωνσταντινούπολη*	222
6	*Σύρος*	214
7	*Μάλτα*	189
8	*Πάτρα*	173
9	*Πρέβεζα*	154
10	*Μπρίντεζι*	131
11	*Segna*	112
12	*Τράνη*	94
13	*Σμύρνη*	91
14	*Φιούμε*	75
15	*Bisceglia*	74

Στοιχεία Σχήματος 3.2: Τα δεκαέξι κυριότερα λιμάνια-εμπορικοί εταίροι του Ιονίου Κράτους, κατά τα έτη 1845, 1850, 1855 και 1859. *(τα κάτωθι στοιχεία προέρχονται από την* ηλεκτρονική βάση δεδομένων: *Ὀδυσσεύς – Ιόνιος Ναυτιλιακή Ιστορία, 1810-1864).*

α/α	λιμάνια	αφίξεις & αναχωρήσεις
1	*Κωνσταντινούπολη*	1.257
2	*Τεργέστη*	1.056
3	*Πάτρα*	809
4	*Μάλτα*	522
5	*Βενετία*	430
6	*Σύρος*	352
7	*Λίβερπουλ*	211
8	*Λονδίνο*	203
9	*Πρέβεζα*	178
10	*Μεσσήνα*	160
11	*Λιβόρνο*	157
12	*Μασσαλία*	152
13	*Σπέτσες*	149
14	*Μπρίντεζι*	142
15	*Αγκώνα*	137
16	*Αλεξάνδρεια*	137

Στοιχεία Σχήματος 3.3: Συγκριτική παρουσίαση των δέκα κυριότερων λιμανιών-εμπορικών εταίρων των Επτανήσων, κατά τα έτη 1820 και 1859. *(τα κάτωθι στοιχεία προέρχονται από την* ηλεκτρονική βάση δεδομένων: *Ὀδυσσεύς – Ιόνιος Ναυτιλιακή Ιστορία, 1810-1864).*

Α/Α	1820		1859	
	λιμάνια	**κινήσεις σκαφών**	**λιμάνια**	**κινήσεις σκαφών**
1	*Βενετία*	118	*Κωνσταντινούπολη*	407
2	*Πρέβεζα*	64	*Τεργέστη*	252
3	*Αγκώνα*	50	*Πάτρα*	195
4	*Μάλτα*	49	*Λίβερπουλ*	123
5	*Τεργέστη*	49	*Λονδίνο*	110
6	*Κωνσταντινούπολη*	33	*Μάλτα*	103
7	*Μπαρλέτα*	29	*Σύρος*	85
8	*Πάτρα*	20	*Βενετία*	71
9	*Μπρίντεζι*	16	*Πρέβεζα*	58
10	*Λιβόρνο*	14	*Μεσσήνα*	57

Στοιχεία Διαγραμμάτων 3.2 έως και 3.6: Παρουσίαση του αριθμού και του είδους των γενικών και χύδην φορτίων, που έφτασαν στα λιμάνια του Ιονίου Κράτους ή αναχώρησαν από αυτά, από όλα τα ποντοπόρα, εμπορικά σκάφη (ανεξαρτήτως σημαίας και εθνικότητας), κατά την περίοδο 1820-30 και ανά θαλάσσια περιοχή. *(τα κάτωθι στοιχεία προέρχονται από την* ηλεκτρονική βάση δεδομένων: *Ὀδυσσεύς – Ιόνιος Ναυτιλιακή Ιστορία, 1810-1864).*

φορτία Κωνσταντινούπολης και Μαύρης Θάλασσας							
1820-30 (φορτία προς Επτάνησα)				**1820-30 (φορτία από Επτάνησα)**			
γενικά	**αρ.**	**χύδην**	**αρ.**	**γενικά**	**αρ.**	**χύδην**	**αρ.**
αλεύρι	6	βαμβάκι	1	αλάτι	1	ζάχαρη	4
αλίπαστα	6	δημητριακά	13	αλίπαστα	1	ξάρτια	1
βούτυρο	5	κριθάρι	5	αναπτήρες για πίπες	1	ξυλεία	1
γαλέτα	1	μαλλί	3	αρώματα	3	όσπρια	1
δέρματα	4	ξυλεία ρωσσική	1	βακαλάος	4	σιτάρι	1
εσάρπες	1	σίκαλη	1	βαρέλια κενά	3	τάβλες	1
ζωοτροφές	1	σιτάρι	170	βιομηχανικά είδη	1		
καπνός	8	βαμβάκι	1	γαλέτα	2		
κερί	1	δημητριακά	13	γυαλικά	3		
κουτιά ξύλινα	1			δέρματα	2		
λάδι	1			ελιές	1		
λακέρδα	1			κάβοι	1		
Λικέρ	2			καπνός	1		
μετάξι	1			καπότες	12		
μπιζέλια	7			καφές	1		
μπιζέλια	1			κεραμίδια	1		
σίδηρος	1			κερί παρθένο	1		
σταφίδα	3			κουπιά	3		
τάλληρα	1			λάδι	3		
τζάκια	1			μαρμελάδα	2		
τσακμακόπετρες	1			όπλα	1		
τυρί	2			πίσσα	1		
χαβιάρι	16			ρούμι	2		
χειροτεχνήματα	3			ρύζι	1		

ψάρια	1			σαπούνια	7		
				σκόρδα	2		
				σύκα ξερά	1		
				χαβιάρι	1		
				ψάρια	1		

φορτία Αιγαίου Πελάγους και Ανατολικής Μεσογείου							
1820-30 (φορτία προς Επτάνησα)				**1820-30 (φορτία από Επτάνησα)**			
γενικά	**αρ.**	**χύδην**	**αρ.**	**γενικά**	**αρ.**	**χύδην**	**αρ.**
αλάτι	1	βαμβάκι	5	αλάτι	3	δημητριακά	23
αλεύρι	2	βρώμη	1	αλεύρι	14	γαιάνθρακες	2
αλίπαστα	7	δημητριακά	6	αλίπαστα	5	ζάχαρη	5
βαρέλια κενά	2	καλαμπόκι	2	βακαλάος	7	κριθάρι	1
βελανίδια	3	καυσόξυλα	1	βαμβάκι	1	ξυλεία	7
βούτυρο	1	κριθάρι	6	βαρέλια	8	σιτάρι	22
γαλέτα	3	σιτάρι	36	βόδια	1	φάβα	2
γλυκό από σταφύλι	1	φάβα	7	βούτυρο	2	φακή	1
δέρματα	6	φακή	1	γαλέτα	27		
θειούχος άργυρος	1			γαρύφαλα	2		
καπνός	12			γυαλικά	2		
κουκιά	1			δαδιά	1		
κρασί	3			δέρματα	5		
κρεμμύδια	2			ελιές	1		
λάδι	1			ζυμαρικά	4		
λινάρι	1			θειάφι	1		
λίπος	1			κάβοι	5		
μετάξι	1			καναβάτσο	1		
μπιζέλια	1			καναπέδες	1		
μπρούντζος	1			καπνός	7		
μυλόπετρες	1			καρύδια	2		
πίσσα	2			καφές	5		
πλάκες	1			κεραμίδια	1		
πυρίτιδα	2			κονιάκ	3		
ρύζι	4			κοπριά	1		
σαπούνια	3			κουπιά	1		
σίδηρος	2			κρασί	5		
σταφίδα	5			κρεμμύδια	2		
σταφύλια	2			λάδι	12		
σύκα ξερά	1			λιβάνι	1		
σφουγγάρια	1			λινάρι	1		
τούβλα	1			λίπος	1		
τυρί	7			μπύρα	2		
φρούτα αποξηραμένα	4			μύδια	2		
χαβιάρι	2			πανιά	1		
χαλκός	2			πατάτες	1		
χειροτεχνήματα / βιοτεχνικά προϊόντα	1			πέτρες βιομηχανικών εγκαταστάσεων	1		
ψάρια παστά	3			πήλινα σκεύη	2		
				πίσσα	3		
				ρέγγες	2		
				ρούμι	9		
				ρύζι	1		
				σαπούνια	11		
				σαρδέλες	1		

				σίδηρος	6		
				σκόρδα	2		
				σκουμπρί	1		
				σταφίδα	4		
				στοκοφίσι	2		
				σύκα	1		
				τάβλες	8		
				τσιγάρα	1		
				τυρί	2		
				υφάσματα λινά	2		
				φασιανοί	2		
				φυτά	1		
				χαβιάρι	2		
				χαλκός	2		
				χειροτεχνήματα/ βιοτεχνικά προϊόντα	15		
				χρυσός σε νήμα	1		
				ψάρια	10		

φορτία Ιονίου Πελάγους							
1820-30 (φορτία προς Επτάνησα)				**1820-30 (φορτία από Επτάνησα)**			
γενικά	**αρ.**	**χύδην**	**αρ.**	**γενικά**	**αρ.**	**χύδην**	**αρ.**
αλάτι	1	βαμβάκι	2	αλαβάστρινα είδη	1	βαμβάκι	2
αλίπαστα	2	βρώμη	3	αλεύρι	10	δημητριακά	18
Αρνιά	1	δημητριακά	7	αλίπαστα	3	ζάχαρη	6
βαρέλια	3	καυσόξυλα	53	αμπελοφάσουλα	1	κριθάρι	3
βελανίδια	11	μαλλί	7	βαρέλια κενά	4	ξυλεία	6
βελούδο ασημί	1	ξυλεία	12	βιοτεχνικά προϊόντα	3	σιτάρι	13
βόδια	3	σιτάρι	7	Γαλέτα	9	τάβλες	3
δέρματα	8	σουσάμι	1	Γαρύφαλα	1		
δίκρανα	3	φάβα	1	δέρματα	3		
δούγες	1			ελαφρόπετρες	1		
ελαιόδεντρα	1			εσπεριδοειδή	1		
ελιές παστές	1			κάβοι	1		
Ζωοτροφές	1			καναπέδες	1		
κάβοι	3			καπνός	6		
καπνός	3			καρύδια	2		
καπότες	3			καφές	6		
καρύδια	1			κεραμίδια	7		
Κατσαρόλες	1			κρασί	8		
κερί	1			κύπελα	1		
κονιάκ	1			λάδι	3		
κουκουναρόσπορο	1			λινάρι	1		
κρεμμύδια	1			μέλι	1		
κριθάρι	1			μολύβι (βαρύδια)	1		
κρόκος	1			νήμα βαμβακερό	2		
λάδι	2			ξηροί καρποί	1		
λινάρι	2			πανιά	2		
μαγγάλια	2			πατάτες	2		
μελάνη	1			πήλινα σκεύη	1		
μετάξι	1			πλάκες από τη Μάλτα	1		
μπρούντζος	1			ρύζι	2		
μολύβι	1			σαπούνια	11		
νιτρικό οξύ	1			σίδηρος	6		

πίσσα	2			σκόρδα	1		
πλάκες	1			σύκα ξερά	4		
πολυελαίους	1			σχοινιά	2		
πυρίτιδα	1			σωλήνες εδάφους	1		
ρούμι	2			τούβλα	2		
σαπούνια	1			τσακμακόπετρες	1		
σαρδέλες	1			τυρί	3		
σίδηρος	7			υφάσματα	1		
σταφίδα	2			χαλκός	1		
σύκα	3			ψάρια παστά	2		
ταρταρούγα	2						
τσέρκια για βαρέλια	1						
τυρί	6						
χαλκός	4						
ψάρια	3						

φορτία Κεντρικής Μεσογείου							
1820-30 (φορτία προς Επτάνησα)				**1820-30 (φορτία από Επτάνησα)**			
γενικά	**αρ.**	**χύδην**	**αρ.**	**γενικά**	**αρ.**	**χύδην**	**αρ.**
αλάτι	1	βαμβάκι	7	αιθάλη	1	δημητριακά	5
αλίπαστα	1	γαιάνθρακες	5	αλκοολούχα ποτά	1	καυσόξυλα	3
αλκοολούχα ποτά	1	ζάχαρη	3	βαφική ύλη	2	μαλλί	4
αμύγδαλα	2	ξυλεία	4	βελανίδια	3	ξυλεία	5
βακαλάος	1	φάβα	6	βούτυρο	1	σιτάρι	4
βαρέλια	2			γαλέτα	1	σουσάμι	1
Γαλέτα	5			γαρύφαλα	2		
γενικό φορτίο	4			γενικό φορτίο	3		
ζυμαρικά	3			δέρματα επεξεργασμένα	2		
κάλτσες	1			διάφορα	14		
καρέκλες	3			ελαιόδεντρα	1		
καυστική σόδα	8			ελαιοστά	3		
κρασί	6			εμπορεύματα	16		
μυλόπετρες	1			θειούχος άργυρος	2		
νήμα βαμβακερό	1			κάβοι	1		
πατάτες	3			καπνός	3		
πέτρες για βιομηχανικές εγκαταστάσεις	2			καπότες	5		
πλάκες	14			καυστική σόδα	1		
πυρομαχικά	1			κερί παρθένο	1		
σαρδέλες	3			κουβέρτες	1		
σίδηρος	3			κρεμμύδια	1		
σιτάρι μαλακό	1			λάδι	4		
σολωμός	1			λινάρι	3		
στοκοφίσι	1			μελάνη	2		
σωλήνες εδάφους σιδερένιοι	4			μετάξι	2		
τάβλες	1			μπρούντζος	1		
τσέρκια για βαρέλια	9			ξύδι	1		
τυρί	1			οινόπνευμα	1		
υφάσματα βαμβακερά	1			πιπερόριζα	2		
χάλκινα σκεύη	1			πλάκες	2		

χειροτεχνήματα/ βιοτεχνικά προϊόντα	24			πυρίτιδα	1		
χύτρες	1			ρέγγες	1		
ψάρια παστά	2			ρούμι	1		
				σαπούνια	6		
				σαρδέλες	1		
				σίδηρος	1		
				σταφίδα	10		
				στοκοφίσι	1		
				τσάι	2		
				τυρί	5		
				φασιανοί	1		
				φασιανοί	1		
				χαλκός	2		
				χειροτεχνήματα/ βιοτεχνικά προϊόντα	2		

φορτία Αδριατικής Θάλασσας							
1820-30 (φορτία προς Επτάνησα)				**1820-30 (φορτία από Επτάνησα)**			
γενικά	**αρ.**	**χύδην**	**αρ.**	**γενικά**	**αρ.**	**χύδην**	**αρ.**
αλάτι	1	βρώμη	29	αλάτι	20	βαμβάκι	2
αλεύρι	98	δημητριακά	300	αλεύρι	6	βρώμη	2
αλίπαστα	17	ζάχαρη	6	αλίπαστα	14	δημητριακά	22
αλκοολούχα ποτά	1	καυσόξυλα	3	αλκοολούχα ποτά	1	ζάχαρη	2
αμπελοφάσουλα	1	κριθάρι	40	αμύγδαλα	1	καυσόξυλα	5
αμύγδαλα	1	ξυλεία	90	αναπτύρες πίπας	1	κριθάρι	2
αντζούγιες	1	σιτάρι	210	αποικιακό γενικό φορτίο	1	λιναρό-σπορος	2
αρνιά	1	φάβα	31	άργυρος	1	μαλλί	2
αχλάδια	1	φακή	1	βακαλάος	6	ξυλεία	2
βακαλάος	1	φασόλια	1	βαρέλια	6	σιτάρι	12
βαμβάκι	1			βαφική ύλη	1	σουσάμι	1
βαρέλια	35			βελανίδια	30	φάβα	8
βαφική ύλη	1			βιοτεχνικά προϊόντα	2	φακή	1
βιοτεχνικά προϊόντα	1			βιτρώ	1	φασόλια	1
βιτρώ	1			γαιάνθρακες	1		
βόδια	1			γαλέτα	12		
βότανα	1			γλυκό από σταφύλι	1		
βούτυρο	1			γούνες αλεπούς	1		
γαιάνθρακες	10			γουρούνια	1		
γαλέτα	100			γυαλικά	3		
γαρύφαλα	1			δάφνες	1		
γενικό φορτίο	11			δέρματα	10		
γούνες αλεπούς	1			ελαιόδεντρα	1		
γυαλικά	1			ελαιόλαδο	140		
δέρματα	1			ελιές	8		
δούγες	1			εσπεριδοειδή	12		
είδη κιγκαλερίας	1			ζυμαρικά	1		
ελαφρόπετρες	1			ζωικό λίπος	1		
έπιπλα	1			κάβοι	1		
εφόδια πλοίου	1			κακάο	3		
ζυμαρικά	32			κάλτσες	1		
ζώα	1			καπέλα	1		
ζωοτροφές	10			καπνός	3		

θειικό οξύ (βιτριόλι)	1			καπότες	8		
κάβοι	13			καυστική σόδα	1		
καναβάτσο	1			καφές	3		
καναπέδες	1			κεραμίδια	1		
καπνός	1			κερί	1		
κάρα	1			κοσμήματα	1		
κάρβουνα	1			κρασί	10		
κάρδαμο	1			κρεμμύδια	1		
καρέκλες	1			κυψέλες	1		
καρύδια	10			λαρδί	1		
καρφιά	1			λεμόνια	1		
κάσες	1			λικέρ	3		
κάστανα	1			λινάρι	8		
καυστική σόδα	1			μέταλλα	1		
καφές	11			μετάξι	1		
κεραμίδια	21			μπρούντζος	1		
κεραμικά	1			μυλόπετρες	10		
κοπριά	1			ξύδι	7		
κουκιά	1			οινόπνευμα	1		
κουπιά	1			ορυκτά	1		
κρασί	21			πάπυρος	1		
κρεμμύδια	32			πατάτες	1		
κριάρια	1			πήλινα σκεύη	1		
λάδι	1			πιάτα	1		
λικέρ	1			πιπέρι	1		
λινάρι	1			πίσσα	8		
μαγγάλια	1			πίτουρα σταριού	1		
μάραθα	1			προσιούτο	1		
μάρμαρα	1			πυρίτιδα	1		
μπακίρια	1			ρέγγες	1		
νήμα	1			ρίγανη	1		
ξύδι	1			ρούμι	2		
όπλα	1			ρύζι	3		
πατάτες	35			σαλάτες	1		
πεπόνια	1			σαπούνια	40		
πέτρες επεξεργασίας βάμβακος	1			σιδερένιες λάμες	1		
πήλινα σκεύη	1			σίδηρος	11		
πηλός	1			σκόρδα	4		
πίσσα	1			σκουμπρί	1		
πλάκες	1			σόδα	1		
πυρότουβλα	1			σολωμός	4		
ρεβύθια	1			σταφίδα	21		
ρύζι	80			σταφύλια	1		
σαρδέλες	1			στοκοφίσι	4		
σέσουλες	1			στρατσόχαρτα	1		
σιδερένιες λάμες	1			σύκα	8		
σίδηρος	1			σφουγγάρια	1		
σιδήρου προϊόντα	1			ταρταρούγα	3		
σκόρδα	35			τούβλα	1		
σουπιές	1			τσέρκια για βαρέλια	1		
σταφίδα	1			τυρί	9		
σταφύλια	1			υποδήματα	1		
στρατσόχαρτα	1			υφάσματα	1		

σύκα	1			υφάσματα για καπότες	1		
τάβλες	29			φλιτζάνια	1		
τζίβα	1			φορεία	1		
τούβλα	1			φρούτα	1		
τρόφιμα	1			φρούτα αποξηραμένα	1		
τσέρκια για βαρέλια	5			φωτιστικά	1		
τυρί	1			χαβιάρι	4		
φασιανοί	1			χαλκός	14		
φρούτα	1			χειροτεχνήματα/ βιοτεχνικά προϊόντα	3		
χαβιάρι	1			χέλια	1		
χαλκός	1			χέλια παστά	1		
χαρούπια	1			χρυσός	1		
χαρτί για γραφή	1						
χειροτεχνήματα/ βιοτεχνικά προϊόντα	10						
χέλια	1						
χοιρομέρι	1						
χοίρους	1						
χρυσός	1						
χύτρες	1						
χώμα	1						
ψάρια	3						
ψωμιά	1						

φορτία Δυτικής Μεσογείου							
1820-30 (φορτία προς Επτάνησα)				**1820-30 (φορτία από Επτάνησα)**			
γενικά	**αρ.**	**χύδην**	**αρ.**	**γενικά**	**αρ.**	**χύδην**	**αρ.**
αλίπαστα	3	γαιάνθρακες	3	αλάτι	1	βαμβάκι	1
βακαλάος	7	ζάχαρη	4	αλεύρι	1	δημητριακά	4
βαρέλια	2	σιτάρι	3	αλίπαστα	1	μαλλί	3
βαρύδια	1			βακαλάος	1	σιτάρι	37
βιοτεχνικά προϊόντα	7			βελανίδια	4		
γαλέτα	3			καπνός	1		
δέρματα	2			κουτιά ξύλινα	1		
ελάσματα σιδερένια	1			λάδι	18		
ζυμαρικά	1			μαστίχα	1		
κάστανα	1			μπιζέλια	2		
καφές	3			μπρούντζος	1		
κόκα	1			σαπούνια	5		
λάδι	1			σίδηρος	2		
λουλάκι	1			σκόρδα	1		
νιτρικό άλας	1			σταφίδα	6		
πατάτες	1			σφουγγάρια	2		
πλάκες	2			φρούτα αποξηραμένα	1		
πυρίτιδα	2			χαβιάρι	2		
ρύζι	1			χάλκινα σκεύη	1		
σαπούνια	1			χαλκός	2		
σίδηρος	2						
στοκοφίσι	1						
σωλήνες εδάφους σιδερένιοι	1						
τυρί	1						
υφάσματα	1						

χαβιάρι	1						
χειροτεχνήματα	12						

φορτία Εκτός Μεσογειακών Θαλασσών							
1820-30 (φορτία προς Επτάνησα)				1820-30 (φορτία από Επτάνησα)			
γενικά	**αρ.**	**χύδην**	**αρ.**	**γενικά**	**αρ.**	**χύδην**	**αρ.**
γενικό φορτίο	1	γαιάνθρακες	1	βελανίδια	13	μαλλί	1
καφές	2	ζάχαρη	4	γενικό φορτίο	1	ξυλεία	12
κολονάτα	2			διάφορα	2		
πυρίτιδα	1			εμπορεύματα	2		
στολές στρατού	1			κρασί	2		
χειροτεχνήματα/ βιοτεχνικά προϊόντα	5			λάδι	7		
				μετάξι	2		
				σταφίδα	34		
				σύκα	1		
				σφουγγάρια	1		

Στοιχεία Διαγραμμάτων 3.7 έως και 3.11: Παρουσίαση του αριθμού και του είδους των γενικών και χύδην φορτίων, που έφτασαν στα λιμάνια του Ιονίου Κράτους ή αναχώρησαν από αυτά, από όλα τα ποντοπόρα, εμπορικά σκάφη (ανεξαρτήτως σημαίας και εθνικότητας), κατά την περίοδο 1845-59 και ανά θαλάσσια περιοχή. *(τα κάτωθι στοιχεία προέρχονται από την* ηλεκτρονική βάση δεδομένων: *Ὀδυσσεύς – Ιόνιος Ναυτιλιακή Ιστορία, 1810-1864).*

φορτία Κωνσταντινούπολης και Μαύρης Θάλασσας							
1845-59 (φορτία προς Επτάνησα)				1845-59 (φορτία από Επτάνησα)			
γενικά	**αρ.**	**χύδην**	**αρ.**	**γενικά**	**αρ.**	**χύδην**	**αρ.**
αλίπαστα	3	βαμβάκι	1	αλάτι	2	γαιάνθρακες	3
βαρέλια κενά	1	βρώμη	7	αλεύρι	1	ζάχαρη	9
βελανίδια	1	δημητριακά	53	άλογα	8	καλαμπόκι	1
γαιάνθρακες	2	καλαμπόκι	53	αλυσίδες σιδερένιες	1	κριθάρι	3
γενικό φορτίο	1	καυσόξυλα	1	βακαλάος	2	λιναρό-σπορος	1
γύψος	1	κριθάρι	10	βαρέλια κενά	3	μαλλί	1
δέρματα	3	λιναρόσπορος	4	βούτυρο	1	ξυλεία	14
δούγες	3	μαλλί	4	γαλέτα	2	σανός	4
ελαιόλαδο	1	μπιζέλια	2	γενικό φορτίο	1	σιτάρι	17
καρφιά	1	ξυλεία	1	γλυκά	1	φασόλια	1
κουκιά	2	σίκαλη	10	δέρματα	1		
κρασί	2	σιτάρι	297	ελαιόλαδο	45		
λακέρδα	2	σουσάμι	1	καπνός	1		
λίπος	1	φακή	3	καρφιά	1		
μέλι	1	φασόλια	2	καφές	3		
μηχανές	1			κεραμίδια	12		
ξύλινα κιβώτια	1			κρασί	11		
παλαμίδες	3			κρέας	1		
ρύζι	1			λεμόνια	5		
σίδηρος	3			μηχανές	1		
σιρόπι	1			οινόπνευμα	1		
σκουμπρί	3			πατάτες	5		
στεφάνια	1			πλάκες	1		
στοκοφίσι	1			πυρίτιδα	2		

χαβιάρι	10			ρούμι	3		
ψάρια	4			σαπούνια	3		
				σαρδέλες	1		
				στεφάνια για βαρέλια	2		
				τούβλα	14		
				τυρί	2		
				υφάσματα	1		
				χαβιάρι	1		
				χαρτί για γραφή	1		
				χειροτεχνήματα/ βιοτεχνικά προϊόντα	1		
				ψάρια	2		

φορτία Αιγαίου Πελάγους και Ανατολικής Μεσογείου							
1845-59 (φορτία προς Επτάνησα)				**1845-59 (φορτία από Επτάνησα)**			
γενικά	**αρ.**	**χύδην**	**αρ.**	**γενικά**	**αρ.**	**χύδην**	**αρ.**
βακαλάος	1	βαμβάκι	5	αλάτι	2	βαμβάκι	1
βελανίδια	2	γαιάνθρακες	2	αλεύρι	1	γαιάνθρακες	1
βιοτεχνικά προϊόντα	2	δημητριακά	14	αλίπαστα	3	δημητριακά	1
δέρματα	2	καλαμπόκι	35	βακαλάος	1	ζάχαρη	9
δούγες	2	κουκιά	5	βαρέλια κενά	2	καλαμπόκι	2
ελαιόλαδο	1	κριθάρι	19	βιβλία	1	κριθάρι	1
εσάρπες	1	λιναρόσπορος	1	βιοτεχνικά προϊόντα	2	ξυλεία	18
καπνός	1	μαλλί	3	γυαλικά	1	σιτάρι	17
καρύδια	1	ξυλεία	1	δέρματα	2	φακή	1
Κοπριά	1	όσπρια	1	δούγες	1		
κρασί	2	ρεβύθια	4	ελαιόλαδο	4		
ξάρτια	1	σίκαλη	6	θειάφι	1		
ξύλινες τάβλες	1	σιτάρι	154	θειούχος άργυρος	1		
σαπούνια	1	φακή	2	ιατρικά είδη	2		
σαρδέλες	1	φασόλια	1	κάβοι	2		
σιδερένιες λάμες	1			καπνιστά	1		
σίδηρος	2			καρφιά	1		
σταφίδα	2			καφές	8		
σταφύλια	1			κεραμίδια	7		
σύκα	2			κερί	3		
				κουπιά	1		
				λεμόνια	6		
				λινάρι	1		
				μυλόπετρες	1		
				ξάρτια	1		
				πατάτες	2		
				πήλινα σκεύη	2		
				πλάκες	1		
				ρούμι	1		
				ρύζι	4		
				σαπούνια	5		
				σαρδέλες	12		
				σίδηρος	1		
				σκόρδα	1		
				σταφίδα	4		
				στεφάνια	1		
				τοπικά προϊόντα	2		
				τούβλα	5		

				τραπέζια	1		
				τυρί	5		
				χαρτί	2		

φορτία Ιονίου Πελάγους							
1845-59 (φορτία προς Επτάνησα)				1845-59 (φορτία από Επτάνησα)			
γενικά	**αρ.**	**χύδην**	**αρ.**	**γενικά**	**αρ.**	**χύδην**	**αρ.**
αλάτι	1	βρώμη	4	αλάτι	2	βαμβάκι	1
αλίπαστα	2	γαιάνθρακες	2	αλίπαστα	2	βρώμη	1
αλκοολούχα ποτά	1	δημητριακά	2	βακαλάος	2	γαιάνθρακες	1
αρνιά	1	καλαμπόκι	10	βαρέλια κενά	2	δημητριακά	7
βακαλάος	2	καυσόξυλα	34	βιοτεχνικά προϊόντα	9	ζάχαρη	26
βαρέλια	8	κριθάρι	4	γαλέτα	1	καλαμπόκι	2
βδέλες	1	λιναρόσπορος	2	γενικό φορτίο	22	καυσόξυλα	6
βελανίδια	7	μαλλί	1	γυαλικά	2	κριθάρι	5
βιοτεχνικά προϊόντα	1	ξυλεία	10	δέρματα	14	λιναρό-σπορος	1
γενικό φορτίο	14	σιτάρι	19	δούγες	11	ξυλεία	21
γεώμηλα	1	φασόλια	1	ελαιόλαδο	6	σιτάρι	25
δέρματα	1			έπιπλα	1	φακή	2
δίκρανα	3			ζυμαρικά	1	φασόλια	5
δούγες	11			ζώα	2		
ελαιόλαδο	3			ζωοτροφές	1		
ελαιοστά	1			θειάφι	3		
ελιές	1			καλώδια τηλεγράφου	1		
έπιπλα	1			καπέλα	1		
ζυμαρικά	1			καπνός σε φύλλα	1		
ζώα	5			καρφιά	2		
θειάφι	2			κάστανα	1		
καφές	1			καφές	11		
κεραμίδια	2			κεραμίδια	4		
κρασί	1			μάλλινα ρούχα	1		
κρεμμύδια	3			μηχανές	1		
λικέρ	1			ξύδι	1		
μάρμαρα	2			οινόπνευμα	1		
μετάξι	1			παστά λαχανικα	1		
μυλόπετρες	2			πατάτες	3		
οινόπνευμα	1			πήλινα σκεύη	1		
πέτρες για ψήσιμο	1			πλάκες από τη Μάλτα	1		
πήλινα σκεύη	1			πολεμοφόδια	1		
πίσσα	1			πυρίτιδα	3		
ραπανόσπορος	1			ρούμι	2		
ρετσίνι	2			ρύζι	6		
σαρδέλες	4			σαλάτες	1		
σίδηρος	3			σαπούνια	12		
σταφίδα	40			σαρδέλες	4		
στεφάνια	1			σαρδέλες παστές	1		
σύκα	1			σίδηρος	9		
τάβλες	1			σιρόπι	1		
ταρταρούγα	1			σκόρδα	5		
τσακμακόπετρες	1			σταφίδα	17		
τυρί	4			στεφάνια	1		
υφάσματα	1			στύλοι οικοδομής	1		

χρυσόξυλα	1			σύκα	4		
χταπόδια	1			σωλήνες εδάφους	1		
				τούβλα	3		
				υφάσματα	12		
				φούρκες	1		
				φυτά	1		
				χαρτί	1		
				χειροτεχνήματα/ βιοτεχνικά προϊόντα	1		

φορτία Κεντρικής Μεσογείου							
1845-59 (φορτία προς Επτάνησα)				**1845-59 (φορτία από Επτάνησα)**			
γενικά	**αρ.**	**χύδην**	**αρ.**	**γενικά**	**αρ.**	**χύδην**	**αρ.**
αλαβάστρινα είδη	1	βαμβάκι	2	αλκοολούχα ποτά	1	γαιάνθρακες	2
αλάτι	2	γαιάνθρακες	8	άμαξες	1	δημητριακά	5
αλίπαστα	4	δημητριακά	2	βακαλάος	1	καλαμπόκι	7
άλογα	4	κριθάρι	5	βαρέλια κενά	6	καυσόξυλα	25
αμύγδαλα	1	σιτάρι	26	βελανίδια	7	κουκιά	1
βακαλάος	3	φακή	1	Βούρλα	2	κριθάρι	11
βαρέλια	18			γενικό φορτίο	4	ξυλεία	10
γενικό φορτίο	13			γλυκόριζα	3	ρεβύθια	1
δακτυλίδια	1			δέρματα	2	σιτάρι	143
ελαιόλαδο	5			ελαιόλαδο	7	φακή	2
έπιπλα	3			ελαιόφυλα	1		
εσπεριδοειδή	2			ελιές	2		
ζάχαρη	1			ζωοτροφές	1		
θειάφι	2			κρεμμύδια	1		
καλαμπόκι	1			λακέρδα	1		
καπέλα	1			μέλι	1		
καρέκλες	5			μετάξι	1		
καυσόξυλα	1			μπιζέλια	2		
καυστική σόδα	1			μυλόπετρες	1		
καφές	5			οινόπνευμα	1		
κρασί	4			οστά ζώων	1		
κρεμμύδια	2			πατάτες	1		
λιβάνι	2			πλάκες	1		
λιναρόσπορος	1			ρύζι	2		
μάλλινα ρούχα	1			σαπούνια	4		
μάραθα	1			σίδηρος	2		
μπαρούτι	1			σταφίδα	8		
παιχνίδια	1			τσιγάρα	1		
πατάτες	9			τυρί	1		
πήλινα σκεύη	1			χαρτί	1		
πλάκες	2			χοιρίδια	1		
πυρίτιδα	3						
ρέγγες	2						
ρύζι	2						
σανός	1						
σαρδέλες	10						
σίδηρος	3						
σκούπες	1						
σολωμός	1						
στεφάνια	12						
φυτά	1						

χειροτεχνήματα/ βιοτεχνικά προϊόντα	2						
χύτρες	1						

φορτία Αδριατικής Θάλασσας							
1845-59 (φορτία προς Επτάνησα)				1845-59 (φορτία από Επτάνησα)			
γενικά	**αρ.**	**χύδην**	**αρ.**	**γενικά**	**αρ.**	**χύδην**	**αρ.**
αλάτι	2	βρώμη	4	αλάτι	20	βαμβάκι	13
αλεύρι	7	δημητριακά	24	αλίπαστα	3	βρώμη	31
αλίπαστα	14	ζάχαρη	7	βακαλάος	10	γαιάνθρακες	7
Αψέντι	1	καλαμπόκι	18	βαρέλια	6	δημητριακά	52
βακαλάος	7	καυσόξυλα	12	βδέλες	2	ζάχαρη	17
βαρέλια	48	κριθάρι	9	βελανίδια	44	καλαμπόκι	46
βελανίδια	2	ξυλεία	227	βιοτεχνικά προϊόντα	16	καυσόξυλα	2
βιβλία	2	σανός	3	βοϊδοδέρματα	1	κουκιά	1
βιοτεχνικά προϊόντα	4	σιτάρι	74	βούρλα	3	κριθάρι	24
βόδια	1	φακή	8	γαρύφαλα	1	λιναρό-σπορος	8
βολίδια	1	φασόλια	5	γενικό φορτίο	7	λίπος ζωικό	2
βυτία	1			γούνες αλεπούς	1	μαλλί	13
γαιάνθρακες	4			γυαλικά	3	μπιζέλια	1
γαλέτα	6			δάφνες	2	ξυλεία	13
γενικό φορτίο	20			δέρματα	22	σίκαλη	14
γεώμηλα	1			δούγες	3	σιτάρι	160
γλυκάνισος	1			ελαιόλαδο	137	φακή	7
γλυκό από σταφύλι	1			εσπεριδοειδή	2	φασόλια	8
γυαλικά	14			ζωοτροφές	3		
δέρματα	3			κάπες	2		
δούγες	43			καπότες	1		
ελαιόλαδο	6			καρύδια	1		
έπιπλα	4			καυστική σόδα	2		
ζώα	2			καφές	40		
ζωοτροφές	1			κεραμίδια	3		
θειάφι	9			κλειδιά	1		
ιατρικά είδη	1			κόκαλα	1		
καναπέδες	1			κρασί	21		
καπνός	5			κρεμμύδια	1		
κάρβουνα	2			λεμόνια	2		
καρέκλες	2			μακαρόνια	1		
καρφιά	5			μέλι	2		
καυστική σόδα	2			μυλόπετρες	17		
καφές	10			νεράντζια	1		
κεραμίδια	20			νήμα	3		
κερί	9			ξύλινα κιβώτια	1		
κιβώτια κενά	1			οινόπνευμα	4		
κλειδιά	1			οστά ζώων	1		
κουκιά	2			παλιοσίδερα	1		
κρασί	3			πατάτες	6		
κρεμμύδια	13			πεύκα	1		
μακαρόνια	1			πήλινα σκεύη	2		
μικροστολίδια	1			πηλός	2		
μπαχαρικά	1			πιπέρι	3		
μυλόπετρες	1			πίσσα	2		

νήμα	2			πίτουρα	1		
όπλα	1			πορσελάνη	2		
παστά λαχανικα	1			πυρίτιδα	4		
πατάτες	25			ρέγγες	1		
πήλινα σκεύη	6			ρούμι	3		
πηλός	3			ρύζι	6		
πιάτα	1			σαπούνια	28		
πίσσα	7			σαρδέλες	3		
πλάκες	1			σίδηρος	10		
πουλερικά	1			σινάπι	1		
ρέγγες	3			σκόρδα	3		
ρούμι	2			σολωμός	1		
ρύζι	42			σπόροι	1		
σαλάμι	2			σταφίδα	154		
σανίδες	11			σταφύλια	2		
σαπούνια	1			στεφάνια	3		
σαρδέλες	11			σύκα	30		
σίδηρος	3			σφουγγάρια	3		
σκόρδα	28			τάβλες	1		
σολωμός	2			ταρταρούγα	9		
σουμάκι	1			τούβλα	3		
σουπιές	2			τραπουλόχαρτα	1		
σταφίδα	2			τυρί	1		
στεφάνια	7			υφάσματα	15		
σύκα	4			φυτά	1		
σχοινιά	4			χόρτα	1		
τάβλες	1			χώμα	1		
τούβλα	1			ψάρια	1		
τραπέζια	2						
τραπουλόχαρτα	3						
τυρί	1						
υφάσματα	2						
φάρμακα	3						
φρούτα	3						
φυτά	1						
χαβιάρι	1						
χαρτί	12						
Χιόνι	1						
χόρτα	3						
χρυσόξυλα	1						
χώμα	1						

φορτία Δυτικής Μεσογείου							
1845-59 (φορτία προς Επτάνησα)				**1845-59 (φορτία από Επτάνησα)**			
γενικά	**αρ.**	**χύδην**	**αρ.**	**γενικά**	**αρ.**	**χύδην**	**αρ.**
αλίπαστα	5	ζάχαρη	3	αλάτι	1	βρώμη	2
βακαλάος	5	κριθάρι	1	βελανίδια	3	δημητριακά	2
βαρέλια	9	λιναρόσπορος	1	γύψος	1	καλαμπόκι	7
βελανίδια	1	ξυλεία	1	δέρματα	1	κριθάρι	3
βιβλία	1	σιτάρι	5	δούγες	3	λιναρό-σπορος	2
βιοτεχνικά προϊόντα	1			ελαιόλαδο	28	μαλλί	1
δέρματα	8			καπνός	2	ξυλεία	4
δούγες	1			κρασί	2	σίκαλη	2

ελαιόλαδο	1			λικέρ	1	σιτάρι	91
έπιπλα	1			μετάξι	1	σουσάμι	7
καθρέπτες	1			ρύζι	1	φασόλια	1
καπέλα ψάθινα	1			σαπούνια	2		
καυστική σόδα	1			σμυρίδα	1		
κρασί	1			σταφίδα	1		
μάλλινα	1			σφουγγάρια	1		
μπουκάλια άδεια	1						
οικιακά σκεύη	1						
οινόπνευμα	1						
πήλινα σκεύη	3						
πυρίτιδα	1						
ρύζι	9						
σίδηρος	1						
σιρόπι	1						
τούβλα	1						
φιάλες	1						
χαρτί	2						
χώμα	1						

φορτία Εκτός Μεσογειακών Θαλασσών							
1845-59 (φορτία προς Επτάνησα)				**1845-59 (φορτία από Επτάνησα)**			
γενικά	**αρ.**	**χύδην**	**αρ.**	**γενικά**	**αρ.**	**χύδην**	**αρ.**
βακαλάος	6	γαιάνθρακες	84	βελανίδια	10	δημητριακά	1
δέρματα	25	ζάχαρη	19	γενικό φορτίο	1	καλαμπόκι	1
εμπορεύματα	99			ελαιόλαδο	28	λιναρό-σπορος	1
ζωοτροφές	1			σταφίδα	406	ξυλεία	5
καφές	19			σύκα ξερά	1	ραπανό-σπορος	1
οινόπνευμα	3					σιτάρι	8
πιπέρι	1					φακή	3
πυρίτιδα	9						
σίδηρος	2						
σκόρδα	1						
τρόφιμα	1						
τσιγάρα	1						
τυρί	2						

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ

Στοιχεία Διαγράμματος 4.1: Οι θαλάσσιες περιοχές δραστηριοποίησης της εμπορικής ναυτιλίας του Ιονίου Κράτους, με βάση τους δηλωθέντες τόπους άφιξης και αναχώρησης των επτανησιακών, ποντοπόρων, εμπορικών σκαφών, κατά την περίοδο 1820-60. *(τα κάτωθι στοιχεία προέρχονται από την* ηλεκτρονική βάση δεδομένων: *Ὀδυσσεύς – Ιόνιος Ναυτιλιακή Ιστορία, 1810-1864).*

θαλάσσιες περιοχές	**1820**				**1825**			
	αφίξεις	**αναχωρήσεις**	**σύνολο**	**ποσοστό (%)**	**αφίξεις**	**αναχωρήσεις**	**σύνολο**	**ποσοστό (%)**
Μαύρη Θάλασσα	3	10	13	6%	24	31	55	13%
Ανατολική Μεσόγειος	11	21	32	16%	56	114	170	38%
Κεντρική Μεσόγειος	81	71	152	73%	118	94	212	47%
Δυτική Μεσόγειος	7	2	9	4%	4	5	9	2%
Θάλασσες εκτός Μεσογείου	1	0	1	1%	0	1	1	0%
ΣΥΝΟΛΟ	**103**	**104**	**207**	**100%**	**202**	**245**	**447**	**100%**

θαλάσσιες περιοχές	**1830**				**1845**			
	αφίξεις	**αναχωρήσεις**	**σύνολο**	**ποσοστό (%)**	**αφίξεις**	**αναχωρήσεις**	**σύνολο**	**ποσοστό (%)**
Μαύρη Θάλασσα	30	21	51	21%	70	60	130	31%
Ανατολική Μεσόγειος	24	36	60	25%	18	20	38	9%
Κεντρική Μεσόγειος	66	64	130	53%	105	134	239	58%
Δυτική Μεσόγειος	2	1	3	1%	6	2	8	2%
Θάλασσες εκτός Μεσογείου	1	0	1	0%	0	0	0	0%

θαλάσσιες περιοχές	**1850**				**1855**			
	αφίξεις	**αναχωρήσεις**	**σύνολο**	**ποσοστό (%)**	**αφίξεις**	**αναχωρήσεις**	**σύνολο**	**ποσοστό (%)**
Μαύρη Θάλασσα	63	51	114	26%	6	39	45	13%
Ανατολική Μεσόγειος	26	43	69	16%	43	51	94	30%
Κεντρική Μεσόγειος	114	118	232	53%	90	84	174	55%
Δυτική Μεσόγειος	11	9	20	5%	4	2	6	2%
Θάλασσες εκτός Μεσογείου	0	1	1	0%	0	0	0	0%
ΣΥΝΟΛΟ	**214**	**222**	**436**	**100%**	**143**	**176**	**319**	**100%**

θαλάσσιες περιοχές	**1859**				**1860**			
	αφίξεις	**αναχωρήσεις**	**σύνολο**	**ποσοστό (%)**	**αφίξεις**	**αναχωρήσεις**	**σύνολο**	**ποσοστό (%)**
Μαύρη Θάλασσα	101	72	173	30%	78	96	174	37%
Ανατολική Μεσόγειος	37	55	92	16%	25	39	64	14%
Κεντρική Μεσόγειος	125	183	308	51%	111	110	221	47%
Δυτική Μεσόγειος	12	5	17	3%	2	7	9	2%
Θάλασσες εκτός Μεσογείου	0	0	0	0%	0	0	0	0%
ΣΥΝΟΛΟ	**275**	**315**	**590**	**100%**	**216**	**252**	**468**	**100%**
ΣΥΝΟΛΟ	**123**	**122**	**245**	**100%**	**199**	**216**	**415**	**100%**

Στοιχεία Σχήματος 4.1: Οι θάλασσες και τα κύρια λιμάνια δραστηριοποίησης της ποντοπόρου, εμπορικής ναυτιλίας του Ιονίου Κράτους, με βάση τους δηλωθέντες τόπους (θάλασσες – λιμάνια) άφιξης και αναχώρησης των επτανησιακών, ποντοπόρων, εμπορικών σκαφών, κατά τα έτη 1820, 1825 και 1830. *(τα κάτωθι στοιχεία προέρχονται από την* ηλεκτρονική βάση δεδομένων: *Ὀδυσσεύς – Ιόνιος Ναυτιλιακή Ιστορία, 1810-1864).*

θαλάσσιες περιοχές	1820		1825		1830	
	κινήσεις σκαφών	ποσοστό επί συνόλου (%)	κινήσεις σκαφών	ποσοστό επί συνόλου (%)	κινήσεις σκαφών	ποσοστό επί συνόλου(%)
Ατλαντικός	1	1%	0	0%	1	0%
Βόρεια Θάλασσα	0	0%	1	0%	0	0%
Μεσόγειος Ανατολική	21	10%	4	1%	3	1%
Μαύρη Θάλασσα	13	6%	55	12%	51	21%
Αιγαίο	11	5%	166	37%	57	23%
Μεσόγειος Δυτική	9	4%	9	2%	3	1%
Μεσόγειος Κεντρική	13	6%	14	3%	3	1%
Ιόνιο	39	19%	120	27%	73	30%
Αδριατική	100	49%	78	18%	54	23%
ΣΥΝΟΛΟ	207	100%	447	100%	245	100%

α/α	λιμάνια	αφίξεις & αναχωρήσεις
1	*Σύρος*	140
2	*Κωνσταντινούπολη*	85
3	*Πρέβεζα*	80
4	*Αγκώνα*	54
5	*Μεσολόγγι*	50
6	*Τεργέστη*	47
7	*Καλαμάτα*	39
8	*Μπαρλέτα*	39
9	*Πάτρα*	25
10	*Μπρίντεζι*	20
11	*Οδησσός*	17
12	*Αυλώνα*	16
13	*Κυλλήνη*	14
14	*Μάλτα*	13
15	*Βενετία*	12

Στοιχεία Σχήματος 4.2: Οι θάλασσες και τα κύρια λιμάνια δραστηριοποίησης της ποντοπόρου, εμπορικής ναυτιλίας του Ιονίου Κράτους, με βάση τους δηλωθέντες τόπους (θάλασσες – λιμάνια) άφιξης και αναχώρησης των επτανησιακών, ποντοπόρων, εμπορικών σκαφών, κατά τα έτη 1845, 1850, 1855, 1859 και 1860. *(τα κάτωθι στοιχεία προέρχονται από την* ηλεκτρονική βάση δεδομένων: *Ὀδυσσεύς – Ιόνιος Ναυτιλιακή Ιστορία, 1810-1864).*

θαλάσσιες περιοχές	**1845**		**1850**		**1855**	
	κινήσεις σκαφών	ποσοστό επί συνόλου (%)	κινήσεις σκαφών	ποσοστό επί συνόλου (%)	κινήσεις σκαφών	ποσοστό επί συνόλου (%)
Ατλαντικός	0	0%	0	0%	0	0%
Βόρεια Θάλασσα	0	0%	1	0%	0	0%
Μεσόγειος Ανατολική	0	0%	12	3%	22	7%
Μαύρη Θάλασσα	130	31%	109	25%	45	14%
Αιγαίο	38	9%	57	13%	72	23%
Μεσόγειος Δυτική	8	2%	20	5%	6	2%
Μεσόγειος Κεντρική	43	10%	42	10%	36	11%
Ιόνιο	91	22%	85	20%	48	15%
Αδριατική	105	26%	105	24%	90	28%
ΣΥΝΟΛΟ	415	100%	431	100%	319	100%

θαλάσσιες περιοχές	**1859**		**1860**	
	κινήσεις σκαφών	ποσοστό επί συνόλου (%)	κινήσεις σκαφών	ποσοστό επί συνόλου (%)
Ατλαντικός	0	0%	0	0%
Βόρεια Θάλασσα	0	0%	0	0%
Μεσόγειος Ανατολική	17	3%	7	1%
Μαύρη Θάλασσα	161	28%	174	37%
Αιγαίο	75	13%	57	12%
Μεσόγειος Δυτική	17	3%	9	2%
Μεσόγειος Κεντρική	44	8%	47	10%
Ιόνιο	84	15%	78	17%
Αδριατική	180	30%	96	21%
ΣΥΝΟΛΟ	578	100%	468	100%

α/α	**λιμάνια**	**αφίξεις & αναχωρήσεις**
1	*Κωνσταντινούπολη*	561
2	*Τεργέστη*	210
3	*Μάλτα*	176
4	*Πάτρα*	106
5	*Σύρος*	100
6	*Πρέβεζα*	58
7	*Βόνιτσα*	53
8	*Αυλώνα*	51
9	*Μπρίντεζι*	51
10	*Δυρράχιον*	33
11	*Άγιοι Σαράντα*	31
12	*Αλεξάνδρεια*	26
13	*Λιβόρνο*	26
14	*Ζαβέρδα (Πάλαιρος)*	25
15	*Βενετία*	24

Στοιχεία Διαγραμμάτων 4.2 έως 4.6: Παρουσίαση του αριθμού και του είδους των γενικών και χύδην φορτίων, που έφτασαν στα λιμάνια του Ιονίου Κράτους ή αναχώρησαν από αυτά, με τα υπο ιονική σημαία, ποντοπόρα, εμπορικά σκάφη, κατά την περίοδο 1820-30 και ανά θαλάσσια περιοχή. *(τα κάτωθι στοιχεία προέρχονται από την* ηλεκτρονική βάση δεδομένων: *Ὀδυσσεύς – Ιόνιος Ναυτιλιακή Ιστορία, 1810-1864).*

φορτία Κωνσταντινούπολης και Μαύρης Θάλασσας							
1820-30 (φορτία προς Επτάνησα)				**1820-30 (φορτία από Επτάνησα)**			
γενικά	**αρ.**	**χύδην**	**αρ.**	**γενικά**	**αρ.**	**χύδην**	**αρ.**
αλίπαστα	6	δημητριακά	5	κεραμίδια	1	ξυλεία	1
βούτυρο	5	κριθάρι	1	λάδι	10	όσπρια	1
γενικό φορτίο	1	μπιζέλια	4	πίσσα	1	σιτάρι	1
δέρματα	3	ξυλεία ρωσσική	1	ρούμι	2		
διάφορα	17	σιτάρι	48	σαπούνια	6		
εμπορεύματα	1			σκόρδα	2		
εσάρπες	1			χαβιάρι	1		
καπνός	7						
κερί	1						
κολονάτα 7.000	1						
λάδι	1						
λακέρδα	1						
σίδηρος	1						
τάλληρα	1						
τζάκια	1						
τυρί	1						
χαβιάρι	11						
ψάρια	1						

φορτία Αιγαίου Πελάγους							
1820-30 (φορτία προς Επτάνησα)				**1820-30 (φορτία από Επτάνησα)**			
γενικά	**αρ.**	**χύδην**	**αρ.**	**γενικά**	**αρ.**	**χύδην**	**αρ.**
αλίπαστα	4	βαμβάκι	1	αλάτι	4	δημητριακά	11
αλκοολούχα ποτά	1	δημητριακά	6	αλεύρι	7	ζάχαρη	2
βαρύδια	1	καλαμπόκι	5	αλίπαστα	3	κριθάρι	1
βελανίδια	12	καυσόξυλα	1	βακαλάος	7	ξυλεία	2
βούτυρο	1	κουκιά	1	βούτυρο	2	σιτάρι	8
γαλέτα	1	κριθάρι	3	γαλέτα	16	τάβλες	2
γενικό φορτίο	1	σιτάρι	10	γαρύφαλα	1	φάβα	2
δέρματα	9	σουσάμι	1	γενικό φορτίο	1		
διάφορα	26	φάβα	4	γυαλικά	1		
δίκρανα	1	φακή	1	δαδιά	1		
εμπορεύματα	7			δέρματα	2		
εφόδια	1			διάφορα	20		
θειούχος άργυρος	1			εμπορεύματα	18		
κάβοι	1			ζυμαρικά	2		
καπνός	11			θειάφι	1		
καφές	1			κάβοι	1		
κεραμίδια	1			καναβάτσο	1		
κερί	2			καπνός	4		
κρασί	3			καρύδια	1		
κρεμμύδια	2			καφές	2		
κυψέλες	1			κεραμίδια	1		

λάδι	5			κονιάκ	1		
λικέρ	1			κρασί	3		
λινάρι για πανιά	1			κρεμμύδια	2		
μέλι	1			λάδι	7		
μετάξι	5			λινάρι	1		
μυλόπετρες	3			λίπος	2		
πιπερόριζα	1			μήλα	1		
πίσσα	3			πίσσα	1		
σίδηρος	4			ρούμι	5		
σκόρδα	1			σαπούνια	14		
σταφίδα	1			σαρδέλες	1		
σταφύλια	1			σίδηρος	2		
σύκα	15			σκόρδα	2		
σφουγγάρια	1			σκούφοι	1		
τάβλες	2			στοκοφίσι	1		
Τρόφιμα	1			τάλληρα	1		
τυρί	8			τσέρκια για βαρέλια	1		
χαβιάρι	1			υποδήματα	1		
χαλκός	3			υφάσματα λινά	1		
χειροτεχνήματα/ βιοτεχνικά προϊόντα	3			φασιανοί	1		
ψάρια παστά	3			φυτά	1		
				χαλκός	2		
				χειροτεχνήματα/ βιοτεχνικά προϊόντα	9		
				χρυσός σε νήμα	1		
				ψάρια παστά	2		

φορτία Ιονίου Πελάγους							
1820-30 (φορτία προς Επτάνησα)				**1820-30 (φορτία από Επτάνησα)**			
γενικά	**αρ.**	**χύδην**	**αρ.**	**γενικά**	**αρ.**	**χύδην**	**αρ.**
αλάτι	1	βαμβάκι	3	αλαβάστρινα είδη	1	δημητριακά	24
αλεύρι	2	βρώμη	2	αλεύρι	14	ζάχαρη	2
αλίπαστα	3	δημητριακά	10	αλίπαστα	1	κριθάρι	6
άλογα	1	καυσόξυλα	13	βελανίδια	1	ξυλεία	1
αρνιά	3	κριθάρι	5	βούτυρο	3	σιτάρι	9
βακαλάος	1	λινάρι	2	γαλέτα	15	φασόλια	1
βαρέλια	1	λίπος ζωικό	1	δέρματα	3		
βαφική ύλη	2	μαλλί	7	διάφορα	21		
βελανίδια	7	ξυλεία	3	εμπορεύματα	10		
βέργες	1	ξυλεία οικοδομική	1	ζωοτροφές	1		
βόδια	3	σιτάρι	4	καπνός	9		
γαλέτα	2	σουσάμι	1	καρύδια	2		
δέρματα	7	φάβα	1	καφές	1		
διάφορα	26			κεραμικά	1		
δίκρανα	2			κρασί	4		
δούγες	2			λικέρ	1		
εμπορεύματα	2			μέλι	1		
ζώα	2			ξηροί καρποί	1		
ζωοτροφές	3			οινόπνευμα	1		
κάβοι	3			πατάτες	1		
καπνός	6			πίσσα	1		
καπότες	3			πλάκες από τη Μάλτα	1		
κερί	1			ρούμι	2		

κρασί	2			ρύζι	5		
κρεμμύδια	3			σαπούνια	5		
κριάρια	4			σίδηρος	1		
λάδι	3			σύκα ξερά	2		
λικέρ	1			τσιγάρα	1		
μετάξι	1			τυρί	5		
πίσσα	2			υφάσματα	1		
ρούμι	3			ψάρια παστά	1		
ρύζι	1						
σαρδέλες	1						
σίδηρος	2						
σταφίδα	1						
στοκοφίσι	1						
σύκα ξερά	4						
ταρταρούγα	1						
τσακμακόπετρες	1						
τυρί	9						
χαλκός	2						
ψάρια παστά	1						

φορτία Κεντρικής Μεσογείου							
1820-30 (φορτία προς Επτάνησα)				**1820-30 (φορτία από Επτάνησα)**			
γενικά	**αρ.**	**χύδην**	**αρ.**	**γενικά**	**αρ.**	**χύδην**	**αρ.**
αλάτι	1	μαλλί	2	βελανίδια	2	βαμβάκι	1
διάφορα	3	σιτάρι	1	γενικό φορτίο	2	δημητριακά	1
δούγες	1			διάφορα	2	ελαιοστά	1
εμπορεύματα	4			εμπορεύματα	2	καυσόξυλα	1
καυστική σόδα	3			μετάξι	1	ξυλεία οικοδομική	1
κρασί	1			μυλόπετρες	1	τάβλες	1
παιχνίδια	1			ξύδι	1		
πέτρες για βιομηχανικές εγκαταστάσεις	1			πίσσα	2		
πλάκες	1			σίδηρος	2		
σίδηρος	1			σταφίδα	1		
σόδα	1			τυρί	1		
τσέρκια για βαρέλια	1			υφάσματα λινά	1		
φάβα	1			φασιανοί	1		
χειροτεχνήματα/ βιοτεχνικά προϊόντα	1			χαλκός	1		

φορτία Αδριατικής Θάλασσας							
1820-30 (φορτία προς Επτάνησα)				**1820-30 (φορτία από Επτάνησα)**			
γενικά	**αρ.**	**χύδην**	**αρ.**	**γενικά**	**αρ.**	**χύδην**	**αρ.**
αλεύρι	10	βρώμη	3	βελανίδια	10	βαμβάκι	1
αμύγδαλα	3	γαιάνθρακες	1	αλάτι	2	βρώμη	1
αρνιά	1	δημητριακά	20	αλκοολούχα ποτά	1	δημητριακά	2
βαρέλια	2	ζάχαρη	1	αμύγδαλα	1	ζάχαρη	1
βιτρώ	1	καυσόξυλα	1	βακαλάος	1	κριθάρι	2
βόδια	1	κριθάρι	5	γαλέτα	1	λιναρό-σπορος	5
γαλέτα	18	ξυλεία	10	γενικό φορτίο	2	μαλλί	3
γαρύφαλα	3	ξυλεία οικοδομική	2	γλυκό από σταφύλι	1	σιτάρι	1
γενικό φορτίο	3	σιτάρι	25	γούνες αλεπούς	1	σουσάμι	1

γούνες αλεπούς	1	φάβα	8	δέρματα	4	φάβα	2
γυαλικά	1	φακή	1	διάφορα	7	φακή	1
δέρματα	1			ελιές	1		
διάφορα	24			εμπορεύματα	7		
δούγες	3			εσπεριδοειδή	1		
είδη κιγκαλερίας	1			κάβοι	1		
εμπορεύματα	47			καπνός	2		
εφόδια πλοίου	1			καπότες	6		
ζυμαρικά	10			κεραμίδια	1		
ζώα	1			κρασί	4		
ζωοτροφές	4			λάδι	6		
κάβοι	2			λαρδί	1		
καναπέδες	1			λικέρ	1		
καπνός	2			μυλόπετρες	2		
κάρδαμο	1			ξύδι	1		
καρέκλες	1			ορυκτά	1		
καρπούς	1			πίσσα	2		
καρύδια	1			σαπούνια	4		
καρφιά	1			σίδηρος	1		
καυστική σόδα	1			σκόρδα	1		
καφές	2			σταφίδα	2		
κεραμίδια	2			σύκα	3		
κοπριά	1			σφουγγάρια	1		
κουπιά	1			ταρταρούγα	1		
κρασί	3			τυρί	3		
κρεμμύδια	11			υφάσματα για καπότες	1		
κριάρια	1			χαλκός	2		
λικέρ	1			ψάρια παστά	2		
μακαρόνια	2						
μάραθα	4						
μπακίρια	1						
πατάτες	3						
πέτρες επεξεργασίας βάμβακος	1						
πήλινα σκεύη	1						
πηλός	2						
πίσσα	3						
πλάκες	1						
ρύζι	10						
σιδερένιες λάμες	1						
σιδήρου προϊόντα	1						
σκόρδα	13						
σταφίδα	1						
τάβλες	4						
τρόφιμα	1						
τσέρκια για βαρέλια	4						
τυρί	1						
χαβιάρι	1						
χειροτεχνήματα/ βιοτεχνικά προϊόντα	1						
χέλια	1						
χοίρους	1						
χρυσός	2						
χώμα	1						

φορτία Δυτικής Μεσογείου							
1820-30 (φορτία προς Επτάνησα)				1820-30 (φορτία από Επτάνησα)			
γενικά	αρ.	χύδην	αρ.	γενικά	αρ.	χύδην	αρ.
βακαλάος	1	δημητριακά	2	βελανίδια	2	σιτάρι	2
γενικό φορτίο	1	ξυλεία	1	διάφορα	2		
διάφορα	3	σιτάρι	4	εμπορεύματα	1		
εμπορεύματα	5	τάβλες	1	λάδι	1		
ζυμαρικά	1			μυλόπετρες	1		
λινάρι	1			σαπούνια	2		
χειροτεχνήματα/ βιοτεχνικά προϊόντα	1			σταφίδα	2		
				χαβιάρι	1		

φορτία Ανατολικής Μεσογείου							
1820-30 (φορτία προς Επτάνησα)				1820-30 (φορτία από Επτάνησα)			
γενικά	αρ.	χύδην	αρ.	γενικά	αρ.	χύδην	αρ.
αλίπαστα	1	βαμβάκι	3	βακαλάος	1	ζάχαρη	1
βαφική ύλη	1	κουκιά	1	βαρέλια κενά	2	σιτάρι	1
βέλη	1			γάζα	1		
διάφορα	2			εμπορεύματα	3		
κάβοι	1			κάβοι	2		
καπνός	1			καπνός	1		
κερί	1			κεραμίδια	3		
κιλίμια	1			κοπριά	1		
κρασί Κύπρου	5			όπλα	1		
μετάξι	1			ρύζι	1		
μύδια	1			σαπούνια	1		
πίσσα	1			σκόρδα	1		
πλάκες	1			τάβλες	1		
ρύζι	1			χειροτεχνήματα/ βιοτεχνικά προϊόντα	1		
τριαντάφυλλα	1						
τυρί	1						

Στοιχεία Διαγραμμάτων 4.7 έως και 4.11: Παρουσίαση του αριθμού και του είδους των γενικών και χύδην φορτίων, που έφτασαν στα λιμάνια του Ιονίου Κράτους ή αναχώρησαν από αυτά, με τα υπο ιονική σημαία, ποντοπόρα, εμπορικά σκάφη, κατά την περίοδο 1845-59 και ανά θαλάσσια περιοχή. *(τα κάτωθι στοιχεία προέρχονται από την* ηλεκτρονική βάση δεδομένων: *Ὀδυσσεύς – Ιόνιος Ναυτιλιακή Ιστορία, 1810-1864).*

φορτία Κωνσταντινούπολης και Μαύρης Θάλασσας							
1845-59 (φορτία προς Επτάνησα)				1845-59 (φορτία από Επτάνησα)			
γενικά	αρ.	χύδην	αρ.	γενικά	αρ.	χύδην	αρ.
αλίπαστα	2	βρώμη	2	αλάτι	2	ζάχαρη	5
βαρέλια κενά	1	δημητριακά	16	αλίπαστα	2	καυσόξυλα	1
διάφορα	17	καλαμπόκι	19	βακαλάος	2	κριθάρι	2
δούγες	3	κουκιά	2	βούτυρο	1	λιναρό-σπορος	1
ελαιόλαδο	1	μπιζέλια	1	γαλέτα	2	μαλλί	1
εμπορεύματα	1	σίκαλη	1	γενικό φορτίο	1	ξυλεία	1
καρφιά	1	σιτάρι	158	γλυκά	1	σιτάρι	8
κρασί	1	φακή	2	δέρματα	1		
λακέρδα	1			διάφορα	22		
παλαμίδες	3			ελαιόλαδο	24		

σίδηρος	3			ελιές	1		
σκουμπρί	2			εμπορεύματα	14		
σύκα	1			κάβοι	2		
χαβιάρι	4			καπνός σε σκόνη	2		
ψάρια παστά	1			καπότες	1		
				καφές	2		
				κεραμίδια	9		
				κρασί	8		
				κρέας	1		
				πατάτες	1		
				πήλινα σκεύη	1		
				σαπούνια	2		
				σταφίδα	1		
				στεφάνια για βαρέλια	2		
				τούβλα	8		
				τσιγάρα	1		
				τυρί	2		
				υφάσματα	1		
				ψάρια	1		

φορτία Αιγαίου Πελάγους							
1845-59 (φορτία προς Επτάνησα)				**1845-59 (φορτία από Επτάνησα)**			
γενικά	**αρ.**	**χύδην**	**αρ.**	**γενικά**	**αρ.**	**χύδην**	**αρ.**
σύκα	6	βαμβάκι	2	γενικό φορτίο	5	καυσόξυλα	1
βελανίδια	2	βρώμη	1	αλίπαστα	1	ξυλεία	2
διάφορα	12	δημητριακά	2	βακαλάος	1	ξυλεία οικοδομική	1
ελαιόλαδο	1	καλαμπόκι	15	βαρέλια	1	σίκαλη	1
εμπορεύματα	5	καυσόξυλα	4	βιβλία	1	σιτάρι	4
καπνός	5	κουκιά	2	γυαλικά	1		
καρύδια	1	κριθάρι	9	διάφορα	12		
κεραμίδια	1	ξυλεία	1	εμπορεύματα	6		
λακέρδα	1	ρεβύθια	1	ιατρικά είδη	1		
μυλόπετρες	3	σίκαλη	2	κάβοι	2		
παραθυρόφυλλα	1	σιτάρι	48	καφές	1		
πορσελάνη	1	φακή	2	κεραμίδια	3		
ρούμι	1			κερί	1		
σταφύλια	2			κρασί	1		
στεφάνια	1			πατάτες	1		
ταρταρούγα	1			πήλινα σκεύη	1		
ψάρια	2			πυρίτιδα	2		
				ρούμι	1		
				ρύζι	1		
				σαπούνια	1		
				σαρδέλες παστές	2		
				σκόρδα	1		
				στεφάνια	1		
				τοπικά προϊόντα	1		
				τούβλα	4		
				τυρί	1		

φορτία Ιονίου Πελάγους

1845-59 (φορτία προς Επτάνησα)				1845-59 (φορτία από Επτάνησα)			
γενικά	**αρ.**	**χύδην**	**αρ.**	**γενικά**	**αρ.**	**χύδην**	**αρ.**
αλίπαστα	2	βρώμη	6	βακαλάος	1	γαιάνθρακες	1
βδέλες	1	γαιάνθρακες	2	βαρέλια κενά λαδιού	1	δημητριακά	3
βελανίδια	5	δημητριακά	3	βιοτεχνικά προϊόντα	5	ζάχαρη	11
βούρλα	2	ζάχαρη	1	δέρματα	5	καλαμπόκι	1
γενικό φορτίο	2	καλαμπόκι	3	διάφορα	39	καυσόξυλα	6
γεώμηλα	1	καυσόξυλα	30	δούγες	1	κριθάρι	2
γεωργικά εργαλεία	1	κουκιά	1	εμπορεύματα	25	ξυλεία	4
δέρματα	2	μαλλί	4	ζυμαρικά	1	σιτάρι	9
διάφορα	19	ξυλεία	3	ζώα	2	φακή	1
δούγες	6	ξυλεία οικοδομική	8	καπνός σε φύλλα	1	φασόλια	1
ελαιόλαδο	5	σιτάρι	6	καφές	7		
εμπορεύματα	11	φακή	1	κεραμίδια	1		
έπιπλα	1	φασόλια	1	ξυλοστέφανα	1		
ζυμαρικά	1			παστά λαχανικα	1		
ζώα	5			πατάτες	2		
ζωοτροφές	1			πήλινα σκεύη	1		
καπνός	1			πλάκες από τη Μάλτα	1		
καφές	1			ρύζι	2		
κοπριά	1			σαπούνια	5		
κουπιά	1			σαρδέλες παστές	1		
κρασί	1			σίδηρος	3		
κρεμμύδια	1			σκόρδα	1		
ξύδι	1			σύκα	3		
σαρδέλες	2			τούβλα	1		
σταφίδα	5			τυρί	1		
σύκα	2			υφάσματα	4		
ταρταρούγα	2						
τούβλα	1						
τυρί	1						

φορτία Κεντρικής Μεσογείου							
1845-59 (φορτία προς Επτάνησα)				1845-59 (φορτία από Επτάνησα)			
γενικά	**αρ.**	**χύδην**	**αρ.**	**γενικά**	**αρ.**	**χύδην**	**αρ.**
αλάτι	7	βαμβάκι	1	βελανίδια	3	γαιάνθρακες	1
αλίπαστα	1	γαιάνθρακες	3	Βούρλα	2	δημητριακά	2
βαρέλια	3	καλαμπόκι	1	γενικό φορτίο	1	ελαιοστά	3
γενικό φορτίο	2	κουκιά	1	δέρματα	2	ζάχαρη	1
διάφορα	24	κριθάρι	6	διάφορα	12	Καλαμπόκι	1
δούγες	4	λιναρόσπορος	1	Ελαιόλαδο	2	καυσόξυλα	5
εμπορεύματα	20	σιτάρι	14	ελιές	1	μπιζέλια	2
έπιπλα	1	φακή	1	εμπορεύματα	8	ξυλεία οικοδομική	2
εσπεριδοειδή	1			λακέρδα	1	σιτάρι	53
καρέκλες	1			λεμόνια	1	φακή	1
καρύδια	1			μέλι	1		
κεραμίδια	1			μυλόπετρες	3		
λεμόνια	1			πατάτες	1		
λιβάνι	1			πλάκες	1		
μάραθα	1			σαπούνια	2		
πατάτες	4			σίδηρος	1		
πήλινα σκεύη	1			Σταφίδα	1		
πλάκες	2			τυρί	1		

πυρίτιδα	2			φύλλα δάφνης	1		
ρύζι	1						
σαρδέλες	3						
σκόρδα	2						
σκούπες	1						
σολωμός	1						
σταφίδα	2						
στεφάνια	2						
τορκοί	1						

φορτία Αδριατικής Θάλασσας							
1845-59 (φορτία προς Επτάνησα)				**1845-59 (φορτία από Επτάνησα)**			
γενικά	**αρ.**	**χύδην**	**αρ.**	**γενικά**	**αρ.**	**χύδην**	**αρ.**
αλάτι	1	βρώμη	2	αλάτι	4	βαμβάκι	1
αλεύρι	2	δημητριακά	6	αλίπαστα	1	βρώμη	12
αλίπαστα	4	ζάχαρη	2	βδέλες	1	δημητριακά	10
βακαλάος	1	καλαμπόκι	3	βελανίδια	7	ζάχαρη	6
βαρέλια	3	καυσόξυλα	5	βιοτεχνικά προϊόντα	6	καλαμπόκι	6
βελανίδια	1	κουκιά	1	γαρύφαλα	1	κουκιά	1
βιβλία	2	κριθάρι	1	γενικό φορτίο	2	λιναρό-σπορος	1
βιοτεχνικά προϊόντα	3	ξυλεία	20	δέρματα	5	μαλλί	3
βολίδια	1	ξυλεία οικοδομική	8	διάφορα	46	ξυλεία οικοδομική	2
βυτία	1	σανίδες	5	δούγες	1	σιτάρι	33
γαλέτα	2	Σιτάρι	14	ελαιόλαδο	13	φασόλια	1
γενικό φορτίο	5	φακή	3	εμπορεύματα	12		
γυαλικά	7	φασόλια	2	καφές	13		
δέρματα	1			κεραμίδια	1		
διάφορα	69			κρασί	1		
δούγες	12			μυλόπετρες	3		
εμπορεύματα	61			νήμα χοντρό	1		
έπιπλα	2			ξύδι	1		
θειάφι	1			οινόπνευμα	2		
ιατρικά είδη	1			πηλός	1		
καναπέδες	1			ρύζι	1		
καπνός	2			σαπούνια	3		
καρφιά	1			σίδηρος	5		
καφές	3			σταφίδα	17		
κεραμίδια	10			σταφύλια	1		
κερί	3			σύκα	11		
κρασί	1			ταρταρούγα	8		
κρεμμύδια	2			τούβλα	1		
μυλόπετρες	1			υφάσματα	4		
παστά λαχανικα	1			φυτά	1		
πατάτες	11			χειροτεχνήματα/ βιοτεχνικά προϊόντα	1		
πήλινα σκεύη	2						
πιάτα	1						
πίσσα	2						
ρύζι	8						
σαλάμι	2						
σαρδέλες	3						
σίδηρος	1						

σκόρδα	10						
στεφάνια	1						
σύκα	2						
σχοινιά	2						
τραπέζια	1						
υφάσματα	1						
φάρμακα	1						
φυτά	1						
χαρτί	3						
ψάρια παστά	3						

φορτία Δυτικής Μεσογείου							
1845-59 (φορτία προς Επτάνησα)				**1845-59 (φορτία από Επτάνησα)**			
γενικά	**αρ.**	**χύδην**	**αρ.**	**γενικά**	**αρ.**	**χύδην**	**αρ.**
αλάτι	1	καυσόξυλα	1	αλάτι	1	καλαμπόκι	1
αλίπαστα	2	λιναρόσπορος	1	αλίπαστα	1	κριθάρι	2
βακαλάος	2	ξυλεία	1	βελανίδια	1	μαλλί	1
βελανίδια	1	σιτάρι	4	δέρματα	1	σιτάρι	14
διάφορα	4			δούγες	1		
δούγες δρύινες	7			ελαιόλαδο	1		
εμπορεύματα	5			εμπορεύματα	4		
κουπιά	1			οινόπνευμα	1		
μπουκάλια άδεια	1			πήλινα σκεύη	1		
πρόβατα	1						
ρύζι	1						
σαρδέλες	2						

φορτία Εκτός Μεσογειακών Θαλασσών							
1845-59 (φορτία προς Επτάνησα)				**1845-59 (φορτία από Επτάνησα)**			
γενικά	**αρ.**	**χύδην**	**αρ.**	**γενικά**	**αρ.**	**χύδην**	**αρ.**
διάφορα	1	δημητριακά	1	διάφορα	2	ζάχαρη	2
ςμπορεύματα	1	καλαμπόκι	2	εμπορεύματα	1	Σιτάρι	2
κρασί Κύπρου	3	κουκιά	2	καφές	1	τάβλες	1
σίδηρος	1	κριθάρι	2	κιβώτια κενά	1		
		όσπρια	1	λεμόνια	1		
		σιτάρι	13	ρούμι	1		
		φασόλια	1				

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΕΜΠΤΟ

Στοιχεία Διαγράμματος 5.1 *(α)* : Εκτίμηση διαχρονικής εξέλιξης αριθμού και χωρητικότητας (τόνοι) του υπό ιονική σημαία, επτανησιακού, ποντοπόρου, εμπορικού στόλου (1808, 1820-60). *(τα κάτωθι στοιχεία προέρχονται από την* ηλεκτρονική βάση δεδομένων: *Ὀδυσσεύς – Ιόνιος Ναυτιλιακή Ιστορία, 1810-1864).*

	1808*	1820	1825	1830	1845	1850	1855	1860
χωρητικότητα (τόνοι)	34.056	21.053	36.908	37.554	35.307	41.407	44.765	53.852
ποντοπόρα, εμπορικά σκάφη	264	221	345	259	275	295	344	380

Πηγή: *επεξεργασμένα* στοιχεία από: (α) ηλεκτρονική βάση δεδομένων: *Ὀδυσσεύς – Ιόνιος Ναυτιλιακή Ιστορία, 1810-1864·* (β) Τζελίνα Χαρλαύτη – Νίκος Στ. Βλασσόπουλος, *Ιστορικός Νηογνώμονας Ποντοπόρεια. Ποντοπόρα ιστιοφόρα και ατμόπλοια, 1830-1939*, Ε.Λ.Ι.Α., Αθήνα 2002· (γ) ***** τα στοιχεία του έτους 1808, είναι εκτιμώμενα μεγέθη, προερχόμενα από: Pagratis Gerassimos, «I Consolati della Repubblica Settinsulare (1800-1807) in Sicilia», στο *2nd Mediterranean Maritime History Network Conference*, Μεσσήνα/Ταορμίνα, 2-7 Μαΐου 2006· Jean Savant, «Αι Ιόνιοι Νήσοι κατά τους Ναπολεοντείους Πολέμους», *Ναυτική Επιθεώρησις,* τόμος XXXXXI, 1940, σ. 432-433. Βλ. επίσης: Κεφάλαιο Πρώτο, Ενότητα 1.3.3.β, καθώς και τις υποσημειώσεις 145, 146 και 147. (Βλ. και τους καταλόγους, που ακολουθούν, των υπό εξέταση ετών, που παρουσιάζουν τα υπό ιονική σημαία, ποντοπόρα, εμπορικά σκάφη, όπως αυτά προέκυψαν από την επεξεργασία της βάσης δεδομένων: *Ὀδυσσεύς*).

Στοιχεία Διαγράμματος 5.1 *(β)* : Κατάλογοι των *υπό ιονική σημαία, ποντοπόρων, εμπορικών σκαφών*, που καταγράφηκαν στα λιμάνια του Ιονίου Κράτους, κατά τα έτη 1820, 1825, 1830, 1845, 1850, 1855 και 1860, σύμφωνα με τα επεξεργασμένα στοιχεία της ηλεκτρονικής βάσης δεδομένων: *Ὀδυσσεύς – Ιόνιος Ναυτιλιακή Ιστορία, 1810-1864*. (όπου δεν έχουμε πληροφόρηση για χωρητικότητα, την εκτίμησή μας – εμφανίζεται με έντονη, μαύρη γραφή - την βασίσαμε στους υπολογισθέντες μέσους όρους, ανά τύπο ιστιοφόρου σκάφους, καθώς και στα στοιχεία της σχετικής δευτερογενούς βιβλιογραφίας· βλ. *Πηγή*, στο τέλος των κάτωθι καταλόγων).

ΟΝΟΜΑΣΤΙΚΟΣ ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΤΩΝ ΥΠΟ ΙΟΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ ΠΟΝΤΟΠΟΡΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΈΤΟΥΣ 1820			
όνομα σκάφους	**τύπος σκάφους**	**χωρητικότητα**	**πλοίαρχος**
Aurora	Γολέτα	44	Γιανικάσσης Αναστάσιος
Bella Pulla	Μπρατσέρα	**37**	Πατρίκιος Σπυρίδων
Bella Pulla	Παράντζα	**50**	Φακάρος Σπύρος
Benedizione Celeste	Βριγαντίνι	**171**	Λεκατσάς Νικ.
Buon Principio	Πιελέγκο	**32**	Gazorie Gaudenzio
Camel	Βριγαντίνι	**171**	Cranovich Giov.
Caronte	Τραμπάκολο	**70**	Κουτουφάς Δημήτριος
Crepuscolo	Τραμπάκολο	**70**	Gavagnin Antonio
Fengo	Μπρατσέρα	**37**	Βουτσινάς Χρ.
Giramondo	Παράντζα	**50**	Λαυράνος Ιώσηπος
Il Corriere	Βριγαντίνι	**171**	Φωκάς Διονύσιος
Il Fortunato	Τραμπάκολο	75	Ρόνκης Σπύρος
L' Angelo Rafaele	Βριγαντίνι	**171**	Ιγγλέσης Αντώνιος
La Bellina	Μπρατσέρα	**37**	Περδικάρης Νικολός
La Co. di Lauderdole	Βριγαντίνι	**171**	Tarini Giovanni
La Concezione	Βομβάρδα	**62**	Παναγιώτης Ιώσηπος
Li due Fedeli	Βριγαντίνι	**171**	Βαλσαμάκης Λάμπρος
Lord Castlereagh	Σκούνα	**62**	Ασταρίτας Ι.
Madona di Salute	Σκούνα	**62**	Βλάχος Ιωάννης
Madonna del Buon Consiglio	Σκούνα	**62**	Μπαλάνης Ιωάννης
Madonna del Carmine	Βομβάρδα	**62**	Μεταξάς Γεώργιος

Madonna del Rosario	Σκιαμπέκο	43	Paravento Francesco
Madonna della Grazia	Πιελέγκο	**32**	Baldini Giovanni
Madonna di Fortezza Nuova	Μπρατσέρα	**37**	Rapovaz Giovanni
Madonna di Salute	Πιελέγκο	**32**	Κωσταγιόλας Ιωάννης
Madonna di Salute et Santo Spiridione	Παράντζα	**50**	Ζούλας Θεόδωρος
Madonna di Santa Elena	Βριγαντίνι	**171**	Κουτσουβέλης Γεώργιος
Madonna di Trapani	Βομβάρδα	**62**	Χαλικιόπουλος Γρηγόριος
Mercurio	Κότερο	**44**	Covacich Matteo
Pacchetto del Zante	Σκούνα	**62**	Μεσσαλάς Διονύσιος
Primo Genito	Βριγαντίνι	**171**	Scarpa Benedetto
Regina	Τραμπάκολο	99	Baldini Giovanni
S. Francesco de Paoli	Σκιαμπέκο	36	Κωσταγιόλας Θωμάς
Sandwich Bay	Σκούνα	**62**	Squire Walter
Superba	Βριγαντίνι	**171**	Federici Vincenzo
Xiftero	Μπρατσέρα	33	Κοντογούρης Αποστόλης
Αγία Ευφημία	Πιελέγκο	**32**	Χρυσάφης Ανδρέας
Αγία Ευφημία	Τραμπάκολο	**70**	Αρώνης Θωμ.
Αγία Μαρία	Τραμπάκολο	**70**	Χρυσάφης Σπ.
Αγία Μαύρα	Μπρατσέρα	**37**	Βουτσινάς Δημ.
Αγία Παρασκευή	Βριγαντίνι	**171**	Σκλάβος Αν.
Αγία Τριάς	Βομβάρδα	**62**	Καλογερόπουλος Θ.
Αγία Τριάς	Μαρτιγάνα	79	Περδικάρης Νικολός
Αγία Τριάς	Βομβάρδα	82	Μοντεσάντος Παναγής
Αγία Τριάς	Βριγαντίνι	**171**	Πεταλάς Νικ.
Άγιος νικόλαος	Βριγαντίνι	**171**	Πεταλάς Μαράτος Στ.
Άγιος Αθανάσιος	Τραμπάκολο	**70**	Μερμεριάς Γερ.
Άγιος Ανδρέας	Παράντζα	**50**	Ζούλας Γεώργιος
Άγιος Αντώνιος	Βομβάρδα	**62**	Βασιλόπουλος Αν.
Άγιος Αντώνιος	Τραμπάκολο	**70**	Παλούμπος Νικόλαος
Άγιος Αντώνιος	Τραμπάκολο	**70**	Γαβαλάς Πέτρος
άγιος γεράσιμος	Μπρατσέρα	**37**	Καββαδίας Νικόλαος
Άγιος Διονύσιος	Πιελέγκο	**32**	Μαρκάτης Διονύσιος
Άγιος Διονύσιος	Μπρατσέρα	**37**	Μιτάκης Παναγιώτης
Άγιος Διονύσιος	Τραμπάκολο	**70**	Μάργαρης Διονύσιος
Άγιος Διονύσιος	Βριγαντίνι	**171**	Λεονταρίτης Δομένικος
Άγιος Ελευθέριος	Τραμπάκολο	**70**	Αγιοβλασσίτης Παναγιώτης
Άγιος Ιωάννης	Βομβάρδα	**62**	Γαβριέλης Μιχάλης
Άγιος Ιωάννης	Βομβάρδα	**62**	Φωκάς Γεώργιος
Άγιος Ιωάννης	Τραμπάκολο	**70**	Σβορώνος Παναγής
Άγιος Ιωάννης	Βριγαντίνι	77	Φωκάς Ευάγγελος
Άγιος Ιωάννης	Βριγαντίνι	**171**	Μουσούρης Χαράλαμπος
Άγιος Ιωάννης ο Πρόδρομος	Βριγαντίνι	**171**	Πεταλάς Νικ.
Άγιος Κωνσταντίνος	Τραμπάκολο	**70**	Αρώνης Θεόφιλος
Άγιος Κωνσταντίνος	Τραμπάκολο	**70**	Μερμινός Γερ.
Άγιος Κωνσταντίνος	Βριγαντίνι	**171**	Δρογκάτσος Διον.
Άγιος Μιχαήλ	Μπρατσέρα	**37**	Μαυροκέφαλος Ευάγγελος
Άγιος Μιχαήλ Αρχάγγελος	Τραμπάκολο	**70**	Γρίβας Παναγής
Άγιος Νικόλαος	Μπρατσέρα	28	Κοκκινάτος Γεώργιος
Άγιος Νικόλαος	Πιελέγκο	30	Γιούργας Χαράλαμπος
Άγιος Νικόλαος	Πιελέγκο	**32**	Zenembissi Francesco
Άγιος Νικόλαος	Πιελέγκο	**32**	Ανεμογιάννης Αντώνιος
Άγιος Νικόλαος	Τραμπάκολο	36	Γιαννιώτης Σπ.
Άγιος Νικόλαος	Μπρατσέρα	**37**	Καλογερόπουλος Πλ. Χρ.
Άγιος Νικόλαος	Μπρατσέρα	**37**	Μαροτής Δημ.

Άγιος Νικόλαος	Μπρατσέρα	**37**	Κομποθέκρας Μαρ.
Άγιος Νικόλαος	Μπρατσέρα	**37**	Λιβάνης Χαρ.
Άγιος Νικόλαος	Παράντζα	**50**	Μαρμοράς Άγγελος
Άγιος Νικόλαος	Παράντζα	**50**	Βεργίνης Παύλος
Άγιος Νικόλαος	Βομβάρδα	**62**	Καλλιγάς Γεράσιμος
Άγιος Νικόλαος	Τραμπάκολο	**70**	Ginega Caralambo
Άγιος Νικόλαος	Τραμπάκολο	**70**	Μαράτος Μακρής Ιωάννης
Άγιος Νικόλαος	Τραμπάκολο	**70**	Γιούργας Ιωάννης
Άγιος Νικόλαος	Τραμπάκολο	**70**	Ασσάνης Νικολός
Άγιος Νικόλαος	Τραμπάκολο	**70**	Ζαμπέλης Φρ.
Άγιος Νικόλαος	Τραμπάκολο	**70**	Cinega Char.
Άγιος Νικόλαος	Τραμπάκολο	**70**	Πελώσης Ιωάννης
Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	88	Διβάρης Χαράλαμπος
Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	113	Δημοτσάτος Χαρ.
Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	161	Βλασσόπουλος Ανδ.
Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	161	Βαλσαμάκης Αναστάσιος
Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	**171**	Γαλάτης Μηνάς
Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	**171**	Αμπατιέλος Νικ.
Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	**171**	Δαμουλιάνος Χαράλαμπος
Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	**171**	Ντεμοτσάτος Χαράλαμπος
Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	**171**	Κράλλης Μιχάλης
Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	206	Φωκάς Ιωάννης
Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	225	Κοντούρης Παν.
Άγιος Νικόλαος και Maitland	Βριγαντίνι	127	Σβορώνος Διον.
Άγιος Σπυρίδων	Πιελέγκο	**32**	Mancini Gioachino
Άγιος Σπυρίδων	Πιελέγκο	**32**	Κωσταγιόλας Ιωάννης
Άγιος Σπυρίδων	Πιελέγκο	**32**	Μιχαλόπουλος Παναγιώτης
Άγιος Σπυρίδων	Πιελέγκο	**32**	Λευκαδίτης Νικ.
Άγιος Σπυρίδων	Πιελέγκο	**32**	Στράτης Ανδρέας
Άγιος Σπυρίδων	Πιελέγκο	**32**	Δαμόρος Σ.
Άγιος Σπυρίδων	Πιελέγκο	34	Καποδίστριας Ιώσηπος
Άγιος Σπυρίδων	Μπρατσέρα	**37**	Πλασκασοβίτης Δημήτριος
Άγιος Σπυρίδων	Μπρατσέρα	**37**	Λοβέρδος Βαγ.
Άγιος Σπυρίδων	Μπρατσέρα	**37**	Αρώνης Αρσ.
Άγιος Σπυρίδων	Μπρατσέρα	**37**	Θωμάς Νικ.
Άγιος Σπυρίδων	Κότερο	**44**	Γαλάτης Νικόλας
Άγιος Σπυρίδων	Παράντζα	**50**	Καποδίστριας Σπυρίδων
Άγιος Σπυρίδων	Παράντζα	**50**	Καποδίστριας Σπυρίδων
Άγιος Σπυρίδων	Παράντζα	**50**	Κατέχης Θεόδωρος
Άγιος Σπυρίδων	Σκούνα	**62**	Λαυράνος Δομ.
Άγιος Σπυρίδων	Σκούνα	**62**	Ροδίτης Αν.
Άγιος Σπυρίδων	Τραμπάκολο	**70**	Arenuci Tommaso
Άγιος Σπυρίδων	Τραμπάκολο	**70**	Αρμένης Θωμάς
Άγιος Σπυρίδων	Τραμπάκολο	**70**	Γιούργας Γ.
Άγιος Σπυρίδων	Τραμπάκολο	**70**	Κολλάς Σπύρος
Άγιος Σπυρίδων	Τραμπάκολο	**70**	Κοσοδίνος Σπ.
Άγιος Σπυρίδων	Τραμπάκολο	**70**	Κονιδάρης Σπ.
Άγιος Σπυρίδων	Τραμπάκολο	**70**	Μπαρούνος Σπύρος
Άγιος Σπυρίδων	Τραμπάκολο	**70**	Ρωμανός Σταμ.
Άγιος Σπυρίδων	Βριγαντίνι	110	Κομιτόπουλος Χριστόδουλος
Άγιος Σπυρίδων	Βριγαντίνι	**171**	Λειβαδάς Νικόλαος
Άγιος Σπυρίδων	Βριγαντίνι	**171**	Μάστορας Ιωάννης
Άγιος Σπυρίδων	Βριγαντίνι	190	Δεντρολίβανος Γεώργιος
Άγιος Σπυρίδων	Μπάρκο	**220**	Τζαννετής Απ.

Άγιος Σπυρίδων	Μπάρκο	**220**	Δουλδούνας Λευτ.
άγιος στέφανος	Μπρατσέρα	**37**	Μεταξάς Αντ.
Άγιος Χαράλαμπος	Μπρατσέρα	**37**	Καμπίτσης Πέτρος
Αθηνά	σακολέβα	32	Δαλιέτος Γεώργιος
Αθηνά	Μπρατσέρα	**37**	Κοκκόλης Νικόλαος
Αιμιλία	Τραμπάκολο	**70**	Δρόσος Ανδρέας
Αιμιλία	Βριγαντίνι	**171**	Δρόσος Ανδρέας
Αννίβας	Βριγαντίνι	**171**	Κοντούρης Παν.
Αριστόδημος	Βριγαντίνι	**171**	Κοζάκης Ματθαίος
Άρτεμις	Κότερο	44	Powers Thomas
Αρχάγγελος Μιχαήλ	Βριγαντίνι	**171**	Φραγκόπουλος Γρηγόριος
Αρχάγγελος Ραφαήλ	Βριγαντίνι	232	Ιγγλέσης Αντώνιος
Αχιλλεύς	Πιελέγκο	**32**	Fachinei Francesco
Αχιλλεύς	Πιελέγκο	**32**	Μπουρανέλης Ιώσηπος
Αχιλλεύς	Βριγαντίνι	**171**	Μιχαλόπουλος Ευσ.
Διομήδης	Μπόβο	84	Μαυροκέφαλος Γιαν.
Δύο Αδέλφια	Βριγαντίνι	142	Βλασσόπουλος Λαμ.
Ελάφι	Βομβάρδα	**62**	Κουρβισιάνος Γ.
Ελένη	Μπρατσέρα	**37**	Κορέσσης Παν.
Ελευθερώτρια	Τραμπάκολο	**70**	Δελαπόρτας Ιωάννης
Ευαγγελίστρια	Μπρατσέρα	**37**	Βρετός Δρογάτος Αθ.
Ευαγγελίστρια	Τραμπάκολο	**70**	Ιγγλέσης Μάρκος
Ευαγγελίστρια	Βριγαντίνι	114	Ιγγλέσης Γεράσιμος
Ευαγγελίστρια	Βριγαντίνι	223	Ιγγλέσης Χριστόδουλος
Θεμιστοκλής	Βομβάρδα	**62**	Κωνσταντίνου Αλ.
Θεμιστοκλής	Βριγαντίνι	120	Φωκάς Π.
Θεμιστοκλής	Βριγαντίνι	271	Σβορώνος Γεώργιος
Ισαβέλλα	Βριγαντίνι	**171**	Κοντούρης Νικολός
Καλή Τύχη	Νάβα	100	Φωκάς Π.
Κλεοπάτρα	Πολάκα	**32**	Πανάς Βαγγέλης
Λευκάδα	Βριγαντίνι	130	Καραντζάνης Αθ.
Λεωνίδας	Βομβάρδα	**62**	Αραβαντινός Στάθης
Λεωνίδας	Τραμπάκολο	**70**	Κούπας Ιωάννης
Λεωνίδας	Βριγαντίνι	**171**	Καλλίγερος Ανδρέας
Λεωνίδας	Βριγαντίνι	**171**	Δεντρολίβανος Δραγ.
Λεωνίδας	Βριγαντίνι	**171**	Παπαλουκάς Γεώργιος
Λεωνίδας	Βριγαντίνι	253	Πανάς Παν.
Λυκούργος	Βριγαντίνι	236	Λυκιαρδόπουλος Γεράσιμος
Μαριέττα	Βομβάρδα	**62**	Πυλαρινός Διονύσιος
Ξενοφών	Βριγαντίνι	**171**	Πανάς Σπυρίδων
Οδυσσέας	Βριγαντίνι	150	Βλασσόπουλος Σπ.
Οδυσσέας	Βριγαντίνι	**171**	Σφαέλος Χαράλαμπος
Παναγία	Μπρατσέρα	**37**	Ποταμιάνος Ηλίας
Παναγία Αγίου Μάρκου και Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	**171**	Αντύπας Σπ.
Παναγία Βλαχερνών	Βριγαντίνι	**171**	Σταθάτος Πεταλάς Σπύρος
Παναγία Βλαχερνών	Βριγαντίνι	180	Πανάς Παναγής
Παναγία Καθαρά	Βομβάρδα	**62**	Αλημεριώτης Γεράσιμος
Παναγία Καθαρά	Μαρτιγάνα	**79**	Αλημεριώτης Γεράσιμος
Παναγία του Νέου Φρουρίου	Μπρατσέρα	49	Napovar Giovanni
Παναγία του Ρόμβου	Βριγαντίνι	260	Αρσένης Ιωάννης
Παναγία Φισκάρδου	Βομβάρδα	**62**	Αντύπας Σπυρίδων
Περικλής	Βριγαντίνι	**171**	Πριβιλετζάτος Ιωάννης
Περιστέρα	Μπρατσέρα	**37**	Γολέμης Αντώνιος
Πηνελόπη	Βριγαντίνι	99	Λεκατσάς Σταθ.

Προφήτης Ηλίας	Βριγαντίνι	107	Μάργαρης Ιωάννης
Σωτήρ	Παράντζα	**50**	Αγιοβλασσίτης Παναγιώτης
Σωτήρ	Παράντζα	**50**	Τοβλαρίτης Παναγιώτης
ταχυδρόμος	Βριγαντίνι	**171**	Μαντζαβίνος Δημήτριος
Τηλέμαχος	Βομβάρδα	**62**	Πεταλάς Σάγιερ Γεώργιος
Τηλέμαχος	Βομβάρδα	**62**	Αρσένης Αναστάσιος
Τηλέμαχος	Βριγαντίνι	167	Γαλάτης Νικ.
Τηλέμαχος	Βριγαντίνι	**171**	Φωκάς Πέτρος
Τηλέμαχος	Βριγαντίνι	317	Καλλιγάς Ιωάννης
Τυχερή	Βομβάρδα	**62**	Δανάλης Αναστάσιος
Τυχερός	Τραμπάκολο	**70**	Bonachi Sp.
Τυχερός	Βριγαντίνι	170	Craglievich Giov.
Τύχη	Πιελέγκο	**32**	Δρόσος Ανδρέας
Τύχη	Τραμπάκολο	**70**	Παπανικόλας Γ.
Υ.Θ. Αγίου Ανδρέα	Βριγαντίνι	**171**	Κατσιβέλης Θεόδωρος
Υ.Θ. Αγριλίων	Βομβάρδα	45	Μαρκέτος Ανδ. Σπ.
Υ.Θ. Ελεούσα	Μπρατσέρα	**37**	Φραγκόπουλος Μαρίνος
Υ.Θ. Ελευθερώτρια	Πιελέγκο	**32**	Μουίκης Φωτ.
Υ.Θ. Ελευθερώτρια	Βριγαντίνι	**171**	Μαγγανάς Κυριάκος
Υ.Θ. Καθαρών	Τραμπάκολο	**70**	Γρίβας Παν.
Υ.Θ. Κεχριώνα	Τραμπάκολο	**70**	Γκιόλμας Γεράσιμος
Υ.Θ. Μεγάλου Σπηλαίου	Μπρατσέρα	**37**	Μουσούρης Ιωάννης
Υ.Θ. Οδηγήτρια	Βριγαντίνι	**171**	Σφαέλος Χαράλαμπος
Υ.Θ. Πλατυτέρα	Σπερονέρα	18	Κολάστης Γεράσιμος
Υ.Θ. Πλατυτέρα	Σπερονέρα	**17**	Ιγγλέσης Μηνάς
Υ.Θ. Πλατυτέρα	Τραμπάκολο	**70**	Colusti Ger.
Υ.Θ. Σκοπιώτισσα	Μπρατσέρα	**37**	Δαμουλιάνος Βασ.
Υ.Θ. Σκοπιώτισσα	Βριγαντίνι	**171**	Κορκοσιφάδος Αντώνιος
Υ.Θ. Σπηλιώτισσα	Βομβάρδα	58	Δενδρινός Νικόλαος
Υ.Θ. Σπηλιώτισσα	Τραμπάκολο	**70**	Παπαγιαννόπουλος Θωμάς
Υ.Θ. Σπηλιώτισσα	Βριγαντίνι	**171**	Αλευράς Ευστάθιος
Υ.Θ. του Σκοπού	Βριγαντίνι	**171**	Sifando Corco Anastasio
Υ.Θ. του Σκοπού	Βριγαντίνι	**171**	Σκορκός Αναστάσης
Υ.Θ. Τραπεζάκι	Πολάκα	100	Κούπας Σπ.
Υπεραγία Θεοτόκος και Άγιος Σπυρίδων	Βριγαντίνι	**171**	Tortora Giuseppe
Υπεραγία Θεοτόκος και Άγιος Σπυρίδων	Βριγαντίνι	**171**	Δαλιέτος Γεώργιος
Φιλανθρωπία	Βριγαντίνι	**171**	Vucassovich Niccolo
	Μπρατσέρα	**37**	Στεφανάτος Γερ.
ΣΥΝΟΛΟ ΣΚΑΦΩΝ	**221**	**21.053**	

ΟΝΟΜΑΣΤΙΚΟΣ ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΤΩΝ ΥΠΟ ΙΟΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ ΠΟΝΤΟΠΟΡΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΈΤΟΥΣ 1825			
όνομα σκάφους	**τύπος σκάφους**	**χωρητικότητα**	**πλοίαρχος**
Ariope	Σκούνα	71	Ασταρίτας Ιωάννης
B.V. Maltese	Βριγαντίνι	228	Βάλσαμος Ιωάννης
Bella Pulla	Μπρατσέρα	**39**	Στανέλος Θεόδωρος
Caval Peguseo	Βριγαντίνι	282	Μεσσίνης Αντώνιος
Costante Sara	Βομβάρδα	**65**	Rococich Pietro
Febo	Baragozzo	50	Gosuel Antonio Giorgio
Grazioso	Μπόβο	**84**	Αντύπας Σταύρος
Horsley Hill	Βριγαντίνι	**185**	Hunter John
Maitland	Βομβάρδα	**65**	Πιζάνης Μηνάς
Maria Stella	Τραμπάκολο	**33**	Μπουρανέλης Δ.
Maria Stella	Πιελέγκο	**53**	Burattini Giuseppe
Regina	Πιελέγκο	99	Βαλλιάνος Ιωάννης

Rondinella	Πιελέγκο	**53**	Σαβάνης Χριστόδουλος
San Francisco di Paola	Σκούνα	36	Κωσταγιόλας Θωμάς
San Salvatore	Πιελέγκο	30	Καλογεράς Γεώργιος
Smyrna	Βριγαντίνι	**185**	Plain Henry
Veloce	Βομβάρδα	30	Μονόπωλης Γιωργάκης
Veloce	Σκούνα	61	Λιμπεράκης Πέτρος
Vittoria	Τραμπάκολο	**33**	Bonatti Pasquale
Αγία Αικατερίνη	Βομβάρδα	37	Ζερβός Λάμπης
Αγία Ελένη	Μπρατσέρα	59	Αντύπας Ευστάθιος
Αγία Ευφημία	Τραμπάκολο	**33**	Βλασσόπουλος Ιωάννης
Αγία Θέκλη	Βομβάρδα	39	Καλλιγάς Ανδρέας
Αγία Θέκλη	Βομβάρδα	**65**	Λαγγούσης Αν.
Αγία Παρασκευή	Βριγαντίνι	117	Κομποθέκρας Παναγής
Αγία Παρασκευή	Βριγαντίνι	**185**	Σκλάβος Χαρ.
Αγία Τριας	Σκούνα	34	Λυγγούρης Δημήτριος
Αγία Τριάς	Τραμπάκολο	**33**	Μπαρούχας Παναγής
Αγία Τριάς	Γολέτα	34	Λαπάκης Ανδρέας
Αγία Τριάς	Βομβάρδα	65	Κουβαράς Κωνσταντίνος
Άγιος νικόλαος	Μαρτιγάνα	86	Βεργωτής Κωνσταντίνος
Άγιος Ανδρέας	Παράντζα	**26**	Ζούπας Αντώνιος
Άγιος Ανδρέας	Τραμπάκολο	**33**	Βέρτης Πέτρος
Άγιος Ανδρέας	Μπρατσέρα	**39**	Στανέλος Κωσταντίνος
Άγιος Ανδρέας	Βομβάρδα	**65**	Σβορώνος Ελευθέριος
Άγιος Ανδρέας	Βριγαντίνι	73	Κυπριώτης Παναγής
Άγιος Αντώνιος	Παράντζα	**26**	Cacciotolo Domenico
Άγιος Αντώνιος	Τραμπάκολο	**33**	Αλβέρτης Πέτρος
Άγιος Αντώνιος	Τραμπάκολο	**33**	Γαβαλάς Ιωάννης
Άγιος Βασίλειος	Βομβάρδα	62	Βαλλιάνος Γεώργιος
Άγιος Γεράσιμος	Μπρατσέρα	**39**	Γεωργόπουλος Διονύσιος
Άγιος Γεράσιμος	Βομβάρδα	**65**	Βουτσινάς Δημ.
Άγιος Γεράσιμος	Βομβάρδα	**65**	Καραντινός Αθανάσιος
Άγιος Γεράσιμος	Βομβάρδα	88	Ιγγλέσης Νικ.
Άγιος Γεράσιμος	Μαρτιγάνα	**102**	Πανάς Αναστάσιος
Άγιος Γεράσιμος	Βριγαντίνι	183	Βαλλιάνος Γεράσιμος
Άγιος Γεράσιμος	Βριγαντίνι	260	Βλασσόπουλος Γεράσιμος
Άγιος Γεράσιμος	Βριγαντίνι	266	Λυκιαρδόπουλος Δημ.
Άγιος Γεώργιος	Τραμπάκολο	**33**	Παδοβάς Λουίγης
Άγιος Γεώργιος	Βομβάρδα	35	Κουτουφάς Δημήτριος
Άγιος Γεώργιος	Βομβάρδα	49	Χαλικιόπουλος Ανδρ.
Άγιος Γεώργιος	Βομβάρδα	**65**	Αμπατιέλος Μάρκος
Άγιος Γεώργιος	Βομβάρδα	**65**	Κρητικόπουλος Γεράσιμος
Άγιος Γεώργιος	Βριγαντίνι	**185**	Καββαδίας Γεώργιος
Άγιος Γεώργιος	Βριγαντίνι	**185**	Μπουσουναράς Παναγιώτης
Άγιος Γεώργιος	Βριγαντίνι	211	Αυλωνίτης Βαγγ.
Άγιος Δημήτριος	Τραμπάκολο	**33**	Μακρής Δημ.
Άγιος Δημήτριος	Τραμπάκολο	**33**	Ποταμιάνος Γαβριήλ
Άγιος Δημήτριος	Τραμπάκολο	44	Πράσινος Δημ.
Άγιος Δημήτριος	Βριγαντίνι	**185**	Καραντινός Γεώργιος
Άγιος Διονύσιος	Τραμπάκολο	**33**	Πυλαρινός Διονύσιος
Άγιος Διονύσιος	Μπρατσέρα	**39**	Κωστής Φώτιος
Άγιος Διονύσιος	Σκιαμπέκο	55	Μεσσίνης Παύλος
Άγιος Διονύσιος	Μπόβο	**84**	Γράβαρης Διονύσιος
Άγιος Διονύσιος	Βριγαντίνι	99	Καμινάρης Παναγής
Άγιος Διονύσιος	Βριγαντίνι	**185**	Δεντρολίβανος γεώργιος

Άγιος Διονύσιος	Βριγαντίνι	**185**	Καραντινός Γεράσιμος
Άγιος Διονύσιος	Βριγαντίνι	**185**	Κουτρούλης Σπύρος
Άγιος Ελευθέριος	Παράντζα	**26**	Λυκιαρδόπουλος Ιωάννης
Άγιος Ελευθέριος	Τραμπάκολο	**33**	Αγιοβλασσίτης Παναγιώτης
Άγιος Ηλίας	Μπρατσέρα	42	Αντύπας Ευστάθιος
Άγιος Ιωάννης	Μπρατσέρα	32	Παπαδόπουλος Παναγής
Άγιος Ιωάννης	Τραμπάκολο	**33**	Σβορώνος Παναγής
Άγιος Ιωάννης	Μπρατσέρα	**39**	Καλίνικος Ιωάννης
Άγιος Ιωάννης	Πιελέγκο	64	Φωκάς Σπυρίδων
Άγιος Ιωάννης	Βομβάρδα	**65**	Γαβρίλης Μιχάλης
Άγιος Ιωάννης	Βομβάρδα	**65**	Πανάς Αν.
Άγιος Ιωάννης	Γολέτα	**70**	Βλησμάς Γρηγόριος
Άγιος Ιωάννης	Βριγαντίνι	157	Φωκάς Κων.
Άγιος Ιωάννης	Βριγαντίνι	183	Βλασσόπουλος Γερ.
Άγιος Ιωάννης ο Θεολόγος	Βριγαντίνι	111	Κουτουφάς Παν.
Άγιος Ιωάννης ο Θεολόγος	Βριγαντίνι	233	Κοντομίχαλος Γερ.
Άγιος Ιωάννης ο Χρυσόστομος	Γολέτα	**70**	Ιγγλέσης Ιωάννης
Άγιος Ιώσηπος	Παράντζα	**26**	Stella Ignatio
Άγιος Μιχαήλ	Βομβάρδα	**65**	Ζερμπίνης Νικολός
Άγιος Μιχαήλ Αρχάγγελος	Βριγαντίνι	**185**	Κουρτέλης Αντώνιος
Άγιος Νικόλαος	παραντζέλο	**26**	Βάλβης Διονύσιος
Άγιος Νικόλαος	Βομβάρδα	28	Κρασσάς Γεώργιος
Άγιος νικόλαος	Μπρατσέρα	28	Κοκκινάτος Γεώργιος
Άγιος Νικόλαος	Τραμπάκολο	30	Στράτης Ανδρέας
Άγιος Νικόλαος	Τραμπάκολο	**33**	Γιούργας Δημήτριος
Άγιος Νικόλαος	Τραμπάκολο	**33**	Μονόπωλης Αν.
Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	34	Χαλικιόπουλος Δημ.
Άγιος Νικόλαος	Βομβάρδα	36	Ραφτόπουλος Σπυρίδων
Άγιος Νικόλαος	Πιελέγκο	36	Γιαννιώτης Σπύρος
Άγιος Νικόλαος	Μπρατσέρα	**39**	Κομποθέκρας Μαρίνος
Άγιος Νικόλαος	Μπρατσέρα	**39**	Παπαδημόπουλος Μιχάλης
Άγιος Νικόλαος	Μπρατσέρα	**39**	Πυλαρινός Σπυρίδων
Άγιος Νικόλαος	Μπρατσέρα	**39**	Τζούκαλης Κωσταντίνος
Άγιος Νικόλαος	σακολέβα	42	Βασιλάτος Γεράσιμος
Άγιος Νικόλαος	Βομβάρδα	**65**	Αντύπας Γεώργιος
Άγιος Νικόλαος	Βομβάρδα	**65**	Μουσούρης Γεράσιμος
Άγιος Νικόλαος	Βομβάρδα	**65**	Παπαδόπουλος Γεώργιος
Άγιος Νικόλαος	Βομβάρδα	**65**	Πεζαρός Γεράσιμος
Άγιος Νικόλαος	Βομβάρδα	65	Πεταλάς Κωσταντίνος
Άγιος Νικόλαος	Βομβάρδα	**65**	Πιζάνης Γερ.
Άγιος Νικόλαος	Βομβάρδα	**65**	Σκούταρης Ευστάθιος
Άγιος Νικόλαος	Βομβάρδα	**65**	Χωραφάς Ιωάννης
Άγιος Νικόλαος	Γολέτα	**70**	Φωκάς Δημήτριος
Άγιος Νικόλαος	Βομβάρδα	88	Ψαρός Γεράσιμος
Άγιος νικόλαος	Βομβάρδα	94	Δανάλης Αν.
Άγιος Νικόλαος	Βομβάρδα	97	Καλλιγάς Γεώργιος
Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	98	Μαζαράκης Γερ.
Άγιος Νικόλαος	Βομβάρδα	100	Σβορώνος Κωνσταντίνος
Άγιος Νικόλαος	Γολέτα	104	Καλλιγάς Γεράσιμος
Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	111	Κούπας Απ.
Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	118	Κοντούρης Παύλος
Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	130	Καλλιγάς Ιωάννης
Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	130	Φωκάς Κοσμ.
Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	154	Μαγουλάς Γερ.

Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	161	Βλασσόπουλος Ανδρέας
Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	161	Ρωσόλυμος Νικ.
Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	167	Πεταλάς Λιοσάτος Κωσταντίνος
Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	176	Βαλσαμάκης Αν.
Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	182	Καραβίας Νικολής
Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	**185**	Giancovich Cristodulo
Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	**185**	Γράτσος Σπύρος
Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	**185**	Κατσαΐτης Βέργος
Άγιος νικόλαος	Βριγαντίνι	187	Φραγκόπουλος Ν.
Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	188	Σκλάβος Λαμ.
Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	217	Γιαννουλάτος Χριστόδουλος
Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	223	Κούπας Γιαν.
Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	235	Φωκάς Κοσμέτος Νικολός
Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	268	Καψοκέφαλος Δημήτριος
Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	368	Καλλιγάς Γεράσιμος
Άγιος νικόλαος	Βριγαντίνι	368	Φωκάς Παν.
Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	369	Χαλικιάς Δημήτριος
Άγιος Νικόλαος και Maitland	Βριγαντίνι	127	Σβορώνος Ονούφριος
Άγιος Παντελεήμων	Βομβάρδα	50	Μαυρογιάννης Χριστόδουλος
Άγιος Σπυρίδων	Παράντζα	**26**	Δουλδουνάς Στάθης
Άγιος Σπυρίδων	Παράντζα	**26**	Κατέχης Θεόδωρος
Άγιος Σπυρίδων	Παράντζα	**26**	Κωστής Φώτιος
Άγιος Σπυρίδων	Παράντζα	**26**	Πάσχος Στάθης
Άγιος Σπυρίδων	Κότερο	33	Γιαννιώτης Σπυρίδων
Άγιος Σπυρίδων	Τραμπάκολο	**33**	Διμουλίτσας Αναστάσιος
Άγιος Σπυρίδων	Τραμπάκολο	**33**	Καμπίτσης Αλ.
Άγιος Σπυρίδων	Βομβάρδα	34	Πισιλάτος Παναγιώτης
Άγιος Σπυρίδων	Μπρατσέρα	34	Μπογδάνος Νικ.
Άγιος Σπυρίδων	Μπρατσέρα	**39**	Ανεμογιάννης Βαγγέλης
Άγιος Σπυρίδων	Γολέτα	43	Καραβίας Γεώργιος
Άγιος Σπυρίδων	Κότερο	46	Δαλιέτος Αλέξανδρος
Άγιος Σπυρίδων	Βομβάρδα	53	Βλασσόπουλος Σπ.
Άγιος Σπυρίδων	Πιελέγκο	**53**	Καποδίστριας Ιώσηπος
Άγιος Σπυρίδων	Πιελέγκο	**53**	Στράτης Ανδρέας
Άγιος Σπυρίδων	Σκούνα	**64**	Μωραΐτης Αναστάσης
Άγιος Σπυρίδων	Βομβάρδα	**65**	Πρεβενάς Γεώργιος
Άγιος Σπυρίδων	Βομβάρδα	**65**	Ραζής Παν.
Άγιος Σπυρίδων	Γολέτα	**70**	Μωραΐτης Κωσταντίνος
Άγιος Σπυρίδων	Μύστικο	**70**	Δονάς Λυκούργος
Άγιος Σπυρίδων	Βομβάρδα	77	Γαλάτης Παν.
Άγιος Σπυρίδων	Γολέτα	83	Βελιανίτης Νικόλας
Άγιος Σπυρίδων	Μπόβο	**84**	Γασπαράκης Παναγιώτης
Άγιος Σπυρίδων	Μαρτιγάνα	**102**	Προσαλέντης Διονύσιος
Άγιος Σπυρίδων	Βριγαντίνι	110	Κομιτόπουλος Χριστόδουλος
Άγιος Σπυρίδων	Βριγαντίνι	154	Διαμαντόπουλος Ανδρέας
Άγιος Σπυρίδων	Βριγαντίνι	154	Σπαθάτος Αναστάσιος
Άγιος Σπυρίδων	Βριγαντίνι	154	Φραγκόπουλος Σπ.
Άγιος Σπυρίδων	Βριγαντίνι	**185**	Vucassovich Niccolo
Άγιος Σπυρίδων	Βριγαντίνι	**185**	Κασιμάτης Νικ.
Άγιος Σπυρίδων	Βριγαντίνι	**185**	Κουρτέλης Νικόλαος
Άγιος Σπυρίδων	Βριγαντίνι	**185**	Μαυροκέφαλος Ιωάννης
Άγιος Σπυρίδων	μπάρκο	**220**	Τζανετής Αποστόλης
Άγιος Σπυρίδων	Βριγαντίνι	228	Χωραφάς Ιωάννης
Άγιος Σπυρίδων	Βριγαντίνι	295	Βεργωτής Ιωάννης

Άγιος Φραγκίσκος	Σκιαμπέκο	46	Παλούμπος Νικόλαος
Αθηνά	Σκούνα	**64**	Γρηγοράτος Ιωάννης
Αθηνά	Γολέτα	123	Μαντζαβίνος Ηλίας
Αλέξανδρος	Τραμπάκολο	**33**	Tabone Lorenzo
Αλκιβιάδης	Βριγαντίνι	**185**	Στάης Σπυρίδων
Αννίβας	Βριγαντίνι	250	Πανάς Στέφανος
Αριστείδης	Βομβάρδα	35	Μαυροκέφαλος Νικόλαος
Αριστείδης	Βριγαντίνι	309	Πανάς Παν.
Αριστομένης	Μπρατσέρα	**39**	Μαχαιράς Γεώργιος
Αριστομένης	Μπρατσέρα	**39**	Μουσούρης Γεώργιος
Αρτεμήσια	Γολέτα	35	Χέλμης Δημήτριος
Άρτεμις	Γολέτα	61	Βαμβούνης Σπύρος
Αρχάγγελος Μιχαήλ	Τραμπάκολο	**33**	Γρίβας Παναγής
Αρχάγγελος Μιχαήλ	Σκούνα	52	Αλεβιζάκης Θεοδ.
Αρχάγγελος Μιχαήλ	Βομβάρδα	**65**	Δεκοντρής Πόρτολος Νικ.
Αρχάγγελος Μιχαήλ	Βριγαντίνι	**185**	Φωκάς Δημήτριος
Αρχάγγελος Μιχαήλ	Βριγαντίνι	197	Ιγγλέσης Ιωάννης
Ασπασία	Βριγαντίνι	159	Ραφτόπουλος Σπυρίδων
Αστραπή	Σκούνα	61	Κοζάκης Στέφανος
Αχιλλεύς	Βομβάρδα	**65**	Βλασσόπουλος Διον.
Αχιλλεύς	Βριγαντίνι	130	Δορύζας Νικόλαος
Αχιλλεύς	Βριγαντίνι	158	Δελληγιανόπουλος Λευτέρης
Αχιλλεύς	Βριγαντίνι	**185**	Δεβίζας Νικολός
Αχιλλεύς	Βριγαντίνι	**185**	Μπογδάνος Ιωάννης
Βικτωρία	Πιελέγκο	**53**	Αμπατιέλος Αντώνιος
Γεναιόδωρος	Βομβάρδα	72	Μοράκης Σπυρίδων
Γεναιόδωρος	Βομβάρδα	72	Μωράκης Σπ.
Δελφίνι	Κότερο	44	Powers Thomas
Δελφίνι	Βριγαντίνι	**185**	Καλίγερος Γεώργιος
Διομήδης	Τραμπάκολο	**33**	Παδοβάς Διονύσιος
Διομήδης	Μπόβο	**84**	Μαυροκέφαλος Ιωάννης
Διομήδης	Μπόβο	84	Παντελιός Ιωάννης
Διομήδης	Βριγαντίνι	272	Φραγκόπουλος Ιωάννης
Δύο Αδέλφια	Γολέτα	77	Ρόνκης Σπύρος
Ελίζα	Βριγαντίνι	92	Μάργαρης Διονύσιος
Ελπίς	Σκούνα	42	Κωσταγιόλας Ιωάννης
Ελπίς	Βριγαντίνι	**185**	Λαζαρόπουλος Σπυρίδων
Ένωσις	Σκούνα	**64**	Κυπριώτης Πέτρος Ιωάννης
Επαμεινώνδας	Γολέτα	119	Πιζάνης Δημήτριος
Επαμεινώνδας	Βριγαντίνι	**185**	Βαλσαμάκης Σταύρος
Επαμεινώνδας	Βριγαντίνι	263	Μπεκατώρος Γεράσιμος
Ευαγγελίστρια	Βομβάρδα	42	Μάστορας Δημήτριος
Ευαγγελίστρια	Σκούνα	45	Σβορώνος Στεφανής
Ευαγγελίστρια	Βομβάρδα	**65**	Μαρκόπουλος Άγγελος
Ευαγγελίστρια	Γολέτα	**70**	Καραβίας Τσεμπέρης Βασ.
Ευαγγελίστρια	Βομβάρδα	75	Κουρκουμέλης Αντ.
Ευαγγελίστρια	Βομβάρδα	85	Λυκιαρδόπουλος Νικ.
Ευαγγελίστρια	Βριγαντίνι	114	Ιγγλέσης Γεώργιος
Ευαγγελίστρια	Βριγαντίνι	**185**	Κούπας Δημήτριος
Ευγενής	Βριγαντίνι	295	Κυπριώτης Παν.
Ευδαιμονία	Βριγαντίνι	137	Ιγγλέσης Ανδρέας
Θεμιστοκλής	Βριγαντίνι	178	Βαλσαμάκης Δημ.
Θεμιστοκλής	Βριγαντίνι	**185**	Φραγκιάς Χαράλαμπος
Θεμιστοκλής	Βριγαντίνι	271	Σβορώνος Ιωάννης

Καζανόβας	Βριγαντίνι	159	Μεσσάλας Αν.
Καίσαρ	Βριγαντίνι	**185**	Bedford Edward
Καίσαρ	Βριγαντίνι	**185**	Μεσσάλας Αναστάσιος Διονύσιος
Καλή Τύχη	Πιελέγκο	**53**	Μαρκόπουλος Σπύρος
Καλλιόπη	Σκούνα	63	Μωραΐτης Γεώργιος
Κλεοπάτρα	Βομβάρδα	62	Bizza Domenico
Κωνσταντίνος	Βριγαντίνι	**185**	Δρογκάτος Διονύσιος
Λευκάδα	Βριγαντίνι	130	Καρατζάνης Αθ.
Λεωνίδας	Βομβάρδα	**65**	Λογοθέτης Διον.
Λεωνίδας	Μύστικο	**70**	Κουρβισιάνος Γαβριήλ
Λεωνίδας	Μπόβο	**84**	Μεσσίνης Πέτρος
Λεωνίδας	Βριγαντίνι	90	Βλασσόπουλος Απόστολος
Λεωνίδας	Βριγαντίνι	90	Κωσταγιόλας Σαβέριος
Λεωνίδας	Σκούνα	125	Mancioni Matteo
Λεωνίδας	Βριγαντίνι	167	Φωκάς Παναγής
Λεωνίδας	Βριγαντίνι	174	Ρωσόλυμος Γεράσιμος
Λεωνίδας	Βριγαντίνι	**185**	Καμπίτσης Πέτρος
Λεωνίδας	Βριγαντίνι	253	Πανάς Σπύρος
Λεωνίδας	Βριγαντίνι	296	Κοντούρης Ανδρέας
Λεωνίδας	Βριγαντίνι	297	Φωκάς Ιωάννης
Λεωνίδας και Αγία Τριάδα	Βριγαντίνι	**185**	Σφαέλος Κωνσταντίνος
Λυκούργος	Βομβάρδα	**65**	Δενδρινός Σπύρος
Λυκούργος	Βριγαντίνι	197	Αλιφεράκης Ιωάννης
Λυκούργος	Βριγαντίνι	236	Λυκιαρδόπουλος Γεράσιμος
Λυτρωτής	Τραμπάκολο	**33**	Παλημέρης Στάθης
Μπόμπολης	Κότερο	51	Βαλλιάνος Νικολής
Οδυσσέας	Βριγαντίνι	108	Ανεμογιάννης Γεράσιμος
Οδυσσέας	Βριγαντίνι	170	Λυκιαρδόπουλος Σπύρος
Οδυσσέας	Βριγαντίνι	**185**	Γαλάτης Νικόλας
Οδυσσέας	Βριγαντίνι	190	Μαρούλης Αθ.
Παναγία	Τραμπάκολο	26	Ζούπας Αντ.
Παναγία Βλαχερνών	Βριγαντίνι	183	Πεταλάς Γεώργιος
Παναγία Βλαχερνών	Βριγαντίνι	**185**	Θεοφιλάτος Π. Γεώργιος
Παναγία Βουλκανιώτισσα	Γολέτα	41	Μαραβάς Αναστάσιος
Παναγία της Ύδρας	Βριγαντίνι	**185**	Χαλικιάς Δημήτριος
Παναγία του Αγίου Ανδρέα	Βριγαντίνι	**185**	Κατσιβέλης Γεώργιος
Πανδερμιάτης	Βομβάρδα	**65**	Αρσένης Παν.
Πελεκάνος	Βριγαντίνι	361	Μαντζαβίνος Παν.
Περικλής	Βριγαντίνι	171	Πριβιλετζάτος Ιωάννης
Πηνελόπη	Σκούνα	**64**	Καββαδίας Κων.
Πηνελόπη	Σκούνα	**64**	Κουβαράς Κωνσταντίνος
Πηνελόπη	Βομβάρδα	**65**	Χέλμης Αναστάσιος
Πηνελόπη	Σκούνα	68	Πεταλάς Σπύρος
Πηνελόπη	Γολέτα	76	Φριλίγγος Γρηγόριος
Πηνελόπη	Γολέτα	89	Ραφτόπουλος Νικόλαος
Ποσειδών	Βριγαντίνι	58	Κατσαΐτης Νικ.
Ποσειδών	Βριγαντίνι	161	Φωκάς Σπ.
Ποσειδών	Βριγαντίνι	169	Λυκιαρδόπουλος Μαν.
Ποσειδών	Βριγαντίνι	191	Κοντούρης Δημ.
Ποσειδών	Βριγαντίνι	236	Μουσούρης Κων.
Προφήτης Ηλίας	Μπρατσέρα	**39**	Μενεγάτος Στέλιος
Σαπφώ	Μπρατσέρα	45	Φύσσας Ιωάννης
Σεβαστός	Βομβάρδα	**65**	Ιγγλέσης Παν.
Τασσούλα	Σκούνα	**64**	Κουρκουμέλης Σπυρίδων

Ταχύς	Βριγαντίνι	168	Στάης Φιλ.
Τηλέμαχος	Μπρατσέρα	**39**	Αρσένης Ιωάννης
Τηλέμαχος	Βριγαντίνι	107	Λιμπίδης Παναγής
Τηλέμαχος	Σκούνα	137	Χαλικιόπουλος Παν.
Τηλέμαχος	Βομβάρδα	141	Μολφέττας Γεώργιος
Τηλέμαχος	Βομβάρδα	172	Φραγκόπουλος Παναγής
Τηλέμαχος	Βριγαντίνι	178	Βαλλιάνος Βαλσαμάκης
Τηλέμαχος	Βριγαντίνι	**185**	Λαμπίρης Παναγής
Τηλέμαχος	Βριγαντίνι	320	Μανωλάκης Βασ.
Τύχη	Πιελέγκο	**53**	Δρόσος Ανδ.
Τύχη	Πιελέγκο	**53**	Παδοβάς Λουίγης
Τύχη	Βομβάρδα	**65**	Βερναρδάκης Κωσταντίνος
Τύχη	Βομβάρδα	**65**	Βουτσινάς Γεράσιμος
Υ.Θ. Αγριλίων	Παράντζα	**26**	Σκιαδαρέσης Παναγής
Υ.Θ. Αγριλίων	Μπρατσέρα	**39**	Μαρκέτος Βασίλειος
Υ.Θ. Ακάθιστος	Βριγαντίνι	91	Κοντούρης Ανδρέας
Υ.Θ. Γαρδελιώτισσα	Σκούνα	**64**	Κυπριώτης Νικολής
Υ.Θ. Ευαγγελίστρια	Βομβάρδα	**65**	Χαλικιόπουλος Νικολής
Υ.Θ. Καθαρών	Βομβάρδα	45	Σβορώνος Γεράσιμος
Υ.Θ. Καθαρών	Βομβάρδα	54	Τρούπος Ιωάννης
Υ.Θ. Καθαρών	Βομβάρδα	55	Αλημεριώτης Γεράσιμος
Υ.Θ. Καθαρών	Βριγαντίνι	93	Μακρής Στάθης
Υ.Θ. Καλιγάτων	Βριγαντίνι	154	Καλλιγάς Ιωάννης
Υ.Θ. Καλιγάτων	Βριγαντίνι	278	Καλλιγάς Ιωάννης
Υ.Θ. Κεχριώνα	Μπρατσέρα	**39**	Αύλιχος Ιωάννης
Υ.Θ. Κεχριώνα	Κότερο	44	Περδικάρης Ονούφριος
Υ.Θ. Κουρκουμελάτα	Βριγαντίνι	226	Βεργωτής Λαυρ.
Υ.Θ. Μαγγανά	Βομβάρδα	82	Κορνέλος Θεόδωρος
Υ.Θ. Μυρτιδιώτισσα	Βριγαντίνι	42	Ανδρόνικος Παναγιώτης
Υ.Θ. Μυρτιώτισσα	Σκούνα	35	Κοζάκης Σαράντος
Υ.Θ. Μυρτιώτισσα	Γολέτα	43	Σάμιος Σταμάτης
Υ.Θ. Οδηγήτρια	Κότερο	44	Μαρκέτος Βασ.
Υ.Θ. Οδηγήτρια	Βριγαντίνι	278	Πανάς Σπ.
Υ.Θ. Σκλαβάτα	Βριγαντίνι	66	Σκλάβος Παν.
Υ.Θ. Σπαρτιά	Γολέτα	35	Γιαννουλάτος Βασίλειος
Υ.Θ. Σπαρτιά	Βομβάρδα	42	Λυκιαρδόπουλος Παν.
Υ.Θ. Σπηλιώτισσα	Βομβάρδα	29	Χάνος Αν.
Υ.Θ. Σπηλιώτισσα	Τραμπάκολο	**33**	Πανάς Παναγής
Υ.Θ. Σπηλιώτισσα	Τραμπάκολο	**33**	Πεταλάς Παναγιώτης
Υ.Θ. Σπηλιώτισσα	Τραμπάκολο	**33**	Ψαράς Παναγιώτης
Υ.Θ. Σπηλιώτισσα	Μπρατσέρα	35	Γεωργόπουλος Ανδρ.
Υ.Θ. Σπηλιώτισσα	Μπρατσέρα	**39**	Κανονάς Αναστάσιος
Υ.Θ. Σπηλιώτισσα	Βομβάρδα	58	Δενδρινός Ιωάννης
Υ.Θ. Σπηλιώτισσα	Βριγαντίνι	84	Χαλικιόπουλος Αναστάσιος
Υ.Θ. Σπηλιώτισσα	Μαρτιγάνα	117	Δενδρινός Ιωάννης
Υ.Θ. Σπηλιώτισσα	Βριγαντίνι	**185**	Αλευράς Ευστ.
Υ.Θ. Σπηλιώτισσα	Βριγαντίνι	213	Δενδρινός Ανδρέας
Υ.Θ. Σπηλιώτισσα	Βριγαντίνι	276	Βλησμάς Ιωάννης
Υ.Θ. του Κύκκου	Βομβάρδα	125	Ζούλας Αθανάσιος
Υ.Θ. του Μεγάλου Σπηλαίου	Μπρατσέρα	**39**	Γιαννόπουλος Ανδρέας
Υ.Θ. του Μεγάλου Σπηλαίου	Σκούνα	69	Μελιδώνης Άγγελος
Υ.Θ. του Νέου Φρουρίου	Μπόβο	**84**	Αρώνης Θεόφιλος
Υ.Θ. Του Πυργί	Βριγαντίνι	90	Βαλλιάνος Βαγγ.
Υ.Θ. του Σκοπού	Βριγαντίνι	**185**	Χαράμης Δημήτριος

Υ.Θ. Τουρλιανή	Γολέτα	57	Ζούλας Θεόδωρος
Υ.Θ. Τουρλιανή	Βριγαντίνι	181	Δρακόπουλος Αντ.
Υ.Θ. Υπαπαντή	Πίφερο	50	Ζέζας Νικόλας
Υ.Θ. Υπαπαντή	Βριγαντίνι	**185**	Μεταξάς Λασκαράτος Παναγής
Υ.Θ. Υπαπαντή	Βριγαντίνι	206	Κούπας Ιωάννης
Φιλαδέλφεια	Σκούνα	**64**	Κωσταγιόλας Αντώνιος
Φίλος Ζακυνθινός	Πιελέγκο	37	Λαγγούσης Μάρκος
Φοίνιξ	Γολέτα	94	Πομώνης Κωσταντίνος
Φωκίων	Βριγαντίνι	118	Καλίνικος Ιωάννης
ΣΥΝΟΛΟ ΣΚΑΦΩΝ	**345**	**36.908**	

ΟΝΟΜΑΣΤΙΚΟΣ ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΤΩΝ ΥΠΟ ΙΟΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ ΠΟΝΤΟΠΟΡΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΈΤΟΥΣ 1830			
όνομα σκάφους	**τύπος σκάφους**	**χωρητικότητα**	**πλοίαρχος**
Elena Bella	Τραμπάκολο	35	Cusciglio Domenico
Ariope	Σκούνα	**70**	Παλούμπος Νικόλαος
Bella Pulla	Γολέτα	58	Δεφτεραίος Νικόλαος
Bella Zantiotta	Γολέτα	**85**	Πυλαρινός Διονύσιος
Favorito	Τραμπάκολο	**35**	Πεταλάς Τζανάτος Ιωάννης
Favorito	Τραμπάκολο	**35**	Τζανάτος Μπατίστα Ιωάννης
Misericordia	Πιελέγκο	53	Simone Angelo
Αγία Ελένη	Μπρατσέρα	**40**	Σκυριανός Βασίλειος
Αγία Παρασκευή	Βριγαντίνι	117	Κομποθέκρας Παν.
Αγία Τριάς	Γολέτα	34	Λαπάκης Ανδρέας
Αγία Τριάς	Τραμπάκολο	**35**	Λαγγούσης Πέτρος
Αγία Τριάς	Μπρατσέρα	**40**	Λυγγούρης Δημήτριος
Αγία Τριάς	Γολέτα	**85**	Μπάλτσας Σπυρίδων
Αγία Τριάς	Βριγαντίνι	221	Λυκιαρδόπουλος Ν.
Αγίας Τριάς	Βομβάρδα	**79**	Recluz Gabriele
Άγιος Ανδρέας	Παράντζα	**26**	Ζούπας Αντώνιος
Άγιος Ανδρέας	Βομβάρδα	**79**	Σβορώνος Ελευθέριος
Άγιος Ανδρέας	Βριγαντίνι	136	Λυκιαρδόπουλος Αν.
Άγιος Ανδρέας	Βριγαντίνι	211	Λυκιαρδόπουλος Κωνσταντίνος
Άγιος Αντώνιος	Παράντζα	26	Ambriola Niccolo
Άγιος Αντώνιος	Τραμπάκολο	30	Γαβαλάς Ιωάννης του Χρήστου
Άγιος Αντώνιος	Τραμπάκολο	**35**	Βέρτης Πέτρος
Άγιος Αρχάγγελος Μιχαήλ	Γολέτα	**85**	Μπούας Ιωάν.
Άγιος Γεράσιμος	Βομβάρδα	**79**	Βουτσινάς Βαγγέλης
Άγιος Γεράσιμος	Γολέτα	**85**	Μαζαράκης Νικ.
Άγιος Γεράσιμος	Βριγαντίνι	260	Βλασσόπουλος-Αϊδίνης Γεράσιμος
Άγιος Γεράσιμος	Βριγαντίνι	266	Λυκιαρδόπουλος Δ.
Άγιος Γεώργιος	Γολέτα	**85**	Καλλιγάς Γεώργιος
Άγιος Γεώργιος	Γολέτα	**85**	Λευτάκης Δημητρίου Γεώργιος
Άγιος Γεώργιος	Βριγαντίνι	125	Σάνδος Ιωάννης
Άγιος Γεώργιος	Βριγαντίνι	189	Δρακόπουλος Γερ.
Άγιος Γεώργιος	Βριγαντίνι	195	Καββαδίας Γεώργιος
Άγιος Γεώργιος	Βριγαντίνι	197	Αντύπας Χαράλαμπος
Άγιος Γεώργιος	Βριγαντίνι	209	Δρακόπουλος Π. Γεώργιος
Άγιος Γεώργιος	Βριγαντίνι	277	Φωκάς Νικ.
Άγιος Δημήτριος	Παράντζα	**26**	Μακρής Νικολετάτος Βασίλειος
Άγιος Δημήτριος	Παράντζα	**26**	Νικολετάτος Μακρής Βασίλειος
Άγιος Δημήτριος	Πιελέγκο	195	Μακρής-Νικολέτος V.
Άγιος Διονύσιος	Τραμπάκολο	**35**	Διβάρης Σπυρίδων
Άγιος Διονύσιος	Βομβάρδα	**79**	Γράβαρης Διονύσιος
Άγιος Διονύσιος	Γολέτα	**85**	Κωσταγιόλας Αντώνιος

Άγιος Διονύσιος	Γολέτα	**85**	Μανφρέντας Σταθ.
Άγιος Διονύσιος	Βριγαντίνι	99	Καμινάρης Παν.
Άγιος Διονύσιος	Βριγαντίνι	112	Διβάρης Σπυρίδων Χαρ.
Άγιος Ελευθέριος	Τραμπάκολο	**35**	Αγιοβλασσίτης Παναγιώτης
Άγιος Ιωάννης	Μπρατσέρα	**40**	Παγώνης Ανδρέας
Άγιος Ιωάννης ο Θεολόγος	Βριγαντίνι	233	Κοντομίχαλος Γερ.
Άγιος Ιώσηπος	Παράντζα	**26**	Μάνεσης Γεώργιος
Άγιος Νικόλαος	Παράντζα	**26**	Βλαστανίγκος Άντζελος
Άγιος Νικόλαος	Παράντζα	**26**	Μπούας Μαρίνος
Άγιος Νικόλαος	Τραμπάκολο	29	Στράτης Ανδρέας
Άγιος Νικόλαος	Τραμπάκολο	**35**	Αντύπας Παναγής
Άγιος Νικόλαος	Τραμπάκολο	**35**	Λεονταρίτης Αγγελής
Άγιος Νικόλαος	Τραμπάκολο	**55**	Πεταλάς Καλογεράκης
Άγιος Νικόλαος	Σκούνα	65	Πεταλάς Καλογεράκης
Άγιος Νικόλαος	Βομβάρδα	**79**	Βεργωτής Ιωάννης
Άγιος Νικόλαος	Βομβάρδα	**79**	Λιμπίδης Ονούφριος
Άγιος Νικόλαος	Βομβάρδα	**79**	Σβορώνος Γεράσιμος
Άγιος Νικόλαος	Γολέτα	**85**	Πεταλάς-Τζανάτος Αντ.
Άγιος Νικόλαος	Γολέτα	**85**	Πεφάνης Κοσμέτος
Άγιος Νικόλαος	Γολέτα	88	Ψαρός Γεράσιμος
Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	88	Πεταλάς-Λιοσάτος Κ.
Άγιος Νικόλαος	Βομβάρδα	94	Δανάλης Αναστάσιος
Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	98	Μαζαράκης Γερ.
Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	107	Ιγγλέσης Γεώργιος
Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	111	Τραυλός Σπ.
Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	114	Μεταξάς Χαράλαμπος
Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	126	Πανάς Παναγής
Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	130	Καλλιγάς Φρ.
Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	132	Κοντούρης Ε.
Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	144	Κατάλας Σπ.
Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	154	Μαγουλάς Σπ.
Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	154	Φραγκόπουλος Σπ.
Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	167	Πεταλάς Καλογεράκης
Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	176	Βαλσαμάκης Αναστάσιος
Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	182	Καραβίας-Γρίβας Ιωάν.
Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	188	Σκλάβος Λαμ.
Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	190	Ρωσόλυμος Ζαχ.
Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	211	Βοτρωτός Χριστόδουλος
Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	211	Μάργαρης Διονύσιος
Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	235	Φωκάς Α.
Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	247	Μαγουλάς Ευστάθιος
Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	268	Δενδρινός Ανδ.
Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	300	Σιμώνης Σπ.
Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	368	Καλλιγάς Κωνσταντίνος
Άγιος Νικόλαος και Maitland	Βριγαντίνι	127	Σβορώνος Διον.
Άγιος Νικόλαος και Άγιος Ιωάννης	Βριγαντίνι	195	Πανάς Παν.
Άγιος Σπυρίδων	Παράντζα	**26**	Αρώνης Χριστόδουλος
Άγιος Σπυρίδων	Παράντζα	**26**	Σολωμός Αναστάσιος
Άγιος Σπυρίδων	Τραμπάκολο	34	Καποδίστριας Ιώσηπος
Άγιος Σπυρίδων	Μπρατσέρα	37	Χάνος Α. Κωσταντίνος
άγιος Σπυρίδων	Γολέτα	43	Καραβίας Γεώργιος
Άγιος Σπυρίδων	Μύστικο	70	Ανεμογιάννης Ιωάννης
Άγιος Σπυρίδων	Σκούνα	**70**	Καρύδης Ιωάν.
Άγιος Σπυρίδων	Βομβάρδα	**79**	Προσαλέντης Διονύσιος

Άγιος Σπυρίδων	Βριγαντίνι	95	Αλευράς Χάνος Κων.
Άγιος Σπυρίδων	Βριγαντίνι	107	Μάργαρης Διονύσιος
Άγιος Σπυρίδων	Βριγαντίνι	108	Καραβίας-Γιαννούτσος Β.
Άγιος Σπυρίδων	Βριγαντίνι	110	Κομιτόπουλος Ιωάννης
Άγιος Σπυρίδων	Βριγαντίνι	195	Βανδώρος Νικ.
Άγιος Σπυρίδων	Βριγαντίνι	195	Σβορώνος Διον.
Άγιος Σπυρίδων	Βριγαντίνι	211	Γιακουμάτος Καραβίας Βαγγέλης
Άγιος Σπυρίδων	Βριγαντίνι	211	Καραβίας Γιαννούτσος Βαγγέλης
Άγιος Σπυρίδων	Βριγαντίνι	211	Σβορώνος Δημήτριος
Άγιος Σπυρίδων και απελευθερωμένη Ελλάς	Βριγαντίνι	211	Γεωργόπουλος Διονύσιος
Αθηνά	Γολέτα	**85**	Μαυροκέφαλος Αν.
Αθηνά	Γολέτα	**85**	Πατρίκιος Ν.
Αισχύλος	Βριγαντίνι	164	Δανάλης Ι.
Απόλλων	Βριγαντίνι	195	Μουσούρης Κοσμέτος
Αρετούσα	Γολέτα	88	Σαρλός Γερ.
Αριστείδης	Βριγαντίνι	241	Σφαέλος Κων.
Αριστείδης	Βριγαντίνι	294	Μαρκόπουλος Σπυρίδων
Αριστείδης	Βριγαντίνι	309	Πανάς Παναγής
Αρτεμήσια	Γολέτα	86	Πούλος Γεράσιμος
Άρτεμις	Μαρτιγάνα	**70**	Γιαννιώτης Σπυρίδων
Αρχάγγελος Μιχαήλ	Βριγαντίνι	86	Σκούταρης Ευστάθιος
Αρχάγγελος Μιχαήλ	Βριγαντίνι	183	Φραγκόπουλος Ανδ.
Αφροδίτη	Γολέτα	**85**	Λυκιαρδόπουλος Παναγής
Αφροδίτη	Γολέτα	**85**	Πιτσίνης Κωσταντής
Αχιλλεύς	Βριγαντίνι	166	Πανάς Παν.
Αχιλλεύς	Βριγαντίνι	427	Βαλλιάνος Μαρής
Διομήδης	Μπόβο	**195**	Ironza C. Agostino
Διομήδης	Μπόβο	195	Τρόντζας Κωστή Διονύσιος
Δύο Αδέλφια	Σκούνα	**70**	Ρόνκης Σπύρος
Δύο Αδέλφια	Σκούνα	77	Μπονάκης Σπ.
Ελένη	Βριγαντίνι	238	Χαλικιόπουλος Παν.
Ελπίς	Βριγαντίνι	211	Λαζαρόπουλος Σπυρίδων
Έμορφη Ζακυνθινή	Γολέτα	**85**	Μαυρογιάννης Μάρκος
Επαμεινώνδας	Βριγαντίνι	263	Μπεκατώρος Γεράσιμος
Ερμής	Βριγαντίνι	316	Χαλικιόπουλος Παν.
Ευαγγελίστρια	Γολέτα	45	Σβορώνος Στέφανος
Ευαγγελίστρια	Βομβάρδα	**79**	Ζερμπίνης Νικολός
Ευαγγελίστρια	Γολέτα	**85**	Χέλμης Παν.
Ευαγγελίστρια	Βριγαντίνι	142	Κοντούρης Δημ.
Ευαγγελίστρια	Βριγαντίνι	185	Λυκιαρδόπουλος Νικ.
Ευαγγελίστρια	Βριγαντίνι	189	Κούππας Δημ.
Ευγενής	Βριγαντίνι	294	Πανάς Σπ.
Ευγενής	Βριγαντίνι	295	Κυπριώτης Παν.
Ζάκυνθος	Κότερο	**46**	Μαυροκέφαλος Ιωάννης
Ηρακλής	Βριγαντίνι	112	Μακρής Χαράλαμπος
Ηρακλής	Βριγαντίνι	198	Ιγγλέσης Γεώργιος
Θαλάσσιος Ίππος	Βριγαντίνι	211	Δρακόπουλος Ιωάννης
Θεά Παλλάδα	Γολέτα	172	Δονάς Λυκούργος
Θεμιστοκλής	Βριγαντίνι	130	Ιγγλέσης Παναγής
Θεμιστοκλής	Βριγαντίνι	178	Βαλσαμάκης Δημ.
Θεμιστοκλής	Βριγαντίνι	189	Ρωσόλυμος Ελευθέριος
Θεμιστοκλής	Βριγαντίνι	211	Κουβαράς Μαζαράκης Σπ.
Θεμιστοκλής	Βριγαντίνι	271	Σβορώνος Ιωάννης
Θρυλούμενο	Κότερο	**46**	Γκίκας του Γεωργίου Κουστούρου

Ιππόκαμπος	Βριγαντίνι	133	Σπινέλλης Δημήτριος
Ιππότης Μαρίνος	Βριγαντίνι	211	Σπινέλλης Δημήτριος
Καλλιόπη	Βριγαντίνι	192	Τανταρίας Παν.
Κασπία	Βριγαντίνι	233	Σκλάβος Μαρ.
Κίμων	Βομβάρδα	**79**	Χέλμης Ιωάννης
Κίμων	Μπόβο	**195**	Παντελιός Ιωάννης
Κίμων	Μπόβο	**195**	Πασσής Λογοθέτη Διονύσιος
Κλεοπάτρα	Βομβάρδα	**79**	Πριβιλετζάτος Ιωάννης
Κλεοπάτρα	Βομβάρδα	83	Privilegiato Giovanni
Κουτουζώφ	Βριγαντίνι	462	Πανάς Ηλ.
Κύθηρα	Γολέτα	**85**	Φωτεινός Παν.
Λευκάδα	Βριγαντίνι	130	Καρατζάνης Αθ.
Λεωνίδας	Μύστικο	**70**	Ποταμιάνος Παναγιώτης
Λεωνίδας	Σκούνα	**70**	Mancioni Antonio
Λεωνίδας	Βομβάρδα	**79**	Λογοθέτης Παν.
Λεωνίδας	Βριγαντίνι	153	Φραγκόπουλος Νικ. Μαρής
Λεωνίδας	Βριγαντίνι	171	Φραγκόπουλος Νικόλαος
Λεωνίδας	Βριγαντίνι	174	Ρωσόλυμος Γερ.
Λεωνίδας	Μπόβο	**195**	Κωσταγιόλας Ιάκυνθος
Λεωνίδας	Βριγαντίνι	200	Καμπίτσης Π.
Λεωνίδας	Βριγαντίνι	253	Πανάς Παναγής
Λεωνίδας	Βριγαντίνι	296	Κουντούρης Αντ. Ν.
Λεωνίδας	Βριγαντίνι	298	Φωκάς Παγουλάτος Γρ.
Λεωνίδας	Βριγαντίνι	336	Δενδρινός Στ.
Λυκούργος	Βομβάρδα	**79**	Δενδρινός Στ.
Λυκούργος	Βριγαντίνι	195	Κομποθέκρας Γερ.
Λυκούργος	Βριγαντίνι	236	Λυκιαρδόπουλος Γερ.
Λύσανδρος	Βριγαντίνι	280	Πανάς Φωτ.
Μαργαριτάρι	Μπρατσέρα	**40**	Αντύπας Σπ.
Μάρκος Μπότσαρης	Σκούνα	**70**	Πεταλάς Λιοσάτος Αν.
Μέγας Ναπολέων	Βριγαντίνι	265	Καλλιγάς Μποσίνης Ρ.
Μερκούριος	Βριγαντίνι	333	Τουλιάτος Χαρ.
Μπόμπολης	Κότερο	46	Πανάς Γεράσιμος
Μυκήνες	Βριγαντίνι	211	Πομώνης Ιωάννης
Οδυσσέας	Βριγαντίνι	190	Μαρούλης Αθ.
Οδυσσέας	Βριγαντίνι	190	Πεταλάς Μαράτος Αθ.
Όμορφη Κατερίνα	Βριγαντίνι	211	Φωκάς Γεώργιος
Όμορφη Κατερίνα	Βριγαντίνι	304	Φωκάς Γρηγόριος
Παναγία	Τραμπάκολο	26	Ζούπας Αντ.
Παναγία	Βριγαντίνι	198	Βλασσόπουλος Αλμπάνο
Παναγία Καθαρών & ΑΓ. Νικόλαος	Βριγαντίνι	93	Μακρής Ευθ.
Παναγία Βουλκανιώτισσα	Γολέτα	41	Μαραβάς Αναστάσιος
Παναγία Γραδελάκη	Βριγαντίνι	195	Βλασσόπουλος-Αυγουστής Δημ.
Παναγία Καλλιγάτα	Βριγαντίνι	154	Καλλιγάς Γεώργιος
Παναγία Μοθωνιώτισσα	Τραμπάκολο	**35**	Βλασσόπουλος Σωτήρης
Παναγία των Αγγέλων	Βριγαντίνι	217	Βαλλιάνος Στάθης
Πελοπίδας	Βριγαντίνι	193	Πανάς Χαρ.
Πέρλα	Μπρατσέρα	**40**	Αντύπας Σταύρος
Περσεφόνη	Βριγαντίνι	159	Μαρότης Δημ. (Maroti)
Πηνελόπη	Σκούνα	68	Ραφτόπουλος Ιωάν.
Πηνελόπη	Σκούνα	**70**	Ραφτόπουλος Γεώργιος
Πηνελόπη	Γολέτα	**85**	Γαλάτης Παπά Ιωάννης
Πηνελόπη	Γολέτα	**85**	Πομώνης Ιωάν.
Ποσειδών	Βριγαντίνι	236	Μουσούρης Κωνσταντίνος

Ποσειδών	Βριγαντίνι	336	Κοντογούρης Αντ.
Ποσειδών	Βριγαντίνι	341	Βλασσόπουλος Ηλ.
Ποσειδών	Βριγαντίνι	370	Βαρβαρίγος Ν.
Προφήτης Ηλίας	Μπρατσέρα	42	Αντύπας Παναγής
Ραφαήλ	Βριγαντίνι	100	Ρόκκας Γερ.
Ριχάρδος	Σκούνα	**70**	Καλλίγερος Γεώργιος
Ρόζα	Βριγαντίνι	196	Βαλλιάνος Ανδ.
Σεβαστός	Γολέτα	**85**	Λυκιαρδόπουλος Παν.
Σειρήνα	Βριγαντίνι	210	Δενδρινός Παναγής
Σόλων	Βριγαντίνι	122	Κρασσάς Αντώνιος
Σόλων	Βριγαντίνι	345	Πανάς Γερ.
Σωκράτης	Βριγαντίνι	195	Κούππας Σπ.
Τηλέμαχος	Βομβάρδα	**79**	Φραγκόπουλος Παναγής
Τηλέμαχος	Βριγαντίνι	141	Μολφέττας Ιω.
Τηλέμαχος	Βριγαντίνι	167	Γαλάτης Νικ.
Τηλέμαχος	Βριγαντίνι	172	Φραγκόπουλος Παν.
Τηλέμαχος	Βριγαντίνι	250	Βαλσαμάκης Παναγής
Τριπτόλεμος	Βριγαντίνι	211	Μολφέτας Διονύσιος
Τρίτων	Βριγαντίνι	283	Μπογδάνος Ιωάννης
Τύχη	Γολέτα	**85**	Βαλλιάνος Ανδ.
Τύχη των δύο αδελφών	Βριγαντίνι	195	Λυκιαρδόπουλος Σπ. Δημ.
Υ.Θ. Γαρδελιώτισσα	Βριγαντίνι	211	Βλασσόπουλος Δημήτριος
Υ.Θ. Ελεούσα	Μαρτιγάνα	**70**	Κονιδάρης Σπυρίδων
Υ.Θ. Ελεούσα	Βομβάρδα	**79**	Κονιδάρης Σπυρίδων
Υ.Θ. Ευαγγελίστρια	Βομβάρδα	85	Λυκιαρδόπουλος Νικολός
Υ.Θ. Ευαγγελίστρια	Βριγαντίνι	104	Ιγγλέσης Μαρής
Υ.Θ. Ευαγγελίστρια	Βριγαντίνι	114	Ιγγλέσης Μάρκος
Υ.Θ. Ευαγγελίστρια	Βριγαντίνι	223	Ιγγλέσης Παν.
Υ.Θ. Ευαγγελίστρια	Βριγαντίνι	384	Ιγγλέσης Γ. Σπ.
Υ.Θ. Καθαρών	Μπρατσέρα	**40**	Μαυροκέφαλος Ιωάννης
Υ.Θ. Καθαρών	Βομβάρδα	55	Αλημεριώτης Γεράσιμος
Υ.Θ. Καθαρών	Βριγαντίνι	198	Πεταλάς Πέτας Νικολός
Υ.Θ. Καθαρών	Βριγαντίνι	211	Αλημεριώτης Γεράσιμος
Υ.Θ. Κεχριώνα	Μπρατσέρα	**40**	Αύλιχος Ιωάννης
Υ.Θ. Κεχριώνα	Μπρατσέρα	**40**	Κοντογούρης Κων.
Υ.Θ. Μυρτιδιώτισσα	Γολέτα	40	Αληφιέρης Ιωάννης
Υ.Θ. Μυρτιώτισσα	Γολέτα	**85**	Αρώνης Μηνάς
Υ.Θ. Οδηγήτρια	Βριγαντίνι	195	Βαλλιάνος Σταμ.
Υ.Θ. Οδηγήτρια	Βριγαντίνι	278	Πανάς Παν.
Υ.Θ. Πηγής	Βριγαντίνι	**205**	Αρσένης Παν.
Υ.Θ. Σπαρτιά	Σκούνα	**70**	Παπαδόπουλος Γ.
Υ.Θ. Τουρλιανή	Βριγαντίνι	**205**	Γαρμπής Παναγής
Υ.Θ. Υπαπαντή	Βριγαντίνι	195	Ντρογκάτσος Διον. (Drogazo)
Υ.Θ. Υπαπαντή	Βριγαντίνι	206	Κούππας Ιωάννης
Υ.Θ. Φανερωμένη	Βριγαντίνι	218	Κακουράτος Νικ.
Υπεραγία Θεοτόκος	Γολέτα	**85**	Μαραβάς Αντώνιος
Φιλαδέλφεια	Σκούνα	**70**	Χόρτης Δημήτριος
Φιλαδέλφεια	Γολέτα	**85**	Tabone Lorenzo
Φιλαδέλφεια	Γολέτα	**85**	Κωστής Διονύσιος
Φιλαδέλφεια	Γολέτα	**85**	Σταφέτας Σταμάτης
Φιλαδέλφεια	Γολέτα	**85**	Τρόντζας Κωστή Διονύσιος
Φοίνιξ	Βριγαντίνι	164	Κούππας Παν. Γ.
Φοίνιξ	Βριγαντίνι	190	Τραυλός Τ.
Φοίνιξ	Βριγαντίνι	211	Διαμαντής Φ.

Φωκίων	Βριγαντίνι	118	Καλλίνικος Ιωάννης
Ωραία Κατερίνα	Βριγαντίνι	436	Λυκιαρδόπουλος Ιωάννης
ΣΥΝΟΛΟ ΣΚΑΦΩΝ	**259**	**37.554**	

ΟΝΟΜΑΣΤΙΚΟΣ ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΤΩΝ ΥΠΟ ΙΟΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ ΠΟΝΤΟΠΟΡΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΈΤΟΥΣ 1845			
όνομα σκάφους	**τύπος σκάφους**	**χωρητικότητα**	**πλοίαρχος**
	σακολέβα	**42**	Paceareto D.
	σακολέβα	**42**	Ποτήρης Γ.
	σακολέβα	**42**	Ζαντιώτος Δ.
	σακολέβα	**42**	Πακαρέτος Δημήτριος
	Γολέτα	**53**	Αρεπάτσης Δημήτριος
	Σκούνα	**54**	Μερέντας Γ.
	Βομβάρδα	**79**	Ποτήρης Γ.
	Βριγαντίνι	**195**	Bacchiani S. Santo
	Βριγαντίνι	**195**	Ζαβιτσιάνος Αντώνιος
Bella Pulla	Γολέτα	59	Δεφτεραίος Ν.
Blagorodny	Βριγαντίνι	**195**	Μιχαλιτσιάνος Α.
L' Umano	Τραμπάκολο	**36**	Αργυρός Σπυρίδων
Lord Seaton	Βριγαντίνι	286	Μακρής Ευθ.
Minorca	Σκούνα	**54**	Charton J.
Otto-Frank	Βριγαντίνι	**195**	Βαλλιάνος Σ.
Rondinella	Μπρατσέρα	**28**	Megola F.
Άγγελος Φύλαξ	Πιελέγκο	**29**	Ασσάνης Μ.
Αγία Αικατερίνη	Μπρατσέρα	**28**	Καίσαρης Καίσαρης
Αγία Ελένη	Πιελέγκο	**29**	Αργυρός Λ.
Αγία Ελένη	Τραμπάκολο	**36**	Αργυρός Δημήτριος
Αγία Θεοδώρα	Παράντζα	26	Γραμματικός Ιωάννης
Αγία Κυριακή	Βριγαντίνι	96	Μουσούρης Στ.
Αγία Τριάς	Γολέτα	24	Μάνδουκας Παναγή Γεώργιος
Αγία Τριάς	Γολέτα	**53**	Μαντούκας Γεώργιος
Αγία Τριάς	Σκούνα	56	Κολήρης Ιωάννης
Αγία Τριάς	Βριγαντίνι	**195**	Μαρκογιάννης Γ.
Άγιος Ανδρέας	Μπρατσέρα	29	Τσελέντης Σπύρος
Άγιος Αντώνιος	Παράντζα	**26**	Ambriola Ruggero
Άγιος Αντώνιος	Τραμπάκολο	**36**	Παλούμπος Νικόλαος
Άγιος Γεράσιμος	Μπρατσέρα	**28**	Αύλιχος Γεράσιμος
Άγιος Γεράσιμος	Μπρατσέρα	**28**	Αργυρός Γ.
Άγιος Γεράσιμος	Βριγαντίνι	**195**	Καρούσος Γ.
Άγιος Γεράσιμος	Βριγαντίνι	260	Βλασσόπουλος-Αϊδίνης Γεράσιμος
Άγιος Γεώργιος	Μπρατσέρα	**28**	Αντύπας Κ.
Άγιος Γεώργιος	Γολέτα	**53**	Αγγελάτος Φωκάς Γεώργιος
Άγιος Γεώργιος	Γολέτα	**53**	Ποταμιάνος Κ.
Άγιος Γεώργιος	Γολέτα	**53**	Φωκάς Αγγελάτος Γ.
Άγιος Γεώργιος	Βριγαντίνι	75	Ποταμιάνος Κοσμέτος
Άγιος Γεώργιος	Βριγαντίνι	**195**	Κούτσης Κ.
Άγιος Δημήτριος Νικοπολίτης	Βριγαντίνι	119	Πιέρρος Ευστάθιος
Άγιος Δημήτριος Νικοπολίτης	Βριγαντίνι	119	Πιέρρος Ανδρ.
Άγιος Διονύσιος	Μπρατσέρα	**28**	Λευτάκης Σ.
Άγιος Διονύσιος	Βριγαντίνι	112	Διβάρης Σπυρίδων Χαρ.
Άγιος Διονύσιος	Βριγαντίνι	189	Βλασσόπουλος Δ.
Άγιος Διονύσιος	Βριγαντίνι	189	Βλασσόπουλος Διον.
Άγιος Διονύσιος	Βριγαντίνι	**195**	Δημουλίτσας Αντώνιος
Άγιος Ιωάννης	Μπρατσέρα	27	Φερεντίνος Κυριάκης

Άγιος Ιωάννης	Μπρατσέρα	**28**	Πεταλάς Μαράτος Δ.
Άγιος Ιωάννης	Βριγαντίνι	**195**	Πεταλάς Μαράτος Δ.
Άγιος Ιωάννης	Βριγαντίνι	**195**	Βεργωτής Δ.
Άγιος Ιωάννης	Βριγαντίνι	**195**	Φερεντίνος Κυριάκης
Άγιος Ιώσηπος	Τραμπάκολο	**36**	Αργυρός Κωνσταντίνος
Άγιος Κοσμάς	Μπρατσέρα	26	Μακρής Βαγγέλης
Άγιος Νικόλαος	Μπρατσέρα	**28**	Παπαδημόπουλος Α.
Άγιος Νικόλαος	Μπρατσέρα	**28**	Αγγελάτος Φωκάς Νικόλαος
Άγιος Νικόλαος	Μπρατσέρα	**28**	Κουρούκλης Δ.
Άγιος Νικόλαος	Μπρατσέρα	**28**	Παρίσης Ν.
Άγιος Νικόλαος	Μπρατσέρα	**28**	Πυλαρινός Παναγής
Άγιος Νικόλαος	Μπρατσέρα	**28**	Σδρίγνας Σπ.
Άγιος Νικόλαος	Μπρατσέρα	**28**	Κοντογιωργόπουλος Γ.
Άγιος Νικόλαος	Μπρατσέρα	**28**	Μανωλάκης Α.
Άγιος Νικόλαος	Μπρατσέρα	**28**	Μπισμπίκης Δ.
Άγιος Νικόλαος	Μπρατσέρα	30	Πυλαρινός Γεράσιμος
Άγιος Νικόλαος	Τραμπάκολο	**36**	Μαυρομμάτης Βασίλης
Άγιος Νικόλαος	Τραμπάκολο	**36**	Κασσίμης Γ.
Άγιος Νικόλαος	Γολέτα	**53**	Μικρούτσικος Α.
Άγιος Νικόλαος	Βομβάρδα	**79**	Τσελέντης Γεράσιμος
Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	106	Πεταλάς Δρακάτος Θεό.
Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	136	Ρωσόλυμος (Ροσόλυμος) Β.
Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	154	Φραγκόπουλος Σπυρίδων
Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	179	Μαντζαβίνος Σ. Αναστάσιος
Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	179	Μαντζαβίνος Αν.
Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	191	Φραγκόπουλος Σπ. Ν.
Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	**195**	Δρακάτος Π. Θ.
Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	**195**	Ιγγλέσης Ευστάθιος
Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	**195**	Κοντούρης Κ.
Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	**195**	Πυλαρινός Παναγής
Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	**195**	Τραυλός Αντώνιος
Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	**195**	Ιγγλέσης Ευ.
Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	**195**	Απέργης Α.
Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	199	Τραυλός Πιεράτος Αν.
Άγιος Νικόλαος	μπάρκο	**220**	Συνοδινός Στραβόλαιμος Δ.
Άγιος Νικόλαος	μπάρκο	**220**	Ανεμογιάννης Αντ.
Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	236	Ρωσόλυμος Σπυρίδων
Άγιος Παντελεήμων	Βριγαντίνι	185	Ιγγλέσης Π.
Άγιος σπυρίδων	Μπρατσέρα	24	Μάντζαρης Ευστάθιος
Άγιος Σπυρίδων	Παράντζα	**26**	Scuccimara F.
Άγιος σπυρίδων	Παράντζα	**26**	Κουβαράς Μ.
Άγιος Σπυρίδων	Μπρατσέρα	**28**	Βερύκιος Α.
Άγιος Σπυρίδων	Μπρατσέρα	**28**	Κωσταγιόλας Α.
Άγιος Σπυρίδων	Μπρατσέρα	**28**	Φένγκος Α.
Άγιος Σπυρίδων	Μπρατσέρα	29	Αντύπας Αθ.
Άγιος Σπυρίδων	Μπρατσέρα	33	Ποταμιάνος Ευστάθιος
Άγιος Σπυρίδων	Τραμπάκολο	36	Stella Francesco
Άγιος Σπυρίδων	Σκούνα	43	Πεταλάς Μαράτος Αντ.
Άγιος Σπυρίδων	Κότερο	**46**	Ορφανός Γεώργιος
Άγιος Σπυρίδων	Γολέτα	**53**	Πυλαρινός Διονύσιος
Άγιος Σπυρίδων	Γολέτα	**53**	Συνοδινός Στραβόλαιμος Δημήτριος
Άγιος Σπυρίδων	Γολέτα	**53**	Στέλιου Αφοι
Άγιος Σπυρίδων	Σκούνα	**54**	Ζαβιτσάνος Αργύρης
Άγιος Σπυρίδων	Σκούνα	**54**	Ανεμογιάννης Β. Δημήτριος

Άγιος Σπυρίδων	Βριγαντίνι	75	Ιγγλέσης Παν.
άγιος σπυρίδων	Βομβάρδα	**79**	Κασιμάτης Νικόλαος
Άγιος Σπυρίδων	Βριγαντίνι	143	Δενδρινός Αριστείδης
άγιος σπυρίδων	Βριγαντίνι	168	Τσαπραλής Νικ. Ιωάννης
Άγιος Σπυρίδων	Βριγαντίνι	180	Βλασσόπουλος Σωτ. Ε.
Άγιος Σπυρίδων	Βριγαντίνι	181	Πιέρρος Φρ. Στ.
Άγιος Σπυρίδων	Βριγαντίνι	**195**	Ποταμιάνος Ε.
Άγιος Σπυρίδων	Βριγαντίνι	**195**	Μπακογιώργος Νικολός
Άγιος Σπυρίδων	Βριγαντίνι	231	Χέλμης Σπ.
Άγιος Σπυρίδων	Βριγαντίνι	268	Πιέρρος Δημήτριος
Άγιος σπυρίδων	Βριγαντίνι	278	Τανταρίας Βασίλειος
Άγιος Σπυρίδων και απελευθερωμένη Ελλάς	Βριγαντίνι	**195**	Βαλσαμάκης Νικόλαος
Άγιος Χαράλαμπος	Μπρατσέρα	**28**	Γιουργαριώτης Κ.
Ακαρνανία	Βριγαντίνι	350	Τανταρίας Κοσμάς
Αλέξανδρος	Βριγαντίνι	157	Πομώνης Ιωάννης
Ανάστασις	Μπρατσέρα	**28**	Τσαπραλής Κων.
Ανάστασις	Βριγαντίνι	118	Μιχαλιτσιάνος Λουκ.
Ανάστασις	Βριγαντίνι	118	Μιχαλιτσιάνος Λουκ.
Ανάστασις	Βριγαντίνι	**195**	Τσαπραλής Κωνσταντίνος
Αντζέλικα	Βριγαντίνι	**195**	Ιγγλέσης Β. Γεράσιμος
Αργυρούλα	Βριγαντίνι	186	Τρωϊάνος Δημ.
Αργυρούλα	Βριγαντίνι	220	Τραυλός Δημ.
Αριστείδης	Βριγαντίνι	140	Τανταρίας Βασίλειος
Αριστείδης	Βριγαντίνι	350	Τανταρίας Θεόδωρος
Αριστομένης	Μπρατσέρα	**28**	Ρένεσης Γ.
Αριστομένης	Μπρατσέρα	31	Πυλαρινός Α.
Αρχάγγελος Μιχαήλ	Βριγαντίνι	496	Δενδρινός Σ. Παν.
Βασίλισσα Βικτώρια	Βριγαντίνι	166	Δανάλης Καμινάρης Κ.
Γεναιόδωρος	Τραμπάκολο	**36**	Αργυρός Βασίλειος
Γεναιόδωρος	Τραμπάκολο	**36**	Αργυρός Π.
Δόξα	Τραμπάκολο	**36**	Αργυρός Νικόλαος
Έκτωρ	Βριγαντίνι	**195**	Καλλιγάς Γ.
Έκτωρ	Βριγαντίνι	**195**	Καλλιγάς Μαρκάτος Γεώργιος
Έκτωρ	Βριγαντίνι	**195**	Μαρκάτος Κ. Γεώργιος
Ελένη	Βριγαντίνι	200	Καλλιγάς Κουρής Παρ.
Ελένη	Βριγαντίνι	200	Τραυλός Δ.
Ελεύθερη Ελλάς και Άγιος Σπυρίδων	Βριγαντίνι	**195**	Μουσούρης Ε. Τ.
Ελλάς	Βριγαντίνι	**195**	Παπαδήμος Α.
Ελπίς	Βριγαντίνι	**195**	Μεταξάς Σ.
Ένωσις	Βριγαντίνι	**195**	Μιχαλιτσιάνος Λουκ.
Ένωσις	Βριγαντίνι	**195**	Σβορώνος Γ.
Επτάνησος	Βριγαντίνι	149	Καμπίτσης Αντ. Λ.
Επτάνησος	Βριγαντίνι	**195**	Αλεξάτος Σαρλής Δ.
Επτάνησος	Βριγαντίνι	**195**	Κυπριώτης Ν.
Επτάνησος	Βριγαντίνι	**195**	Σαρλός Αλεξάτος Διονύσιος
Ευαγγελίστρια	Βριγαντίνι	**195**	Βέργος Καλλιγάς Γ.
Ευαγγελίστρια	Βριγαντίνι	**195**	Ιγγλέσης Σ.
Ευαγγελίστρια	Βριγαντίνι	**195**	Καρούσος Θ.
Ευαγγελίστρια	Βριγαντίνι	**195**	Μεθενίτης
Ευσταθία	Σκούνα	**54**	Ζαβιτσάνος Α.
Ευσταθία	Βριγαντίνι	215	Καραβίας Τσεμπέρης Γεώργιος
Ευτυχία	Βριγαντίνι	82	Δενδρινός Σταμ.
Ευτυχία	Βριγαντίνι	82	Πεταλάς Πέτας Δημήτριος
Ευτυχία	Βριγαντίνι	**195**	Αγγελάτος Ν.

Ευτυχία	Βριγαντίνι	**195**	Φωκάς Παγουλάτος Νικόλαος
Ευτυχία	Βριγαντίνι	**195**	Φωκάς-Παγουλάτος Ν.
Ηρακλής	Γολέτα	35	Συνοδινός Στραβόλαιμος Διονύσιος
Ηρακλής	Γολέτα	**53**	Συνοδινός Στραβόλαιμος Γ.
Ηρακλής	Βριγαντίνι	**195**	Φωκάς Μιλτιάδης
Ηρακλής	Βριγαντίνι	198	Ιγγλέσης Γ.
Ηρακλής	Βριγαντίνι	244	Φωκάς Αλεξανδράτος Μιλτ.
Θάλεια	Βριγαντίνι	**195**	Μαρκόπουλος Γεώργιος
Καλή Τύχη	Βριγαντίνι	132	Φραγκόπουλος Γεώργιος
Καλλιόπη	Βριγαντίνι	165	Δενδρινός Α.
Κασπία	Βριγαντίνι	234	Ρωσόλυμος Λουκάς
Κεφαλληνία	Βριγαντίνι	**195**	Πανάς Ν.
Κωνσταντής Καλλιγάς	Βριγαντίνι	**195**	Διαμαντής Αριστ.
Κωνσταντίνος και Ελένη	Βριγαντίνι	**195**	Βαλλιάνος Α.
Λαέρτης	Βριγαντίνι	333	Πεταλάς Μαράτος Θεμ.
Λευκάδα	Τραμπάκολο	**36**	Παλούμπος Ν.
Λευκάδα	Βριγαντίνι	**195**	Βενετσιάνος Γ.
Λευκάδα	Βριγαντίνι	**195**	Κατεργαράκης Πέτρος
Λεωνίδας	Μπρατσέρα	**28**	Γερμενής Γ.
Λεωνίδας	Μπρατσέρα	**28**	Ροδίτης Π.
Λεωνίδας	Βριγαντίνι	152	Φραγκόπουλος Αντώνιος
Λεωνίδας	Βριγαντίνι	**195**	Καταλάνης Ε.
Λύδα Ιεροσολύμων	Σκούνα	**54**	Βαλσαμάκης Δ.
Λυκούργος	Βριγαντίνι	130	Μουσούρης Χαράλαμπος
Λυκούργος	Βριγαντίνι	193	Καλλιγάς Γερ.
Λυκούργος	Βριγαντίνι	**195**	Λυκιαρδόπουλος Γ.
Λυτρωτής	Βριγαντίνι	108	Μαζαράκης Γερ.
Λυτρωτής	Βριγαντίνι	108	Μαζαράκης Σπ. Π.
Μεταμόρφωση	Βριγαντίνι	192	Τραυλός Γαλιατσάτος Γεράσιμος
Μεταμόρφωσις	Βριγαντίνι	192	Τραυλός-Γαλιατσάτος Γερ.
Μιλτιάδης	Βριγαντίνι	210	Μαντζαβίνος Γ.
Μιλτιάδης	Βριγαντίνι	210	Μαντζαβίνος Δ.
Μινόρκα	Σκούνα	**54**	Βελιανίτης Δ.
Μινόρκα	Σκούνα	**54**	Ρωμανός Λ.
Μινόρκα	Σκούνα	56	Καφιέρος (Caffiero) Αγγ.
Νάρκισσος	Βριγαντίνι	260	Πανάς Γ.
Νεαρός Μιλτιάδης	Βριγαντίνι	299	Μαντζαβίνος Γερ.
Νικόλαος Ι	Βριγαντίνι	**195**	Κούπας Β.
Ξενοφών	Βριγαντίνι	**195**	Πιέρρος Ανδρέας
Οδυσσέας	Βριγαντίνι	**195**	Πεταλάς Μαράτος Θεμιστοκλής
Οδυσσέας	Βριγαντίνι	216	Χαλικιόπουλος Γιάκωβος
Όθων	Βριγαντίνι	177	Μακρής Σπ. Δημ.
Παναγία	Μπρατσέρα	**28**	Γαγγέλης Φ. Γ.
Παναγία	Μπρατσέρα	**28**	Κουγγέλης Φ. Γ.
Παναγία	Κότερο	**46**	Φωκάς Γεώργιος
Παναγία	Βριγαντίνι	**195**	Βερύκιος Ανδρέας
Παναγία	Βριγαντίνι	209	Βεργωτής Γ.
Παναγία	Βριγαντίνι	244	Φωκάς Φωτ.
Παναγία Καθαρών	Βριγαντίνι	195	Φερεντίνος-Κουγκέλλης Νικ.
Παναγία Σπηλαιώτισσα	Βριγαντίνι	197	Δενδρινός Αρ.
Παναγία Τραφωνιά	Γολέτα	63	Σβορώνος Ιωάννη Παναγής
Παναγία των Θεοφανίων	Γολέτα	**53**	Σβορώνος Π.
Περικλής	Μπρατσέρα	**28**	Δορύζας Νικόλαος
Περικλής	Βριγαντίνι	**195**	Δορύζας Ν.

Πηνελόπη	Σκούνα	67	Κακαβάς Ιωάννης
Πηνελόπη	Βριγαντίνι	**195**	Σβορώνος Γ.
Πολυξένη	Βριγαντίνι	**195**	Χαλικιόπουλος Π.
Ρωσία	Βριγαντίνι	**195**	Λυκιαρδόπουλος Γεώργιος
Σαπφώ	Βριγαντίνι	**195**	Φύσσας Γεώργιος
Σεβαστή	Βριγαντίνι	**195**	Μεταξάς Π.
Σεβαστή	Βριγαντίνι	**195**	Τρωϊάνος Α.
Σκαρδαμούλα	Βριγαντίνι	**195**	Μαρκάτος Κ. Γεράσιμος
Σκαρδαμούλα	Βριγαντίνι	199	Καλλιγάς Γερ.
Σόλων	Γολέτα	**53**	Μηλιαρέσης Μ.
Σόλων	Βριγαντίνι	129	Μπαλτσάς Β. Ρόκκος
Σωτήρ	Μπρατσέρα	**28**	Φερεντίνος Π.
Σωτήρ	Βριγαντίνι	136	Μαζαράκης Γεράσιμος
Ταϊγάνιο	Βριγαντίνι	**195**	Καμπίτσης Α.
Τηλέμαχος	Βριγαντίνι	180	Βλασσόπουλος-Αϊδίνης Ευσ.
Τηλέμαχος	Βριγαντίνι	269	Ροδίτης Ε.
Τηλέμαχος	Βριγαντίνι	282	Βαλσαμάκης Παναγής
Τρεις Αδελφοί	Βριγαντίνι	148	Χαλικιάς Βασίλειος
Τρία Αδέλφια	Βριγαντίνι	**195**	Γιαννιώτης Α.
Τύχη	Γολέτα	**53**	Χαλικιόπουλος Γεράσιμος
Υ.Θ. Δαμασκηνή	Γολέτα	71	Βουτσινάς Ιωάννης
Υ.Θ. Ευαγγελίστρια	Βριγαντίνι	**195**	Άννινος Θεόδωρος
Υ.Θ. Ευαγγελίστρια	Βριγαντίνι	**195**	Καλλιγάς Κοσμέτος Γρηγόριος
Υ.Θ. Ευαγγελίστρια	Βριγαντίνι	281	Φωκάς Ιάκωβος
Υ.Θ. Ζωοδόχος Πηγή	Μπρατσέρα	25	Ποταμιάνος Δ.
Υ.Θ. Ζωοδόχος Πηγή	Βριγαντίνι	**195**	Βεργωτής Ιω.
Υ.Θ. Ζωοδόχος Πηγή	Βριγαντίνι	**195**	Ποταμιάνος Δ.
Υ.Θ. Καθαρών	Βριγαντίνι	116	Αλευράς Χάνος Γ.
Υ.Θ. Καθαρών	Βριγαντίνι	194	Φερεντίνος Νικ.
Υ.Θ. Καθαρών	Βριγαντίνι	260	Πεταλάς Πέτας Νικόλαος
Υ.Θ. Κεχριώνα	Μπρατσέρα	**28**	Πυλαρινός Αντώνιος
Υ.Θ. Κεχριώνα	Μπρατσέρα	**28**	Σαμιακός Πέτρος
Υ.Θ. Κεχριώνα	Πιελέγκο	**29**	Τζάνες Π.
Υ.Θ. Κεχριώνα	Γολέτα	**53**	Αύλιχος Βαγγέλης
Υ.Θ. Κεχριώνα	Γολέτα	**53**	Μουσούρης Β.
Υ.Θ. Κουρβισιάνου	Βομβάρδα	**79**	Κουρβισιάνος Αναστάσιος
Υ.Θ. Κουρβουσιάνα	Κότερο	**46**	Κουρβισιάνος Π.
Υ.Θ. Κύκκου	Βριγαντίνι	**195**	Σβορώνος Γ.
Υ.Θ. Μυρτιώτισσα	Σκούνα	47	Φωκάς Γεώργιος
Υ.Θ. Μυρτιώτισσα	Βομβάρδα	**79**	Κανδιανός Χαρ.
Υ.Θ. Μυρτιώτισσα	Βομβάρδα	**79**	Κορωναίος Μπέλος Α.
Υ.Θ. Μυρτιώτισσα	Βομβάρδα	**79**	Πιζάνος Κ.
Υ.Θ. Οδηγήτρια	Μπρατσέρα	**28**	Μακρής Πυλάλης Γ.
Υ.Θ. Πλατυτέρα	Παράντζα	**26**	Δαλιέτος Β.
Υ.Θ. Σπαρτιών	Βριγαντίνι	380	Λυκιαρδόπουλος Δημήτριος
Υ.Θ. Σπηλιώτισσα	Βριγαντίνι	230	Δενδρινός Αριστείδης
Υ.Θ. του Βράχου	Βριγαντίνι	**195**	Αρβανιτάκης Γ.
Υ.Θ. του Κύκκου	Τραμπάκολο	**36**	Βικάτος Γ.
Υ.Θ. Του Σκοπού και Άγιος Σπυρίδων	Παράντζα	**26**	Μανιάκης Δημήτριος
Υ.Θ. του Στροπέτο	Παράντζα	**26**	Amaturo Ruggero
Υ.Θ. Τραφωνιά	Γολέτα	63	Σβορώνος Παν.
Υ.Θ. Υπαπαντή	Βριγαντίνι	**195**	Πετρίτσης Ν.
Υ.Θ. Υπαπαντή	Βριγαντίνι	206	Κούπας Νικολός
Υ.Θ. Φανερωμένη	Μπρατσέρα	**28**	Χόρτης Ρ.

Υ.Θ. Φισκάρδου	Μπρατσέρα	**28**	Αντύπας Μανώλης
Υ.Θ. Φλεβαριώτισσα	Βριγαντίνι	**195**	Δορύζας Νικόλαος
Φιλαδέλφεια	Βριγαντίνι	**195**	Ιγγλέσης Μ.
Φύλακας Άγγελος	Παράντζα	**26**	Καμένος Μιχαήλ
Χαρίκλεια	Βομβάρδα	**79**	Τραυλός Δ.
Χελιδώνα	Μπρατσέρα	**28**	Μεγόλας Φ.
Χίος	Βριγαντίνι	**195**	Βαλλιάνος Α.
	Μπρατσέρα	**28**	Λυκιαρδόπουλος
	Τραμπάκολο	**36**	Κουκούλης Π.
	Κότερο	**46**	Κορφιάτης Γ.
	Βομβάρδα	**79**	Κουλεντιάνος Κ.
	Βριγαντίνι	**195**	Γιωργομήλας Ν.
ΣΥΝΟΛΟ ΣΚΑΦΩΝ	**275**	**35.307**	

ΟΝΟΜΑΣΤΙΚΟΣ ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΤΩΝ ΥΠΟ ΙΟΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ ΠΟΝΤΟΠΟΡΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΈΤΟΥΣ 1850			
όνομα σκάφους	**τύπος σκάφους**	**χωρητικότητα**	**πλοίαρχος**
Bella Pulla	Βριγαντίνι	**189**	Δεφτεραίος Ν.
Civile	Βριγαντίνι	125	Μαρκόπουλος Κ.
Landera	Βομβάρδα	**63**	Πατρίκιος Γ.
Modesto	Βομβάρδα	**63**	Πατρίκιος Γ.
Nadezda	Βριγαντίνι	362	Πατρίκιος Γεώργιος
Nuovo Lazzarino	Βριγαντίνι	**189**	Ασσάνης Σ.
Tassiarca	Βριγαντίνι	**189**	Μαρίνος Γ.
Umano	Τραμπάκολο	**36**	Ορφανός Γ.
Αγία Αικατερίνη	Γολέτα	32	Petrovich G.
Αγία Ελένη	Τραμπάκολο	**36**	Αργυρός Α.
Αγία Σοφία	Βριγαντίνι	112	Ραφτόπουλος Ν.
Αγία Τριάς	Γολέτα	**54**	Μαντούκας Γεώργιος
Αγία Τριάς	Γολέτα	**54**	Φερεντίνος Π.
Αγία Τριάς	Σκούνα	**55**	Βεντούρας Παν.
Αγία Τριάς	Σκούνα	56	Κολήρης Ιωάννης
Αγία Φιλομένη	Βριγαντίνι	**189**	Πυλαρινός Α.
Άγιος Αθανάσιος	Μπρατσέρα	**31**	Νικολόπουλος Ν.
Άγιος Ανδρέας	Μπρατσέρα	29	Τσελέντης Σπύρος
Άγιος Ανδρέας	Βριγαντίνι	94	Πουλιέζος Π.
Άγιος Ανδρέας	Βριγαντίνι	161	Πουλιάσης Νικ.
Άγιος Ανδρέας	Βριγαντίνι	**189**	Pagheso P.
Άγιος Αντώνιος	Παράντζα	**28**	Scuccimara B.
Άγιος Αντώνιος	Παράντζα	**28**	Κούρτσης Σ.
Άγιος Αντώνιος	Παράντζα	**28**	Νατάλες Β.
Άγιος Αντώνιος	Παράντζα	**28**	Σταύρος Β.
Άγιος Αντώνιος	Τραμπάκολο	**36**	Παλούμπος Ν.
Άγιος Γεράσιμος	Μπρατσέρα	**31**	Αύλιχος Δημήτριος
Άγιος Γεράσιμος	Μπρατσέρα	**31**	Πυλαρινός Παναγής
Άγιος Γεράσιμος	Μπρατσέρα	**31**	Φερεντίνος Π.
Άγιος Γεράσιμος	Βριγαντίνι	104	Ιγγλέσης Ν.
Άγιος Γεράσιμος	Βριγαντίνι	104	Ιγγλέσης Νικ.
Άγιος Γεράσιμος	Βριγαντίνι	**189**	Φερεντίνος Π.
Άγιος Γεράσιμος	Βριγαντίνι	219	Μαντζαβίνος Λεωνίδας
Άγιος Γεράσιμος	Μπάρκο	**220**	Πυλαρινός Π.
Άγιος Γεώργιος	Τραμπάκολο	**36**	Παλούμπος Ν.
Άγιος Γεώργιος	Γολέτα	**54**	Λεκατσάς Π.
Άγιος Γεώργιος	Γολέτα	69	Καραβίας Τσεμπέρης Σ.
Άγιος Γεώργιος	Βριγαντίνι	75	Ποταμιάνος Κοσμέτος

Άγιος Γεώργιος	Γολέτα	99	Φερεντίνος Γαβ.
Άγιος Γεώργιος	Βριγαντίνι	116	Βεργωτής Γερ.
Άγιος Γεώργιος	Βριγαντίνι	**189**	Γερμενής Λ.
Άγιος Γεώργιος	Βριγαντίνι	**189**	Λεκατσάς Π.
Άγιος Γεώργιος	Βριγαντίνι	**189**	Ματάρης Γ.
Άγιος Γεώργιος	Μπάρκο	**220**	Αντύπας Σ.
Άγιος Γρηγόριος ο Παλαμάς	Βριγαντίνι	178	Καραντινός Δ.
Άγιος Δημήτριος	Βριγαντίνι	116	Βεργωτής Γερ.
Άγιος Δημήτριος	Βριγαντίνι	241	Καραντινός Δημ.
Άγιος Δημήτριος Νικοπολίτης	Βριγαντίνι	**189**	Πιέρρος Ε.
Άγιος Διονύσιος	Βριγαντίνι	82	Πεταλάς Πέτας Δημήτριος
Άγιος Διονύσιος	Βριγαντίνι	112	Διβάρης Σπυρίδων Χαρ.
Άγιος Διονύσιος	Βριγαντίνι	189	Βλασσόπουλος Δ.
Άγιος Ιωάννης	Γολέτα	**54**	Καλλίνικος Γ.
Άγιος Ιωάννης	Βριγαντίνι	**189**	Δρακάτος Π. Τ.
Άγιος Ιωάννης	Βριγαντίνι	**189**	Μαράτος Π. Τ.
Άγιος Ιωάννης	Βριγαντίνι	**189**	Πεταλάς Δρακάτος Τ.
Άγιος Ιώσηπος	Τραμπάκολο	**36**	Αργυρός Ν.
Άγιος Νικόλαος	Μπρατσέρα	30	Πυλαρινός Γεράσιμος
Άγιος Νικόλαος	Γολέτα	31	Μάστορας Ν.
Άγιος Νικόλαος	Μπρατσέρα	**31**	Γαβριελάτος Γ.
Άγιος Νικόλαος	Τραμπάκολο	**36**	Βουτσινάς Θεόδωρος
Άγιος Νικόλαος	Τραμπάκολο	**36**	Κασσίμης Γ.
Άγιος Νικόλαος	Τραμπάκολο	**36**	Παπαδήμας Γ.
Άγιος Νικόλαος	Γολέτα	46	Χάνος Αλευράς Ν.
Άγιος Νικόλαος	Γολέτα	**54**	Abano N.
Άγιος Νικόλαος	Γολέτα	**54**	Αβάνος Ν.
Άγιος Νικόλαος	Γολέτα	**54**	Αγριατόπουλος Γ.
Άγιος Νικόλαος	Γολέτα	**54**	Κατσαρός Ε.
Άγιος Νικόλαος	Γολέτα	**54**	Ραφτόπουλος Κων.
Άγιος Νικόλαος	Σκούνα	**55**	Μονδαΐνης Φ.
Άγιος Νικόλαος	Βομβάρδα	**63**	Τσελέντης Γ.
Άγιος Νικόλαος	Βομβάρδα	95	Κελανδής Γ.
Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	96	Κουρούκλης Μπεράτος Ν.
Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	179	Μαντζαβίνος Σ. Αναστάσιος
Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	**189**	Αλημεριώτης Γ.
Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	**189**	Ιγγλέσης Ευστάθιος
Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	**189**	Κουρβισιάνος Α.
Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	**189**	Σβορώνος Γερ.
Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	**189**	Τραυλός Γεράσιμος
Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	**189**	Φούρλας Γ. Α.
Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	**189**	Φραγκόπουλος Σπ.
Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	199	Τραυλός Πιεράτος Αν.
Άγιος Νικόλαος	Μπάρκο	220	Ζερβός Σ.
Άγιος Νικόλαος	Μπάρκο	**220**	Σέρρας Σ.
Άγιος Νικόλαος	Μπάρκο	**220**	Φερεντίνος Π.
Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	232	Μονόπωλης Αλεβίζου Νικόλαος
Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	236	Ρωσόλυμος Β.
Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	236	Ρωσόλυμος Σπυρίδων
Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	242	Βαλλιάνος Α.
Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	310	Σβορώνος Γερ.
Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	377	Βαλσαμάκης
Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	377	Ιγγλέσης Ευστάθιος
Άγιος Παντελεήμων	Βριγαντίνι	185	Ιγγλέσης Π.

Άγιος Σπυρίδων	Γολέτα	24	Μάντζαρης Γ.
Άγιος Σπυρίδων	Παράντζα	**28**	Scuccimara F.
Άγιος Σπυρίδων	Γολέτα	29	Αντύπας Γ.
Άγιος Σπυρίδων	Μπρατσέρα	30	Βεντούρας Παν.
Άγιος Σπυρίδων	Μπρατσέρα	**31**	Μάντζαρης Τ.
Άγιος Σπυρίδων	Μπρατσέρα	**31**	Ποταμιάνος Ε.
Άγιος Σπυρίδων	Γολέτα	33	Πουλάκης Α.
Άγιος Σπυρίδων	Τραμπάκολο	**36**	Κοντογούρης Γ.
Άγιος Σπυρίδων	Γολέτα	**54**	Δεφτεραίος Γ.
Άγιος Σπυρίδων	Γολέτα	**54**	Δημουλίτσας Α.
Άγιος Σπυρίδων	Γολέτα	**54**	Παΐζης Τ.
Άγιος Σπυρίδων	Γολέτα	**54**	Συνοδινός Στραβόλαιμος Δημήτριος
Άγιος Σπυρίδων	Σκούνα	**55**	Κούμνας Τ.
Άγιος Σπυρίδων	Βριγαντίνι	89	Βλασσόπουλος-Αϊδίνης Ε.Σ.
Άγιος Σπυρίδων	Βριγαντίνι	91	Μπεκατώρος Παν.
Άγιος Σπυρίδων	Βριγαντίνι	132	Κυπριώτης Νικ.
Άγιος Σπυρίδων	Βριγαντίνι	160	Πιέρρος Δ.
Άγιος Σπυρίδων	Βριγαντίνι	176	Φερεντίνος Αν. Αθ.
Άγιος Σπυρίδων	Βριγαντίνι	180	Πιέρρος Φρ. Στ.
Άγιος Σπυρίδων	Βριγαντίνι	**189**	Βεντούρας Γ.
Άγιος Σπυρίδων	Βριγαντίνι	**189**	Κατσούλης Γ. Δ.
Άγιος Σπυρίδων	Βριγαντίνι	**189**	Μιχαλιτσιάνος Μ.
Άγιος Σπυρίδων	Βριγαντίνι	**189**	Στεφανάτος Θεόδωρος
Άγιος Σπυρίδων	Βριγαντίνι	**189**	Τσαπραλής Νικόλαος
Άγιος Σπυρίδων	Βριγαντίνι	**189**	Χέλμης Σπ.
Άγιος Σπυρίδων	Βριγαντίνι	201	Μιχαλιτσιάνος Μ.
Άγιος Σπυρίδων	Βριγαντίνι	268	Πιέρρου Ανδ. Υιοί
Άγιος Σπυρίδων	Βριγαντίνι	278	Τανταρίας Βασίλειος
Ακαρνανία	Βριγαντίνι	350	Τανταριάς Κοσμ.
Αλέξανδρος	Βριγαντίνι	157	Πομώνης Ιωάννης
Αμαλία	Βριγαντίνι	180	Καραβίας Διον. Σταυρ.
Αμαλία	Βριγαντίνι	**189**	Φωκάς Μ.
Αμαλία Καρολίνα	Σκούνα	**55**	Αργυρός Κ.
Ανάληψις	Βριγαντίνι	140	Μιχαλιτσιάνος Ι.
Ανάστασις	Μπρατσέρα	**31**	Τσαπραλής Κων.
Ανάστασις	Βριγαντίνι	**189**	Μαυροκέφαλος Ν.
Ανάστασις	Βριγαντίνι	**189**	Μαυρομμάτης Νικ.
Άνθρωπος	Τραμπάκολο	**36**	Αργυρός Β.
Αργυρούλα	Βριγαντίνι	**189**	Λυκιαρδόπουλος Σ.
Αργυρούλα	Βριγαντίνι	220	Τραυλός Δημ.
Αργυρώ	Βριγαντίνι	121	Καραβίας Τσεμπέρης Γεώργιος
Αρδητός	Τραμπάκολο	**36**	Ορφανός Γ.
Αριστείδης	Γαβάρα	140	Τανταρίας Βασίλειος
Αριστομένης	Βριγαντίνι	31	Πυλαρινός Α.
Αρχάγγελος Μιχαήλ	Βριγαντίνι	496	Δενδρινός Παν.
Ασπασία	Βριγαντίνι	128	Μεταξάς Λασκαράτος Νικόλαος
Ασπασία	Βριγαντίνι	180	Βεργωτής Σπ. Γεράσιμος
Ασπασία	Βριγαντίνι	**189**	Λασκαράτος Μ. Ν.
Αχιλλεύς	Βριγαντίνι	118	Ραφτόπουλος Ν.
Αχιλλεύς	Βριγαντίνι	**189**	Γιακουμάτος Φ. Γ.
Αχιλλεύς	Βριγαντίνι	245	Φωκάς Γιακουμάτος Ιω.
Αχιλλεύς	Βριγαντίνι	251	Κουτουφάς Γερ.
Βικτώρια	Βριγαντίνι	155	Κασσάνος Ρ.
Γενική Ειρήνη	Τραμπάκολο	**36**	G. de Majo

Γενική Ειρήνη	Τραμπάκολο	**36**	Αβατάγγελος Π.
Δόξα	Τραμπάκολο	**36**	Αργυρός Α.
Δύο Αδέλφια	Βριγαντίνι	**189**	Θόδωρος Γ.
Δύο Αδελφοί	Βριγαντίνι	201	Ντοντέρο Κ. (Dodero)
Ελένη	Βριγαντίνι	74	Πανάς Τ.
Ελένη	Βριγαντίνι	**189**	Πατρίκιος Αντ.
Ελένη	Βριγαντίνι	**189**	Πιέρρος Α. του Φλοριά
Ελένη	Βριγαντίνι	199	Καλλιγάς Κουρής Παν.
Ελένη	Βριγαντίνι	200	Τραυλός Δ.
Ελένη	Βριγαντίνι	249	Πιέρρος-Δραγανίγος Α.
Ελληνικόν	Βριγαντίνι	**189**	Πανάς Τ.
Ένωσις	Βριγαντίνι	156	Σινιόλας Γ. (Signola)
Ένωσις	Βριγαντίνι	**189**	Βαλλιάνος Γρηγόριος
Έξι Αδελφοί	Βριγαντίνι	320	Ρωσόλυμος Ηρακλ.
Επτάνησος	Βριγαντίνι	149	Καμπίτσης Αντ. Λαζ.
Επτάνησος	Βριγαντίνι	**189**	Γουριώτης Δ.
Ευαγγελίστρια	Μπρατσέρα	**31**	Αρβανιτάκης Μ.
Ευαγγελίστρια	Μπρατσέρα	**31**	Παπαγιάννης Γ.
Ευαγγελίστρια	Γολέτα	**54**	Προκόπης Φ.
Ευαγγελίστρια	Βριγαντίνι	165	Σβορώνος Κ.
Ευσταθία	Βριγαντίνι	215	Καραβίας Τσεμπέρης Γεώργιος
Ευτυχία	Βριγαντίνι	**189**	Αγγελάτος Ν.
Ζωοδόχος Πηγή	Μπρατσέρα	25	Ποταμιάνος Σπ.
Ζωοδόχος Πηγή	Μπρατσέρα	**31**	Γιαννουλάτος Ν.
Ζωοδόχος Πηγή	Βριγαντίνι	**189**	Ποταμιάνος Σ.
Ζωοδόχος Πηγή	Βριγαντίνι	252	Βεργωτής Ιωάννης
Ηλίας	Βριγαντίνι	**189**	Μανιάκης Δ.
Ηρακλής	Γολέτα	35	Συνοδινός Στραβόλαιμος Διονύσιος
Ηρακλής	Γολέτα	**54**	Φερεντίνος Π.
Ηρακλής	Βριγαντίνι	230	Μαρκόπουλος Θεόδωρος
Θεμιστοκλής	Πιελέγκο	29	Κασσίμης Γ.
Θεμιστοκλής	Βριγαντίνι	132	Καραβίας-Γιαννούτσος Β.
Καλή Τύχη	Βριγαντίνι	132	Φραγκόπουλος Γεώργιος
Καλή Τύχη	Βριγαντίνι	**189**	Καλλιγάς Φραγκιάς Κ.
Καλή Τύχη	Βριγαντίνι	**189**	Τζώρτζης Λ.
Καλή Τύχη	Βριγαντίνι	**189**	Φραγκιάς Κ. Κ.
Καλή Τύχη	Βριγαντίνι	230	Καλλιγάς Βέργος Γρηγ.
Καλλιόπη	Βριγαντίνι	97	Βουτσινάς Γεώργιος
Καλλιόπη	Βριγαντίνι	163	Δενδρινός Α.
Κασπία	Βριγαντίνι	234	Ρωσόλυμος Γερ.
Κατερίνα	Βριγαντίνι	**189**	Πατρίκιος Κ.
Κέρκυρα	Βριγαντίνι	201	Μαρινάρης Δ. (Marinare)
Κερκυραίος	Τραμπάκολο	**36**	Αργυρός Ε.
Κερκυραίος	Τραμπάκολο	**36**	Άσπρος Γ.
Κεφαλληνία	Βριγαντίνι	192	Ρωσόλυμος Λ.
Κεφαλληνία	Βριγαντίνι	331	Ρωσόλυμος Γ.
Κόμης Βοροντσώφ	Βριγαντίνι	240	Μουσούρης Κ.
Κυρία Φανή	Βριγαντίνι	271	Καραντινός Π.
Λαέρτης	Βριγαντίνι	**189**	Μαράτος Τ.
Λαέρτης	Βριγαντίνι	268	Πεταλάς-Μαράτος Τ.
Λευκάς	Βριγαντίνι	**189**	Αρώνης Σπυρίδων
Λεωνίδας	Βριγαντίνι	153	Φραγκόπουλος Νικ.
Λυκούργος	Βριγαντίνι	130	Μουσούρης Π.
Λυκούργος	Βριγαντίνι	193	Καλλιγάς Βέργος Γρηγ.

Λυτρωτής	Βριγαντίνι	108	Μαζαράκης Σπ.Π.
Μαρής Α. Βαλλιάνος	Βριγαντίνι	**189**	Καμπίτσης Δ. Αγγελής
Μαριγώ	Βριγαντίνι	240	Μουσούρης Αλέξανδρος
Μινόρκα	Σκούνα	53	Ρωμανός Λ.
Μινόρκα	Σκούνα	**55**	Ανεμογιάννης Αντ.
Μινόρκα	Σκούνα	**55**	Ρουγγέρης Γ.
Νεαρός Μιλτιάδης	Βριγαντίνι	299	Μαντζαβίνος Γερ.
Νίκη	Βριγαντίνι	112	Δρακόπουλος Ιωάννης
Οδησσέας	Βριγαντίνι	**189**	Θεοφιλάτος Σ.
Οδησσιάνα	Βριγαντίνι	197	Λυκιαρδόπουλος Ν.
Οδυσσέας	Βριγαντίνι	**189**	Πεταλάς Μαράτος Θ.
Οδυσσέας	Βριγαντίνι	204	Πεταλάς-Θεοφιλάτος Στ.
Οδυσσέας	Βριγαντίνι	216	Χαλικιόπουλος Γ.
Όθων	Βριγαντίνι	178	Μακρής Ευσ.
Όθων	Βριγαντίνι	**189**	Καραμπίνης Δ.
Ορλάνδος	Τραμπάκολο	**36**	Δαλιέτος Κ.
Παναγία	Βριγαντίνι	**189**	Τσελέντης Α.
Παναγία	Βριγαντίνι	192	Ροδίτης Ε.
Παναγία Δαμασκηνή	Γολέτα	71	Βουτσινάς Ιωάν.
Παναγία του Στορπέτο	Παράντζα	26	Amaturo Ruggero
Παναγία Φισκάρδου	Βριγαντίνι	**189**	Αντύπας Μανώλης
Πανάς	Βριγαντίνι	**189**	Πανάς Γ.
Πατρίς	Γολέτα	82	Μουσούρης Αντώνιος
Περικλής	Βριγαντίνι	**189**	Δορύζας Νικόλαος
Περικλής	Βριγαντίνι	**189**	Μεταξάς Ν.
Πηνελόπη	Μπρατσέρα	**31**	Μακρής Γ.
Πηνελόπη	Μπρατσέρα	**31**	Πιλάλης Γ. Μ.
Πηνελόπη	Μπρατσέρα	**31**	Πυλάλης Γ. Μ.
Πηνελόπη	Βριγαντίνι	140	Παΐζης-Λαρδικός Κ.
Πηνελόπη	Βριγαντίνι	140	Παπαδόπουλος Π.
Ποσειδών	Βριγαντίνι	144	Χαλικιόπουλος Γερ.
Ποσειδών	Βριγαντίνι	150	Σβορώνος Δημ.
Ποσειδών	Βριγαντίνι	196	Χαλικιόπουλος Γερ.
Ποσειδών	Βριγαντίνι	222	Μαρκόπουλος Σπυρίδων
Ρενάτα	Βριγαντίνι	155	Καφιέρος (Caffiero) Αγγ.
Ριχάρδος	Βριγαντίνι	210	Καλλίγερος Γ.
Ρωσία	Βριγαντίνι	**189**	Λυκιαρδόπουλος Γεώργιος
Σαπφώ	Βριγαντίνι	**189**	Φύσσας Γεώργιος
Σεβαστή	Βριγαντίνι	**189**	Μεταξάς Π.
Σκαρδαμούλα	Βριγαντίνι	199	Φωκάς Ροδάτος Νικ.
Σόλων	Βριγαντίνι	122	Βεδές Μιχαήλ
Σόλων	Βριγαντίνι	122	Κασέρος Ι.
Σόλων	Βριγαντίνι	129	Μπαλτσάς Β. Ρόκκος
Σόλων	Βριγαντίνι	**189**	Βαλσαμάκης Κ.
Σουλτάνα	Τραμπάκολο	**36**	Ποταμιάνος Ε.
Σταμούλα	Βριγαντίνι	230	Καλλιγάς Βέργος Γρηγ.
Στροφάδες	Βριγαντίνι	160	Μηλιαρέσης Σ.
Στροφάδες	Βριγαντίνι	194	Μηλιαρέσης Δ.
Σωτήρ	Βριγαντίνι	160	Μαζαράκης Σπυρίδων
Τηλέμαχος	Βριγαντίνι	180	Βλασσόπουλος-Αϊδίνης Ευσ.
Τηλέμαχος	Βριγαντίνι	**189**	Μάντζαρης Σ.
Τηλέμαχος	Βριγαντίνι	269	Ροδίτης Ε.Δ.
Τηλέμαχος	Βριγαντίνι	271	Μάντζαρης Σαβ.
Τηλέμαχος	Βριγαντίνι	282	Βαλσαμάκης Παναγής

Τί σε μέλλει	Βριγαντίνι	**189**	Τρούπος Σ.
Τρεις Αδελφοί	Βριγαντίνι	107	Καμπίτσης Αν.
Τρεις Αδελφοί	Βριγαντίνι	145	Καρίσιας Βασ.
Τρεις Αδελφοί	Βριγαντίνι	**189**	Χαλικιάς Π.
Τύχη	Βριγαντίνι	82	Πεταλάς-Πέτας Δημ.
Τύχη	Βριγαντίνι	188	Μιχαλιτσιάνος Γ.
Τύχη	Βριγαντίνι	**189**	Λυκιαρδόπουλος Γ.
Υ.Θ. Δαμασκηνή	Γολέτα	81	Συνοδινός Στραβόλαιμος Γερόλυμος
Υ.Θ. Ευαγγελίστρια	Μπρατσέρα	48	Γερμενής Γεώργιος
Υ.Θ. Ευαγγελίστρια	Βριγαντίνι	167	Σβορώνος Χαράλαμπος
Υ.Θ. Ευαγγελίστρια	Βριγαντίνι	281	Φωκάς Ιάκωβος
Υ.Θ. Θαυματουργή	Βριγαντίνι	**189**	Αντύπας Κ.
Υ.Θ. Καθαρών	Μπρατσέρα	38	Βερύκιος Ανδρέας
Υ.Θ. Καθαρών	Γολέτα	40	Μαυροκέφαλος Ιωάννης
Υ.Θ. Καθαρών	Γολέτα	63	Κοντούρης Γ.
Υ.Θ. Καθαρών	Βριγαντίνι	146	Ροδίτης Ευστ.
Υ.Θ. Καθαρών	Βριγαντίνι	**189**	Καραντζής Γ.
Υ.Θ. Καθαρών	Βριγαντίνι	260	Πεταλάς Πέτας Νικ.
Υ.Θ. Κεχριώνα	Μπρατσέρα	**31**	Sane. P.
Υ.Θ. Κεχριώνα	Βριγαντίνι	33	Σαμικός Παύλος
Υ.Θ. Κεχριώνα	Γολέτα	**54**	Αύλιχος Ευάγγελος
Υ.Θ. Κεχριώνα	Βριγαντίνι	**189**	Παρίσης Γ.
Υ.Θ. Κύκκου	Γολέτα	**54**	Αύλιχος Βαγγέλης
Υ.Θ. Κύκκου	Βριγαντίνι	78	Σβορώνος Γερ.
Υ.Θ. Μυρτιώτισσα	Βομβάρδα	30	Τσελέντης Κωνσταντίνος
Υ.Θ. Μυρτιώτισσα	Μπρατσέρα	25	Αντύπας Κ.
Υ.Θ. Μυρτιώτισσα	σακολέβα	42	Καρύδης Δ.
Υ.Θ. Μυρτιώτισσα	Βομβάρδα	**63**	Κρητικός Γ.
Υ.Θ. Μυρτιώτισσα	Βριγαντίνι	**189**	Αντύπας Κυριάκης
Υ.Θ. Οδηγήτρια	Γολέτα	70	Δημουλίτσας Αντώνιος
Υ.Θ. Περιβολάκι	Μπρατσέρα	25	Βρυώνης Σπυρίδων
Υ.Θ. Σπαρτιών	Βριγαντίνι	380	Λυκιαρδόπουλος Δημήτριος
Υ.Θ. Σπηλιώτισσα	Βριγαντίνι	197	Δενδρινός Αριστείδης
Υ.Θ. του Κύκκου	Τραμπάκολο	**36**	Βικάτος Γ.
Υ.Θ. του Σκοπού	Γολέτα	**54**	Αρβανιτάκης Γεώργιος
Υ.Θ. Του Σκοπού και Άγιος Σπυρίδων	Παράντζα	**28**	Debitondo R.
Υ.Θ. Υπαπαντή	Βριγαντίνι	247	Κούπας Αριστείδης
Φιλαδέλφεια	Βριγαντίνι	**189**	Ιγγλέσης Β.
Φύλακας Άγγελος	Παράντζα	29	Ασσάνης Μ.
Ωραία Ελλάς	Βριγαντίνι	**189**	Κορκοτσάκης Κ.
	Βριγαντίνι	136	Μαζαράκης Ιωάννης
ΣΥΝΟΛΟ ΣΚΑΦΩΝ	**295**	**41.407**	

ΟΝΟΜΑΣΤΙΚΟΣ ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΤΩΝ ΥΠΟ ΙΟΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ ΠΟΝΤΟΠΟΡΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΈΤΟΥΣ 1855			
όνομα σκάφους	**τύπος σκάφους**	**χωρητικότητα**	**πλοίαρχος**
Gurriero del mare	Τραμπάκολο	**46**	Μπουζάκης Χαράλαμπος
Nadezda	Βριγαντίνι	362	Πατρίκιος Γεώργιος
Αγγέλικα	Βριγαντίνι	250	Ιγγλέσης Γεράσιμος
Αγία Αικατερίνη	Βριγαντίνι	**179**	Αγγελάτος Βαγγέλης
Αγία Αικατερίνη	Βριγαντίνι	**179**	Μεταξάς Σπ.
Αγία Άννα	Βριγαντίνι	243	Καλλιγάς Γιαννάτος Γερ.
Αγία Ελένη	Τραμπάκολο	27	Αργυρός Αναστάσιος
Αγία Ελένη	Βριγαντίνι	**179**	Βαλλιάνος Χαράλαμπος
Αγία Ελένη	Βριγαντίνι	**179**	Δρακόπουλος Νικόλαος

Αγία Ελένη	Βριγαντίνι	249	Πιέρρου Ανδ. Υιοί
Αγία Ελένη	Βριγαντίνι	294	Μαρκόπουλος Σπυρίδων
Αγία Ευφημία	Μπρατσέρα	**38**	Φαρσινός Παναγής
Αγία Παρασκευή	Βριγαντίνι	247	Σκλάβος Γερ.
Αγία Σοφία	Βριγαντίνι	112	Ραφτόπουλος Ν.
Αγία Τριάς	Γολέτα	**64**	Κουλούρης Ιωάννης
Αγία Τριάς	Γολέτα	**64**	Προκοπίου Φλ.
Αγία Τριάς	Γολέτα	**64**	Φλωριάς Προκόπης
Άγιος Αθανάσιος	Μπρατσέρα	**38**	Νικολόπουλος Νικόλαος
Άγιος Ανδρέας	Μπρατσέρα	28	Τσελέντης Ανδρέας
Άγιος Ανδρέας	Βριγαντίνι	111	Πουλιέζος Παναγής
Άγιος Αντώνιος	Τραμπάκολο	**46**	Κασσίμης Γεώργιος
Άγιος Αντώνιος	Τραμπάκολο	**46**	Παλούμπος Γεώργιος
Άγιος Γεράσιμος	Μπρατσέρα	28	Πήλικας Στέλιος
Άγιος Γεράσιμος	Μπρατσέρα	29	Φερεντίνος Παναγής
Άγιος Γεράσιμος	Μπρατσέρα	43	Αντωνάτος Σ. Αναστάσιος
Άγιος Γεράσιμος	Γολέτα	**64**	Βεργωτής Ιωάννης
Άγιος Γεράσιμος	Βριγαντίνι	105	Ιγγλέσης Γ.
Άγιος Γεράσιμος	Βριγαντίνι	110	Μαντζαβίνος Παν.
Άγιος Γεράσιμος	Βριγαντίνι	**179**	Αύλιχος Στυλιανός
Άγιος Γεράσιμος	Βριγαντίνι	219	Μαντζαβίνος Λεωνίδας
Άγιος Γεράσιμος	Γαβάρα	342	Μαρκέτος Διον.
Άγιος Γεώργιος	Παράντζα	**28**	Κασσίμης Γεώργιος
Άγιος Γεώργιος	Μπρατσέρα	37	Λεκατσάς Π.
Άγιος Γεώργιος	Μπρατσέρα	**38**	Αντύπας Ευστάθιος
Άγιος Γεώργιος	Βομβάρδα	**48**	Σβορώνος Ανδρέας
Άγιος Γεώργιος	Γολέτα	69	Καραβίας-Τσεμπέρης Σ.
Άγιος Γεώργιος	Βριγαντίνι	85	Βλασσόπουλος Καρλάτος Σπ.
Άγιος Γεώργιος	Βριγαντίνι	90	Ποταμιάνος Παναγιώτης
Άγιος Γεώργιος	Γολέτα	99	Φερεντίνος Γαβ.
Άγιος Γεώργιος	Βριγαντίνι	174	Μουσούρης Γερ.
Άγιος Γεώργιος	Βριγαντίνι	186	Σβορώνος Π.
Άγιος Δημήτριος	Βριγαντίνι	96	Δενδρινός Γεώρ.Γερ.
Άγιος δημήτριος	Βριγαντίνι	96	Κουγιανός Ανδ.
Άγιος Δημήτριος	Βριγαντίνι	96	Φερεντίνος Ευθύμιος
Άγιος Δημήτριος	Βριγαντίνι	**179**	Ρουμελιώτης Γεράσιμος
Άγιος Δημήτριος	Βριγαντίνι	227	Βενετσιάνος Ανδρ.
Άγιος Δημήτριος	Βριγαντίνι	241	Καραντινός Δημ.
Άγιος Δημήτριος Νικοπολίτης	Βριγαντίνι	**179**	Πιέρρος Ευστάθιος
Άγιος Διονύσιος	Μπρατσέρα	**38**	Βαρθάγης Αναστάσιος
Άγιος Διονύσιος	Μπρατσέρα	**38**	Γιαννουλάτος Παν.
Άγιος Διονύσιος	Γολέτα	**64**	Βούτος Αποστόλης
Άγιος Διονύσιος	Γολέτα	**64**	Μάνδουκας Γεώργιος
Άγιος Διονύσιος	Γολέτα	**64**	Μανιάκης Αθανάσιος
Άγιος Διονύσιος	Γολέτα	**64**	Μαντούκας Γεώργιος
Άγιος Διονύσιος	Γολέτα	**64**	Πατρινός Γεώργιος
Άγιος Διονύσιος	Γολέτα	**64**	Σκουταράκος Σωτήρης
Άγιος Διονύσιος	Βριγαντίνι	82	Πεταλάς-Πέτας Δ.Γ.
Άγιος Διονύσιος	πολάκα	**150**	Κουλουμπής Κων.
Άγιος Διονύσιος	Βριγαντίνι	189	Βλασσόπουλος Άγγελος
Άγιος Διονύσιος	Βριγαντίνι	189	Διονύσιος Γ.
Άγιος Διονύσιος	Σκούνα	201	Φαμπιανός Νικ.
Άγιος Θεόδωρος	Μπρατσέρα	**38**	Τρομπέτας Ανδρέας
Άγιος Ιωάννης	Τραμπάκολο	**46**	Ορφανός Γεώργιος

Άγιος Ιωάννης	Τραμπάκολο	68	Μουζάκης Χαρ. Γ.
Άγιος Ιωάννης	Βριγαντίνι	116	Μαντζαβίνος Ιωάννης
Άγιος Ιωάννης	Βριγαντίνι	**179**	Βουτσινάς Σπυρίδων
Άγιος Ιωάννης	Βριγαντίνι	**179**	Ποταμιάνος Ν. Παν.
Άγιος Ιωάννης ο Θεολόγος	Σκούνα	201	Σαρλός Αντ.
Άγιος Νικόλαος	Βομβάρδα	76	Δεφτεραίος Βασίλειος
Άγιος Νικόλαος	Τραμπάκολο	28	Κατέχης Αναστάσιος
Άγιος Νικόλαος	Παράντζα	28	Κρότσες Θωμάς
Άγιος Νικόλαος	Μπρατσέρα	**38**	Αργυρός Χρήστος
Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	38	Καλλίνικος Γεώργιος
Άγιος Νικόλαος	Μπρατσέρα	**38**	Φαρακλός Παν.
Άγιος Νικόλαος	Μπρατσέρα	**38**	Φαρσινός Π.
Άγιος Νικόλαος	Γολέτα	46	Αλευράς Χάνος Ν.
Άγιος Νικόλαος	Τραμπάκολο	**46**	Βουτσινάς Θεόδωρος
Άγιος Νικόλαος	Τραμπάκολο	**46**	Παλούμπος Νικόλαος
Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	62	Μπεκατώρος Λουκάς
Άγιος Νικόλαος	Γολέτα	**64**	Ανδρουλακάκης Αναστάσιος
Άγιος Νικόλαος	Γολέτα	**64**	Μωράκης Διον.
Άγιος Νικόλαος	Γολέτα	**64**	Ραφτόπουλος Ευαγγέλης
Άγιος Νικόλαος	Γολέτα	**64**	Συνοδινός Στραβόλαιμος Γερόλυμος
Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	80	Βλασσόπουλος Καρλάτος Ιωάννης
Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	83	Πεταλάς-Καλογεράκης Γ.
Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	94	Γιαννούλης Ιωάννης
Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	95	Λυκιαρδόπουλος Οδυσσέας
Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	166	Φωκάς Άγγελος
Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	**179**	Αντύπας Δημ.
Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	**179**	Κυπριώτης Γ.
Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	**179**	Μαντζαβίνος Αν.
Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	**179**	Μάστορας Νικ.
Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	**179**	Σαμικός Αντώνιος
Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	**179**	Σβορώνος Γερ.
Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	191	Φραγκόπουλος Σπ.
Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	209	Φωκάς Μαρής
Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	232	Μεταξάς Σπυρίδων
Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	232	Μονόπωλης Αλεβίζου Νικόλαος
Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	236	Ρωσόλυμος Σπυρίδων
Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	242	Γαβαλάς Ν. Ιωάννης
Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	310	Σβορώνος Γερ.
Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	377	Βαλσαμάκης
Άγιος Παντελεήμων	Τραμπάκολο	60	Μηλιαρέσης Νικόλαος
Άγιος Παντελεήμων	Βριγαντίνι	100	Κορνέλος Πέτρος
Άγιος Παντελεήμων	Βριγαντίνι	**179**	Γουριώτης Δ.
Άγιος Σπυρίδων	Παράντζα	28	Κρότσες Βαρθολομαίος
Άγιος Σπυρίδων	Μπρατσέρα	**38**	Κατέχης Νικόλαος
Άγιος Σπυρίδων	Μπρατσέρα	**38**	Ποταμιάνος Ευστάθιος
Άγιος Σπυρίδων	Μπρατσέρα	**38**	Πουλάκης Α.
Άγιος Σπυρίδων	Μπρατσέρα	**38**	Στεφανάτος Θεόδωρος
Άγιος Σπυρίδων	Γολέτα	39	Αρσένης Κωνσταντίνος
Άγιος Σπυρίδων	Γολέτα	39	Καραβίας Τσεμπέρης Παν.
Άγιος Σπυρίδων	Τραμπάκολο	**46**	Αβατάγγελος Πασχάλης
Άγιος Σπυρίδων	Τραμπάκολο	**46**	Βουτσινάς Θεόδωρος
Άγιος Σπυρίδων	Γολέτα	49	Παΐζης Θεμιστοκλής
Άγιος Σπυρίδων	Γολέτα	**64**	Αυγερινός Σπυρίδων
Άγιος Σπυρίδων	Γολέτα	**64**	Μανιάκης Αθανάσιος

Άγιος Σπυρίδων	Γολέτα	**64**	Μαντούκας Αθ.
Άγιος Σπυρίδων	Γολέτα	**64**	Συνοδινός Στραβόλαιμος Διονύσιος
Άγιος Σπυρίδων	Βριγαντίνι	74	Πεταλάς-Λιοσάτος Ν.Δ.
Άγιος Σπυρίδων	Γολέτα	77	Καραβίας Ιωάν.
Άγιος Σπυρίδων	Βριγαντίνι	77	Τσαπραλής Γεώργιος
Άγιος Σπυρίδων	Βριγαντίνι	146	Καββαδίας
Άγιος Σπυρίδων	Βριγαντίνι	**179**	Κουβιέλος Γεράσιμος
Άγιος Σπυρίδων	Βριγαντίνι	**179**	Μαρούλης Παν. Διον.
Άγιος Σπυρίδων	Βριγαντίνι	**179**	Πιέρρος Φρ. Στ.
Άγιος Σπυρίδων	Βριγαντίνι	210	Φερεντίνος Ιωάννης Νικ.
Άγιος Σπυρίδων	Βριγαντίνι	227	Βεργωτής Αντ.
Άγιος Σπυρίδων	Βριγαντίνι	278	Τανταρίας Βασίλειος
Άγιος Στέφανος	Βριγαντίνι	**179**	Μουσούρης Ανδρέας
Άγιος Χαράλαμπος	Μπρατσέρα	**38**	Αντίοχος Ανδρέας
Άγιος Χαράλαμπος	Γολέτα	**64**	Βερύκιος Κωνσταντίνος
Άγιος Χαράλαμπος	Βριγαντίνι	83	Ποταμιάνος Παν.
Άγιος Χαράλαμπος	Βριγαντίνι	**179**	Καραντινός Παν.
Άγιος Χαράλαμπος	Βριγαντίνι	**179**	Κουρούκλης Μπεράτος Μιχ.
Άγιος χριστόφορος	Τραμπάκολο	**46**	Βεντούρας Γ.
Αγριπνίτης	Τραμπάκολο	**46**	Φραγκόπουλος Νικόλαος
Αιμιλία Καρολίνα	Σκούνα	**103**	Αργυρός Γεώργιος
Ακαρνανία	Βριγαντίνι	350	Τανταριάς Κοσμ.
Αλεξ. Αυγερινός	Βριγαντίνι	**179**	Δακορός Διον.
Αλέξανδρος	Βριγαντίνι	**179**	Κουτουφάς Ιωάννης
Αμαλία	Βριγαντίνι	152	Βλασσόπουλος Παν.
Αναγέννησις	Γολέτα	25	Φερεντίνος Παναγής
Ανάληψις	Βριγαντίνι	140	Μιχαλιτσιάνος Λ.
Αναστασία	Γολέτα	**64**	Τσαπραλής Πάνος
Αναστασία	Βριγαντίνι	185	Αρτελάρης Π.
Ανάστασις	Βριγαντίνι	104	Μαυροκέφαλος Μ. Νικόλαος
Ανάστασις	Βριγαντίνι	104	Τσαπραλής Κων.
Ανδρέας Βαλλιάνος	Βριγαντίνι	192	Βαλλιάνος Κ. Γεώργιος
Αντζέλικα	Βριγαντίνι	275	Καλλιγάς Βέργος Ηλίας
Αργυρούλα	Βριγαντίνι	220	Τραυλός Δημ.
Αργυρώ	Βριγαντίνι	121	Καραβίας Τσεμπέρης Γερ.
Αριστείδης	Μπρατσέρα	49	Παρίσης Στέλιος
Αριστείδης	Βριγαντίνι	117	Παρίσης Γ.
Αριστείδης	Βριγαντίνι	**179**	Καλλιγάς Βέργος Γρηγ.
Αριστομένης	Μπρατσέρα	26	Πυλαρινός Παναγής
Αριστομένης	Βριγαντίνι	**179**	Καλλιγάς-Βέργος Γρ.
Αρχάγγελος Μιχαήλ	Βριγαντίνι	200	Στάττον Κ. (Statton)
Ασπασία	Βριγαντίνι	128	Μεταξάς Λασκαράτος Νικόλαος
Ασπασία	Βριγαντίνι	**179**	Βεργωτής Σπ. Γεράσιμος
Ασπασία	Βριγαντίνι	**179**	Τρομπέτας Ανδρέας
Αχιλλεύς	Βριγαντίνι	118	Ραφτόπουλος Ν.
Αχιλλεύς	Βριγαντίνι	231	Κουτουφάς Γερ.
Βασίλισσα Ολυμπία	Γολέτα	80	Αναγνώστου Στέφανος
Βικτωρία	Βριγαντίνι	**179**	Μονόπωλης Νικ.
Γεώργιος Μαρία	Βριγαντίνι	**179**	Βλάχος Δημ.
Δερβίσης	Βριγαντίνι	174	Πεταλάς Ιωάν. Διον.
Δημήτριος	Βριγαντίνι	**179**	Γουμελιότης Γ.
Δύο Αδελφοί	Γολέτα	45	Γράτσος Διονύσιος
Εισόδια Θεοτόκου	Βριγαντίνι	121	Καραβίας Τσεμπέρης Παντ.
Ελένη	Βριγαντίνι	71	Κονταρής Γεράσιμος

Ελένη	Βριγαντίνι	114	Καραβίας-Τσεμπέρης Κωνστ.
Ελένη	Βριγαντίνι	**179**	Πατρίκιος Αντ.
Ελένη	Βριγαντίνι	250	Ιγγλέσης Γεράσιμος
Ελένη	Βριγαντίνι	263	Λυκιαρδόπουλος Γερ.
Ελισάβετ	Βριγαντίνι	**179**	Αραβαντινός Γεώργιος
Εν τω Ναώ της Θεοτόκου	Βριγαντίνι	114	Καραβίας Τσεμπέρης Ελευθέριος
Ένωσις	Βριγαντίνι	179	Φωκάς Σπ.
Έξι Αδελφοί	Βριγαντίνι	260	Πανάς Δ.
Επτάνησος	Βριγαντίνι	149	Καμπίτσης Αντ. Λαζ.
Ευαγγελίστρια	Γολέτα	71	Βουτσινάς Ιωάν.Ν.
Ευαγγελίστρια	Βριγαντίνι	75	Ποταμιάνος Παν.
Ευαγγελίστρια	Βριγαντίνι	86	Σκλάβος Παν. Α.
Ευαγγελίστρια	Βριγαντίνι	165	Σβορώνος Κ.Κ.
Ευαγγελίστρια	Βριγαντίνι	165	Σβορώνος Κ. Κ.
Ευανθία	Βριγαντίνι	68	Μαρούλης Παν.
Ευσταθία	Βριγαντίνι	**179**	Καραβίας Τσεμπέρης Παντ.
Ευτυχία	Μπρατσέρα	**38**	Ραφτόπουλος Κωνσταντίνος
Ευτυχία	Γολέτα	68	Μουσούρης Μαρής
Ευτυχία	Βριγαντίνι	**179**	Μιχαλιτσιάνος Ανδ.
Ζάκυνθος	Γολέτα	**64**	Καμπίτσης Αντώνιος
Ζάκυνθος	Πολάκα	**150**	Μπαμπάσης Νικ.
Ζάκυνθος	Βριγαντίνι	**179**	Μαμπάσης Νικόλαος
Ζάκυνθος	Βριγαντίνι	**179**	Μουσμιάνης Νικόλαος
Ζωοδόχος Πηγή	Βριγαντίνι	**179**	Σβορώνος Δημ.
Ηρακλής	Βριγαντίνι	**179**	Ιγγλέσης Άγγελος
Θέμις	γαβάρα	336	Ιγγλέσης Ιωάννης
Θεμιστοκλής	Μπρατσέρα	27	Φαρσινός Θεόδωρος
Θεμιστοκλής	Τραμπάκολο	**46**	Κασσίμης Χρήστος
Θεμιστοκλής	Βριγαντίνι	132	Καραβίας-Γιαννούτσος Βαγ.
Θεμιστοκλής	Βριγαντίνι	**179**	Καραβίας Βαγγέλης
Θεσσαλονίκη	Βριγαντίνι	**179**	Καλλιγάς Κ. Παναγιώτης
Θρασύβουλος	Βριγαντίνι	274	Μουσούρης Στέφανος
Ι. Καποδίστριας	Βριγαντίνι	252	Λεκατσάς Αποστ.
Ιονική Ελλάς	Σκούνα	57	Καλλιγάς Ανδ.
Ισότης	Μπρατσέρα	24	Φερεντίνος Κυρ.
Καλή Τύχη	Βριγαντίνι	132	Φραγκόπουλος Ανδρέας
Καλή Τύχη	Βριγαντίνι	179	Παγουλάτος Νικόλαος
Καλή Τύχη	Βριγαντίνι	215	Χαλικιόπουλος Γιακ. Π.
Καλίδορο	Γολέτα	**64**	Τονιέτος Ιωσήφ
Καλλιόπη	Βριγαντίνι	97	Βουτσινάς Ιωάννης
Καλλιόπη	Βριγαντίνι	122	Βουτσινάς Γεώργιος
Καλλιόπη	Βριγαντίνι	157	Σβορώνος Νικ. Α.
Καλλιόπη	Βριγαντίνι	**179**	Βώκας Αντώνιος
Καλλιόπη	Βριγαντίνι	**179**	Μαυρομμάτης Βασ.
Καλλιόπη	Βριγαντίνι	222	Ορφανός Παντ.
Καλυψώ	Γολέτα	84	Βλησμάς Παν. Γ.
Καλυψώ	Γολέτα	84	Παπαρδέλας Παν. Γεώργιος
Κανάρης	Βριγαντίνι	92	Μολφέσης Ευθ. Κων.
Κασπία	Βριγαντίνι	176	Μαντζαβίνος Ιωάννης
Κασπία	Βριγαντίνι	234	Βουτσινάς Σπυρίδων
Κατερίνα	Βριγαντίνι	176	Καραβίας-Τσεμπέρης Παν.
Κατερίνα	Βριγαντίνι	190	Σβορώνος Κωνσταντίνος
Κερκυραίος	Τραμπάκολο	**46**	Αργυρός Εμμανουήλ
Κεφαλληνία	Βριγαντίνι	**179**	Καμπίτσης Χαρ.

Κόμης Ιωάννης Καποδίστριας	Βριγαντίνι	222	Δενδρινός Αρ. Ανδρ.
Κυρία Φανή	Βριγαντίνι	271	Καραντινός Π.
Λαέρτης	Βριγαντίνι	268	Πεταλάς-Μαράτος Θ.. Αντ.
Λευκάδα (Santa Maura)	Βριγαντίνι	201	Αρσένης Π.
Λευκάς	Βριγαντίνι	**179**	Αρώνης Σπυρίδων
Λυτρωτής	Βριγαντίνι	108	Μαζαράκης Γερ.
Μαρίνα	Σκούνα	70	Πατρίκιος Χαράλαμπος
Μεταμόρφωση	Βριγαντίνι	391	Ιγγλέσης Γ.
Μολδαβία	Βριγαντίνι	246	Καραβίας Γιακ.
Μωϋσής	Τραμπάκολο	**46**	Κασσίμης Γεώργιος
Νεαρός Μιλτιάδης	Βριγαντίνι	210	Μαντζαβίνος Γερ.
Νέος Αντώνιος	Βριγαντίνι	367	Καραντινός Γ.
Νικόλαος Ι	Βριγαντίνι	**179**	Μαρκόπουλος Ανδ.
Οδυσσέας	Βριγαντίνι	177	Χαλικιόπουλος Γιακ.Π.
Οδυσσέας	Βριγαντίνι	204	Πεταλάς-Θεοφιλάτος Σ.
Ολυμπία	Γολέτα	**64**	Αργυρός Ν.
Παναγία	Βομβάρδα	**48**	Γιαμαλής Νικόλαος
Παναγία	Μπρατσέρα	26	Γαλάτης Χρ.
Παναγία	Μπρατσέρα	**38**	Απέργης Ιωάννης
Παναγία	Μπρατσέρα	**38**	Πεταλάς Μαράτος Δημήτριος
Παναγία	Τραμπάκολο	**46**	Γαμουλής Αντώνιος
Παναγία	Γολέτα	**64**	Κοντούρης Ν. Ε.
Παναγία	Βριγαντίνι	120	Πεταλάς-Δασκαλάκης Ευτ.
Παναγία	Βριγαντίνι	245	Μεταξάς Λασκαράτος Ιωάννης
Παναγία Καθαρών	Βριγαντίνι	198	Πεταλάς-Πέτας Ν.
Παναγία Πλαστηριώτισσα	Βριγαντίνι	246	Ρωσόλυμος (Ροσόλυμος) Νικ.
Παναγία Σκλαβάτα	Βριγαντίνι	179	Σβορώνος Νικ.
Παναγία Φισκάρδου	Βριγαντίνι	**179**	Αντύπας Εμμανουήλ
Πατρίς	Γολέτα	80	Μουσούρης Αντώνιος
Περικλής	Βριγαντίνι	**179**	Μεταξάς Λασκαράτος Ηλίας
Πηλεύς	Βριγαντίνι	249	Διακόπουλος Γεώργιος
Πηνελόπη	Βριγαντίνι	140	Παΐζης Κωνσταντίνος
Πιπίνα	Βριγαντίνι	148	Ζαβογιάννης Χαρ. Γ.
Πολυξένη	Βριγαντίνι	154	Τραυλός Γεράσιμος
Ποσειδών	Βριγαντίνι	160	Δακορός Γερ.
Ποσειδών	Βριγαντίνι	370	Μπαρμπαρίγος Νικ.
Ρενάτα	Βριγαντίνι	155	Καφιέρος (Caffiero) Αγγ.
Ρόζα	Βριγαντίνι	**179**	Βαλσάμης Παν.
Ροξάνδρα	Βριγαντίνι	**179**	Ποταμιάνος Παναγής
Ρωσία	Βριγαντίνι	121	Φραγκόπουλος Γρ.
Σαπφώ	Μπρατσέρα	**38**	Σφαέλος Κωνσταντίνος
Σεβαστή	Βριγαντίνι	**179**	Δακορός Ελ.
Σεβαστή	Βριγαντίνι	**179**	Μεταξάς Ηλίας
Σμύρνη	Βριγαντίνι	181	Αντύπας Νικόλαος
Σόλων	Βριγαντίνι	113	Βεδές Μιχαήλ
Σόλων	Βριγαντίνι	122	Κασέρος Ι.
Σόλων	Βριγαντίνι	145	Βαλσαμάκης Μπαλτσάς Σπυρίδωνος Χαράλαμπος
Σόλων	Βριγαντίνι	145	Μπάλτσας- Βαλσαμάκης Κ.
Σουλτάνα	Σκούνα	30	Κουρούκλης Παναγιώτης
Σοφία	Σκούνα	118	Τσαπραλής Παναγιώτης
Σταματούλα	Βριγαντίνι	97	Μαρκόπουλος Γεώργιος
Σταμούλα	Βριγαντίνι	110	Κομποθέκρας Γερ.
Σταμούλα	Βριγαντίνι	230	Καλλιγάς Βέργος Γρηγ.

Στέλλα	Βριγαντίνι	359	Κομνηνός Ανδρ.
Στέλλα	Βριγαντίνι	360	Ιγγλέσης Ευστάθιος
Στροφάδες	Βριγαντίνι	**179**	Μεταξάς Ν.
Στροφάδες	Βριγαντίνι	194	Μηλιαρέσης Δ.
Σωτήρ	Βριγαντίνι	132	Μεταξάς Γεώργιος
Σωτήρ	Βριγαντίνι	136	Μαζαράκης Γεράσιμος
Τί σε μέλλει	Μπρατσέρα	48	Δεσαλέρμος Σπ.
Το Μηχανικόν	Τραμπάκολο	**46**	Αργυρός Παναγιώτης
Τολμηρός	Τραμπάκολο	44	Μαυρομμάτης Σπυρίδων
Τρεις Αδελφοί	Βριγαντίνι	148	Χαλικιάς Βασίλειος
Τρεις Αδελφοί	Βριγαντίνι	179	Λεκατσάς Κοντιλάτος Νικόλαος
Τύχη	Βριγαντίνι	230	Μηλιαρέσης Παν.
Υ.Θ. Αγριλίων	Βριγαντίνι	278	Ρωσόλυμος Νικ.
Υ.Θ. Δαμασκηνή	Γολέτα	81	Συνοδινός Στραβόλαιμος Γερόλυμος
Υ.Θ. Ελεούσα	Βριγαντίνι	177	Φραγκόπουλος Νικ.
Υ.Θ. Ελπίς	Βριγαντίνι	167	Καρούσος Ιωάννης
Υ.Θ. Ευαγγελίστρια	Μπρατσέρα	**38**	Γιαννουλάτος Γ.
Υ.Θ. Ευαγγελίστρια	Μπρατσέρα	43	Γερμενής Νικόλαος
Υ.Θ. Ευαγγελίστρια	Γολέτα	**64**	Καρακόκκινος Σπυρίδων
Υ.Θ. Ευαγγελίστρια	Γολέτα	**64**	Συνοδινός Στραβόλαιμος Δημήτριος
Υ.Θ. Ευαγγελίστρια	Σκούνα	72	Μαυρομμάτης Βασίλης
Υ.Θ. Ευαγγελίστρια	Γολέτα	77	Τσαπραλής Κωνσταντίνος
Υ.Θ. Ευαγγελίστρια	Σκούνα	**103**	Κορόκοκίνης Σπύρος
Υ.Θ. Ευαγγελίστρια	Βριγαντίνι	173	Βλασσόπουλος Διονύσιος
Υ.Θ. Ευαγγελίστρια	Βριγαντίνι	281	Φωκάς Ιάκωβος
Υ.Θ. Ζωοδόχος Πηγή	Μπρατσέρα	25	Γιαννουλάτος Νικόλαος
Υ.Θ. Ζωοδόχος Πηγή	Γολέτα	30	Αυγερινός Σπυρίδων
Υ.Θ. Καθαρών	Μπρατσέρα	38	Βερύκιος Ανδρ.
Υ.Θ. Καθαρών	Γολέτα	63	Κονταρής Ιωάννης
Υ.Θ. Καθαρών	Γολέτα	63	Φιλίππου Θεόδωρος
Υ.Θ. Καθαρών	Γολέτα	73	Μαυροκέφαλος Ιωάννης
Υ.Θ. Καθαρών	Βριγαντίνι	93	Καραβίας Παρόδης Ιωάννης
Υ.Θ. Καθαρών	Βριγαντίνι	126	Λεκατσάς Σπ.
Υ.Θ. Κεχριώνα	Βριγαντίνι	33	Σαμικός Παύλος
Υ.Θ. Κεχριώνα	Γολέτα	54	Αύλιχος Γεώργιος
Υ.Θ. Κεχριώνα	Μπρατσέρα	59	Στρίντζης Αντώνιος
Υ.Θ. Κεχριώνα	Γολέτα	**64**	Σκιαδαρέσης Παναγής
Υ.Θ. Κύκου	Μπρατσέρα	**38**	Αύλιχος Γερ.
Υ.Θ. Μυρτιώτισσα	Μπρατσέρα	25	Αντύπας Κυρ.
Υ.Θ. Μυρτιώτισσα	Βομβάρδα	30	Τσελέντης Κωνσταντίνος
Υ.Θ. Μυρτιώτισσα	Βομβάρδα	38	Τριφύλλης Παν.
Υ.Θ. Μυρτιώτισσα	Σκούνα	47	Φωκάς Γεώργιος
Υ.Θ. Μυρτιώτισσα	Βομβάρδα	**48**	Κουλεντιάνος Χαράλαμπος
Υ.Θ. Μυρτιώτισσα	Γολέτα	**64**	Κρητικός Βασίλειος
Υ.Θ. Μυρτιώτισσα	Γολέτα	**64**	Μανάκας Γεώργιος
Υ.Θ. Μυρτιώτισσα	Γολέτα	**64**	Μανιάκης Γεώργιος
Υ.Θ. Μυρτιώτισσα	Γολέτα	**64**	Μενάκος Γεώρ. (Menaco)
Υ.Θ. Οδηγήτρια	Γολέτα	70	Δημουλίτσας Αντώνιος
Υ.Θ. Περιβολάκι	Βριγαντίνι	241	Γιαννουλάτος Διον.
Υ.Θ. Πλατυτέρα	Μπρατσέρα	**38**	Αγγελάτος Γεώργιος
Υ.Θ. Πλατυτέρα	Σκούνα	130	Γιαννουλάτος Αντ.
Υ.Θ. Σπαρτιά	Βριγαντίνι	**179**	Λυκιαρδόπουλος Δημ.
Υ.Θ. Σπηλαιώτισσα	Σκούνα	**103**	Δορύζας Δαμ.
Υ.Θ. Σπηλαιώτισσα	Βριγαντίνι	134	Καραβίας Τσεμπέρης Νικ. Γρ.

Υ.Θ. Σπηλαιώτισσα	Βριγαντίνι	152	Βλασσόπουλος Παν.
Υ.Θ. Σπηλαιώτισσα	Βριγαντίνι	197	Δενδρινός Αλ. Ανδρ.
Υ.Θ. του Νησιού	Γολέτα	**64**	Αρβανιτάκης Γεώργιος
Υ.Θ. Υπαπαντή	Βριγαντίνι	247	Κούππας Αριστείδης
Υ.Θ. Φανερωμένη	Γολέτα	**64**	Ζαγορίτης Ευαγγέλης
Υ.Θ. Φανερωμένη	Σκούνα	**103**	Αργυρός Νικόλαος
Υ.Θ. Φανερωμένη	Βριγαντίνι	**179**	Γαρούφαλος Γεώργιος
Φιλάνθρωπος	Τραμπάκολο	47	Αργυρός Σπυρίδων
Χαρούλα	Βριγαντίνι	230	Καλλιγάς Γρ.
Χωριανή	Γολέτα	**64**	Μαντζαβίνος-Μεταξάς Αν.
Χωριανή	Γολέτα	**64**	Μεταξάς Μαντζαβίνος Αν.
Ωραία Ελλάς	Μπρατσέρα	97	Κορκοτσάκης Θεμιστοκλής
ΣΥΝΟΛΟ ΣΚΑΦΩΝ	**344**	**44.765**	

ΟΝΟΜΑΣΤΙΚΟΣ ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΤΩΝ ΥΠΟ ΙΟΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ ΠΟΝΤΟΠΟΡΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΈΤΟΥΣ 1860			
όνομα σκάφους	**τύπος σκάφους**	**χωρητικότητα**	**πλοίαρχος**
Fritz Gruber	Σκούνα	**59**	Καπουάνος Δημήτριος
Rondine	Σκούνα	**59**	Κατέχης Αναστάσιος
Αγαθονίκη	Βριγαντίνι	**185**	Φωκάς Σπυρίδων
Αγγελική	Βριγαντίνι	147	Πατρίκιος Ιωάννης
Αγία Αικατερίνη	Βριγαντίνι	**185**	Κουρβισιάνος Γ. Αναστάσιος
Αγία Αικατερίνη	Βριγαντίνι	**185**	Λαγγούσης Κωνσταντίνος
Αγία Άννα	Βριγαντίνι	156	Καλλέργης Σ.
Αγία Άννα	Βριγαντίνι	243	Καλλιγάς Γιαννάτος Γερ.
Αγία Ελένη	Τραμπάκολο	27	Αργυρός Δημ.
Αγία Ελένη	Τραμπάκολο	**37**	Δαλιέτος Αλέξανδρος
Αγία Ελένη	Βριγαντίνι	**185**	Δρακόπουλος Νικόλαος
Αγία Ελένη	Βριγαντίνι	277	Μουσούρης Κωνσταντίνος
Αγία Τριάς	Σκούνα	56	Κολήρης Ιωάννης
Αγία Τριάς	Σκούνα	**59**	Πυλαρινός Παναγής
Αγία Τριάς	Γολέτα	**66**	Καλλίγερος Γεώργιος
Αγία Τριάς	Γολέτα	**66**	Μαρούλης Παν.
Άγιοι Ανάργυροι	Σκούνα	63	Ποταμιάνος Ευστάθιος
Άγιος Αθανάσιος	Μπρατσέρα	40	Νικολόπουλος Νικ.
Άγιος Αθανάσιος	Σκούνα	**59**	Γιαννουλάτος Γεώργιος
Άγιος Ανδρέας	Βριγαντίνι	111	Πουλιάσης Νικ.
Άγιος Αντώνιος	Τραμπάκολο	**37**	Κασσίμης Κωνσταντίνος
Άγιος Γεράσιμος	Μπρατσέρα	**40**	Αύλιχος Στυλιανός
Άγιος Γεράσιμος	Μπρατσέρα	43	Αντωνάτος Σ. Αναστάσιος
Άγιος Γεράσιμος	Βριγαντίνι	142	Λυκιαρδόπουλος Γεράσιμος
Άγιος Γεράσιμος	Πολάκα	**150**	Τυπάλδος Αντωνάτος Αναστάσιος
Άγιος Γεράσιμος	Βριγαντίνι	**185**	Αντωνάτος Αναστάσιος
Άγιος Γεράσιμος	Βριγαντίνι	**185**	Βεργωτής Ανδρ.
Άγιος Γεράσιμος	Βριγαντίνι	**185**	Κουρούκλης Ανδρέας
Άγιος Γεράσιμος	Βριγαντίνι	**185**	Κουτουφάς Π.
Άγιος Γεράσιμος	Βριγαντίνι	**185**	Μπεκατώρος Βασίλειος
Άγιος Γεράσιμος	Βριγαντίνι	**185**	Τρωϊανός Μιχ.
Άγιος Γεράσιμος	Βριγαντίνι	**185**	Μάστορας Γρ.
Άγιος Γεράσιμος	Βριγαντίνι	**185**	Χάνος Ν.Γ.
Άγιος Γεράσιμος	Βριγαντίνι	**185**	Βαλλιάνος Χ.
Άγιος Γεράσιμος	Βριγαντίνι	190	Βλασσόπουλος Άγγελος
Άγιος Γεώργιος	Μπρατσέρα	**40**	Αντύπας Ιωάννης
Άγιος Γεώργιος	Μπρατσέρα	**40**	Αύλιχος Στυλιανός
Άγιος Γεώργιος	Πιελέγκο	**60**	Γιαννουλάτος Παναγής

Άγιος Γεώργιος	Γολέτα	**66**	Κεφαλάς Θεόδωρος
Άγιος Γεώργιος	Γολέτα	**66**	Μενάγιας Α.
Άγιος Γεώργιος	Βριγαντίνι	123	Αλημεριώτης Γεώργιος
Άγιος Γεώργιος	Βριγαντίνι	140	Τσαπραλής Γεώργιου Ιωάννης
Άγιος Γεώργιος	Βριγαντίνι	173	Βλασσόπουλος Άγγελος
Άγιος Γεώργιος	Βριγαντίνι	**185**	Αντύπας Ευστάθιος
Άγιος Γεώργιος	Βριγαντίνι	**185**	Βαρβαρίγος Νικ.
Άγιος Γεώργιος	Βριγαντίνι	**185**	Μπεκατώρος Βασίλειος
Άγιος Γεώργιος	Βριγαντίνι	**185**	Δρακόπουλος Π. Γεώργιος
Άγιος Γεώργιος	Βριγαντίνι	300	Ρωσόλυμος Κων.
Άγιος Δημήτριος	Βριγαντίνι	**185**	Αργυρόπαιδος Αργύρ.
Άγιος Δημήτριος	Βριγαντίνι	**185**	Γουριώτης Δημήτριος
Άγιος Δημήτριος	Βριγαντίνι	227	Βενετσιάνος Ανδρέας
Άγιος Δημήτριος	Βριγαντίνι	241	Καραντινός Δημ.
Άγιος Διονύσιος	Τραμπάκολο	**37**	Άννινος Παρ.
Άγιος Διονύσιος	Σκούνα	**59**	Γερμενής Νικ.
Άγιος Διονύσιος	Σκούνα	**59**	Παγουλάτος Γεώργιος
Άγιος Διονύσιος	Γολέτα	**66**	Μακρής Αθ.
Άγιος Διονύσιος	Γολέτα	**66**	Μανιάκης Αθανάσιος
Άγιος Διονύσιος	Βομβάρδα	**77**	Δραγώνας Σπυρίδων
Άγιος Διονύσιος	Βριγαντίνι	85	Τσουκαλάς Νικόλαος
Άγιος Διονύσιος	πολάκα	**150**	Κουλουμπής Κων.
Άγιος Διονύσιος	Βριγαντίνι	**185**	Κόκλας Ιωάννης
Άγιος Διονύσιος	Βριγαντίνι	**185**	Παπαδημόπουλος Παν.
Άγιος Διονύσιος	Βριγαντίνι	190	Γιαννουλάτος Γεώργιος
Άγιος Ιωάννης	Βριγαντίνι	97	Χάνος Παύλος
Άγιος Ιωάννης	Γολέτα	98	Δαλονάς Ιωάννης
Άγιος Ιωάννης	Βριγαντίνι	98	Διαλινάς Ι.
Άγιος Ιωάννης	Βριγαντίνι	98	Καλλιμάνης Ιωάννης
Άγιος Ιωάννης	Βριγαντίνι	116	Σκλαβούνος Νικόλαος
Άγιος Ιωάννης	Βριγαντίνι	**185**	Καλημερίτης Ασ.
Άγιος Ιωάννης ο Θεολόγος	Σκούνα	**59**	Σαρλός Ανδρέας
Άγιος Ιωσήφ	Βριγαντίνι	**185**	Κασσίμης Γεώργιος
Άγιος Κωνσταντίνος	Μπρατσέρα	**40**	Αργυρός Αναστάσιος
Άγιος Κωνσταντίνος	Πιελέγκο	**60**	Κατέχης Αναστάσιος
Άγιος Νικόλαος	Τραμπάκολο	**37**	Βουτσινάς Ιωάννης
Άγιος Νικόλαος	Τραμπάκολο	**37**	Δελέρνιας Νικ.
Άγιος Νικόλαος	Τραμπάκολο	**37**	Κασσίμης Κωνσταντίνος
Άγιος Νικόλαος	Μπρατσέρα	**40**	Αργυρός Χρήστος
Άγιος Νικόλαος	Μπρατσέρα	**40**	Δεσύλλας Πέτρος
Άγιος Νικόλαος	Γολέτα	**66**	Μάνεσης Χρήστος
Άγιος Νικόλαος	Γολέτα	**66**	Μανιάκης Χρήστος
Άγιος Νικόλαος	Βομβάρδα	76	Δεφτεραίος Βασ. Δημ.
Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	80	Βλασσόπουλος Παν.
Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	89	Μουσούρης Στέφανος
Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	166	Φωκάς Άγγελος
Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	**185**	Γαβριέλης Σπυρίδων
Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	**185**	Καμιλάτος Ιωάννης
Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	**185**	Κυπριώτης Γ.
Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	**185**	Μαζαράκης Κωνσταντίνος
Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	**185**	Μάστορας Νικ.
Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	**185**	Ραφτόπουλος Στυλιανός
Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	**185**	Σαμικός Αντώνιος
Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	**185**	Φωκάς Ν. Άγγελος

Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	**185**	Χαλικιόπουλος Παν.
Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	**185**	Γαβριήλ Σπ.
Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	**185**	Δρακόπουλος Αλεξ.
Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	**185**	Πεταλάς Ιωάν.
Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	195	Γιαννουλάτος Νικόλαος
Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	231	Μονόπωλης Αλεβίζου Νικόλαος
Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	280	Σκλάβος Νικ.
Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	281	Φραγκόπουλος Παν.
Άγιος Νικόλαος	Βριγαντίνι	310	Σβορώνος Γερασιμ.
Άγιος Παντελεήμων	Βριγαντίνι	**185**	Παπαδημόπουλος Παν.
Άγιος Σπυρίδων	Μπρατσέρα	**40**	Συνοδινός Στραβόλαιμος Αριστείδης
Άγιος Σπυρίδων	Γολέτα	42	Λαγγούσης Ιωάννης
Άγιος Σπυρίδων	Σκούνα	**59**	Φραγκόπουλος Σπυρίδων
Άγιος Σπυρίδων	Πιελέγκο	**60**	Στραβοράβδης Αριστείδης
Άγιος Σπυρίδων	Σκούνα	64	Αλευράς Χάνος Ιωάννης
Άγιος Σπυρίδων	Γολέτα	**66**	Αγγελάτος Ευάγγελος
Άγιος Σπυρίδων	Γολέτα	**66**	Λάμπρος Γ. Χαράλαμπος
Άγιος Σπυρίδων	Γολέτα	**66**	Λιγγούρης Ιωάννης
Άγιος Σπυρίδων	Βριγαντίνι	74	Μηλιαρέσης Παν.
Άγιος Σπυρίδων	Βριγαντίνι	78	Καλλιμάνης Ιωάννης
Άγιος Σπυρίδων	Βριγαντίνι	85	Μανιάκης Αθανάσιος
Άγιος Σπυρίδων	Βριγαντίνι	176	Καρούσος Ιωάννης
Άγιος Σπυρίδων	Βριγαντίνι	**185**	Βαλλιάνος Χ.
Άγιος Σπυρίδων	Βριγαντίνι	**185**	Θεοφιλάτος Στυλιανός
Άγιος Σπυρίδων	Βριγαντίνι	**185**	Καλίμβνης Ιωάννης
Άγιος Σπυρίδων	Βριγαντίνι	**185**	Κουβιέλος Γεράσιμος
Άγιος Σπυρίδων	Βριγαντίνι	**185**	Λαγγούσης Κωνσταντίνος
Άγιος Σπυρίδων	Βριγαντίνι	**185**	Μουσούρης Π.
Άγιος Σπυρίδων	Βριγαντίνι	**185**	Φωκάς Σπ.
Άγιος Σπυρίδων	Βριγαντίνι	**185**	Μάντζαρης Γεώργιος
Άγιος Σπυρίδων	Βριγαντίνι	215	Πεταλάς-Θεοφιλάτος Στ.
Άγιος Σπυρίδων	Βριγαντίνι	227	Βεργωτής Ανδρ.
Άγιος Στέφανος	Βριγαντίνι	**185**	Μουσούρης Γερ.
Άγιος Χαράλαμπος	Πιελέγκο	**60**	Χόρτης Πάνος
Άγιος Χαράλαμπος	Βριγαντίνι	109	Καραβίας Τσεμπέρης Γερ.
Άγιος Χαράλαμπος	Βριγαντίνι	**185**	Καββαδίας Γεράσιμος
Άγιος Χαράλαμπος	Βριγαντίνι	**185**	Κανέλος Παν.
Αγλαΐα	Βριγαντίνι	293	Πεταλάς-Θεοφιλάτος Σπ.Π.
Αθηνά	Βριγαντίνι	143	Καραβίας Νικ.
Αικατερίνη	Μπρατσέρα	**40**	Μιχαλιτσιάνος Γ.
Αικατερίνη	Βριγαντίνι	**185**	Καραντινός Χαράλαμπος
Αιμιλία Καρολίνα	Σκούνα	64	Αργυρός Κωνσταντίνος
Ακριβούλα	Γολέτα	**66**	Ζακυνθινός Νικόλαος
Αλεξανδρινή	Βριγαντίνι	491	Μαντζαβίνος Γ.
Αμαλία Καρολίνα	Σκούνα	**59**	Κασσίμης Γεώργιος
Αναστασία	Βριγαντίνι	**185**	Αρτελάρης Π.
Ανάστασις	Βριγαντίνι	83	Μαυροκέφαλος Νικ.
Ανατολή	Βριγαντίνι	133	Δανάλης Αναστάσιος
Ανδρέας Βαλλιάνος	Βριγαντίνι	192	Βαλλιάνος Κ. Γεώργιος
Άννα	Βριγαντίνι	420	Λασκαράτος
Αννέττα	Βριγαντίνι	**185**	Κυπριώτης Σπυρίδων
Αννίβας	Γαβάρα	387	Βλασσόπουλος Ανδ.
Αντώνιος	Βριγαντίνι	281	Πεταλάς Μαράτος Θεμιστοκλής
Αριστομένης	Πιελέγκο	**60**	Μαρκέτος Λουκά Γεώργιος

Αρχάγγελος	Γολέτα	**66**	Μεσσάρης Νικ.
Αρχάγγελος	Βριγαντίνι	**185**	Μαντζαβίνος Μ.
Αρχιστράτηγος	Βριγαντίνι	223	Μελιδώνης Κ.
Ασπασία	Βομβάρδα	**77**	Τρομπέτας Ανδ.
Ασπασία	Βριγαντίνι	116	Καραβίας-Τσεμπέρης Γερ.
Ασπασία	Βριγαντίνι	**185**	Μαρούλης Χ.
Αυγούστα	Βριγαντίνι	**185**	Μιχαλιτσιάνος Βαγγέλης
Αυγούστα	Βριγαντίνι	283	Κυπριώτης Ηλίας
Αφροδίτη	Βριγαντίνι	143	Καραβίας Τσεμπέρης Νικ.
Αχιλλεύς	Βριγαντίνι	222	Κουτουφάς Γερ.
Γενναιόδωρος	Τραμπάκολο	36	Αργυρός Παν.
Γεώργιος	Βριγαντίνι	**185**	Διακόπουλος Γεώργιος
Δύο Αδελφοί	Βριγαντίνι	**185**	Βαλλιάνος Γ. Αντώνιος
Δύο Αδελφοί	Βριγαντίνι	238	Κομποθέκρας Αριστείδης
Δύο Καλοί Αδελφοί	Βριγαντίνι	**185**	Τραυλός Ιωάννης
Δύο Φίλοι	Βριγαντίνι	**185**	Βελιανίτης Ιωάννης
Ειρήνη	Βριγαντίνι	**185**	Μεταξάς Λασκαράτος Γεώργιος
Εισόδια Θεοτόκου	Βριγαντίνι	114	Καραβίας Τσεμπέρης Ελευθέριος
Εισόδια Θεοτόκου	Βριγαντίνι	121	Καραβίας-Τσεμπέρης Ηλ.
Ελένη	Βριγαντίνι	114	Καραβίας -Τσεμπέρης Κωνστ.
Ελένη	Βριγαντίνι	171	Μιχαλιτσιάνος Ανδρέας
Ελένη	Βριγαντίνι	**185**	Λιοσάτος Π. Νικόλαος
Ελένη	Βριγαντίνι	**185**	Ματσούκης Παναγής
Ελένη	Βριγαντίνι	**185**	Πατρίκιος Αντ.
Ελένη	Βριγαντίνι	**185**	Πέτρος Δημήτριος
Ελένη	Βριγαντίνι	**185**	Σωτήρης Μιχαήλ
Ελένη	Βριγαντίνι	199	Πατρινός Αντ.
Ελένη	Βριγαντίνι	215	Πεταλάς-Θεοφιλάτος Σπ.Ν.
Ελένη	Βριγαντίνι	249	Καραβίας Σπ.
Ελένη	Βριγαντίνι	250	Ιγγλέσης Γεράσιμος
Ελίζα	Βριγαντίνι	318	Καλλιγάς Κ.
Ελίζα	Βριγαντίνι	344	Καλλιγάς Κοσμέτος
Ελλάς	Γαβάρα	**387**	Ρωσόλυμος Παν.
Ελληνικόν Σύνταγμα	Βριγαντίνι	147	Βλασσόπουλος Τζανάτος Θεμιστοκλής
Ελπίς	Σκούνα	56	Κουρούκλης Ευάγγελος
Ελπίς	Σκούνα	**59**	Παρίσης Χαράλαμπος
Ελπίς	Βριγαντίνι	230	Μηλιαρέσης Παν.
Ένωσις	Βριγαντίνι	**185**	Φωκάς Σπ.
Έξι Αδελφοί	Βομβάρδα	77	Μεταξάς Χαρ.
Έξι Αδελφοί	Βριγαντίνι	**185**	Τραυλός Γεράσιμος
Έξι Αδελφοί	Βριγαντίνι	**185**	Τρωϊάνος Δ.
Έξι Καλοί Αδελφοί	Βριγαντίνι	**185**	Σκλάβος Χαρ.
Ευαγγελίστρια	Μπρατσέρα	**40**	Γερμενής Γεώργιος
Ευαγγελίστρια	Μπρατσέρα	**40**	Παΐζης Παν.
Ευαγγελίστρια	Μπρατσέρα	41	Άννινος Θεόδωρος
Ευαγγελίστρια	Μπρατσέρα	43	Γερμενής Παναγής
Ευαγγελίστρια	Σκούνα	56	Λυκιαρδόπουλος Αντ.
Ευαγγελίστρια	Σκούνα	**59**	Καμιλάτος Αντ.
Ευαγγελίστρια	Σκούνα	**59**	Σκιαδάς Ιωάννης
Ευαγγελίστρια	Γολέτα	65	Λιβιεράτος Ιερ.
Ευαγγελίστρια	Γολέτα	**66**	Μαγουλάς Ιωάννης
Ευαγγελίστρια	Γολέτα	**66**	Μωράκης Ε.
Ευαγγελίστρια	Σκούνα	76	Κουρούκλης Γερ.

Ευαγγελίστρια	Βριγαντίνι	173	Βλασσόπουλος Διον.
Ευαγγελίστρια	Βριγαντίνι	**185**	Αρσένης Κυρ.
Ευαγγελίστρια	Βριγαντίνι	**185**	Κούππας Νικ.
Ευαγγελίστρια	Βριγαντίνι	**185**	Πατρινός Δημ.
Ευαγγελίστρια	Βριγαντίνι	**185**	Σκλάβος Ηλ.
Ευθύμιος	Βριγαντίνι	**185**	Πέτροβικ Ιάκωβος
Ευτυχία	Μπρατσέρα	**40**	Πατρινός Μαρ.
Ευτυχία	Πιελέγκο	**60**	Γαργαράκης Φραγκίσκος
Ευτυχία	Πιελέγκο	**60**	Καλλίγερος Ιωάννης
Ευτυχία	Πιελέγκο	**60**	Πετρώνης Μάρκος
Ευτυχία	Γολέτα	**66**	Κασιμάτης Ανδρέας
Ευτυχία	Βριγαντίνι	76	Σολωμός Γεράσιμος
Ευτυχία	Βριγαντίνι	**185**	Αντύπας Βασίλειος
Ευφροσύνη	Βριγαντίνι	**185**	Αρώνης Ανδρέας
Ζάκυνθος	Σκούνα	**59**	Βεργωτής Ιωάννης
Ζάκυνθος	Βριγαντίνι	**185**	Μπαμπάσης Νικόλαος
Ζάκυνθος	Βριγαντίνι	190	Βομβάσης Νικόλαος
Ζωοδόχος Πηγή	Γολέτα	30	Αυγερινός Σπ.
Ηλίας	Βριγαντίνι	**185**	Μακρής Παναγιώτης
Ηρακλής	Βριγαντίνι	**185**	Μεταξάς Βασ.
Θεανώ	Βριγαντίνι	**185**	Σβορώνος Τζανέτος
Θεμιστοκλής	Τραμπάκολο	**37**	Ζήσιμος Χρ.
Θεμιστοκλής	Τραμπάκολο	**37**	Κασσίμης Χρήστος
Θεμιστοκλής	Βριγαντίνι	123	Καραβίας Γιαννούτσος Ευάγγελος
Θεμιστοκλής	Βριγαντίνι	132	Καραβίας-Γιαννούτσος Διον.
Θεμιστοκλής	Βριγαντίνι	186	Μανιάκης
Θεμιστοκλής	Βριγαντίνι	186	Μανιάτης
Θεοφάνεια	Βριγαντίνι	112	Βλασσόπουλος Ανδρέας
Ιονικόν	Γολέτα	**66**	Μάνεσης Χρήστος
Ιφιγένεια	Γολέτα	80	Τρίτσης Σπυρίδων
Ιωάννα	Γολέτα	**66**	Μπεναζούντας Αντώνιος
Ιωάννης	Βριγαντίνι	**185**	Μπάντος Αντώνιος
Ιωάννης Α. Αυγερινός	Βριγαντίνι	**185**	Μαρκόπουλος Ανδρέας
Καλή Τύχη	Βριγαντίνι	132	Φωκάς Παγουλάτος Νικόλαος
Καλλιόπη	Σκούνα	19	Τσελέντης Σικαλάς Γεράσιμος
Καλλιόπη	Βριγαντίνι	97	Βουτσινάς Γεώργιος
Καλλιόπη	Βριγαντίνι	157	Σβορώνος Α.
Καλλιόπη	Βριγαντίνι	222	Ορφανός Παντ.
Καλός Γεώργιος	Βριγαντίνι	108	Σιγούρος-Δεσύλλας Στ.
Καλός Γεώργιος	Βριγαντίνι	**185**	Δεσύλλας Σιγούρος Στυλιανός
Κάρμινε	Σκούνα	**59**	Φαμπιανός Νικ.
Καρολίνα και Ευριδίκη	Βριγαντίνι	**185**	Γουργουρίτσης Ανδρ.
Κασπία	Βριγαντίνι	234	Βουτσινάς Σπυρίδων
Κατερίνα	Βριγαντίνι	176	Καραβίας -Τσεμπέρης Κ.Π.
Κέρκυρα	Σκούνα	**59**	Κρότσες Αντώνιος
Κερκυραίος	Τραμπάκολο	**37**	Αργυρός Σπυρίδων
Κολύμπρας	Βριγαντίνι	**185**	Κυριάκης Ηλ.Κ.
Κόμης Ιωάννης Καποδίστριας	Βριγαντίνι	222	Δενδρινός Αριστ.
Κόρινθος	Σκούνα	**59**	Τζανάτος Μηνάς
Κόρινθος	Βριγαντίνι	**185**	Τζαννάτος Μηνάς
Κωνσταντίνος	πολάκα	**150**	Κακαρούγγας Σπ.
Κωνσταντίνος	Βριγαντίνι	**185**	Βουτσινάς Γεωρ.
Κωνσταντίνος	Βριγαντίνι	211	Βουτσινάς Γεώργιος
Λαέρτης	Βριγαντίνι	267	Πεταλάς-Μαράτος Θεμ.

Λευκάς	Βριγαντίνι	**185**	Αρώνης Σπυρίδων
Μαίρη	Βριγαντίνι	263	Βέδες Μιχαήλ
Μαργετούλα	Βριγαντίνι	150	Μιχαλιτσιάνος Αναστάσιος
Μαρής Α. Βαλλιάνος	Βριγαντίνι	**185**	
Μαρής Α. Βαλλιάνος	Βριγαντίνι	**185**	Καμπίτσης Δ. Αγγελής
Μαρία	Βριγαντίνι	95	Λυκιαρδόπουλος Στ.
Μαρία	Βριγαντίνι	**185**	Μαντζαβίνος Ιωάννης
Μαρία	Βριγαντίνι	195	Λιβαθινόπουλος Σπ.
Μαρία Τσιγάντε	Βριγαντίνι	191	Σβορώνος Χριστ.
Μαρία Τσιγάντε	Βριγαντίνι	191	Τσιγάντες Σ. Παν.
Μαριάνα Καρολίνη	Τραμπάκολο	**37**	Ορφανός Γεώργιος
Μαριγώ	Σκούνα	72	Κυπριώτης Στέφανος
Μαριγώ	Γολέτα	97	Μαρούλης Σπ.
Μαριγώ	Βριγαντίνι	128	Μαρκόπουλος Θεόδωρος
Μαριγώ	Βριγαντίνι	**185**	Κουβαράς Σπ.
Μενέλαος	Τραμπάκολο	**37**	Αργυρός Γεώργιος
Μενέλαος	Τραμπάκολο	**37**	Κασσίμης Γεώργιος
Μιλτιάδης	Βριγαντίνι	**185**	Καλλίγερος Νικόλαος
Μιραμάρ	Βριγαντίνι	**185**	Συνοδινός Στραβόλαιμος Ι.
Μονόπολης	Βριγαντίνι	257	Βαλλιάνος
Μοσκού	Βριγαντίνι	**185**	Γράτσος Πάνος
Μωϋσής	Τραμπάκολο	**37**	Κασσίμης Κωνσταντίνος
Νέα Αταλάντη	Βριγαντίνι	151	Αναγνώστου Στέφανος
Νέα Καλυψώ	Βριγαντίνι	293	Κούππας Σπυρίδων
Νέος Αντώνιος	Βριγαντίνι	367	Καραντινός Γ.
Νικόλαος	Βριγαντίνι	176	Φωκάς Φώτιος
Πάλιος	Βριγαντίνι	150	Συνοδινός Στραβόλαιμος Γερόλυμος
Παναγία	Τραμπάκολο	**37**	Γαμουλής Αντώνιος
Παναγία	Μπρατσέρα	**40**	Πεταλάς Μαράτος Δημ.
Παναγία	Γολέτα	**66**	Βουτσινάς Φ. Θεόδωρος
Παναγία	Γολέτα	**66**	Λυκιαρδόπουλος Νικόλαος
Παναγία	Βομβάρδα	**77**	Τσελέντης Ανδ.
Παναγία	Βριγαντίνι	176	Φωκάς Φωτ.
Παναγία	Βριγαντίνι	245	Μεταξάς Λασκαράτος Ιωάννης
Παναγία	Γολέτα	**66**	Γιακουμής Γεώργιος
Παναγία	Βομβάρδα	**77**	Αρβανιτάκης Γεώργιος
Παναγία Καθαρών	Βριγαντίνι	198	Πεταλάς-Πέτας Νικ.
Παναγία Κεχριώνος	Βριγαντίνι	**185**	Γαβριήλ Ιωάν.
Παναγία Μισοσπορίτισσα	Βριγαντίνι	128	Κομποθέκρας Γερ.
Παναγία Πλαστηριώτισσα	Βριγαντίνι	246	Ρωσόλυμος (Ροσόλυμος) Νικ.
Παναγία Σπηλαιώτισσα	Βριγαντίνι	152	Βλασσόπουλος Παν.
Παναγία Φισκάρδου	Βριγαντίνι	**185**	Αντύπας Παν.
Παντοκράτωρ	Βριγαντίνι	**185**	Φερεντίνος Παναγής
Παντοκράτωρ	Βριγαντίνι	**185**	Γερακάρης Αντ. Π.
Πατρίς	Γολέτα	**66**	Μουσούρης Αντώνιος
Πεπρωμένον	Βριγαντίνι	84	Καλλιμάνης Ευστάθιος
Πέτρος	Γολέτα	73	Αναγνώστης Κυριάκος
Πηνελόπη	Γολέτα	**66**	Λυκιαρδόπουλος Νικόλαος
Πηνελόπη	Βριγαντίνι	98	Αλευράς Χάνος Γρηγόριος
Πηνελόπη	Βριγαντίνι	**185**	Σβορώνος Λεων.
Πολυξένη	Βριγαντίνι	248	Χαλικιόπουλος Παν.
Ποσειδών	Βριγαντίνι	160	Δακορός Ελευθέριος
Ποσειδών	Βριγαντίνι	**185**	Καλλιγάς Βέργος Νικ.
Ποσειδών	Βριγαντίνι	**185**	Φωκάς Παναγής

Ποσειδών	Βριγαντίνι	230	Φωκάς Ευάγγελος
Ρενάτα	Βριγαντίνι	155	Καφιέρος (Caffiero) Αγγ.
Ρόβερσον	Βριγαντίνι	**185**	Γουδής Δημήτριος
Σεβαστή	Βριγαντίνι	**185**	Μεταξάς Ηλίας
Σμύρνη	Βριγαντίνι	181	Αντύπας Νικόλαος
Σόλων	Βριγαντίνι	145	Συνοδινός Στραβόλαιμος Σπυρίδων
Σόλων	Βριγαντίνι	**185**	Πολιέζος Κωνσταντίνος
Σόλων	Βριγαντίνι	**185**	Πουλιέζος Κωνσταντίνος
Σόλων	Βριγαντίνι	197	Καραβίας Παν.
Σόλων	Βριγαντίνι	197	Πουλιάσης Κωνστ.
Σουζάνα	Βριγαντίνι	133	Δρακόπουλος Π. Ιωάννης
Σουζάνα	Βριγαντίνι	**185**	Πιέρρος Ευστάθιος
Σοφία	Βριγαντίνι	118	Τσαπραλής Παναγιώτης
Σοφία	Βριγαντίνι	143	Δαμουλιανός Δημ.
Σοφία	Βριγαντίνι	**185**	Αντύπας Νικόλαος
Σοφία	Βριγαντίνι	**185**	Πιέρρος Ανδρέας
Σοφία	Βριγαντίνι	217	Τσαπραλής Παναγής
Σταματούλα	Βριγαντίνι	97	Μαρκόπουλος Γεώργιος
Σταμούλα	Βριγαντίνι	110	Κομποθέκρας Γερ.
Στέλλα	Βριγαντίνι	360	Ιγγλέσης Ευστάθιος
Στροφάδες	Βριγαντίνι	194	Μηλιαρέσης Παναγιώτης
Τί σε μέλλει	Γολέτα	**66**	Δεσαλέρμος Σπυρίδων
Τονίνα	Βριγαντίνι	226	Μαντζαβίνος Αν.
Τύχη	Μπρατσέρα	22	Ραφτόπουλος Παν.
Τύχη	Γολέτα	**66**	Καλλιγάς Σπ.
Υ.Θ. Αγριλίων	Βριγαντίνι	278	Ρωσόλυμος Νικ.
Υ.Θ. Βροντά	Βριγαντίνι	**185**	Καλλιγάς Διον.
Υ.Θ. Δαμασκηνή	Γολέτα	81	Συνοδινός Στραβόλαιμος Διονύσιος
Υ.Θ. Ελεούσα	Βριγαντίνι	177	Φραγκόπουλος Σπυρίδων
Υ.Θ. Ευαγγελίστρια	Σκούνα	**59**	Ποταμιάνος Θεοδόσιος
Υ.Θ. Ευαγγελίστρια	Γολέτα	**66**	Μεσσάρης Ευστάθιος
Υ.Θ. Ευαγγελίστρια	Βομβάρδα	78	Τσελέντης Γεώργιος
Υ.Θ. Ευαγγελίστρια	Σκούνα	79	Κουμούδης Γεώργιος
Υ.Θ. Ευαγγελίστρια	Βριγαντίνι	115	Σκλάβος Α. Παναγής
Υ.Θ. Ευαγγελίστρια	Βριγαντίνι	**185**	Άννινος Θεόδωρος
Υ.Θ. Ευαγγελίστρια	Βριγαντίνι	**185**	Ποταμιάνος Δ.
Υ.Θ. Ευαγγελίστρια	Βριγαντίνι	**185**	Συνοδινός Στραβόλαιμος Δημήτριος
Υ.Θ. Ευαγγελίστρια	Βριγαντίνι	**185**	Φραγκόπουλος Θεόδωρος
Υ.Θ. Ευαγγελίστρια	Βριγαντίνι	281	Φωκάς Ιάκωβος
Υ.Θ. Ευαγγελίστρια	Βομβάρδα	**77**	Γερμενής Παναγής
Υ.Θ. Καθαρών	Μπρατσέρα	35	Φερεντίνος Κουγκέλης Νικόλαος
Υ.Θ. Καθαρών	Γολέτα	63	Κονταρής Ιωάννης
Υ.Θ. Καθαρών	Βριγαντίνι	93	Καραβίας Παρόδας Κωνσταντίνος
Υ.Θ. Καθαρών	Βριγαντίνι	126	Λεκατσάς Σπυρ.
Υ.Θ. Κεχριώνα	Μπρατσέρα	**40**	Γαβριελάτος Δ. Ι.
Υ.Θ. Κεχριώνα	Σκούνα	50	Σκιαδαρέσης Παναγιώτης
Υ.Θ. Κεχριώνα	Γολέτα	54	Αύλιχος Ευάγγελος
Υ.Θ. Κεχριώνα	Μπρατσέρα	59	Στρίντζης Αντώνιος
Υ.Θ. Κεχριώνα	Γολέτα	**66**	Φαρσινός Θεόδωρος
Υ.Θ. Κεχριώνα	Βριγαντίνι	**185**	Βουτσινάς Σπ.
Υ.Θ. Κεχριώνα	Βριγαντίνι	**185**	Σαμικός Παύλος
Υ.Θ. Κύκου	Τραμπάκολο	**37**	Βικάτος Δ.
Υ.Θ. Κύκου	Μπρατσέρα	**40**	Αύλιχος Γεράσιμος
Υ.Θ. Μυρτιώτισσα	Γολέτα	33	Φωκάς Γερ.

Υ.Θ. Μυρτιώτισσα	Σκούνα	47	Φωκάς Γεώργιος
Υ.Θ. Μυρτιώτισσα	Βριγαντίνι	**185**	Αντύπας Κυριάκης
Υ.Θ. Μυρτιώτισσα	Βριγαντίνι	**185**	Βαλλιάνος Νικόλαος
Υ.Θ. Μυρτιώτισσα	Βριγαντίνι	**185**	Καλλίγερος Νιάκος Νικόλαος
Υ.Θ. Μυρτιώτισσα	Βριγαντίνι	**185**	Τσελέντης Σπυρίδων
Υ.Θ. Οδηγήτρια	Μπρατσέρα	**40**	Σάρδης Ανδρέας
Υ.Θ. Οδηγήτρια	Γολέτα	70	Δημουλίτσας Κων.
Υ.Θ. Περιβολάκι	Βριγαντίνι	241	Γιαννουλάτος Δημ.
Υ.Θ. Σπαρτιά	Βριγαντίνι	**185**	Χαλικιόπουλος Γ.
Υ.Θ. Σπηλιώτισσα	Βριγαντίνι	140	Χαλικιόπουλος Γιακ. Π.
Υ.Θ. Του Σκοπού και Άγιος Σπυρίδων	Παράντζα	28	Μανιάκης Δημήτριος
Υ.Θ. Τραφωνιά	Βριγαντίνι	214	Βουτσινάς Γεράσιμος
Υ.Θ. Υπαπαντή	Μπρατσέρα	**40**	Μάντζαρης Ευστάθιος
Φανερωμένη	Βριγαντίνι	150	Γαρούφαλος Γ.
Φιλάνθρωπος	Τραμπάκολο	47	Αργυρός Σπυρίδων
Ωραία Ελίζα	Σκούνα	**59**	Τσιγάντες Νικ.
Ωραία Ελλάς	Σκούνα	**59**	Γιαννουλάτος Γεώργιος
Ωραία Ελλάς	Βριγαντίνι	97	Κορκοτσάκης Θεμιστοκλής
Ωραία Πάργα	Γολέτα	**66**	Μανιάκης Αθ.
ΣΥΝΟΛΟ ΣΚΑΦΩΝ	**380**	**53.852**	

Πηγή: **(α)** ηλεκτρονική βάση δεδομένων: *Ὀδυσσεύς – Ιόνιος Ναυτιλιακή Ιστορία, 1810-1864*· **(β)** Τζελίνα Χαρλαύτη – Νίκος Στ. Βλασσόπουλος, *Ιστορικός Νηογνώμονας Ποντοπόρεια. Ποντοπόρα ιστιοφόρα και ατμόπλοια, 1830-1939*, Ε.Λ.Ι.Α., Αθήνα 2002· **(γ)** A. H. J. Prins, «Mediterranean Ships and Shipping, 1650-1850», στο Robert Gardiner (επιμ.) *The Heyday of Sail*, Conway Maritime Press, Λονδίνο 1995, σ. 77-104· **(δ)** *Ναυπηγική και Πλοία της Ανατολικής Μεσογείου και Μαύρης Θάλασσας κατά τον 18ο και 19ο αιώνα*, Πνευματικό Κέντρο του Δήμου Αθηναίων, Αθήνα 1995, σ. 91-139· (ε**)** Γεώργιος Ι. Κοτσοβίλης, *Περί Εξαρτισμού Πλοίων*, Τυπολιθογραφείον Ν. Φρέρη, Σύρος 1919· **(στ)** Κώστας Α. Δαμιανίδης, *Ελληνική Παραδοσιακή Ναυπηγική*, Πολιτιστικό Τεχνολογικό Ίδρυμα ΕΤΒΑ, Αθήνα, Κεφάλαια 2 & 3· **(ζ)** Νίκος Στ. Βλασσόπουλος, *Η Ναυτιλία των Ιονίων Νήσων (1700-1864). Το δυναμικό της ιονικής ναυτιλίας*, τόμος Α΄, Ελληνική Ευρωεκδοτική, Αθήνα 1995· **(η)** Ανδρέας Γ. Λαιμός, *Το Ναυτικόν του Γένους των Ελλήνων*, τόμος Α΄, Εκδόσεις Κώστας Τσικόπουλος, Αθήνα 1968· **(θ)** Τρύφ. Π. Κωνσταντινίδης, *Καράβια, Καπεταναίοι & Συντροφοναύται, 1800-1830,* Έκδοσις Ιστορικής Υπηρεσίας Β. Ν., Αθήναι 1954.

Στοιχεία Διαγράμματος 5.2: Συγκριτική παρουσίαση χωρητικότητας (τόνοι) του υπό ιονική σημαία, ποντοπόρου, εμπορικού στόλου και ορισμένων εκ των μεγαλύτερων, εμπορικών στόλων, του βόρειου Ατλαντικού, κατά την περίοδο 1820-30.

α/α	εμπορικές ναυτιλίες	1820	1825	1830
1	*Ιόνιο Κράτος*	21.053	36.908	37.554
2	*Φινλανδία*	30.780	41.760	48.256
3	*Βασίλειο Νάπολης*	*92.268	107.938	**102.112
4	*Σουηδία*	103.630	96.290	103.856
5	*Νορβηγία*	125.000	113.000	127.000
6	*Η.Π.Α.*	598.000	577.000	576.000
7	*Γαλλία*	644.005	692.000	689.000
8	*Ηνωμένο Βασίλειο*	2.439.000	2.329.000	2.198.000

Πηγή: **(α)** για το στόλο του Ιονίου Κράτους βλ.: ηλεκτρονική βάση δεδομένων: *Ὀδυσσεύς – Ιόνιος Ναυτιλιακή Ιστορία, 1810-1864*· **(β)** για τον βρετανικό στόλο: B. R. Mitchell, *European Historical Statistics 1750-1975*, Macmillan, Λονδίνο 1980, σ. 618· **(γ)** για το νορβηγικό στόλο: Karl Gunnar Persson, *The Economic Development of Denmark and Norway since 1870*, Edward Elgar Publishing, Άλντερσοτ (Aldershot) – Αγγλία 1993, σ. 51· Jarle Georg Bjørklund και Inger Jensen, «The 19th century – Towards a new age», στο Kolltveit

Bard (επιμ.), *Trade Winds: A History of Norwegian Shipping*, Dreyers Forlag, Όσλο 1990, σ. 161-237· Mitchell, *European Historical Statistics*, ό.π., σ. 618· **(δ)** για τον γαλλικό στόλο: Walther Kirchner, *Studies in Russian-American commerce 1820-1860*, E. J. Brill, Λάιντεν (Leiden) – Ολλανδία 1975, σ. 81, 85· G. R. Porter, *The Progress of the Nation*, Τόμος I, Charles Knight and Co., Λονδίνο 1838, σ. 186, από όπου αντλήσαμε στοιχεία για την εκτιμώμενη χωρητικότητα του γαλλικού, εμπορικού στόλου για το έτος 1820· **(ε)** για το σουηδικό στόλο: *Accounts and Papers: Twenty Eight Volumes: Navigation Laws; Commercial Marine*, Τόμος 21, Νοέβριος 1847 – Σεπτέμβριος 1848, σ. 187· **(στ)** για τον φινλανδικό στόλο: Yrjö Kaukiainen, *A History of Finnish Shipping*, Routledge, Λονδίνο 1993, σ. 68-89· **(ζ)** για το στόλο του Βασιλείου της Νάπολης, βλ.: Giuseppina Tullio, «Commercio e Marina nell' ultimo Trentennio del Periodo Borbonico», στο Angelo Massafra (επιμ.), *Il Mezzogiorno preunitario: economia, società e istituzioni*, Edizioni Dedalo, Μπάρι 1988, σ. 305-18 [Πίνακας 1, σ. 307] (* στοιχεία για το έτος 1818· ** στοιχεία για το έτος 1834)· **(η)** για το στόλο των Η.Π.Α., βλ.: Walther Kirchner, *Studies in Russian-American commerce 1820-1860*, E. J. Brill, Λάιντεν (Leiden) – Ολλανδία 1975, σ. 82, 87.

Στοιχεία Διαγράμματος 5.3: Οι κύριοι τύποι ιστιοφόρων σκαφών του υπό ιονική σημαία, ποντοπόρου εμπορικού στόλου, κατά την περίοδο 1820-60. *(τα κάτωθι στοιχεία προέρχονται από την* ηλεκτρονική βάση δεδομένων: *Ὀδυσσεύς – Ιόνιος Ναυτιλιακή Ιστορία, 1810-1864).*

1820			
α/α	**τύποι ιστιοφόρων σκαφών**	**αρ.**	**συμμετοχή επί συνόλου (%)**
1	*βριγαντίνι*	76	34%
2	*τραμπάκολο*	41	19%
3	*μπρατσέρα*	30	14%
4	*βομβάρδα*	20	9%
5	*πιελέγκο*	19	9%
6	*παράντζα*	11	5%
7	*σκούνα*	7	3%
8	*κότερο*	3	1%
9	*σπερονέρα*	2	6%
10	*μπάρκο*	2	
11	*μαρτιγάνα*	2	
12	*πολάκα*	2	
13	*σκιαμπέκο*	2	
14	*γολέτα*	1	
15	*μπόβο*	1	
16	*νάβα*	1	
17	*σακολέβα*	1	
	ΣΥΝΟΛΟ	**221**	**100%**

1825			
α/α	**τύποι ιστιοφόρων σκαφών**	**αρ.**	**συμμετοχή επί συνόλου (%)**
1	*βριγκαντίνι*	135	39%
2	*βομβάρδα*	67	19%
3	*τραμπάκολο*	27	8%
4	*μπρατσέρα*	25	7%
5	*σκούνα*	22	6%
6	*γολέτα*	21	6%
7	*πιελέγκο*	13	4%
8	*παράντζα*	9	3%
9	*μπόβο*	7	2%
10	*κότερο*	6	2%
11	*Μαρτιγάνα*	4	1%
12	*σκιαμπέκο*	4	1%
13	*σακολέβα*	1	2%
14	*μπαραγκότζο*	1	
15	*μπάρκο*	1	
16	*παραντζέλο*	1	
17	*πίφερο*	1	
	ΣΥΝΟΛΟ	**345**	**100%**

1830			
α/α	**τύποι ιστιοφόρων σκαφών**	**αρ.**	**συμμετοχή επί συνόλου (%)**
1	*βριγαντίνι*	143	55%
2	*γολέτα*	37	14%
3	*βομβάρδα*	19	7%
4	*τραμπάκολο*	15	6%
5	*σκούνα*	12	5%
6	*μπρατσέρα*	10	4%
7	*παράντζα*	9	3%
8	*μπόβο*	5	2%
9	*κότερο*	3	1%
10	*μαρτιγάνα*	2	1%
11	*σκιαμπέκο*	2	1%
12	*πιελέγκο*	2	1%
	ΣΥΝΟΛΟ	**225**	**100%**

1845			
α/α	**τύποι ιστιοφόρων σκαφών**	**αρ.**	**συμμετοχή επί συνόλου (%)**
1	*βριγαντίνι*	154	56%
2	*μπρατσέρα*	44	16%
3	*γολέτα*	21	8%
4	*σκούνα*	13	5%
5	*τραμπάκολο*	13	5%
6	*βομβάρδα*	9	3%
7	*παράντζα*	8	3%
8	*κότερο*	4	1%
9	*σακολέβα*	4	1%
10	*πιελέγκο*	3	1%
11	*μπάρκο*	2	1%
	ΣΥΝΟΛΟ	**275**	**100%**

1850			
α/α	**τύποι ιστιοφόρων σκαφών**	**αρ.**	**συμμετοχή επί συνόλου (%)**
1	*βριγαντίνι*	190	64%
2	*γολέτα*	33	11%
3	*μπρατσέρα*	23	8%
4	*τραμπάκολο*	19	6%
5	*παράντζα*	8	3%
6	*σκούνα*	8	3%
7	*βομβάρδα*	6	2%
8	*μπάρκο*	5	2%
9	*γαβάρα*	1	1%
10	*πιελέγκο*	1	
11	*σακολέβα*	1	
	ΣΥΝΟΛΟ	**295**	**100%**

1855			
α/α	**τύποι ιστιοφόρων σκαφών**	**αρ.**	**συμμετοχή επί συνόλου (%)**
1	*βριγαντίνι*	201	58%
2	*γολέτα*	58	17%
3	*μπρατσέρα*	38	11%
4	*τραμπάκολο*	21	6%
5	*σκούνα*	13	4%
6	*βομβάρδα*	6	2%
7	*παράντζα*	3	2%
8	*γαβάρα*	2	
9	*πολάκα*	2	
	ΣΥΝΟΛΟ	**344**	**100%**

1860			
α/α	**τύποι ιστιοφόρων σκαφών**	**αριθμός**	**συμμετοχή επί συνόλου (%)**
1	*βριγαντίνι*	246	65%
2	*γολέτα*	40	11%
3	*σκούνα*	31	8%
4	*μπρατσέρα*	23	6%
5	*τραμπάκολο*	18	5%
6	*πιελέγκο*	8	2%
7	*βομβάρδα*	8	2%

8	*πολάκα*	3	1%
9	*γαβάρα*	2	
10	*παράντζα*	1	
	ΣΥΝΟΛΟ	**380**	**100%**

Στοιχεία Διαγράμματος 5.5: Συγκριτική παρουσίαση χωρητικότητας (τόνοι) του υπό ιονική σημαία, ποντοπόρου, εμπορικού στόλου και ορισμένων εκ των μεγαλύτερων, εμπορικών στόλων, του βόρειου Ατλαντικού, κατά την περίοδο 1845-60.

α/α	εμπορικές ναυτιλίες	1845	1850	1855	1860
1	*Βέλγιο*	26.000	35.000	43.000	33.000
2	*Ιόνιο Κράτος*	35.307	41.407	44.765	53.852
3	*Δανία*	77.000	91.000	123.000	139.000
4	*Φινλανδία*	93.240	107.744	137.550	172.300
5	*Βασίλειο Νάπολης*	191.596	221.749	213.006	259.917
6	*Ελληνικό Βασίλειο*	147.558	214.248	297.000	263.075
7	*Σουηδία*	244.742	203.400	227.900	312.100
8	*Αυστρία*	208.551	260.000	334.000	341.972
9	*Νορβηγία*	233.000	289.500	405.000	561.300
10	*Γαλλία*	590.000	688.153	716.000	996.124
11	*Η.Π.Α.*	943.000	1.585.711	*2.226.000	2.546.237
12	*Ηνωμένο Βασίλειο*	3.123.000	3.565.000	4.349.000	4.659.000

Πηγή: **(α)** για για το στόλο του Ιονίου Κράτους βλ.: ηλεκτρονική βάση δεδομένων: *Ὀδυσσεύς – Ιόνιος Ναυτιλιακή Ιστορία, 1810-1864*· **(β)** για τον βρετανικό στόλο: B. R. Mitchell, *European Historical Statistics 1750-1975*, Macmillan, Λονδίνο 1980, σ. 618· Sarah Palmer, «The British Shipping Industry, 1850-1914», στο Lewis R. Fisher, Gerald E. Panting (επιμ.), *Change and Adaptation in Maritime History. The North Atlantic Fleets in the Nineteenth Century*, Maritime History Group – Memorial University of Newfoundland, Νέα Γη 1985, σ. 87-114 [92] **(γ)** για το νορβηγικό στόλο: Karl Gunnar Persson, *The Economic Development of Denmark and Norway since 1870*, Edward Elgar Publishing, Άλντερσοτ (Aldershot) - Αγγλία 1993, σ. 51· Jarle Georg Bjørklund και Inger Jensen, «The 19th century – Towards a new age», στο Kolltveit Bard (επιμ.), *Trade Winds: A History of Norwegian Shipping*, Dreyers Forlag, Όσλο 1990, σ. 161-237· Mitchell, *European Historical Statistics*, ό.π., σ. 618· **(δ)** για τον γαλλικό στόλο: Adam W. Kirkaldy, *British Shipping: Its History, Organization, and Importance*, Kegan Paul, Trench, Trubner & Co., Λονδίνο 1919, Appendix XVII· Walther Kirchner, *Studies in Russian-American commerce 1820-1860*, E. J. Brill, Λάιντεν (Leiden) – Ολλανδία 1975, σ. 81, 85· G. R. Porter, *The Progress of the Nation*, Vol. I, Charles Knight and Co., Λονδίνο 1838, σ. 186, από όπου αντλήσαμε στοιχεία για την εκτιμώμενη χωρητικότητα του γαλλικού, εμπορικού στόλου για το έτος 1820· **(ε)** για το σουηδικό στόλο: Kirkaldy, *British Shipping: Its History, Organization, and Importance*, ό.π., Appendix XVII· *Accounts and Papers: Twenty Eight Volumes: Navigation Laws; Commercial Marine*, Τόμος 21, Νοέβριος 1847-Σεπτέμβριος 1848, σ. 187· **(στ)** για τον φινλανδικό στόλο: Yrjö

Kaukiainen, *A History of Finnish Shipping*, Routledge, Λονδίνο 1993, σ. 68-89· **(ζ)** για τον αυστριακό στόλο: Mitchell, *European Historical Statistics*, ό.π., σ. 614-8· United States of America, House of Representatives, 37th Congress, 3rd Session, Ex. Doc. No. 63, *Letter of the Secretary of State, Department of State, Transmitting a Report on the Commercial Relations of the United States with Foreign Countries, For the Year Ended September 30, 1862*, Washington: Government Printing Office, 1863, σ. 365· **(η)** για τον ελληνικό στόλο: Kirkaldy, *British Shipping: Its History, Organization, and Importance*, ό.π., Appendix XVII (στοιχεία για το έτος 1860)· Gelina Harlaftis, «The Greek Shipping Sector, c. 1850-2000», *Research in Maritime History (International Merchant Shipping in the Nineteenth and Twentieth Centuries: The Comparative Dimension)*, Τόμος 37, 2008, σ. 79-104 [81] (στοιχεία για το έτος 1850)· Traian Stoianovich, *Balkan Worlds: The First and Last Europe*, M. E. Sharpe Publications, Νέα Υόρκη 1994, σ. 105 (στοιχεία για το έτος 1855)· **(θ)**για τον βελγικό στόλο βλ.: Mitchell, *European Historical Statistics*, ό.π., σ. 614-8· Samuel Salt, *Statistics and Calculations Essentially Necessary to Persons Connected with Railways or Canals*, Second Edition, Published by Effingham Wilson and Bradshaw & Blacklock, Λονδίνο - Μάντσεστερ 1846, σ. 54· **(ι)** για τον δανέζικο στόλο, βλ.: Mitchell, *European Historical Statistics*, ό.π., σ. 614-8· Salt, *Statistics and Calculations*, ό.π.,σ. 54· **(ια)** για το στόλο του Βασιλείου της Νάπολης, βλ.: Giuseppina Tullio, «Commercio e Marina nell' ultimo Trentennio del Periodo Borbonico», στο Angelo Massafra (επιμ.), *Il Mezzogiorno preunitario: economia, società e istituzioni*, Edizioni Dedalo, Μπάρι 1988, σ. 305-318 [Πίνακας 1, σ. 307]· **(ιβ)** για το στόλο των Η.Π.Α., βλ.: Kirkaldy, *British Shipping: Its History, Organization, and Importance*, ό.π., Appendix XVII (στοιχεία για τα έτη 1850 και 1860)· http://www.history.com/encyclopedia.do?articleId=216260 (στοιχεία για τα έτη 1845 και *1857).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΚΤΟ

Στοιχεία Διαγράμματος 6.1: Εκτίμηση συμμετοχής (%) του στόλου έκαστου Επτανήσου επί των συνολικών μεγεθών της χωρητικότητας του επτανησιακού, ποντοπόρου, εμπορικού στόλου, κατά την περίοδο 1820-60, με βάση την καταγωγή των επτανησίων πλοιάρχων & πλοιοκτητών, **και Στοιχεία Διαγράμματος 6.2:** Εκτίμηση αριθμού ποντοπόρων, εμπορικών σκαφών των τεσσάρων κύριων, ναυτικών νησιών του Ιονίου Κράτους, κατά την περίοδο 1820-60, με βάση την καταγωγή των επτανησίων πλοιάρχων & πλοιοκτητών. (Τα κάτωθι στοιχεία προέρχονται από επεξεργασία: (α) της ηλεκτρονικής βάσης δεδομένων: *Ὀδυσσεύς – Ιόνιος Ναυτιλιακή Ιστορία, 1810-1864*· (β) Τζελίνα Χαρλαύτη – Νίκος Στ. Βλασσόπουλος, *Ιστορικός Νηογνώμονας Ποντοπόρεια. Ποντοπόρα ιστιοφόρα και ατμόπλοια, 1830-1939*, Ε.Λ.Ι.Α., Αθήνα 2002· βλ. και τους πίνακες, που ακολουθούν, με τα εμπορικά σκάφη του κάθε Επτανήσου, με βάση την καταγωγή των πλοιάρχων-πλοιοκτητών. Επίσης, για τις πηγές, που χρησιμοποιήσαμε προς εύρεση της καταγωγής των επτανησίων πλοιάρχων – πλοιοκτητών, βλ. *Πηγή Καταγωγής*, στο τέλος των κάτωθι καταλόγων).

ποσοστό (%) επί συνόλου χωρητικότητας επτανησιακού, ποντοπόρου, εμπορικού στόλου

	χωρητικότητα (τόνοι), επτανησιακών, ποντοπόρων, εμπορικών σκαφών (ανά Επτάνησο)						
ΕΠ ΤΑΝΗΣΑ	**1820**	**1825**	**1830**	**1835**	**1840**	**1845**	**1860**
Κεφαλληνία	10.459	21.938	24.201	21.649	25.027	27.830	33.602
Ιθάκη	2.389	4.676	5.720	7.691	8.991	7.891	8.490
Ζάκυνθος	1.595	2.019	2.770	803	764	1.389	2.873
Παξοί	653	655	613	984	956	1.342	2.573
Κέρκυρα	1.853	2.539	1.295	474	754	1.374	2.068
Λευκάδα	595	1.259	555	655	1.197	1.701	1.038
Κύθηρα	241	595	355	184	0	619	185
ΣΥΝΟΛΟ	17.785	33.681	35.509	32.440	37.689	42.146	50.829

ποσστό (%) επί συνόλου χωρητικότητας επτανησιακού, ποντοπόρου, εμπορικού στόλου (ανά Επτάνησο)							
ΕΠ ΤΑΝΗΣΑ	1820	1825	1830	1835	1840	1845	1860
Κεφαλονιά	59%	65%	68%	67%	66%	67%	66%
Ιθάκη	13%	14%	16%	24%	24%	19%	17%
Ζάκυνθος	9%	6%	8%	3%	2%	3%	6%
Κέρκυρα	4%	2%	2%	3%	3%	3%	5%
Παξοί	11%	8%	4%	1%	2%	3%	4%
Λευκάδα	3%	4%	1%	2%	3%	4%	2%
Κύθηρα	1%	1%	1%	1%	0%	1%	0%

αριθμός επτανησιακών, ποντοπόρων, εμπορικών σκαφών (ανά Επτάνησο)							
ΕΠ ΤΑΝΗΣΑ	1820	1825	1830	1835	1840	1845	1860
Κεφαλονιά	98	182	144	154	164	196	225
Ιθάκη	20	45	40	45	54	62	54
Ζάκυνθος	18	20	25	9	8	15	26
Παξοί	8	9	6	17	16	18	27
Κέρκυρα	29	36	12	8	9	13	16
Λευκάδα	8	12	6	6	6	10	5
Κύθηρα	2	7	6	3	0	4	1
ΣΥΝΟΛΟ	183	311	239	242	257	318	354

ΟΝΟΜΑΣΤΙΚΟΣ ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΠΤΑΝΗΣΙΑΚΩΝ ΠΟΝΤΟΠΟΡΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΈΤΟΥΣ 1820				
όνομα σκάφους	**τύπος σκάφους**	**χωρητικότητα**	**πλοίαρχος/πλοιοκτήτης**	**καταγωγή**
Άγιος Ιωάννης	Βομβάρδα	**62**	Γαβριέλης Μιχάλης	Ζάκυνθος
Άγιος Κωνσταντίνος	Μπριγκαντίνι	**171**	Δρογκάτσος Διον.	Ζάκυνθος
Αιμιλία	Τραμπάκολο	**70**	Δρόσος Ανδρέας	Ζάκυνθος
Αιμιλία	Μπριγκαντίνι	**171**	Δρόσος Ανδρέας	Ζάκυνθος
Τύχη	Πιελέγκο	**32**	Δρόσος Ανδρέας	Ζάκυνθος
Λεωνίδας	Μπριγκαντίνι	**171**	Καλλίγερος Ανδρέας	Ζάκυνθος
Αγία Τριάς	Βομβάρδα	**62**	Καλογερόπουλος Θ.	Ζάκυνθος
Άγιος Νικόλαος	Μπρατσέρα	**37**	Καλογερόπουλος Πλ. Χρ.	Ζάκυνθος
Υ.Θ. Ελευθερώτρια	Μπριγκαντίνι	**171**	Μαγγανάς Κυριάκος	Ζάκυνθος
Άγιος Διονύσιος	Τραμπάκολο	**70**	Μάργαρης Διονύσιος	Ζάκυνθος
Προφήτης Ηλίας	Μπριγκαντίνι	107	Μάργαρης Ιωάννης	Ζάκυνθος
Άγιος Διονύσιος	Πιελέγκο	**32**	Μαρκάτης Διονύσιος	Ζάκυνθος
Άγιος Νικόλαος	Μπρατσέρα	**37**	Μαροτής Δημ.	Ζάκυνθος
Pacchetto del Zante	Σκούνα	**62**	Μεσσαλάς Διονύσιος	Ζάκυνθος
Άγιος Διονύσιος	Μπρατσέρα	**37**	Μιτάκης Παναγιώτης	Ζάκυνθος
Υ.Θ. Σπηλιώτισσα	Τραμπάκολο	**70**	Παπαγιαννόπουλος Θωμάς	Ζάκυνθος
Περικλής	Μπριγκαντίνι	**171**	Πριβιλετζάτος Ιωάννης	Ζάκυνθος
Μαριέττα	Βομβάρδα	**62**	Πυλαρινός Διονύσιος	Ζάκυνθος
Παναγία Καθαρά	Βομβάρδα	**62**	Αλημεριώτης Γεράσιμος	Ιθάκη
Παναγία Καθαρά	Μαρτιγκάνα	**79**	Αλημεριώτης Γεράσιμος	Ιθάκη

Άγιος Νικόλαος	Μπριγκαντίνι	161	Βλασσόπουλος Ανδ.	Ιθάκη
Δύο Αδέλφια	Μπριγκαντίνι	142	Βλασσόπουλος Λαμ.	Ιθάκη
Οδυσσέας	Μπριγκαντίνι	150	Βλασσόπουλος Σπ.	Ιθάκη
Άγιος Νικόλαος	Μπριγκαντίνι	**171**	Γαλάτης Μηνάς	Ιθάκη
Τηλέμαχος	Μπριγκαντίνι	167	Γαλάτης Νικ.	Ιθάκη
Άγιος Σπυρίδων	Κότερο	**44**	Γαλάτης Νικόλας	Ιθάκη
Άγιος Νικόλαος	Τραμπάκολο	36	Γιαννιώτης Σπ.	Ιθάκη
Υ.Θ. Σπηλιώτισσα	Βομβάρδα	58	Δενδρινός Νικόλαος	Ιθάκη
Madonna di Santa Elena	Μπριγκαντίνι	**171**	Κουτσουβέλης Γεώργιος	Ιθάκη
Benedizione Celeste	Μπριγκαντίνι	**171**	Λεκατσάς Νικ.	Ιθάκη
Πηνελόπη	Μπριγκαντίνι	99	Λεκατσάς Σταθ.	Ιθάκη
Άγιος Νικόλαος	Τραμπάκολο	**70**	Μαράτος Μακρής Ιωάννης	Ιθάκη
άγιος νικόλαος	Μπριγκαντίνι	**171**	Πεταλάς Μαράτος Στ.	Ιθάκη
Αγία Τριάς	Μπριγκαντίνι	**171**	Πεταλάς Νικ.	Ιθάκη
Άγιος Ιωάννης ο Πρόδρομος	Μπριγκαντίνι	**171**	Πεταλάς Νικ.	Ιθάκη
Τηλέμαχος	Βομβάρδα	**62**	Πεταλάς Σάγιερ Γεώργιος	Ιθάκη
Άγιος Σπυρίδων	Σκούνα	**62**	Ροδίτης Αν.	Ιθάκη
Παναγία Βλαχερνών	Μπριγκαντίνι	**171**	Σταθάτος Πεταλάς Σπύρος	Ιθάκη
Άγιος Ελευθέριος	Τραμπάκολο	**70**	Αγιοβλασσίτης Παναγιώτης	Κέρκυρα
Σωτήρ	Παράντζα	**50**	Αγιοβλασσίτης Παναγιώτης	Κέρκυρα
Λεωνίδας	Βομβάρδα	**62**	Αραβαντινός Στάθης	Κέρκυρα
Άγιος Σπυρίδων	Τραμπάκολο	**70**	Αρμένης Θωμάς	Κέρκυρα
Άγιος Αντώνιος	Βομβάρδα	**62**	Βασιλόπουλος Αν.	Κέρκυρα
Άγιος Σπυρίδων	Τραμπάκολο	**70**	Γιούργας Γ.	Κέρκυρα
Άγιος Νικόλαος	Τραμπάκολο	**70**	Γιούργας Ιωάννης	Κέρκυρα
Άγιος Νικόλαος	Πιελέγκο	30	Γιούργας Χαράλαμπος	Κέρκυρα
Άγιος Σπυρίδων	Πιελέγκο	34	Καποδίστριας Ιώσηπος	Κέρκυρα
Άγιος Σπυρίδων	Παράντζα	**50**	Καποδίστριας Σπυρίδων	Κέρκυρα
Άγιος Σπυρίδων	Παράντζα	**50**	Καποδίστριας Σπυρίδων	Κέρκυρα
Άγιος Σπυρίδων	Παράντζα	**50**	Κατέχης Θεόδωρος	Κέρκυρα
Άγιος Σπυρίδων	Τραμπάκολο	**70**	Κολλάς Σπύρος	Κέρκυρα
Ελένη	Μπρατσέρα	**37**	Κορέσσης Παν.	Κέρκυρα
Υ.Θ. Σκοπιώτισσα	Μπριγκαντίνι	**171**	Κορκοσιφάδος Αντώνιος	Κέρκυρα
Άγιος Σπυρίδων	Τραμπάκολο	**70**	Κοσοδίνος Σπ.	Κέρκυρα
S. Francesco de Paoli	Σκιαμπέκο	36	Κωσταγιόλας Θωμάς	Κέρκυρα
Madonna di Salute	Πιελέγκο	**32**	Κωσταγιόλας Ιωάννης	Κέρκυρα
Άγιος Σπυρίδων	Πιελέγκο	**32**	Κωσταγιόλας Ιωάννης	Κέρκυρα
Άγιος Σπυρίδων	Σκούνα	**62**	Λαυράνος Δομ.	Κέρκυρα
Giramondo	Παράντζα	**50**	Λαυράνος Ιώσηπος	Κέρκυρα
Άγιος Νικόλαος	Παράντζα	**50**	Μαρμοράς Άγγελος	Κέρκυρα
Αχιλλεύς	Μπριγκαντίνι	**171**	Μιχαλόπουλος Ευσ.	Κέρκυρα
Άγιος Σπυρίδων	Πιελέγκο	**32**	Μιχαλόπουλος Παναγιώτης	Κέρκυρα
Αχιλλεύς	Πιελέγκο	**32**	Μπουρανέλης Ιώσηπος	Κέρκυρα

Τύχη	Τραμπάκολο	**70**	Παπανικόλας Γ.	Κέρκυρα
Άγιος Σπυρίδων	Μπρατσέρα	**37**	Πλασκασοβίτης Δημήτριος	Κέρκυρα
Υ.Θ. Σπηλιώτισσα	Μπριγκαντίνι	**171**	Αλευράς Ευστάθιος	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Μπριγκαντίνι	**171**	Αμπατιέλος Νικ.	Κεφαλληνία
Παναγία Αγίου Μάρκου και Άγιος Νικόλαος	Μπριγκαντίνι	**171**	Αντύπας Σπ.	Κεφαλληνία
Παναγία Φισκάρδου	Βομβάρδα	**62**	Αντύπας Σπυρίδων	Κεφαλληνία
Τηλέμαχος	Βομβάρδα	**62**	Αρσένης Αναστάσιος	Κεφαλληνία
Παναγία του Ρόμβου	Μπριγκαντίνι	260	Αρσένης Ιωάννης	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Τραμπάκολο	**70**	Ασσάνης Νικολός	Κεφαλληνία
Madonna della Grazia	Πιελέγκο	**32**	Βαλλιάνος Ιωάννης	Κεφαλληνία
Regina	Τραμπάκολο	99	Βαλλιάνος Ιωάννης	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Μπριγκαντίνι	161	Βαλσαμάκης Αναστάσιος	Κεφαλληνία
Li due Fedeli	Μπριγκαντίνι	**171**	Βαλσαμάκης Λάμπρος	Κεφαλληνία
Madona di Salute	Σκούνα	**62**	Βλάχος Ιωάννης	Κεφαλληνία
Αγία Μαύρα	Μπρατσέρα	**37**	Βουτσινάς Δημ.	Κεφαλληνία
Fengo	Μπρατσέρα	**37**	Βουτσινάς Χρ.	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Κεχριώνα	Τραμπάκολο	**70**	Γκιόλμας Γεράσιμος	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Καθαρών	Τραμπάκολο	**70**	Γρίβας Παν.	Κεφαλληνία
Άγιος Μιχαήλ Αρχάγγελος	Τραμπάκολο	**70**	Γρίβας Παναγής	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Σκοπιώτισσα	Μπρατσέρα	**37**	Δαμουλιάνος Βασ.	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Μπριγκαντίνι	**171**	Δαμουλιάνος Χαράλαμπος	Κεφαλληνία
Τυχερή	Βομβάρδα	**62**	Δανάλης Αναστάσιος	Κεφαλληνία
Ελευθερώτρια	Τραμπάκολο	**70**	Δελαπόρτας Ιωάννης	Κεφαλληνία
Άγιος Σπυρίδων	Μπριγκαντίνι	190	Δεντρολίβανος Γεώργιος	Κεφαλληνία
Λεωνίδας	Μπριγκαντίνι	**171**	Δεντρολίβανος Δραγ.	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Μπριγκαντίνι	113	Δημοτσάτος Χαρ.	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Μπριγκαντίνι	88	Διβάρης Χαράλαμπος	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Τραμπάκολο	**70**	Ζαμπέλης Φρ.	Κεφαλληνία
L' Angelo Rafaele	Μπριγκαντίνι	**171**	Ιγγλέσης Αντώνιος	Κεφαλληνία
Αρχάγγελος Ραφαήλ	Μπριγκαντίνι	232	Ιγγλέσης Αντώνιος	Κεφαλληνία
Ευαγγελίστρια	Μπριγκαντίνι	114	Ιγγλέσης Γεράσιμος	Κεφαλληνία
Ευαγγελίστρια	Τραμπάκολο	**70**	Ιγγλέσης Μάρκος	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Πλατυτέρα	Speronera	**17**	Ιγγλέσης Μηνάς	Κεφαλληνία
Ευαγγελίστρια	Μπριγκαντίνι	223	Ιγγλέσης Χριστόδουλος	Κεφαλληνία
άγιος γεράσιμος	Μπρατσέρα	**37**	Καββαδίας Νικόλαος	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Βομβάρδα	**62**	Καλλιγάς Γεράσιμος	Κεφαλληνία
Τηλέμαχος	Μπριγκαντίνι	317	Καλλιγάς Ιωάννης	Κεφαλληνία
Άγιος Χαράλαμπος	Μπρατσέρα	**37**	Καμπίτσης Πέτρος	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Αγίου Ανδρέα	Μπριγκαντίνι	**171**	Κατσιβέλης Θεόδωρος	Κεφαλληνία
Αριστόδημος	Μπριγκαντίνι	**171**	Κοζάκης Ματθαίος	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Μπρατσέρα	28	Κοκκινάτος Γεώργιος	Κεφαλληνία
Αθηνά	Μπρατσέρα	**37**	Κοκκόλης Νικόλαος	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Πλατυτέρα	Speronera	18	Κολάστης Γεράσιμος	Κεφαλληνία
Άγιος Σπυρίδων	Μπριγκαντίνι	110	Κομιτόπουλος Χριστόδουλος	Κεφαλληνία

Άγιος Νικόλαος	Μπρατσέρα	**37**	Κομποθέκρας Μαρ.	Κεφαλληνία
Άγιος Σπυρίδων	Τραμπάκολο	**70**	Κονιδάρης Σπ.	Κεφαλληνία
Xiftero	Μπρατσέρα	33	Κοντογούρης Αποστόλης	Κεφαλληνία
Ισαβέλλα	Μπριγκαντίνι	**171**	Κοντούρης Νικολός	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Μπριγκαντίνι	225	Κοντούρης Παν.	Κεφαλληνία
Αννίβας	Μπριγκαντίνι	**171**	Κοντούρης Παν.	Κεφαλληνία
Λεωνίδας	Τραμπάκολο	**70**	Κούπας Ιωάννης	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Τραπεζάκι	Πολάκα	100	Κούπας Σπ.	Κεφαλληνία
Ελάφι	Βομβάρδα	**62**	Κουρβισιάνος Γ.	Κεφαλληνία
Caronte	Τραμπάκολο	**70**	Κουτουφάς Δημήτριος	Κεφαλληνία
Άγιος Σπυρίδων	Μπριγκαντίνι	**171**	Λειβαδάς Νικόλαος	Κεφαλληνία
Άγιος Σπυρίδων	Πιελέγκο	**32**	Λευκαδίτης Νικ.	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Μπρατσέρα	**37**	Λιβάνης Χαρ.	Κεφαλληνία
Άγιος Σπυρίδων	Μπρατσέρα	**37**	Λοβέρδος Βαγ.	Κεφαλληνία
Λυκούργος	Μπριγκαντίνι	236	Λυκιαρδόπουλος Γεράσιμος	Κεφαλληνία
ταχυδρόμος	Μπριγκαντίνι	**171**	Μαντζαβίνος Δημήτριος	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Αγριλίων	Βομβάρδα	45	Μαρκέτος Ανδ. Σπ.	Κεφαλληνία
Διομήδης	μπόβο	84	Μαυροκέφαλος Γιαν.	Κεφαλληνία
Άγιος Μιχαήλ	Μπρατσέρα	**37**	Μαυροκέφαλος Ευάγγελος	Κεφαλληνία
άγιος στέφανος	Μπρατσέρα	**37**	Μεταξάς Αντ.	Κεφαλληνία
Madonna del Carmine	Βομβάρδα	**62**	Μεταξάς Γεώργιος	Κεφαλληνία
Αγία Τριάς	Βομβάρδα	82	Μοντεσάντος Παναγής	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Ελευθερώτρια	Πιελέγκο	**32**	Μουίκης Φωτ.	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Μεγάλου Σπηλαίου	Μπρατσέρα	**37**	Μουσούρης Ιωάννης	Κεφαλληνία
Άγιος Ιωάννης	Μπριγκαντίνι	**171**	Μουσούρης Χαράλαμπος	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Μπριγκαντίνι	**171**	Ντεμοτσάτος Χαράλαμπος	Κεφαλληνία
Άγιος Αντώνιος	Τραμπάκολο	**70**	Παλούμπος Νικόλαος	Κεφαλληνία
Κλεοπάτρα	Πολάκα	**32**	Πανάς Βαγγέλης	Κεφαλληνία
Λεωνίδας	Μπριγκαντίνι	253	Πανάς Παν.	Κεφαλληνία
Παναγία Βλαχερνών	Μπριγκαντίνι	180	Πανάς Παναγής	Κεφαλληνία
Ξενοφών	Μπριγκαντίνι	**171**	Πανάς Σπυρίδων	Κεφαλληνία
Bella Pulla	Μπρατσέρα	**37**	Πατρίκιος Σπυρίδων	Κεφαλληνία
La Bellina	Μπρατσέρα	**37**	Περδικάρης Νικολός	Κεφαλληνία
Αγία Τριάς	Μαρτιγκάνα	79	Περδικάρης Νικολός	Κεφαλληνία
Παναγία	Μπρατσέρα	**37**	Ποταμιάνος Ηλίας	Κεφαλληνία
Θεμιστοκλής	Μπριγκαντίνι	271	Σβορώνος Γεώργιος	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος και Maitland	Μπριγκαντίνι	127	Σβορώνος Διον.	Κεφαλληνία
Άγιος Ιωάννης	Τραμπάκολο	**70**	Σβορώνος Παναγής	Κεφαλληνία
Αγία Παρασκευή	Μπριγκαντίνι	**171**	Σκλάβος Αν.	Κεφαλληνία
	Μπρατσέρα	**37**	Στεφανάτος Γερ.	Κεφαλληνία
Άγιος Σπυρίδων	Πιελέγκο	**32**	Στράτης Ανδρέας	Κεφαλληνία
Οδυσσέας	Μπριγκαντίνι	**171**	Σφαέλος Χαράλαμπος	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Οδηγήτρια	Μπριγκαντίνι	**171**	Σφαέλος Χαράλαμπος	Κεφαλληνία
Άγιος Σπυρίδων	μπάρκο	**220**	Τζαννετής Απ.	Κεφαλληνία
Αρχάγγελος Μιχαήλ	Μπριγκαντίνι	**171**	Φραγκόπουλος	Κεφαλληνία

			Γρηγόριος	
Υ.Θ. Ελεούσα	Μπρατσέρα	**37**	Φραγκόπουλος Μαρίνος	Κεφαλληνία
Άγιος Ιωάννης	Βομβάρδα	**62**	Φωκάς Γεώργιος	Κεφαλληνία
Il Corriere	Μπριγκαντίνι	**171**	Φωκάς Διονύσιος	Κεφαλληνία
Άγιος Ιωάννης	Μπριγκαντίνι	77	Φωκάς Ευάγγελος	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Μπριγκαντίνι	206	Φωκάς Ιωάννης	Κεφαλληνία
Θεμιστοκλής	Μπριγκαντίνι	120	Φωκάς Π.	Κεφαλληνία
Καλή Τύχη	νάβα	100	Φωκάς Π.	Κεφαλληνία
Τηλέμαχος	Μπριγκαντίνι	**171**	Φωκάς Πέτρος	Κεφαλληνία
Madonna di Trapani	Βομβάρδα	**62**	Χαλικιόπουλος Γρηγόριος	Κεφαλληνία
Αγία Ευφημία	Πιελέγκο	**32**	Χρυσάφης Ανδρέας	Κεφαλληνία
Αγία Μαρία	Τραμπάκολο	**70**	Χρυσάφης Σπ.	Κεφαλληνία
Άγιος Αντώνιος	Τραμπάκολο	**70**	Γαβαλάς Πέτρος	Κύθηρα
Άγιος Διονύσιος	Μπριγκαντίνι	**171**	Λεονταρίτης Δομένικος	Κύθηρα
Άγιος Νικόλαος	Παράντζα	**50**	Βεργίνης Παύλος	Λευκάδα
Ευαγγελίστρια	Μπρατσέρα	**37**	Βρετός Δρογάτος Αθ.	Λευκάδα
Περιστέρα	Μπρατσέρα	**37**	Γολέμης Αντώνιος	Λευκάδα
Άγιος Ανδρέας	Παράντζα	**50**	Ζούλας Γεώργιος	Λευκάδα
Madonna di Salute et Santo Spiridione	Παράντζα	**50**	Ζούλας Θεόδωρος	Λευκάδα
Λευκάδα	Μπριγκαντίνι	130	Καραντζάνης Αθ.	Λευκάδα
Άγιος Νικόλαος	Μπριγκαντίνι	**171**	Κράλλης Μιχάλης	Λευκάδα
Άγιος Σπυρίδων	Τραμπάκολο	**70**	Μπαρούνος Σπύρος	Λευκάδα
Άγιος Νικόλαος	Πιελέγκο	**32**	Ανεμογιάννης Αντώνιος	Παξοί
Άγιος Σπυρίδων	Μπρατσέρα	**37**	Αρώνης Αρσ.	Παξοί
Άγιος Κωνσταντίνος	Τραμπάκολο	**70**	Αρώνης Θεόφιλος	Παξοί
Αγία Ευφημία	Τραμπάκολο	**70**	Αρώνης Θωμ.	Παξοί
Αθηνά	σακολέβα	32	Δαλιέτος Γεώργιος	Παξοί
Υπεραγία Θεοτόκος και Άγιος Σπυρίδων	Μπριγκαντίνι	**171**	Δαλιέτος Γεώργιος	Παξοί
Άγιος Σπυρίδων	Μπριγκαντίνι	**171**	Μάστορας Ιωάννης	Παξοί
Άγιος Σπυρίδων	Τραμπάκολο	**70**	Ρωμανός Σταμ.	Παξοί

ΟΝΟΜΑΣΤΙΚΟΣ ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΠΤΑΝΗΣΙΑΚΩΝ ΠΟΝΤΟΠΟΡΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΈΤΟΥΣ 1825				
όνομα σκάφους	**τύπος σκάφους**	**χωρητικότητα**	**πλοίαρχος/πλοιοκτήτης**	**καταγωγή**
Τύχη	Βομβάρδα	**65**	Βερναρδάκης Κωσταντίνος	Ζάκυνθος
Άγιος Ιωάννης	Βομβάρδα	**65**	Γαβρίλης Μιχάλης	Ζάκυνθος
Άγιος Διονύσιος	Μπόβο	**84**	Γράβαρης Διονύσιος	Ζάκυνθος
Αχιλλεύς	Μπριγκαντίνι	158	Δελληγιανόπουλος Λευτέρης	Ζάκυνθος
Τύχη	Πιελέγκο	**53**	Δρόσος Ανδ.	Ζάκυνθος
Δελφίνι	Μπριγκαντίνι	**185**	Καλίγερος Γεώργιος	Ζάκυνθος
Άγιος Διονύσιος	Μπριγκαντίνι	99	Καμινάρης Παναγής	Ζάκυνθος
Άγιος Διονύσιος	Μπριγκαντίνι	**185**	Κουτρούλης Σπύρος	Ζάκυνθος
Άγιος Διονύσιος	Μπρατσέρα	**39**	Κωστής Φώτιος	Ζάκυνθος
Άγιος Σπυρίδων	Παράντζα	**26**	Κωστής Φώτιος	Ζάκυνθος

Αγία Θέκλη	Βομβάρδα	**65**	Λαγγούσης Αν.	Ζάκυνθος
Φίλος Ζακυνθινός	Πιελέγκο	37	Λαγγούσης Μάρκος	Ζάκυνθος
Ελίζα	Μπριγκαντίνι	92	Μάργαρης Διονύσιος	Ζάκυνθος
Καζανόβας	Μπριγκαντίνι	159	Μεσσάλας Αν.	Ζάκυνθος
Καίσαρ	Μπριγκαντίνι	**185**	Μεσσάλας Αναστάσιος Διονύσιος	Ζάκυνθος
Φοίνιξ	Γολέτα	94	Πομώνης Κωσταντίνος	Ζάκυνθος
Περικλής	Μπριγκαντίνι	171	Πριβιλετζάτος Ιωάννης	Ζάκυνθος
Άγιος Διονύσιος	Τραμπάκολο	**33**	Πυλαρινός Διονύσιος	Ζάκυνθος
Άγιος Νικόλαος	Μπρατσέρα	**39**	Πυλαρινός Σπυρίδων	Ζάκυνθος
Υ.Θ. του Σκοπού	Μπριγκαντίνι	**185**	Χαράμης Δημήτριος	Ζάκυνθος
Υ.Θ. Καθαρών	Βομβάρδα	55	Αλημεριώτης Γεράσιμος	Ιθάκη
Άγιος Νικόλαος	Μπριγκαντίνι	161	Βλασσόπουλος Ανδρέας	Ιθάκη
Λεωνίδας	Μπριγκαντίνι	90	Βλασσόπουλος Απόστολος	Ιθάκη
Άγιος Ιωάννης	Μπριγκαντίνι	183	Βλασσόπουλος Γερ.	Ιθάκη
Άγιος Γεράσιμος	Μπριγκαντίνι	260	Βλασσόπουλος Γεράσιμος	Ιθάκη
Αχιλλεύς	Βομβάρδα	**65**	Βλασσόπουλος Διον.	Ιθάκη
Αγία Ευφημία	Τραμπάκολο	**33**	Βλασσόπουλος Ιωάννης	Ιθάκη
Άγιος Σπυρίδων	Βομβάρδα	53	Βλασσόπουλος Σπ.	Ιθάκη
Άγιος Ιωάννης	Γολέτα	**70**	Βλησμάς Γρηγόριος	Ιθάκη
Υ.Θ. Σπηλιώτισσα	Μπριγκαντίνι	276	Βλησμάς Ιωάννης	Ιθάκη
Οδυσσέας	Μπριγκαντίνι	**185**	Γαλάτης Νικόλας	Ιθάκη
Άγιος Σπυρίδων	Βομβάρδα	77	Γαλάτης Παν.	Ιθάκη
Άγιος Σπυρίδων	Κότερο	33	Γιαννιώτης Σπυρίδων	Ιθάκη
Άγιος Νικόλαος	Πιελέγκο	36	Γιαννιώτης Σπύρος	Ιθάκη
Άγιος Νικόλαος	Μπριγκαντίνι	**185**	Γράτσος Σπύρος	Ιθάκη
Υ.Θ. Σπηλιώτισσα	Μπριγκαντίνι	213	Δενδρινός Ανδρέας	Ιθάκη
Υ.Θ. Σπηλιώτισσα	Βομβάρδα	58	Δενδρινός Ιωάννης	Ιθάκη
Υ.Θ. Σπηλιώτισσα	Μαρτιγκάνα	117	Δενδρινός Ιωάννης	Ιθάκη
Λυκούργος	Βομβάρδα	**65**	Δενδρινός Σπύρος	Ιθάκη
Υ.Θ. Τουρλιανή	Μπριγκαντίνι	181	Δρακόπουλος Αντ.	Ιθάκη
Παναγία Βλαχερνών	Μπριγκαντίνι	**185**	Θεοφιλάτος Π. Γεώργιος	Ιθάκη
Άγιος Ιωάννης	Μπρατσέρα	**39**	Καλίνικος Ιωάννης	Ιθάκη
Φωκίων	Μπριγκαντίνι	118	Καλίνικος Ιωάννης	Ιθάκη
Άγιος Σπυρίδων	Γολέτα	43	Καραβίας Γεώργιος	Ιθάκη
Άγιος Νικόλαος	Μπριγκαντίνι	182	Καραβίας Νικολής	Ιθάκη
Ευαγγελίστρια	Γολέτα	**70**	Καραβίας Τσεμπέρης Βασ.	Ιθάκη
Αγία Τριάς	Βομβάρδα	65	Κουβαράς Κωνσταντίνος	Ιθάκη
Πηνελόπη	Σκούνα	**64**	Κουβαράς Κωνσταντίνος	Ιθάκη
Άγιος Δημήτριος	Τραμπάκολο	**33**	Μακρής Δημ.	Ιθάκη
Υ.Θ. Καθαρών	Μπριγκαντίνι	93	Μακρής Στάθης	Ιθάκη
Οδυσσέας	Μπριγκαντίνι	190	Μαρούλης Αθ.	Ιθάκη
Άγιος Σπυρίδων	Μπριγκαντίνι	**185**	Μαυροκέφαλος Ιωάννης	Ιθάκη
Διομήδης	Μπόβο	**84**	Μαυροκέφαλος	Ιθάκη

			Ιωάννης	
Αριστείδης	Βομβάρδα	35	Μαυροκέφαλος Νικόλαος	Ιθάκη
Άγιος Νικόλαος	Μπρατσέρα	**39**	Παπαδημόπουλος Μιχάλης	Ιθάκη
Άγιος Νικόλαος	Βομβάρδα	**65**	Παπαδόπουλος Γεώργιος	Ιθάκη
Άγιος Ιωάννης	Μπρατσέρα	32	Παπαδόπουλος Παναγής	Ιθάκη
Παναγία Βλαχερνών	Μπριγκαντίνι	183	Πεταλάς Γεώργιος	Ιθάκη
Άγιος Νικόλαος	Βομβάρδα	65	Πεταλάς Κωσταντίνος	Ιθάκη
Άγιος Νικόλαος	Μπριγκαντίνι	167	Πεταλάς Λιοσάτος Κωσταντίνος	Ιθάκη
Υ.Θ. Σπηλιώτισσα	Τραμπάκολο	**33**	Πεταλάς Παναγιώτης	Ιθάκη
Πηνελόπη	Σκούνα	68	Πεταλάς Σπύρος	Ιθάκη
Πηνελόπη	Γολέτα	76	Φριλίγγος Γρηγόριος	Ιθάκη
Τηλέμαχος	Σκούνα	137	Χαλικιόπουλος Παν.	Ιθάκη
Υ.Θ. Σπηλιώτισσα	Βομβάρδα	29	Χάνος Αν.	Ιθάκη
Άγιος Ελευθέριος	Τραμπάκολο	**33**	Αγιοβλασσίτης Παναγιώτης	Κέρκυρα
Αρχάγγελος Μιχαήλ	Σκούνα	52	Αλεβιζάκης Θεοδ.	Κέρκυρα
Λυκούργος	Μπριγκαντίνι	197	Αλιφεράκης Ιωάννης	Κέρκυρα
Άγιος Νικόλαος	παραντζέλο	**26**	Βάλβης Διονύσιος	Κέρκυρα
Άγιος Σπυρίδων	Μπόβο	**84**	Γασπαράκης Παναγιώτης	Κέρκυρα
Άγιος Νικόλαος	Τραμπάκολο	**33**	Γιούργας Δημήτριος	Κέρκυρα
Αχιλλεύς	Μπριγκαντίνι	**185**	Δεβίζας Νικολός	Κέρκυρα
Άγιος Σπυρίδων	Μπριγκαντίνι	154	Διαμαντόπουλος Ανδρέας	Κέρκυρα
Άγιος Σπυρίδων	Τραμπάκολο	**33**	Διμουλίτσας Αναστάσιος	Κέρκυρα
Άγιος Σπυρίδων	Μύστικο	**70**	Δονάς Λυκούργος	Κέρκυρα
Άγιος Μιχαήλ	Βομβάρδα	**65**	Ζερμπίνης Νικολός	Κέρκυρα
Άγιος Σπυρίδων	Πιελέγκο	**53**	Καποδίστριας Ιώσηπος	Κέρκυρα
Άγιος Σπυρίδων	Παράντζα	**26**	Κατέχης Θεόδωρος	Κέρκυρα
Φιλαδέλφεια	Σκούνα	**64**	Κωσταγιόλας Αντώνιος	Κέρκυρα
San Francisco di Paola	Σκούνα	36	Κωσταγιόλας Θωμάς	Κέρκυρα
Ελπίς	Σκούνα	42	Κωσταγιόλας Ιωάννης	Κέρκυρα
Λεωνίδας	Μπριγκαντίνι	90	Κωσταγιόλας Σαβέριος	Κέρκυρα
Ελπίς	Μπριγκαντίνι	**185**	Λαζαρόπουλος Σπυρίδων	Κέρκυρα
Ευαγγελίστρια	Βομβάρδα	42	Μάστορας Δημήτριος	Κέρκυρα
Γεναιόδωρος	Βομβάρδα	72	Μοράκης Σπυρίδων	Κέρκυρα
Maria Stella	Τραμπάκολο	**33**	Μπουρανέλης Δ.	Κέρκυρα
Άγιος Σπυρίδων	Σκούνα	**64**	Μωραΐτης Αναστάσης	Κέρκυρα
Καλλιόπη	Σκούνα	63	Μωραΐτης Γεώργιος	Κέρκυρα
Άγιος Σπυρίδων	Γολέτα	**70**	Μωραΐτης Κωσταντίνος	Κέρκυρα
Γεναιόδωρος	Βομβάρδα	72	Μωράκης Σπ.	Κέρκυρα
Διομήδης	Τραμπάκολο	**33**	Παδοβάς Διονύσιος	Κέρκυρα
Άγιος Γεώργιος	Τραμπάκολο	**33**	Παδοβάς Λουίγης	Κέρκυρα

Τύχη	Πιελέγκο	**53**	Παδοβάς Λουίγης	Κέρκυρα
Διομήδης	Μπόβο	84	Παντελιός Ιωάννης	Κέρκυρα
Άγιος Σπυρίδων	Παράντζα	**26**	Πάσχος Στάθης	Κέρκυρα
Υ.Θ. Κεχριώνα	Κότερο	44	Περδικάρης Ονούφριος	Κέρκυρα
Άγιος Νικόλαος	Βομβάρδα	**65**	Πιζάνης Γερ.	Κέρκυρα
Επαμεινώνδας	Γολέτα	119	Πιζάνης Δημήτριος	Κέρκυρα
Maitland	Βομβάρδα	**65**	Πιζάνης Μηνάς	Κέρκυρα
Άγιος Σπυρίδων	Μαρτιγκάνα	**102**	Προσαλέντης Διονύσιος	Κέρκυρα
Άγιος Αντώνιος	Τραμπάκολο	**33**	Αλβέρτης Πέτρος	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Σπηλιώτισσα	Μπριγκαντίνι	**185**	Αλευράς Ευστ.	Κεφαλληνία
Βικτωρία	Πιελέγκο	**53**	Αμπατιέλος Αντώνιος	Κεφαλληνία
Άγιος Γεώργιος	Βομβάρδα	**65**	Αμπατιέλος Μάρκος	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Βομβάρδα	**65**	Αντύπας Γεώργιος	Κεφαλληνία
Αγία Ελένη	Μπρατσέρα	59	Αντύπας Ευστάθιος	Κεφαλληνία
Άγιος Ηλίας	Μπρατσέρα	42	Αντύπας Ευστάθιος	Κεφαλληνία
Grazioso	Μπόβο	**84**	Αντύπας Σταύρος	Κεφαλληνία
Τηλέμαχος	Μπρατσέρα	**39**	Αρσένης Ιωάννης	Κεφαλληνία
Πανδερμιάτης	Βομβάρδα	**65**	Αρσένης Παν.	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Κεχριώνα	Μπρατσέρα	**39**	Αύλιχος Ιωάννης	Κεφαλληνία
Άγιος Γεώργιος	Μπριγκαντίνι	211	Αυλωνίτης Βαγγ.	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Του Πυργί	Μπριγκαντίνι	90	Βαλλιάνος Βαγγ.	Κεφαλληνία
Τηλέμαχος	Μπριγκαντίνι	178	Βαλλιάνος Βαλσαμάκης	Κεφαλληνία
Άγιος Γεράσιμος	Μπριγκαντίνι	183	Βαλλιάνος Γεράσιμος	Κεφαλληνία
Άγιος Βασίλειος	Βομβάρδα	62	Βαλλιάνος Γεώργιος	Κεφαλληνία
Regina	Πιελέγκο	99	Βαλλιάνος Ιωάννης	Κεφαλληνία
Μπόμπολης	Κότερο	51	Βαλλιάνος Νικολής	Κεφαλληνία
άγιος Νικόλαος	Μπριγκαντίνι	176	Βαλσαμάκης Αν.	Κεφαλληνία
Θεμιστοκλής	Μπριγκαντίνι	178	Βαλσαμάκης Δημ.	Κεφαλληνία
Επαμεινώνδας	Μπριγκαντίνι	**185**	Βαλσαμάκης Σταύρος	Κεφαλληνία
B.V. Maltese	Μπριγκαντίνι	228	Βάλσαμος Ιωάννης	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	σακολέβα	42	Βασιλάτος Γεράσιμος	Κεφαλληνία
Άγιος Σπυρίδων	Μπριγκαντίνι	295	Βεργωτής Ιωάννης	Κεφαλληνία
άγιος νικόλαος	Μαρτιγκάνα	86	Βεργωτής Κωνσταντίνος	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Κουρκουμελάτα	Μπριγκαντίνι	226	Βεργωτής Λαυρ.	Κεφαλληνία
Τύχη	Βομβάρδα	**65**	Βουτσινάς Γεράσιμος	Κεφαλληνία
Άγιος Γεράσιμος	Βομβάρδα	**65**	Βουτσινάς Δημ.	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Σπηλιώτισσα	Μπρατσέρα	35	Γεωργόπουλος Ανδρ.	Κεφαλληνία
Άγιος Γεράσιμος	Μπρατσέρα	**39**	Γεωργόπουλος Διονύσιος	Κεφαλληνία
Υ.Θ. του Μεγάλου Σπηλαίου	Μπρατσέρα	**39**	Γιαννόπουλος Ανδρέας	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Σπαρτιά	Γολέτα	35	Γιαννουλάτος Βασίλειος	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Μπριγκαντίνι	217	Γιαννουλάτος Χριστόδουλος	Κεφαλληνία
Αθηνά	Σκούνα	**64**	Γρηγοράτος Ιωάννης	Κεφαλληνία
Αρχάγγελος Μιχαήλ	Τραμπάκολο	**33**	Γρίβας Παναγής	Κεφαλληνία
άγιος νικόλαος	Βομβάρδα	94	Δανάλης Αν.	Κεφαλληνία
Αρχάγγελος Μιχαήλ	Βομβάρδα	**65**	Δεκοντρής Πόρτολος Νικ.	Κεφαλληνία
Άγιος Διονύσιος	Μπριγκαντίνι	**185**	Δεντρολίβανος γεώργιος	Κεφαλληνία

Αχιλλεύς	Μπριγκαντίνι	130	Δορύζας Νικόλαος	Κεφαλληνία
Κωνσταντίνος	Μπριγκαντίνι	**185**	Δρογκάτος Διονύσιος	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Υπαπαντή	Πίφερο	50	Ζέζας Νικόλας	Κεφαλληνία
Ευδαιμονία	Μπριγκαντίνι	137	Ιγγλέσης Ανδρέας	Κεφαλληνία
Ευαγγελίστρια	Μπριγκαντίνι	114	Ιγγλέσης Γεώργιος	Κεφαλληνία
Άγιος Ιωάννης ο Χρυσόστομος	Γολέτα	**70**	Ιγγλέσης Ιωάννης	Κεφαλληνία
Αρχάγγελος Μιχαήλ	Μπριγκαντίνι	197	Ιγγλέσης Ιωάννης	Κεφαλληνία
Άγιος Γεράσιμος	Βομβάρδα	88	Ιγγλέσης Νικ.	Κεφαλληνία
Σεβαστός	Βομβάρδα	**65**	Ιγγλέσης Παν.	Κεφαλληνία
Άγιος Γεώργιος	Μπριγκαντίνι	**185**	Καββαδίας Γεώργιος	Κεφαλληνία
Πηνελόπη	Σκούνα	**64**	Καββαδίας Κων.	Κεφαλληνία
Αγία Θέκλη	Βομβάρδα	39	Καλλιγάς Ανδρέας	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Γολέτα	104	Καλλιγάς Γεράσιμος	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Μπριγκαντίνι	368	Καλλιγάς Γεράσιμος	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Βομβάρδα	97	Καλλιγάς Γεώργιος	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Μπριγκαντίνι	130	Καλλιγάς Ιωάννης	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Καλιγάτων	Μπριγκαντίνι	154	Καλλιγάς Ιωάννης	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Καλιγάτων	Μπριγκαντίνι	278	Καλλιγάς Ιωάννης	Κεφαλληνία
San Salvatore	Πιελέγκο	30	Καλογεράς Γεώργιος	Κεφαλληνία
Άγιος Σπυρίδων	Τραμπάκολο	**33**	Καμπίτσης Αλ.	Κεφαλληνία
Λεωνίδας	Μπριγκαντίνι	**185**	Καμπίτσης Πέτρος	Κεφαλληνία
Άγιος Σπυρίδων	Μπριγκαντίνι	**185**	Κασιμάτης Νικ.	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Μπριγκαντίνι	**185**	Κατσαΐτης Βέργος	Κεφαλληνία
ποσειδών	Μπριγκαντίνι	58	Κατσαΐτης Νικ.	Κεφαλληνία
Παναγία του Αγίου Ανδρέα	Μπριγκαντίνι	**185**	Κατσιβέλης Γεώργιος	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Μυρτιώτισσα	Σκούνα	35	Κοζάκης Σαράντος	Κεφαλληνία
Αστραπή	Σκούνα	61	Κοζάκης Στέφανος	Κεφαλληνία
άγιος νικόλαος	Μπρατσέρα	28	Κοκκινάτος Γεώργιος	Κεφαλληνία
Άγιος Σπυρίδων	Μπριγκαντίνι	110	Κομιτόπουλος Χριστόδουλος	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Μπρατσέρα	**39**	Κομποθέκρας Μαρίνος	Κεφαλληνία
Αγία Παρασκευή	Μπριγκαντίνι	117	Κομποθέκρας Παναγής	Κεφαλληνία
Άγιος Ιωάννης ο Θεολόγος	Μπριγκαντίνι	233	Κοντομίχαλος Γερ.	Κεφαλληνία
Λεωνίδας	Μπριγκαντίνι	296	Κοντούρης Ανδρέας	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Ακάθιστος	Μπριγκαντίνι	91	Κοντούρης Ανδρέας	Κεφαλληνία
ποσειδών	Μπριγκαντίνι	191	Κοντούρης Δημ.	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Μπριγκαντίνι	118	Κοντούρης Παύλος	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Μαγγανά	Βομβάρδα	82	Κορνέλος Θεόδωρος	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Μπριγκαντίνι	111	Κούπας Απ.	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Μπριγκαντίνι	223	Κούπας Γιαν.	Κεφαλληνία
Ευαγγελίστρια	Μπριγκαντίνι	**185**	Κούπας Δημήτριος	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Υπαπαντή	Μπριγκαντίνι	206	Κούπας Ιωάννης	Κεφαλληνία
Λεωνίδας	Μύστικο	**70**	Κουρβισιάνος Γαβριήλ	Κεφαλληνία
Ευαγγελίστρια	Βομβάρδα	75	Κουρκουμέλης Αντ.	Κεφαλληνία
Τασσούλα	Σκούνα	**64**	Κουρκουμέλης Σπυρίδων	Κεφαλληνία
Άγιος Γεώργιος	Βομβάρδα	35	Κουτουφάς Δημήτριος	Κεφαλληνία
Άγιος Ιωάννης ο Θεολόγος	Μπριγκαντίνι	111	Κουτουφάς Παν.	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Βομβάρδα	28	Κρασσάς Γεώργιος	Κεφαλληνία
Άγιος Γεώργιος	Βομβάρδα	**65**	Κρητικόπουλος	Κεφαλληνία

			Γεράσιμος	
Υ.Θ. Γαρδελιώτισσα	Σκούνα	**64**	Κυπριώτης Νικολής	Κεφαλληνία
Ευγενής	Μπριγκαντίνι	295	Κυπριώτης Παν.	Κεφαλληνία
Άγιος Ανδρέας	Μπριγκαντίνι	73	Κυπριώτης Παναγής	Κεφαλληνία
Ένωσις	Σκούνα	**64**	Κυπριώτης Πέτρος Ιωάννης	Κεφαλληνία
Τηλέμαχος	Μπριγκαντίνι	**185**	Λαμπίρης Παναγής	Κεφαλληνία
Τηλέμαχος	Μπριγκαντίνι	107	Λιμπίδης Παναγής	Κεφαλληνία
Αγία Τριας	Σκούνα	34	Λυγγούρης Δημήτριος	Κεφαλληνία
Λυκούργος	Μπριγκαντίνι	236	Λυκιαρδόπουλος Γεράσιμος	Κεφαλληνία
Άγιος Γεράσιμος	Μπριγκαντίνι	266	Λυκιαρδόπουλος Δημ.	Κεφαλληνία
Άγιος Ελευθέριος	Παράντζα	**26**	Λυκιαρδόπουλος Ιωάννης	Κεφαλληνία
ποσειδών	Μπριγκαντίνι	169	Λυκιαρδόπουλος Μαν.	Κεφαλληνία
Ευαγγελίστρια	Βομβάρδα	85	Λυκιαρδόπουλος Νικ.	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Σπαρτιά	Βομβάρδα	42	Λυκιαρδόπουλος Παν.	Κεφαλληνία
Οδυσσέας	Μπριγκαντίνι	170	Λυκιαρδόπουλος Σπύρος	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Μπριγκαντίνι	154	Μαγουλάς Γερ.	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Μπριγκαντίνι	98	Μαζαράκης Γερ.	Κεφαλληνία
Αθηνά	Γολέτα	123	Μαντζαβίνος Ηλίας	Κεφαλληνία
Πελεκάνος	Μπριγκαντίνι	361	Μαντζαβίνος Παν.	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Οδηγήτρια	Κότερο	44	Μαρκέτος Βασ.	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Αγριλίων	Μπρατσέρα	**39**	Μαρκέτος Βασίλειος	Κεφαλληνία
Ευαγγελίστρια	Βομβάρδα	**65**	Μαρκόπουλος Άγγελος	Κεφαλληνία
Καλή Τύχη	Πιελέγκο	**53**	Μαρκόπουλος Σπύρος	Κεφαλληνία
Άγιος Παντελεήμων	Βομβάρδα	50	Μαυρογιάννης Χριστόδουλος	Κεφαλληνία
Υ.Θ. του Μεγάλου Σπηλαίου	Σκούνα	69	Μελιδώνης Άγγελος	Κεφαλληνία
Προφήτης Ηλίας	Μπρατσέρα	**39**	Μενεγάτος Στέλιος	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Υπαπαντή	Μπριγκαντίνι	**185**	Μεταξάς Λασκαράτος Παναγής	Κεφαλληνία
Τηλέμαχος	Βομβάρδα	141	Μολφέττας Γεώργιος	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Τραμπάκολο	**33**	Μονόπωλης Αν.	Κεφαλληνία
Veloce	Βομβάρδα	30	Μονόπωλης Γιωργάκης	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Βομβάρδα	**65**	Μουσούρης Γεράσιμος	Κεφαλληνία
Αριστομένης	Μπρατσέρα	**39**	Μουσούρης Γεώργιος	Κεφαλληνία
ποσειδών	Μπριγκαντίνι	236	Μουσούρης Κων.	Κεφαλληνία
Επαμεινώνδας	Μπριγκαντίνι	263	Μπεκατώρος Γεράσιμος	Κεφαλληνία
Άγιος Φραγκίσκος	Σκιαμπέκο	46	Παλούμπος Νικόλαος	Κεφαλληνία
Άγιος Ιωάννης	Βομβάρδα	**65**	Πανάς Αν.	Κεφαλληνία
Άγιος Γεράσιμος	Μαρτιγκάνα	**102**	Πανάς Αναστάσιος	Κεφαλληνία
Αριστείδης	Μπριγκαντίνι	309	Πανάς Παν.	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Σπηλιώτισσα	Τραμπάκολο	**33**	Πανάς Παναγής	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Οδηγήτρια	Μπριγκαντίνι	278	Πανάς Σπ.	Κεφαλληνία
Λεωνίδας	Μπριγκαντίνι	253	Πανάς Σπύρος	Κεφαλληνία
Αννίβας	Μπριγκαντίνι	250	Πανάς Στέφανος	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Βομβάρδα	**65**	Πεζαρός Γεράσιμος	Κεφαλληνία
Άγιος Σπυρίδων	Βομβάρδα	34	Πισιλάτος Παναγιώτης	Κεφαλληνία

Άγιος Δημήτριος	Τραμπάκολο	**33**	Ποταμιάνος Γαβριήλ	Κεφαλληνία
Άγιος Σπυρίδων	Βομβάρδα	**65**	Ραζής Παν.	Κεφαλληνία
Πηνελόπη	Γολέτα	89	Ραφτόπουλος Νικόλαος	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Βομβάρδα	36	Ραφτόπουλος Σπυρίδων	Κεφαλληνία
Ασπασία	Μπριγκαντίνι	159	Ραφτόπουλος Σπυρίδων	Κεφαλληνία
Λεωνίδας	Μπριγκαντίνι	174	Ρωσόλυμος Γεράσιμος	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Μπριγκαντίνι	161	Ρωσόλυμος Νικ.	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Μυρτιώτισσα	Γολέτα	43	Σάμιος Σταμάτης	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Καθαρών	Βομβάρδα	45	Σβορώνος Γεράσιμος	Κεφαλληνία
Άγιος Ανδρέας	Βομβάρδα	**65**	Σβορώνος Ελευθέριος	Κεφαλληνία
Θεμιστοκλής	Μπριγκαντίνι	271	Σβορώνος Ιωάννης	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Βομβάρδα	100	Σβορώνος Κωνσταντίνος	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος και Maitland	Μπριγκαντίνι	127	Σβορώνος Ονούφριος	Κεφαλληνία
Άγιος Ιωάννης	Τραμπάκολο	**33**	Σβορώνος Παναγής	Κεφαλληνία
Ευαγγελίστρια	Σκούνα	45	Σβορώνος Στεφανής	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Αγριλίων	Παράντζα	**26**	Σκιαδαρέσης Παναγής	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Μπριγκαντίνι	188	Σκλάβος Λαμ.	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Σκλαβάτα	Μπριγκαντίνι	66	Σκλάβος Παν.	Κεφαλληνία
Αγία Παρασκευή	Μπριγκαντίνι	**185**	Σκλάβος Χαρ.	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Βομβάρδα	**65**	Σκούταρης Ευστάθιος	Κεφαλληνία
Άγιος Σπυρίδων	Μπριγκαντίνι	154	Σπαθάτος Αναστάσιος	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Τραμπάκολο	30	Στράτης Ανδρέας	Κεφαλληνία
Άγιος Σπυρίδων	Πιελέγκο	**53**	Στράτης Ανδρέας	Κεφαλληνία
Λεωνίδας και Αγία Τριάδα	Μπριγκαντίνι	**185**	Σφαέλος Κωνσταντίνος	Κεφαλληνία
Άγιος Σπυρίδων	μπάρκο	**220**	Τζανετής Αποστόλης	Κεφαλληνία
Θεμιστοκλής	Μπριγκαντίνι	**185**	Φραγκιάς Χαράλαμπος	Κεφαλληνία
Διομήδης	Μπριγκαντίνι	272	Φραγκόπουλος Ιωάννης	Κεφαλληνία
άγιος νικόλαος	Μπριγκαντίνι	187	Φραγκόπουλος Ν.	Κεφαλληνία
Τηλέμαχος	Βομβάρδα	172	Φραγκόπουλος Παναγής	Κεφαλληνία
Άγιος Σπυρίδων	Μπριγκαντίνι	154	Φραγκόπουλος Σπ.	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Γολέτα	**70**	Φωκάς Δημήτριος	Κεφαλληνία
Αρχάγγελος Μιχαήλ	Μπριγκαντίνι	**185**	Φωκάς Δημήτριος	Κεφαλληνία
Λεωνίδας	Μπριγκαντίνι	297	Φωκάς Ιωάννης	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Μπριγκαντίνι	130	Φωκάς Κοσμ.	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Μπριγκαντίνι	235	Φωκάς Κοσμέτος Νικολός	Κεφαλληνία
Άγιος Ιωάννης	Μπριγκαντίνι	157	Φωκάς Κων.	Κεφαλληνία
άγιος νικόλαος	Μπριγκαντίνι	368	Φωκάς Παν.	Κεφαλληνία
Λεωνίδας	Μπριγκαντίνι	167	Φωκάς Παναγής	Κεφαλληνία
ποσειδών	Μπριγκαντίνι	161	Φωκάς Σπ.	Κεφαλληνία
Άγιος Ιωάννης	Πιελέγκο	64	Φωκάς Σπυρίδων	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Μπριγκαντίνι	369	Χαλικιάς Δημήτριος	Κεφαλληνία
Παναγία της Ύδρας	Μπριγκαντίνι	**185**	Χαλικιάς Δημήτριος	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Σπηλιώτισσα	Μπριγκαντίνι	84	Χαλικιόπουλος Αναστάσιος	Κεφαλληνία
Άγιος Γεώργιος	Βομβάρδα	49	Χαλικιόπουλος Ανδρ.	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Μπριγκαντίνι	34	Χαλικιόπουλος Δημ.	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Ευαγγελίστρια	Βομβάρδα	**65**	Χαλικιόπουλος Νικολής	Κεφαλληνία
Πηνελόπη	Βομβάρδα	**65**	Χέλμης Αναστάσιος	Κεφαλληνία

Αρτεμήσια	Γολέτα	35	Χέλμης Δημήτριος	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Βομβάρδα	**65**	Χωραφάς Ιωάννης	Κεφαλληνία
Άγιος Σπυρίδων	Μπριγκαντίνι	228	Χωραφάς Ιωάννης	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Σπηλιώτισσα	Τραμπάκολο	**33**	Ψαράς Παναγιώτης	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Βομβάρδα	88	Ψαρός Γεράσιμος	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Μυρτιδιώτισσα	Μπριγκαντίνι	42	Ανδρόνικος Παναγιώτης	Κύθηρα
Άγιος Αντώνιος	Τραμπάκολο	**33**	Γαβαλάς Ιωάννης	Κύθηρα
Veloce	Σκούνα	61	Λιμπεράκης Πέτρος	Κύθηρα
λεωνίδας	Βομβάρδα	**65**	Λογοθέτης Διον.	Κύθηρα
Παναγία Βουλκανιώτισσα	Γολέτα	41	Μαραβάς Αναστάσιος	Κύθηρα
Αλκιβιάδης	Μπριγκαντίνι	**185**	Στάης Σπυρίδων	Κύθηρα
Ταχύς	Μπριγκαντίνι	168	Στάης Φιλ.	Κύθηρα
Υ.Θ. του Κύκκου	Βομβάρδα	125	Ζούλας Αθανάσιος	Λευκάδα
Υ.Θ. Τουρλιανή	Γολέτα	57	Ζούλας Θεόδωρος	Λευκάδα
Παναγία	Τραμπάκολο	26	Ζούπας Αντ.	Λευκάδα
Άγιος Ανδρέας	Παράντζα	**26**	Ζούπας Αντώνιος	Λευκάδα
Άγιος Γεράσιμος	Βομβάρδα	**65**	Καραντινός Αθανάσιος	Λευκάδα
Άγιος Διονύσιος	Μπριγκαντίνι	**185**	Καραντινός Γεράσιμος	Λευκάδα
Άγιος Δημήτριος	Μπριγκαντίνι	**185**	Καραντινός Γεώργιος	Λευκάδα
Λευκάδα	Μπριγκαντίνι	130	Καρατζάνης Αθ.	Λευκάδα
Αριστομένης	Μπρατσέρα	**39**	Μαχαιράς Γεώργιος	Λευκάδα
Caval Peguseo	Μπριγκαντίνι	282	Μεσσίνης Αντώνιος	Λευκάδα
Άγιος Διονύσιος	Σκιαμπέκο	55	Μεσσίνης Παύλος	Λευκάδα
Λεωνίδας	Μπόβο	**84**	Μεσσίνης Πέτρος	Λευκάδα
Άγιος Σπυρίδων	Μπρατσέρα	**39**	Ανεμογιάννης Βαγγέλης	Παξοί
Οδυσσέας	Μπριγκαντίνι	108	Ανεμογιάννης Γεράσιμος	Παξοί
Υ.Θ. του Νέου Φρουρίου	Μπόβο	**84**	Αρώνης Θεόφιλος	Παξοί
Άγιος Σπυρίδων	Γολέτα	83	Βελιανίτης Νικόλας	Παξοί
Άγιος Σπυρίδων	Κότερο	46	Δαλιέτος Αλέξανδρος	Παξοί
Αγία Αικατερίνη	Βομβάρδα	37	Ζερβός Λάμπης	Παξοί
Υ.Θ. Σπηλιώτισσα	Μπρατσέρα	**39**	Κανονάς Αναστάσιος	Παξοί
Αχιλλεύς	Μπριγκαντίνι	**185**	Μπογδάνος Ιωάννης	Παξοί
Άγιος Σπυρίδων	Μπρατσέρα	34	Μπογδάνος Νικ.	Παξοί

ΟΝΟΜΑΣΤΙΚΟΣ ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΠΤΑΝΗΣΙΑΚΩΝ ΠΟΝΤΟΠΟΡΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΈΤΟΥΣ 1830				
όνομα σκάφους	**τύπος σκάφους**	**χωρητικότητα**	**πλοίαρχος/πλοιοκτήτης**	**καταγωγή**
Άγιος Διονύσιος	Βομβάρδα	**79**	Γράβαρης Διονύσιος	Ζάκυνθος
Θαλάσσιος Ίππος	Μπριγκαντίνι	211	Δρακόπουλος Ιωάννης	Ζάκυνθος
Ριχάρδος	Σκούνα	**70**	Καλλίγερος Γεώργιος	Ζάκυνθος
Άγιος Διονύσιος	Μπριγκαντίνι	99	Καμινάρης Παν.	Ζάκυνθος
Φιλαδέλφεια	Γολέτα	**85**	Κωστής Διονύσιος	Ζάκυνθος
Άγιος Γεώργιος	Γολέτα	**85**	Λευτάκης Δημητρίου Γεώργιος	Ζάκυνθος
Άγιος Ιώσηπος	Παράντζα	**26**	Μάνεσης Γεώργιος	Ζάκυνθος
Άγιος Νικόλαος	Μπριγκαντίνι	211	Μάργαρης Διονύσιος	Ζάκυνθος
Άγιος Σπυρίδων	Μπριγκαντίνι	107	Μάργαρης Διονύσιος	Ζάκυνθος
Περσεφόνη	Μπριγκαντίνι	159	Μαρότης Δημ. (Maroti)	Ζάκυνθος

Έμορφη Ζακυνθινή	Γολέτα	**85**	Μαυρογιάννης Μάρκος	Ζάκυνθος
Ζάκυνθος	Κότερο	**46**	Μαυροκέφαλος Ιωάννης	Ζάκυνθος
Τριπτόλεμος	Μπριγκαντίνι	211	Μολφέτας Διονύσιος	Ζάκυνθος
Τηλέμαχος	Μπριγκαντίνι	141	Μολφέττας Ιω.	Ζάκυνθος
Άγιος Αρχάγγελος Μιχαήλ	Γολέτα	**85**	Μπούας Ιωάν.	Ζάκυνθος
Άγιος Νικόλαος	Παράντζα	**26**	Μπούας Μαρίνος	Ζάκυνθος
Κίμων	Μπόβο	**195**	Πασσής Λογοθέτη Διονύσιος	Ζάκυνθος
Πηνελόπη	Γολέτα	**85**	Πομώνης Ιωάν.	Ζάκυνθος
Μυκήνες	Μπριγκαντίνι	211	Πομώνης Ιωάννης	Ζάκυνθος
Κλεοπάτρα	Βομβάρδα	**79**	Πριβιλετζάτος Ιωάννης	Ζάκυνθος
Κλεοπάτρα	Βομβάρδα	83	Πριβιλετζάτος Ιωάννης	Ζάκυνθος
Bella Zantiotta	Γολέτα	**85**	Πυλαρινός Διονύσιος	Ζάκυνθος
Άγιος Σπυρίδων	Παράντζα	**26**	Σολωμός Αναστάσιος	Ζάκυνθος
Διομήδης	Μπόβο	195	Τρόντζας Κωστή Διονύσιος	Ζάκυνθος
Φιλαδέλφεια	Γολέτα	**85**	Τρόντζας Κωστή Διονύσιος	Ζάκυνθος
Άγιος Σπυρίδων	Μπριγκαντίνι	95	Αλευράς Χάνος Κων.	Ιθάκη
Υ.Θ. Καθαρών	Βομβάρδα	55	Αλημεριώτης Γεράσιμος	Ιθάκη
Υ.Θ. Καθαρών	Μπριγκαντίνι	211	Αλημεριώτης Γεράσιμος	Ιθάκη
Παναγία	Μπριγκαντίνι	198	Βλασσόπουλος Αλμπάνο	Ιθάκη
Υ.Θ. Γαρδελιώτισσα	Μπριγκαντίνι	211	Βλασσόπουλος Δημήτριος	Ιθάκη
Ποσειδών	Μπριγκαντίνι	341	Βλασσόπουλος Ηλ.	Ιθάκη
Παναγία Μοθωνιώτισσα	Τραμπάκολο	**35**	Βλασσόπουλος Σωτήρης	Ιθάκη
Άγιος Γεράσιμος	Μπριγκαντίνι	260	Βλασσόπουλος-Αϊδίνης Γεράσιμος	Ιθάκη
Παναγία Γραδελάκη	Μπριγκαντίνι	195	Βλασσόπουλος-Αυγουστής Δημ.	Ιθάκη
Τηλέμαχος	Μπριγκαντίνι	167	Γαλάτης Νικ.	Ιθάκη
Πηνελόπη	Γολέτα	**85**	Γαλάτης Παπά Ιωάννης	Ιθάκη
Άρτεμις	Μαρτιγκάνα	**70**	Γιαννιώτης Σπυρίδων	Ιθάκη
Άγιος Νικόλαος	Μπριγκαντίνι	268	Δενδρινός Ανδ.	Ιθάκη
Σειρήνα	Μπριγκαντίνι	210	Δενδρινός Παναγής	Ιθάκη
Λεωνίδας	Μπριγκαντίνι	336	Δενδρινός Στ.	Ιθάκη
Λυκούργος	Βομβάρδα	**79**	Δενδρινός Στ.	Ιθάκη
Bella Pulla	Γολέτα	58	Δεφτεραίος Νικόλαος	Ιθάκη
Άγιος Γεώργιος	Μπριγκαντίνι	189	Δρακόπουλος Γερ.	Ιθάκη
Άγιος Γεώργιος	Μπριγκαντίνι	209	Δρακόπουλος Π. Γεώργιος	Ιθάκη
Φωκίων	Μπριγκαντίνι	118	Καλλίνικος Ιωάννης	Ιθάκη
άγιος Σπυρίδων	Γολέτα	43	Καραβίας Γεώργιος	Ιθάκη
Άγιος Σπυρίδων	Μπριγκαντίνι	211	Καραβίας Γιαννούτσος Βαγγέλης	Ιθάκη
Άγιος Σπυρίδων	Μπριγκαντίνι	108	Καραβίας-Γιαννούτσος Β.	Ιθάκη
Άγιος Νικόλαος	Μπριγκαντίνι	182	Καραβίας-Γρίβας Ιωάν.	Ιθάκη

Θεμιστοκλής	Μπριγκαντίνι	211	Κουβαράς Μαζαράκης Σπ.	Ιθάκη
Παναγία Καθαρών & ΑΓ. Νικόλαος	Μπριγκαντίνι	93	Μακρής Ευθ.	Ιθάκη
Οδυσσέας	Μπριγκαντίνι	190	Μαρούλης Αθ.	Ιθάκη
Υ.Θ. Καθαρών	Μπρατσέρα	**40**	Μαυροκέφαλος Ιωάννης	Ιθάκη
Υ.Θ. Σπαρτιά	Σκούνα	**70**	Παπαδόπουλος Γ.	Ιθάκη
Άγιος Νικόλαος	Τραμπάκολο	**55**	Πεταλάς Καλογεράκης	Ιθάκη
Άγιος Νικόλαος	Σκούνα	65	Πεταλάς Καλογεράκης	Ιθάκη
Άγιος Νικόλαος	Μπριγκαντίνι	167	Πεταλάς Καλογεράκης	Ιθάκη
Μάρκος Μπότσαρης	Σκούνα	**70**	Πεταλάς Λιοσάτος Αν.	Ιθάκη
Οδυσσέας	Μπριγκαντίνι	190	Πεταλάς Μαράτος Αθ.	Ιθάκη
Υ.Θ. Καθαρών	Μπριγκαντίνι	198	Πεταλάς Πέτας Νικολός	Ιθάκη
Favorito	Τραμπάκολο	**35**	Πεταλάς Τζανάτος Ιωάννης	Ιθάκη
Άγιος Νικόλαος	Μπριγκαντίνι	88	Πεταλάς-Λιοσάτος Κ.	Ιθάκη
Άγιος Νικόλαος	Γολέτα	**85**	Πεταλάς-Τζανάτος Αντ.	Ιθάκη
Καλλιόπη	Μπριγκαντίνι	192	Τανταρίας Παν.	Ιθάκη
Άγιος Σπυρίδων	Μπρατσέρα	37	Χάνος Α. Κωσταντίνος	Ιθάκη
Άγιος Ελευθέριος	Τραμπάκολο	**35**	Αγιοβλασσίτης Παναγιώτης	Κέρκυρα
Υ.Θ. Μυρτιδιώτισσα	Γολέτα	40	Αληφιέρης Ιωάννης	Κέρκυρα
Θεά Παλλάδα	Γολέτα	172	Δονάς Λυκούργος	Κέρκυρα
Ευαγγελίστρια	Βομβάρδα	**79**	Ζερμπίνης Νικολός	Κέρκυρα
Άγιος Σπυρίδων	Τραμπάκολο	34	Καποδίστριας Ιώσηπος	Κέρκυρα
Άγιος Διονύσιος	Γολέτα	**85**	Κωσταγιόλας Αντώνιος	Κέρκυρα
Λεωνίδας	Μπόβο	**195**	Κωσταγιόλας Ιάκυνθος	Κέρκυρα
Ελπίς	Μπριγκαντίνι	211	Λαζαρόπουλος Σπυρίδων	Κέρκυρα
Κίμων	Μπόβο	**195**	Παντελιός Ιωάννης	Κέρκυρα
Αφροδίτη	Γολέτα	**85**	Πιτσίνης Κωσταντής	Κέρκυρα
Άγιος Σπυρίδων	Βομβάρδα	**79**	Προσαλέντης Διονύσιος	Κέρκυρα
Φιλαδέλφεια	Γολέτα	**85**	Σταφέτας Σταμάτης	Κέρκυρα
Φιλαδέλφεια	Γολέτα	**85**	Tabone Lorenzo	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Τραμπάκολο	**35**	Αντύπας Παναγής	Κεφαλληνία
Προφήτης Ηλίας	Μπρατσέρα	42	Αντύπας Παναγής	Κεφαλληνία
Μαργαριτάρι	Μπρατσέρα	**40**	Αντύπας Σπ.	Κεφαλληνία
Πέρλα	Μπρατσέρα	**40**	Αντύπας Σταύρος	Κεφαλληνία
Άγιος Γεώργιος	Μπριγκαντίνι	197	Αντύπας Χαράλαμπος	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Πηγής	Μπριγκαντίνι	**205**	Αρσένης Παν.	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Κεχριώνα	Μπρατσέρα	**40**	Αύλιχος Ιωάννης	Κεφαλληνία
Ρόζα	Μπριγκαντίνι	196	Βαλλιάνος Ανδ.	Κεφαλληνία
Τύχη	Γολέτα	**85**	Βαλλιάνος Ανδ.	Κεφαλληνία
Αχιλλεύς	Μπριγκαντίνι	427	Βαλλιάνος Μαρής	Κεφαλληνία
Παναγία των Αγγέλων	Μπριγκαντίνι	217	Βαλλιάνος Στάθης	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Οδηγήτρια	Μπριγκαντίνι	195	Βαλλιάνος Σταμ.	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Μπριγκαντίνι	176	Βαλσαμάκης Αναστάσιος	Κεφαλληνία
Θεμιστοκλής	Μπριγκαντίνι	178	Βαλσαμάκης Δημ.	Κεφαλληνία

Τηλέμαχος	Μπριγκαντίνι	250	Βαλσαμάκης Παναγής	Κεφαλληνία
Άγιος Σπυρίδων	Μπριγκαντίνι	195	Βανδώρος Νικ.	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Βομβάρδα	**79**	Βεργωτής Ιωάννης	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Μπριγκαντίνι	211	Βοτρωτός Χριστόδουλος	Κεφαλληνία
Άγιος Γεράσιμος	Βομβάρδα	**79**	Βουτσινάς Βαγγέλης	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Τουρλιανή	Μπριγκαντίνι	**205**	Γαρμπής Παναγής	Κεφαλληνία
Άγιος Σπυρίδων και η απελευθερωμένη Ελλάδα	Μπριγκαντίνι	211	Γεωργόπουλος Διονύσιος	Κεφαλληνία
Άγιος Σπυρίδων	Μπριγκαντίνι	211	Γιακουμάτος Καραβίας Βαγγέλης	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Βομβάρδα	94	Δανάλης Αναστάσιος	Κεφαλληνία
Αισχύλος	Μπριγκαντίνι	164	Δανάλης Ι.	Κεφαλληνία
Φοίνιξ	Μπριγκαντίνι	211	Διαμαντής Φ.	Κεφαλληνία
Άγιος Διονύσιος	Τραμπάκολο	**35**	Διβάρης Σπυρίδων	Κεφαλληνία
Άγιος Διονύσιος	Μπριγκαντίνι	112	Διβάρης Σπυρίδων Χαρ.	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Ευαγγελίστρια	Μπριγκαντίνι	384	Ιγγλέσης Γ. Σπ.	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Μπριγκαντίνι	107	Ιγγλέσης Γεώργιος	Κεφαλληνία
Ηρακλής	Μπριγκαντίνι	198	Ιγγλέσης Γεώργιος	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Ευαγγελίστρια	Μπριγκαντίνι	104	Ιγγλέσης Μαρής	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Ευαγγελίστρια	Μπριγκαντίνι	114	Ιγγλέσης Μάρκος	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Ευαγγελίστρια	Μπριγκαντίνι	223	Ιγγλέσης Παν.	Κεφαλληνία
Θεμιστοκλής	Μπριγκαντίνι	130	Ιγγλέσης Παναγής	Κεφαλληνία
Άγιος Γεώργιος	Μπριγκαντίνι	195	Καββαδίας Γεώργιος	Κεφαλληνία
Άγιος Γεώργιος	Γολέτα	**85**	Καλλιγάς Γεώργιος	Κεφαλληνία
Παναγία Καλλιγάτα	Μπριγκαντίνι	154	Καλλιγάς Γεώργιος	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Μπριγκαντίνι	368	Καλλιγάς Κωνσταντίνος	Κεφαλληνία
Μέγας Ναπολέων	Μπριγκαντίνι	265	Καλλιγάς Μποσίνης Ρ.	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Μπριγκαντίνι	130	Καλλιγάς Φρ.	Κεφαλληνία
Λεωνίδας	Μπριγκαντίνι	200	Καμπίτσης Π.	Κεφαλληνία
Άγιος Σπυρίδων	Σκούνα	**70**	Καρύδης Ιωάν.	Κεφαλληνία
Άγιος Σπυρίδων	Μπριγκαντίνι	110	Κομιτόπουλος Ιωάννης	Κεφαλληνία
Λυκούργος	Μπριγκαντίνι	195	Κομποθέκρας Γερ.	Κεφαλληνία
Αγία Παρασκευή	Μπριγκαντίνι	117	Κομποθέκρας Παν.	Κεφαλληνία
Ποσειδών	Μπριγκαντίνι	336	Κοντογούρης Αντ.	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Κεχριώνα	Μπρατσέρα	**40**	Κοντογούρης Κων.	Κεφαλληνία
Άγιος Ιωάννης ο Θεολόγος	Μπριγκαντίνι	233	Κοντομίχαλος Γερ.	Κεφαλληνία
Ευαγγελίστρια	Μπριγκαντίνι	142	Κοντούρης Δημ.	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Μπριγκαντίνι	132	Κοντούρης Ε.	Κεφαλληνία
Λεωνίδας	Μπριγκαντίνι	296	Κουντούρης Αντ. Ν.	Κεφαλληνία
Ευαγγελίστρια	Μπριγκαντίνι	189	Κούππας Δημ.	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Υπαπαντή	Μπριγκαντίνι	206	Κούππας Ιωάννης	Κεφαλληνία
Φοίνιξ	Μπριγκαντίνι	164	Κούππας Παν. Γ.	Κεφαλληνία
Σωκράτης	Μπριγκαντίνι	195	Κούππας Σπ.	Κεφαλληνία
Σόλων	Μπριγκαντίνι	122	Κρασσάς Αντώνιος	Κεφαλληνία
Ευγενής	Μπριγκαντίνι	295	Κυπριώτης Παν.	Κεφαλληνία
Αγία Τριάς	Τραμπάκολο	**35**	Λαγγούσης Πέτρος	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Βομβάρδα	**79**	Λιμπίδης Ονούφριος	Κεφαλληνία
Αγία Τριάς	Μπρατσέρα	**40**	Λυγγούρης Δημήτριος	Κεφαλληνία
Άγιος Ανδρέας	Μπριγκαντίνι	136	Λυκιαρδόπουλος Αν.	Κεφαλληνία
Λυκούργος	Μπριγκαντίνι	236	Λυκιαρδόπουλος Γερ.	Κεφαλληνία

Άγιος Γεράσιμος	Μπριγκαντίνι	266	Λυκιαρδόπουλος Δ.	Κεφαλληνία
Ωραία Κατερίνα	Μπριγκαντίνι	436	Λυκιαρδόπουλος Ιωάννης	Κεφαλληνία
Άγιος Ανδρέας	Μπριγκαντίνι	211	Λυκιαρδόπουλος Κωνσταντίνος	Κεφαλληνία
Αγία Τριάς	Μπριγκαντίνι	221	Λυκιαρδόπουλος Ν.	Κεφαλληνία
Ευαγγελίστρια	Μπριγκαντίνι	185	Λυκιαρδόπουλος Νικ.	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Ευαγγελίστρια	Βομβάρδα	85	Λυκιαρδόπουλος Νικολός	Κεφαλληνία
Σεβαστός	Γολέτα	**85**	Λυκιαρδόπουλος Παν.	Κεφαλληνία
Αφροδίτη	Γολέτα	**85**	Λυκιαρδόπουλος Παναγής	Κεφαλληνία
Τύχη των δύο αδελφών	Μπριγκαντίνι	195	Λυκιαρδόπουλος Σπ. Δημ.	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Μπριγκαντίνι	247	Μαγουλάς Ευστάθιος	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Μπριγκαντίνι	154	Μαγουλάς Σπ.	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Μπριγκαντίνι	98	Μαζαράκης Γερ.	Κεφαλληνία
Άγιος Γεράσιμος	Γολέτα	**85**	Μαζαράκης Νικ.	Κεφαλληνία
Άγιος Δημήτριος	Παράντζα	**26**	Μακρής Νικολετάτος Βασίλειος	Κεφαλληνία
Ηρακλής	Μπριγκαντίνι	112	Μακρής Χαράλαμπος	Κεφαλληνία
Άγιος Δημήτριος	Πιελέγκο	195	Μακρής-Νικολέτος V.	Κεφαλληνία
Αριστείδης	Μπριγκαντίνι	294	Μαρκόπουλος Σπυρίδων	Κεφαλληνία
Αθηνά	Γολέτα	**85**	Μαυροκέφαλος Αν.	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Μπριγκαντίνι	114	Μεταξάς Χαράλαμπος	Κεφαλληνία
Απόλλων	Μπριγκαντίνι	195	Μουσούρης Κοσμέτος	Κεφαλληνία
Ποσειδών	Μπριγκαντίνι	236	Μουσούρης Κωνσταντίνος	Κεφαλληνία
Επαμεινώνδας	Μπριγκαντίνι	263	Μπεκατώρος Γεράσιμος	Κεφαλληνία
Άγιος Δημήτριος	Παράντζα	**26**	Νικολετάτος Μακρής Βασίλειος	Κεφαλληνία
Ariope	Σκούνα	**70**	Παλούμπος Νικόλαος	Κεφαλληνία
Σόλων	Μπριγκαντίνι	345	Πανάς Γερ.	Κεφαλληνία
Μπόμπολης	Κότερο	46	Πανάς Γεράσιμος	Κεφαλληνία
Κουτουζώφ	Μπριγκαντίνι	462	Πανάς Ηλ.	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος και Άγιος Ιωάννης	Μπριγκαντίνι	195	Πανάς Παν.	Κεφαλληνία
Αχιλλεύς	Μπριγκαντίνι	166	Πανάς Παν.	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Οδηγήτρια	Μπριγκαντίνι	278	Πανάς Παν.	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Μπριγκαντίνι	126	Πανάς Παναγής	Κεφαλληνία
Αριστείδης	Μπριγκαντίνι	309	Πανάς Παναγής	Κεφαλληνία
Λεωνίδας	Μπριγκαντίνι	253	Πανάς Παναγής	Κεφαλληνία
Ευγενής	Μπριγκαντίνι	294	Πανάς Σπ.	Κεφαλληνία
Λύσανδρος	Μπριγκαντίνι	280	Πανάς Φωτ.	Κεφαλληνία
Πελοπίδας	Μπριγκαντίνι	193	Πανάς Χαρ.	Κεφαλληνία
Αθηνά	Γολέτα	**85**	Πατρίκιος Ν.	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Γολέτα	**85**	Πεφάνης Κοσμέτος	Κεφαλληνία
Λεωνίδας	Μύστικο	**70**	Ποταμιάνος Παναγιώτης	Κεφαλληνία

Αρτεμήσια	Γολέτα	86	Πούλος Γεράσιμος	Κεφαλληνία
Πηνελόπη	Σκούνα	**70**	Ραφτόπουλος Γεώργιος	Κεφαλληνία
Πηνελόπη	Σκούνα	68	Ραφτόπουλος Ιωάν.	Κεφαλληνία
Ραφαήλ	Μπριγκαντίνι	100	Ρόκκας Γερ.	Κεφαλληνία
Λεωνίδας	Μπριγκαντίνι	174	Ρωσόλυμος Γερ.	Κεφαλληνία
Θεμιστοκλής	Μπριγκαντίνι	189	Ρωσόλυμος Ελευθέριος	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Μπριγκαντίνι	190	Ρωσόλυμος Ζαχ.	Κεφαλληνία
Αρετούσα	Γολέτα	88	Σαρλός Γερ.	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Βομβάρδα	**79**	Σβορώνος Γεράσιμος	Κεφαλληνία
Άγιος Σπυρίδων	Μπριγκαντίνι	211	Σβορώνος Δημήτριος	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος και Maitland	Μπριγκαντίνι	127	Σβορώνος Διον.	Κεφαλληνία
Άγιος Σπυρίδων	Μπριγκαντίνι	195	Σβορώνος Διον.	Κεφαλληνία
Άγιος Ανδρέας	Βομβάρδα	**79**	Σβορώνος Ελευθέριος	Κεφαλληνία
Θεμιστοκλής	Μπριγκαντίνι	271	Σβορώνος Ιωάννης	Κεφαλληνία
Ευαγγελίστρια	Γολέτα	45	Σβορώνος Στέφανος	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Μπριγκαντίνι	188	Σκλάβος Λαμ.	Κεφαλληνία
Κασπία	Μπριγκαντίνι	233	Σκλάβος Μαρ.	Κεφαλληνία
Αρχάγγελος Μιχαήλ	Μπριγκαντίνι	86	Σκούταρης Ευστάθιος	Κεφαλληνία
Ιππόκαμπος	Μπριγκαντίνι	133	Σπινέλλης Δημήτριος	Κεφαλληνία
Ιππότης Μαρίνος	Μπριγκαντίνι	211	Σπινέλλης Δημήτριος	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Τραμπάκολο	29	Στράτης Ανδρέας	Κεφαλληνία
Αριστείδης	Μπριγκαντίνι	241	Σφαέλος Κων.	Κεφαλληνία
Favorito	Τραμπάκολο	**35**	Τζανάτος Μπατίστα Ιωάννης	Κεφαλληνία
Μερκούριος	Μπριγκαντίνι	333	Τουλιάτος Χαρ.	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Μπριγκαντίνι	111	Τραυλός Σπ.	Κεφαλληνία
Φοίνιξ	Μπριγκαντίνι	190	Τραυλός Τ.	Κεφαλληνία
Αρχάγγελος Μιχαήλ	Μπριγκαντίνι	183	Φραγκόπουλος Ανδ.	Κεφαλληνία
Λεωνίδας	Μπριγκαντίνι	153	Φραγκόπουλος Νικ. Μαρής	Κεφαλληνία
Λεωνίδας	Μπριγκαντίνι	171	Φραγκόπουλος Νικόλαος	Κεφαλληνία
Τηλέμαχος	Μπριγκαντίνι	172	Φραγκόπουλος Παν.	Κεφαλληνία
Τηλέμαχος	Βομβάρδα	**79**	Φραγκόπουλος Παναγής	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Μπριγκαντίνι	154	Φραγκόπουλος Σπ.	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Μπριγκαντίνι	235	Φωκάς Α.	Κεφαλληνία
Όμορφη Κατερίνα	Μπριγκαντίνι	211	Φωκάς Γεώργιος	Κεφαλληνία
Όμορφη Κατερίνα	Μπριγκαντίνι	304	Φωκάς Γρηγόριος	Κεφαλληνία
Άγιος Γεώργιος	Μπριγκαντίνι	277	Φωκάς Νικ.	Κεφαλληνία
Λεωνίδας	Μπριγκαντίνι	298	Φωκάς Παγουλάτος Γρ.	Κεφαλληνία
Ελένη	Μπριγκαντίνι	238	Χαλικιόπουλος Παν.	Κεφαλληνία
Ερμής	Μπριγκαντίνι	316	Χαλικιόπουλος Παν.	Κεφαλληνία
Κίμων	Βομβάρδα	**79**	Χέλμης Ιωάννης	Κεφαλληνία
Ευαγγελίστρια	Γολέτα	**85**	Χέλμης Παν.	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Γολέτα	88	Ψαρός Γεράσιμος	Κεφαλληνία
Άγιος Αντώνιος	Τραμπάκολο	30	Γαβαλάς Ιωάννης του Χρήστου	Κύθηρα
Άγιος Νικόλαος	Τραμπάκολο	**35**	Λεονταρίτης Αγγελής	Κύθηρα
Λεωνίδας	Βομβάρδα	**79**	Λογοθέτης Παν.	Κύθηρα

Παναγία Βουλκανιώτισσα	Γολέτα	41	Μαραβάς Αναστάσιος	Κύθηρα
Υπεραγία Θεοτόκος	Γολέτα	**85**	Μαραβάς Αντώνιος	Κύθηρα
Κύθηρα	Γολέτα	**85**	Φωτεινός Παν.	Κύθηρα
Παναγία	Τραμπάκολο	26	Ζούπας Αντ.	Λευκάδα
Άγιος Ανδρέας	Παράντζα	**26**	Ζούπας Αντώνιος	Λευκάδα
Υ.Θ. Φανερωμένη	Μπριγκαντίνι	218	Κακουράτος Νικ.	Λευκάδα
Λευκάδα	Μπριγκαντίνι	130	Καρατζάνης Αθ.	Λευκάδα
Αγία Τριάς	Γολέτα	**85**	Μπάλτσας Σπυρίδων	Λευκάδα
Φιλαδέλφεια	Σκούνα	**70**	Χόρτης Δημήτριος	Λευκάδα
Άγιος Σπυρίδων	Μύστικο	70	Ανεμογιάννης Ιωάννης	Παξοί
Υ.Θ. Μυρτιώτισσα	Γολέτα	**85**	Αρώνης Μηνάς	Παξοί
Άγιος Σπυρίδων	Παράντζα	**26**	Αρώνης Χριστόδουλος	Παξοί
Υ.Θ. Ελεούσα	Μαρτιγκάνα	**70**	Κονιδάρης Σπυρίδων	Παξοί
Υ.Θ. Ελεούσα	Βομβάρδα	**79**	Κονιδάρης Σπυρίδων	Παξοί
Τρίτων	Μπριγκαντίνι	283	Μπογδάνος Ιωάννης	Παξοί

ΟΝΟΜΑΣΤΙΚΟΣ ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΠΤΑΝΗΣΙΑΚΩΝ ΠΟΝΤΟΠΟΡΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΈΤΟΥΣ 1845				
όνομα σκάφους	**τύπος σκάφους**	**χωρητικότητα**	**πλοίαρχος/πλοιοκτήτης**	**καταγωγή**
Υ.Θ. του Βράχου	Μπριγκαντίνι	**195**	Αρβανιτάκης Γ.	Ζάκυνθος
Άγιος Σπυρίδων	Μπρατσέρα	**28**	Βερύκιος Α.	Ζάκυνθος
Παναγία	Μπριγκαντίνι	**195**	Βερύκιος Ανδρέας	Ζάκυνθος
	σακολέβα	**42**	Ζαντιώτος Δ.	Ζάκυνθος
Φύλακας Άγγελος	Παράντζα	**26**	Καμένος Μιχαήλ	Ζάκυνθος
Υ.Θ. Μυρτιώτισσα	Βομβάρδα	**79**	Κανδιανός Χαρ.	Ζάκυνθος
Άγιος Διονύσιος	Μπρατσέρα	**28**	Λευτάκης Σ.	Ζάκυνθος
Αγία Τριάς	Γολέτα	**53**	Μαντούκας Γεώργιος	Ζάκυνθος
Αλέξανδρος	Μπριγκαντίνι	157	Πομώνης Ιωάννης	Ζάκυνθος
Άγιος Διονύσιος	Μπριγκαντίνι	189	Βλασσόπουλος Δ.	Ιθάκη
Άγιος Διονύσιος	Μπριγκαντίνι	189	Βλασσόπουλος Διον.	Ιθάκη
Άγιος Σπυρίδων	Μπριγκαντίνι	180	Βλασσόπουλος Σωτ. Ε.	Ιθάκη
Άγιος Γεράσιμος	Μπριγκαντίνι	260	Βλασσόπουλος-Αϊδίνης Γεράσιμος	Ιθάκη
Τηλέμαχος	Μπριγκαντίνι	180	Βλασσόπουλος-Αϊδίνης Ευσ.	Ιθάκη
Τρία Αδέλφια	Μπριγκαντίνι	**195**	Γιαννιώτης Α.	Ιθάκη
Καλλιόπη	Μπριγκαντίνι	165	Δενδρινός Α.	Ιθάκη
Παναγία Σπηλαιώτισσα	Μπριγκαντίνι	197	Δενδρινός Αρ.	Ιθάκη
Άγιος Σπυρίδων	Μπριγκαντίνι	143	Δενδρινός Αριστείδης	Ιθάκη
Υ.Θ. Σπηλιώτισσα	Μπριγκαντίνι	230	Δενδρινός Αριστείδης	Ιθάκη
Αρχάγγελος Μιχαήλ	Μπριγκαντίνι	496	Δενδρινός Σ. Παν.	Ιθάκη
Ευτυχία	Μπριγκαντίνι	82	Δενδρινός Σταμ.	Ιθάκη
Bella Pulla	Γολέτα	59	Δεφτεραίος Ν.	Ιθάκη
Πηνελόπη	Σκούνα	67	Κακαβάς Ιωάννης	Ιθάκη
Ευσταθία	Μπριγκαντίνι	215	Καραβίας Τσεμπέρης Γεώργιος	Ιθάκη
άγιος σπυρίδων	Παράντζα	**26**	Κουβαράς Μ.	Ιθάκη
άγιος σπυρίδων	Μπρατσέρα	24	Μάντζαρης Ευστάθιος	Ιθάκη
Σκαρδαμούλα	Μπριγκαντίνι	**195**	Μαρκάτος Κ. Γεράσιμος	Ιθάκη

Άγιος Νικόλαος	Τραμπάκολο	**36**	Μαυρομμάτης Βασίλης	Ιθάκη
Άγιος Νικόλαος	Μπρατσέρα	**28**	Παπαδημόπουλος Α.	Ιθάκη
Άγιος Νικόλαος	Μπριγκαντίνι	106	Πεταλάς Δρακάτος Θεό.	Ιθάκη
Άγιος Σπυρίδων	Σκούνα	43	Πεταλάς Μαράτος Αντ.	Ιθάκη
Άγιος Ιωάννης	Μπρατσέρα	**28**	Πεταλάς Μαράτος Δ.	Ιθάκη
Άγιος Ιωάννης	Μπριγκαντίνι	**195**	Πεταλάς Μαράτος Δ.	Ιθάκη
Λαέρτης	Μπριγκαντίνι	333	Πεταλάς Μαράτος Θεμ.	Ιθάκη
Οδυσσέας	Μπριγκαντίνι	**195**	Πεταλάς Μαράτος Θεμιστοκλής	Ιθάκη
Ευτυχία	Μπριγκαντίνι	82	Πεταλάς Πέτας Δημήτριος	Ιθάκη
Υ.Θ. Καθαρών	Μπριγκαντίνι	260	Πεταλάς Πέτας Νικόλαος	Ιθάκη
Άγιος Δημήτριος Νικοπολίτης	Μπριγκαντίνι	119	Πιέρρος Ανδρ.	Ιθάκη
Ξενοφών	Μπριγκαντίνι	**195**	Πιέρρος Ανδρέας	Ιθάκη
Άγιος Σπυρίδων	Μπριγκαντίνι	268	Πιέρρος Δημήτριος	Ιθάκη
Άγιος Δημήτριος Νικοπολίτης	Μπριγκαντίνι	119	Πιέρρος Ευστάθιος	Ιθάκη
Άγιος Σπυρίδων	Μπριγκαντίνι	181	Πιέρρος Φρ. Στ.	Ιθάκη
Τηλέμαχος	Μπριγκαντίνι	269	Ροδίτης Ε.	Ιθάκη
Λεωνίδας	Μπρατσέρα	**28**	Ροδίτης Π.	Ιθάκη
άγιος σπυρίδων	Μπριγκαντίνι	278	Τανταρίας Βασίλειος	Ιθάκη
Αριστείδης	Μπριγκαντίνι	140	Τανταρίας Βασίλειος	Ιθάκη
Αριστείδης	Μπριγκαντίνι	350	Τανταρίας Θεόδωρος	Ιθάκη
Ακαρνανία	Μπριγκαντίνι	350	Τανταρίας Κοσμάς	Ιθάκη
Ανάστασις	Μπρατσέρα	**28**	Τσαπραλής Κων.	Ιθάκη
Ανάστασις	Μπριγκαντίνι	**195**	Τσαπραλής Κωνσταντίνος	Ιθάκη
άγιος σπυρίδων	Μπριγκαντίνι	168	Τσαπραλής Νικ. Ιωάννης	Ιθάκη
Υ.Θ. Καθαρών	Μπριγκαντίνι	194	Φερεντίνος Νικ.	Ιθάκη
Παναγία Καθαρών	Μπριγκαντίνι	195	Φερεντίνος-Κουγκέλλης Νικ.	Ιθάκη
Οδυσσέας	Μπριγκαντίνι	216	Χαλικιόπουλος Γιάκωβος	Ιθάκη
Άγιος Χαράλαμπος	Μπρατσέρα	**28**	Γιουργαριώτης Κ.	Κέρκυρα
Άγιος Διονύσιος	Μπριγκαντίνι	**195**	Δημουλίτσας Αντώνιος	Κέρκυρα
Αγία Αικατερίνη	Μπρατσέρα	**28**	Καίσαρης Καίσαρης	Κέρκυρα
	Κότερο	**46**	Κορφιάτης Γ.	Κέρκυρα
Άγιος Σπυρίδων	Μπρατσέρα	**28**	Κωσταγιόλας Α.	Κέρκυρα
	σακολέβα	**42**	Ποτήρης Γ.	Κέρκυρα
	Βομβάρδα	**79**	Ποτήρης Γ.	Κέρκυρα
Άγιος Σπυρίδων	Μπρατσέρα	**28**	Φένγκος Α.	Κέρκυρα
Ευτυχία	Μπριγκαντίνι	**195**	Αγγελάτος Ν.	Κεφαλληνία
Άγιος Γεώργιος	Γολέτα	**53**	Αγγελάτος Φωκάς Γεώργιος	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Μπρατσέρα	**28**	Αγγελάτος Φωκάς Νικόλαος	Κεφαλληνία
Επτάνησος	Μπριγκαντίνι	**195**	Αλεξάτος Σαρλής Δ.	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Καθαρών	Μπριγκαντίνι	116	Αλευράς Χάνος Γ.	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Ευαγγελίστρια	Μπριγκαντίνι	**195**	Άννινος Θεόδωρος	Κεφαλληνία

Άγιος Σπυρίδων	Μπρατσέρα	29	Αντύπας Αθ.	Κεφαλληνία
Άγιος Γεώργιος	Μπρατσέρα	**28**	Αντύπας Κ.	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Φισκάρδου	Μπρατσέρα	**28**	Αντύπας Μανώλης	Κεφαλληνία
Άγγελος Φύλαξ	Πιελέγκο	**29**	Ασσάνης Μ.	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Κεχριώνα	Γολέτα	**53**	Αύλιχος Βαγγέλης	Κεφαλληνία
Άγιος Γεράσιμος	Μπρατσέρα	**28**	Αύλιχος Γεράσιμος	Κεφαλληνία
Κωνσταντίνος και Ελένη	Μπριγκαντίνι	**195**	Βαλλιάνος Α.	Κεφαλληνία
Χίος	Μπριγκαντίνι	**195**	Βαλλιάνος Α.	Κεφαλληνία
Otto-Frank	Μπριγκαντίνι	**195**	Βαλλιάνος Σ.	Κεφαλληνία
Λύδα Ιεροσολύμων	Σκούνα	**54**	Βαλσαμάκης Δ.	Κεφαλληνία
Άγιος Σπυρίδων και η απελευθερωμένη Ελλάδα	Μπριγκαντίνι	**195**	Βαλσαμάκης Νικόλαος	Κεφαλληνία
Τηλέμαχος	Μπριγκαντίνι	282	Βαλσαμάκης Παναγής	Κεφαλληνία
Ευαγγελίστρια	Μπριγκαντίνι	**195**	Βέργος Καλλιγάς Γ.	Κεφαλληνία
Παναγία	Μπριγκαντίνι	209	Βεργωτής Γ.	Κεφαλληνία
Άγιος Ιωάννης	Μπριγκαντίνι	**195**	Βεργωτής Δ.	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Ζωοδόχος Πηγή	Μπριγκαντίνι	**195**	Βεργωτής Ιω.	Κεφαλληνία
Υ.Θ. του Κύκκου	Τραμπάκολο	**36**	Βικάτος Γ.	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Δαμασκηνή	Γολέτα	71	Βουτσινάς Ιωάννης	Κεφαλληνία
Λεωνίδας	Μπρατσέρα	**28**	Γερμενής Γ.	Κεφαλληνία
Βασίλισσα Βικτώρια	Μπριγκαντίνι	166	Δανάλης Καμινάρης Κ.	Κεφαλληνία
Κωνσταντής Καλλιγάς	Μπριγκαντίνι	**195**	Διαμαντής Αριστ.	Κεφαλληνία
Άγιος Διονύσιος	Μπριγκαντίνι	112	Διβάρης Σπυρίδων Χαρ.	Κεφαλληνία
Περικλής	Μπριγκαντίνι	**195**	Δορύζας Ν.	Κεφαλληνία
Περικλής	Μπρατσέρα	**28**	Δορύζας Νικόλαος	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Φλεβαριώτισσα	Μπριγκαντίνι	**195**	Δορύζας Νικόλαος	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Μπριγκαντίνι	**195**	Δρακάτος Π. Θ.	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Μπριγκαντίνι	**195**	Ιγγλέσης Ευ.	Κεφαλληνία
Αντζέλικα	Μπριγκαντίνι	**195**	Ιγγλέσης Β. Γεράσιμος	Κεφαλληνία
Ηρακλής	Μπριγκαντίνι	198	Ιγγλέσης Γ.	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Μπριγκαντίνι	**195**	Ιγγλέσης Ευστάθιος	Κεφαλληνία
Φιλαδέλφεια	Μπριγκαντίνι	**195**	Ιγγλέσης Μ.	Κεφαλληνία
Άγιος Παντελεήμων	Μπριγκαντίνι	185	Ιγγλέσης Π.	Κεφαλληνία
Άγιος Σπυρίδων	Μπριγκαντίνι	75	Ιγγλέσης Παν.	Κεφαλληνία
Ευαγγελίστρια	Μπριγκαντίνι	**195**	Ιγγλέσης Σ.	Κεφαλληνία
Έκτωρ	Μπριγκαντίνι	**195**	Καλλιγάς Γ.	Κεφαλληνία
Λυκούργος	Μπριγκαντίνι	193	Καλλιγάς Γερ.	Κεφαλληνία
Σκαρδαμούλα	Μπριγκαντίνι	199	Καλλιγάς Γερ.	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Ευαγγελίστρια	Μπριγκαντίνι	**195**	Καλλιγάς Κοσμέτος Γρηγόριος	Κεφαλληνία
Ελένη	Μπριγκαντίνι	200	Καλλιγάς Κουρής Παρ.	Κεφαλληνία
Έκτωρ	Μπριγκαντίνι	**195**	Καλλιγάς Μαρκάτος Γεώργιος	Κεφαλληνία
Ταϊγάνιο	Μπριγκαντίνι	**195**	Καμπίτσης Α.	Κεφαλληνία
Επτάνησος	Μπριγκαντίνι	149	Καμπίτσης Αντ. Λ.	Κεφαλληνία
Άγιος Γεράσιμος	Μπριγκαντίνι	**195**	Καρούσος Γ.	Κεφαλληνία
Ευαγγελίστρια	Μπριγκαντίνι	**195**	Καρούσος Θ.	Κεφαλληνία
άγιος σπυρίδων	Βομβάρδα	**79**	Κασιμάτης Νικόλαος	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Μπριγκαντίνι	**195**	Κοντούρης Κ.	Κεφαλληνία
Νικόλαος Ι	Μπριγκαντίνι	**195**	Κούπας Β.	Κεφαλληνία

Υ.Θ. Υπαπαντή	Μπριγκαντίνι	206	Κούπας Νικολός	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Κουρβισιάνου	Βομβάρδα	**79**	Κουρβισιάνος Αναστάσιος	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Κουρβουσιάνα	Κότερο	**46**	Κουρβισιάνος Π.	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Μπρατσέρα	**28**	Κουρούκλης Δ.	Κεφαλληνία
Επτάνησος	Μπριγκαντίνι	**195**	Κυπριώτης Ν.	Κεφαλληνία
	Μπρατσέρα	**28**	Λυκιαρδόπουλος	Κεφαλληνία
Λυκούργος	Μπριγκαντίνι	**195**	Λυκιαρδόπουλος Γ.	Κεφαλληνία
Ρωσία	Μπριγκαντίνι	**195**	Λυκιαρδόπουλος Γεώργιος	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Σπαρτιών	Μπριγκαντίνι	380	Λυκιαρδόπουλος Δημήτριος	Κεφαλληνία
Λυτρωτής	Μπριγκαντίνι	108	Μαζαράκης Γερ.	Κεφαλληνία
Σωτήρ	Μπριγκαντίνι	136	Μαζαράκης Γεράσιμος	Κεφαλληνία
Λυτρωτής	Μπριγκαντίνι	108	Μαζαράκης Σπ. Π.	Κεφαλληνία
Άγιος Κοσμάς	Μπρατσέρα	26	Μακρής Βαγγέλης	Κεφαλληνία
Lord Seaton	Μπριγκαντίνι	286	Μακρής Ευθ.	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Οδηγήτρια	Μπρατσέρα	**28**	Μακρής Πυλάλης Γ.	Κεφαλληνία
Όθων	Μπριγκαντίνι	177	Μακρής Σπ. Δημ.	Κεφαλληνία
Αγία Τριάς	Γολέτα	24	Μάνδουκας Παναγή Γεώργιος	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Μπριγκαντίνι	179	Μαντζαβίνος Αν.	Κεφαλληνία
Μιλτιάδης	Μπριγκαντίνι	210	Μαντζαβίνος Γ.	Κεφαλληνία
Νεαρός Μιλτιάδης	Μπριγκαντίνι	299	Μαντζαβίνος Γερ.	Κεφαλληνία
Μιλτιάδης	Μπριγκαντίνι	210	Μαντζαβίνος Δ.	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Μπριγκαντίνι	179	Μαντζαβίνος Σ. Αναστάσιος	Κεφαλληνία
Έκτωρ	Μπριγκαντίνι	**195**	Μαρκάτος Κ. Γεώργιος	Κεφαλληνία
Θάλεια	Μπριγκαντίνι	**195**	Μαρκόπουλος Γεώργιος	Κεφαλληνία
Σεβαστή	Μπριγκαντίνι	**195**	Μεταξάς Π.	Κεφαλληνία
Ελπίς	Μπριγκαντίνι	**195**	Μεταξάς Σ.	Κεφαλληνία
Σόλων	Γολέτα	**53**	Μηλιαρέσης Μ.	Κεφαλληνία
Blagorodny	Μπριγκαντίνι	**195**	Μιχαλιτσιάνος Α.	Κεφαλληνία
Ανάστασις	Μπριγκαντίνι	118	Μιχαλιτσιάνος Λουκ.	Κεφαλληνία
Ανάστασις	Μπριγκαντίνι	118	Μιχαλιτσιάνος Λουκ.	Κεφαλληνία
Ένωσις	Μπριγκαντίνι	**195**	Μιχαλιτσιάνος Λουκ.	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Κεχριώνα	Γολέτα	**53**	Μουσούρης Β.	Κεφαλληνία
Ελεύθερη Ελλάς και Άγιος Σπυρίδων	Μπριγκαντίνι	**195**	Μουσούρης Ε. Τ.	Κεφαλληνία
Αγία Κυριακή	Μπριγκαντίνι	96	Μουσούρης Στ.	Κεφαλληνία
Λυκούργος	Μπριγκαντίνι	130	Μουσούρης Χαράλαμπος	Κεφαλληνία
Λευκάδα	Τραμπάκολο	**36**	Παλούμπος Ν.	Κεφαλληνία
Άγιος Αντώνιος	Τραμπάκολο	**36**	Παλούμπος Νικόλαος	Κεφαλληνία
Νάρκισσος	Μπριγκαντίνι	260	Πανάς Γ.	Κεφαλληνία
Κεφαλληνία	Μπριγκαντίνι	**195**	Πανάς Ν.	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Μπρατσέρα	**28**	Παρίσης Ν.	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Υπαπαντή	Μπριγκαντίνι	**195**	Πετρίτσης Ν.	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Ζωοδόχος Πηγή	Μπρατσέρα	25	Ποταμιάνος Δ.	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Ζωοδόχος Πηγή	Μπριγκαντίνι	**195**	Ποταμιάνος Δ.	Κεφαλληνία

Άγιος Σπυρίδων	Μπριγκαντίνι	**195**	Ποταμιάνος Ε.	Κεφαλληνία
Άγιος Σπυρίδων	Μπρατσέρα	33	Ποταμιάνος Ευστάθιος	Κεφαλληνία
Άγιος Γεώργιος	Γολέτα	**53**	Ποταμιάνος Κ.	Κεφαλληνία
Άγιος Γεώργιος	Μπριγκαντίνι	75	Ποταμιάνος Κοσμέτος	Κεφαλληνία
Αριστομένης	Μπρατσέρα	31	Πυλαρινός Α.	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Κεχριώνα	Μπρατσέρα	**28**	Πυλαρινός Αντώνιος	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Μπρατσέρα	30	Πυλαρινός Γεράσιμος	Κεφαλληνία
Άγιος Σπυρίδων	Γολέτα	**53**	Πυλαρινός Διονύσιος	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Μπρατσέρα	**28**	Πυλαρινός Παναγής	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Μπριγκαντίνι	**195**	Πυλαρινός Παναγής	Κεφαλληνία
Αριστομένης	Μπρατσέρα	**28**	Ρένεσης Γ.	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Μπριγκαντίνι	136	Ρωσόλυμος Β.	Κεφαλληνία
Κασπία	Μπριγκαντίνι	234	Ρωσόλυμος Λουκάς	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Μπριγκαντίνι	236	Ρωσόλυμος Σπυρίδων	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Κεχριώνα	Μπρατσέρα	**28**	Σαμιακός Πέτρος	Κεφαλληνία
Επτάνησος	Μπριγκαντίνι	**195**	Σαρλός Αλεξάτος Διονύσιος	Κεφαλληνία
Ένωσις	Μπριγκαντίνι	**195**	Σβορώνος Γ.	Κεφαλληνία
Πηνελόπη	Μπριγκαντίνι	**195**	Σβορώνος Γ.	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Κύκκου	Μπριγκαντίνι	**195**	Σβορώνος Γ.	Κεφαλληνία
Παναγία Τραφωνιά	Γολέτα	63	Σβορώνος Ιωάννη Παναγής	Κεφαλληνία
Παναγία των Θεοφανίων	Γολέτα	**53**	Σβορώνος Π.	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Τραφωνιά	Γολέτα	63	Σβορώνος Παν.	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Μπρατσέρα	**28**	Σδρίγνας Σπ.	Κεφαλληνία
Ηρακλής	Γολέτα	**53**	Συνοδινός Στραβόλαιμος Γ.	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	μπάρκο	**220**	Συνοδινός Στραβόλαιμος Δ.	Κεφαλληνία
Άγιος Σπυρίδων	Γολέτα	**53**	Συνοδινός Στραβόλαιμος Δημήτριος	Κεφαλληνία
Ηρακλής	Γολέτα	35	Συνοδινός Στραβόλαιμος Διονύσιος	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Μπριγκαντίνι	**195**	Τραυλός Αντώνιος	Κεφαλληνία
Μεταμόρφωση	Μπριγκαντίνι	192	Τραυλός Γαλιατσάτος Γεράσιμος	Κεφαλληνία
Ελένη	Μπριγκαντίνι	200	Τραυλός Δ.	Κεφαλληνία
Χαρίκλεια	Βομβάρδα	**79**	Τραυλός Δ.	Κεφαλληνία
Αργυρούλα	Μπριγκαντίνι	220	Τραυλός Δημ.	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Μπριγκαντίνι	199	Τραυλός Πιεράτος Αν.	Κεφαλληνία
Μεταμόρφωσις	Μπριγκαντίνι	192	Τραυλός-Γαλιατσάτος Γερ.	Κεφαλληνία
Σεβαστή	Μπριγκαντίνι	**195**	Τρωϊάνος Α.	Κεφαλληνία
Αργυρούλα	Μπριγκαντίνι	186	Τρωϊάνος Δημ.	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Βομβάρδα	**79**	Τσελέντης Γεράσιμος	Κεφαλληνία
Άγιος Ανδρέας	Μπρατσέρα	29	Τσελέντης Σπύρος	Κεφαλληνία
Άγιος Ιωάννης	Μπρατσέρα	27	Φερεντίνος Κυριάκης	Κεφαλληνία
Άγιος Ιωάννης	Μπριγκαντίνι	**195**	Φερεντίνος Κυριάκης	Κεφαλληνία

Σωτήρ	Μπρατσέρα	**28**	Φερεντίνος Π.	Κεφαλληνία
Λεωνίδας	Μπριγκαντίνι	152	Φραγκόπουλος Αντώνιος	Κεφαλληνία
Καλή Τύχη	Μπριγκαντίνι	132	Φραγκόπουλος Γεώργιος	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Μπριγκαντίνι	191	Φραγκόπουλος Σπ. Ν.	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Μπριγκαντίνι	154	Φραγκόπουλος Σπυρίδων	Κεφαλληνία
Άγιος Γεώργιος	Γολέτα	**53**	Φωκάς Αγγελάτος Γ.	Κεφαλληνία
Ηρακλής	Μπριγκαντίνι	244	Φωκάς Αλεξανδράτος Μιλτ.	Κεφαλληνία
Παναγία	Κότερο	**46**	Φωκάς Γεώργιος	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Μυρτιώτισσα	Σκούνα	47	Φωκάς Γεώργιος	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Ευαγγελίστρια	Μπριγκαντίνι	281	Φωκάς Ιάκωβος	Κεφαλληνία
Ηρακλής	Μπριγκαντίνι	**195**	Φωκάς Μιλτιάδης	Κεφαλληνία
Ευτυχία	Μπριγκαντίνι	**195**	Φωκάς Παγουλάτος Νικόλαος	Κεφαλληνία
Παναγία	Μπριγκαντίνι	244	Φωκάς Φωτ.	Κεφαλληνία
Ευτυχία	Μπριγκαντίνι	**195**	Φωκάς-Παγουλάτος Ν.	Κεφαλληνία
Τρεις Αδελφοί	Μπριγκαντίνι	148	Χαλικιάς Βασίλειος	Κεφαλληνία
Τύχη	Γολέτα	**53**	Χαλικιόπουλος Γεράσιμος	Κεφαλληνία
Πολυξένη	Μπριγκαντίνι	**195**	Χαλικιόπουλος Π.	Κεφαλληνία
Άγιος Σπυρίδων	Μπριγκαντίνι	231	Χέλμης Σπ.	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Μυρτιώτισσα	Βομβάρδα	**79**	Κορωναίος Μπέλος Α.	Κύθηρα
Υ.Θ. Του Σκοπού και Άγιος Σπυρίδων	Παράντζα	**26**	Μανιάκης Δημήτριος	Κύθηρα
Υ.Θ. Μυρτιώτισσα	Βομβάρδα	**79**	Πιζάνος Κ.	Κύθηρα
Λευκάδα	Μπριγκαντίνι	**195**	Βενετσιάνος Γ.	Λευκάδα
Ευσταθία	Σκούνα	**54**	Ζαβιτσάνος Α.	Λευκάδα
Άγιος Σπυρίδων	Σκούνα	**54**	Ζαβιτσάνος Αργύρης	Λευκάδα
	Μπριγκαντίνι	**195**	Ζαβιτσιάνος Αντώνιος	Λευκάδα
Σόλων	Μπριγκαντίνι	129	Μπαλτσάς Β. Ρόκκος	Λευκάδα
Υ.Θ. Φανερωμένη	Μπρατσέρα	**28**	Χόρτης Ρ.	Λευκάδα
Άγιος Νικόλαος	μπάρκο	**220**	Ανεμογιάννης Αντ.	Παξοί
Άγιος Σπυρίδων	Σκούνα	**54**	Ανεμογιάννης Β. Δημήτριος	Παξοί
Άγιος Νικόλαος	Μπριγκαντίνι	**195**	Απέργης Α.	Παξοί
Γεναιόδωρος	Τραμπάκολο	**36**	Αργυρός Βασίλειος	Παξοί
Άγιος Γεράσιμος	Μπρατσέρα	**28**	Αργυρός Γ.	Παξοί
Αγία Ελένη	Τραμπάκολο	**36**	Αργυρός Δημήτριος	Παξοί
Άγιος Ιώσηπος	Τραμπάκολο	**36**	Αργυρός Κωνσταντίνος	Παξοί
Αγία Ελένη	Πιελέγκο	**29**	Αργυρός Λ.	Παξοί
Δόξα	Τραμπάκολο	**36**	Αργυρός Νικόλαος	Παξοί
Γεναιόδωρος	Τραμπάκολο	**36**	Αργυρός Π.	Παξοί
L' Umano	Τραμπάκολο	**36**	Αργυρός Σπυρίδων	Παξοί
Μινόρκα	Σκούνα	**54**	Βελιανίτης Δ.	Παξοί
Αγία Θεοδώρα	Παράντζα	26	Γραμματικός Ιωάννης	Παξοί
Υ.Θ. Πλατυτέρα	Παράντζα	**26**	Δαλιέτος Β.	Παξοί
Άγιος Νικόλαος	Τραμπάκολο	**36**	Κασσίμης Γ.	Παξοί

Άγιος Σπυρίδων	Κότερο	**46**	Ορφανός Γεώργιος	Παξοί
Μινόρκα	Σκούνα	**54**	Ρωμανός Λ.	Παξοί

ΟΝΟΜΑΣΤΙΚΟΣ ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΠΤΑΝΗΣΙΑΚΩΝ ΠΟΝΤΟΠΟΡΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΈΤΟΥΣ 1850				
όνομα σκάφους	**τύπος σκάφους**	**χωρητικότητα**	**πλοίαρχος/πλοιοκτήτης**	**καταγωγή**
Υ.Θ. του Σκοπού	Γολέτα	**54**	Αρβανιτάκης Γεώργιος	Ζάκυνθος
Ευαγγελίστρια	Μπρατσέρα	**31**	Αρβανιτάκης Μ.	Ζάκυνθος
Υ.Θ. Καθαρών	Μπρατσέρα	38	Βερύκιος Ανδρέας	Ζάκυνθος
Ριχάρδος	Μπριγκαντίνι	210	Καλλίγερος Γ.	Ζάκυνθος
Ηλίας	Μπριγκαντίνι	**189**	Μανιάκης Δ.	Ζάκυνθος
Αγία Τριάς	Γολέτα	**54**	Μαντούκας Γεώργιος	Ζάκυνθος
Άγιος Αθανάσιος	Μπρατσέρα	**31**	Νικολόπουλος Ν.	Ζάκυνθος
Αλέξανδρος	Μπριγκαντίνι	157	Πομώνης Ιωάννης	Ζάκυνθος
Άγιος Νικόλαος	Μπριγκαντίνι	**189**	Αλημεριώτης Γ.	Ιθάκη
Άγιος Διονύσιος	Μπριγκαντίνι	189	Βλασσόπουλος Δ.	Ιθάκη
Άγιος Σπυρίδων	Μπριγκαντίνι	89	Βλασσόπουλος-Αϊδίνης Ε.Σ.	Ιθάκη
Τηλέμαχος	Μπριγκαντίνι	180	Βλασσόπουλος-Αϊδίνης Ευσ.	Ιθάκη
Καλλιόπη	Μπριγκαντίνι	163	Δενδρινός Α.	Ιθάκη
Υ.Θ. Σπηλιώτισσα	Μπριγκαντίνι	197	Δενδρινός Αριστείδης	Ιθάκη
Αρχάγγελος Μιχαήλ	Μπριγκαντίνι	496	Δενδρινός Παν.	Ιθάκη
Άγιος Σπυρίδων	Γολέτα	**54**	Δεφτεραίος Γ.	Ιθάκη
Bella Pulla	Μπριγκαντίνι	**189**	Δεφτεραίος Ν.	Ιθάκη
Οδησσέας	Μπριγκαντίνι	**189**	Θεοφιλάτος Σ.	Ιθάκη
Άγιος Ιωάννης	Γολέτα	**54**	Καλλίνικος Γ.	Ιθάκη
Αμαλία	Μπριγκαντίνι	180	Καραβίας Διον. Σταυρ.	Ιθάκη
Αργυρώ	Μπριγκαντίνι	121	Καραβίας Τσεμπέρης Γεώργιος	Ιθάκη
Ευσταθία	Μπριγκαντίνι	215	Καραβίας Τσεμπέρης Γεώργιος	Ιθάκη
Άγιος Γεώργιος	Γολέτα	69	Καραβίας Τσεμπέρης Σ.	Ιθάκη
Θεμιστοκλής	Μπριγκαντίνι	132	Καραβίας-Γιαννούτσος Β.	Ιθάκη
Υ.Θ. Καθαρών	Μπριγκαντίνι	**189**	Καραντζής Γ.	Ιθάκη
Άγιος Γεώργιος	Γολέτα	**54**	Λεκατσάς Π.	Ιθάκη
Άγιος Γεώργιος	Μπριγκαντίνι	**189**	Λεκατσάς Π.	Ιθάκη
Πηνελόπη	Μπρατσέρα	**31**	Μακρής Γ.	Ιθάκη
Άγιος Σπυρίδων	Γολέτα	24	Μάντζαρης Γ.	Ιθάκη
Τηλέμαχος	Μπριγκαντίνι	**189**	Μάντζαρης Σ.	Ιθάκη
Τηλέμαχος	Μπριγκαντίνι	271	Μάντζαρης Σαβ.	Ιθάκη
Άγιος Σπυρίδων	Μπρατσέρα	**31**	Μάντζαρης Τ.	Ιθάκη
Άγιος Ιωάννης	Μπριγκαντίνι	**189**	Μαράτος Π. Τ.	Ιθάκη
Λαέρτης	Μπριγκαντίνι	**189**	Μαράτος Τ.	Ιθάκη
Υ.Θ. Καθαρών	Γολέτα	40	Μαυροκέφαλος Ιωάννης	Ιθάκη
Ανάστασις	Μπριγκαντίνι	**189**	Μαυρομμάτης Νικ.	Ιθάκη
Άγιος Σπυρίδων	Γολέτα	**54**	Παΐζης Τ.	Ιθάκη
Πηνελόπη	Μπριγκαντίνι	140	Παΐζης-Λαρδικός Κ.	Ιθάκη

Πηνελόπη	Μπριγκαντίνι	140	Παπαδόπουλος Π.	Ιθάκη
Άγιος Ιωάννης	Μπριγκαντίνι	**189**	Πεταλάς Δρακάτος Τ.	Ιθάκη
Οδυσσέας	Μπριγκαντίνι	**189**	Πεταλάς Μαράτος Θ.	Ιθάκη
Άγιος Διονύσιος	Μπριγκαντίνι	82	Πεταλάς Πέτας Δημήτριος	Ιθάκη
Υ.Θ. Καθαρών	Μπριγκαντίνι	260	Πεταλάς Πέτας Νικ.	Ιθάκη
Οδυσσέας	Μπριγκαντίνι	204	Πεταλάς-Θεοφιλάτος Στ.	Ιθάκη
Λαέρτης	Μπριγκαντίνι	268	Πεταλάς-Μαράτος Τ.	Ιθάκη
Τύχη	Μπριγκαντίνι	82	Πεταλάς-Πέτας Δημ.	Ιθάκη
Ελένη	Μπριγκαντίνι	**189**	Πιέρρος Α. του Φλοριά	Ιθάκη
Άγιος Σπυρίδων	Μπριγκαντίνι	160	Πιέρρος Δ.	Ιθάκη
Άγιος Δημήτριος Νικοπολίτης	Μπριγκαντίνι	**189**	Πιέρρος Ε.	Ιθάκη
Άγιος Σπυρίδων	Μπριγκαντίνι	180	Πιέρρος Φρ. Στ.	Ιθάκη
Ελένη	Μπριγκαντίνι	249	Πιέρρος-Δραγανίγος Α.	Ιθάκη
Άγιος Σπυρίδων	Μπριγκαντίνι	268	Πιέρρου Ανδ. Υιοί	Ιθάκη
Παναγία	Μπριγκαντίνι	192	Ροδίτης Ε.	Ιθάκη
Τηλέμαχος	Μπριγκαντίνι	269	Ροδίτης Ε.Δ.	Ιθάκη
Υ.Θ. Καθαρών	Μπριγκαντίνι	146	Ροδίτης Ευστ.	Ιθάκη
Άγιος Σπυρίδων	Μπριγκαντίνι	278	Τανταρίας Βασίλειος	Ιθάκη
Αριστείδης	Γαβάρα	140	Τανταρίας Βασίλειος	Ιθάκη
Ακαρνανία	Μπριγκαντίνι	350	Τανταριάς Κοσμ.	Ιθάκη
Ανάστασις	Μπρατσέρα	**31**	Τσαπραλής Κων.	Ιθάκη
Άγιος Σπυρίδων	Μπριγκαντίνι	**189**	Τσαπραλής Νικόλαος	Ιθάκη
Οδυσσέας	Μπριγκαντίνι	216	Χαλικιόπουλος Γ.	Ιθάκη
Άγιος Νικόλαος	Γολέτα	46	Χάνος Αλευράς Ν.	Ιθάκη
Άγιος Σπυρίδων	Γολέτα	**54**	Δημουλίτσας Α.	Κέρκυρα
Υ.Θ. Οδηγήτρια	Γολέτα	70	Δημουλίτσας Αντώνιος	Κέρκυρα
Άγιος Νικόλαος	Γολέτα	**54**	Κατσαρός Ε.	Κέρκυρα
Ωραία Ελλάς	Μπριγκαντίνι	**189**	Κορκοτσάκης Κ.	Κέρκυρα
Υ.Θ. Μυρτιώτισσα	Βομβάρδα	**63**	Κρητικός Γ.	Κέρκυρα
Άγιος Νικόλαος	Τραμπάκολο	**36**	Παπαδήμας Γ.	Κέρκυρα
Άγιος Σπυρίδων	Γολέτα	33	Πουλάκης Α.	Κέρκυρα
Άγιος Ανδρέας	Μπριγκαντίνι	161	Πουλιάσης Νικ.	Κέρκυρα
Άγιος Ανδρέας	Μπριγκαντίνι	94	Πουλιέζος Π.	Κέρκυρα
Γενική Ειρήνη	Τραμπάκολο	**36**	Αβατάγγελος Π.	Κεφαλληνία
Ευτυχία	Μπριγκαντίνι	**189**	Αγγελάτος Ν.	Κεφαλληνία
Άγιος Σπυρίδων	Γολέτα	29	Αντύπας Γ.	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Θαυματουργή	Μπριγκαντίνι	**189**	Αντύπας Κ.	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Μυρτιώτισσα	Μπρατσέρα	25	Αντύπας Κ.	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Μυρτιώτισσα	Μπριγκαντίνι	**189**	Αντύπας Κυριάκης	Κεφαλληνία
Παναγία Φισκάρδου	Μπριγκαντίνι	**189**	Αντύπας Μανώλης	Κεφαλληνία
Άγιος Γεώργιος	μπάρκο	**220**	Αντύπας Σ.	Κεφαλληνία
Φύλακας Άγγελος	Παράντζα	29	Ασσάνης Μ.	Κεφαλληνία
Nuovo Lazzarino	Μπριγκαντίνι	**189**	Ασσάνης Σ.	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Κύκκου	Γολέτα	**54**	Αύλιχος Βαγγέλης	Κεφαλληνία
Άγιος Γεράσιμος	Μπρατσέρα	**31**	Αύλιχος Δημήτριος	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Κεχριώνα	Γολέτα	**54**	Αύλιχος Ευάγγελος	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Μπριγκαντίνι	242	Βαλλιάνος Α.	Κεφαλληνία
Ένωσις	Μπριγκαντίνι	**189**	Βαλλιάνος Γρηγόριος	Κεφαλληνία

Άγιος Νικόλαος	Μπριγκαντίνι	377	Βαλσαμάκης	Κεφαλληνία
Σόλων	Μπριγκαντίνι	**189**	Βαλσαμάκης Κ.	Κεφαλληνία
Τηλέμαχος	Μπριγκαντίνι	282	Βαλσαμάκης Παναγής	Κεφαλληνία
Σόλων	Μπριγκαντίνι	122	Βεδές Μιχαήλ	Κεφαλληνία
Άγιος Σπυρίδων	Μπριγκαντίνι	**189**	Βεντούρας Γ.	Κεφαλληνία
Αγία Τριάς	Σκούνα	**55**	Βεντούρας Παν.	Κεφαλληνία
Άγιος Σπυρίδων	Μπρατσέρα	30	Βεντούρας Παν.	Κεφαλληνία
Άγιος Γεώργιος	Μπριγκαντίνι	116	Βεργωτής Γερ.	Κεφαλληνία
Άγιος Δημήτριος	Μπριγκαντίνι	116	Βεργωτής Γερ.	Κεφαλληνία
Ζωοδόχος Πηγή	Μπριγκαντίνι	252	Βεργωτής Ιωάννης	Κεφαλληνία
Ασπασία	Μπριγκαντίνι	180	Βεργωτής Σπ. Γεράσιμος	Κεφαλληνία
Υ.Θ. του Κύκκου	Τραμπάκολο	**36**	Βικάτος Γ.	Κεφαλληνία
Καλλιόπη	Μπριγκαντίνι	97	Βουτσινάς Γεώργιος	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Τραμπάκολο	**36**	Βουτσινάς Θεόδωρος	Κεφαλληνία
Παναγία Δαμασκηνή	Γολέτα	71	Βουτσινάς Ιωάν.	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Περιβολάκι	Μπρατσέρα	25	Βρυώνης Σπυρίδων	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Μπρατσέρα	**31**	Γαβριελάτος Γ.	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Ευαγγελίστρια	Μπρατσέρα	48	Γερμενής Γεώργιος	Κεφαλληνία
Άγιος Γεώργιος	Μπριγκαντίνι	**189**	Γερμενής Λ.	Κεφαλληνία
Αχιλλεύς	Μπριγκαντίνι	230	Γιακουμάτος Φ. Γ.	Κεφαλληνία
Ζωοδόχος Πηγή	Μπρατσέρα	**31**	Γιαννουλάτος Ν.	Κεφαλληνία
Άγιος Διονύσιος	Μπριγκαντίνι	112	Διβάρης Σπυρίδων Χαρ.	Κεφαλληνία
Περικλής	Μπριγκαντίνι	**189**	Δορύζας Νικόλαος	Κεφαλληνία
Άγιος Ιωάννης	Μπριγκαντίνι	**189**	Δρακάτος Π. Τ.	Κεφαλληνία
Νίκη	Μπριγκαντίνι	112	Δρακόπουλος Ιωάννης	Κεφαλληνία
Άγιος Γεράσιμος	Μπριγκαντίνι	104	Ιγγλέσης Ν.	Κεφαλληνία
Φιλαδέλφεια	Μπριγκαντίνι	**189**	Ιγγλέσης Β.	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Μπριγκαντίνι	**189**	Ιγγλέσης Ευστάθιος	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Μπριγκαντίνι	377	Ιγγλέσης Ευστάθιος	Κεφαλληνία
Άγιος Γεράσιμος	Μπριγκαντίνι	104	Ιγγλέσης Νικ.	Κεφαλληνία
Άγιος Παντελεήμων	Μπριγκαντίνι	185	Ιγγλέσης Π.	Κεφαλληνία
Καλή Τύχη	Μπριγκαντίνι	230	Καλλιγάς Βέργος Γρηγ.	Κεφαλληνία
Λυκούργος	Μπριγκαντίνι	193	Καλλιγάς Βέργος Γρηγ.	Κεφαλληνία
Σταμούλα	Μπριγκαντίνι	230	Καλλιγάς Βέργος Γρηγ.	Κεφαλληνία
Ελένη	Μπριγκαντίνι	199	Καλλιγάς Κουρής Παν.	Κεφαλληνία
Καλή Τύχη	Μπριγκαντίνι	**189**	Καλλιγάς Φραγκιάς Κ.	Κεφαλληνία
Τρεις Αδελφοί	Μπριγκαντίνι	107	Καμπίτσης Αν.	Κεφαλληνία
Επτάνησος	Μπριγκαντίνι	149	Καμπίτσης Αντ. Λαζ.	Κεφαλληνία
Μαρής Α. Βαλλιάνος	Μπριγκαντίνι	**189**	Καμπίτσης Δ. Αγγελής	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Μυρτιώτισσα	σακολέβα	42	Καρύδης Δ.	Κεφαλληνία
Άγιος Σπυρίδων	Τραμπάκολο	**36**	Κοντογούρης Γ.	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Καθαρών	Γολέτα	63	Κοντούρης Γ.	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Υπαπαντή	Μπριγκαντίνι	247	Κούπας Αριστείδης	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Μπριγκαντίνι	**189**	Κουρβισιάνος Α.	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Μπριγκαντίνι	96	Κουρούκλης Μπεράτος Ν.	Κεφαλληνία
Αχιλλεύς	Μπριγκαντίνι	251	Κουτουφάς Γερ.	Κεφαλληνία
Άγιος Σπυρίδων	Μπριγκαντίνι	132	Κυπριώτης Νικ.	Κεφαλληνία
Ασπασία	Μπριγκαντίνι	**189**	Λασκαράτος Μ. Ν.	Κεφαλληνία
Τύχη	Μπριγκαντίνι	**189**	Λυκιαρδόπουλος Γ.	Κεφαλληνία

Ρωσία	Μπριγκαντίνι	**189**	Λυκιαρδόπουλος Γεώργιος	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Σπαρτιών	Μπριγκαντίνι	380	Λυκιαρδόπουλος Δημήτριος	Κεφαλληνία
Οδησσιάνα	Μπριγκαντίνι	197	Λυκιαρδόπουλος Ν.	Κεφαλληνία
Αργυρούλα	Μπριγκαντίνι	**189**	Λυκιαρδόπουλος Σ.	Κεφαλληνία
	Μπριγκαντίνι	136	Μαζαράκης Ιωάννης	Κεφαλληνία
Λυτρωτής	Μπριγκαντίνι	108	Μαζαράκης Σπ.Π.	Κεφαλληνία
Σωτήρ	Μπριγκαντίνι	160	Μαζαράκης Σπυρίδων	Κεφαλληνία
Όθων	Μπριγκαντίνι	178	Μακρής Ευσ.	Κεφαλληνία
Νεαρός Μιλτιάδης	Μπριγκαντίνι	299	Μαντζαβίνος Γερ.	Κεφαλληνία
Άγιος Γεράσιμος	Μπριγκαντίνι	219	Μαντζαβίνος Λεωνίδας	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Μπριγκαντίνι	179	Μαντζαβίνος Σ. Αναστάσιος	Κεφαλληνία
Ηρακλής	Μπριγκαντίνι	230	Μαρκόπουλος Θεόδωρος	Κεφαλληνία
Civile	Μπριγκαντίνι	125	Μαρκόπουλος Κ.	Κεφαλληνία
Ποσειδών	Μπριγκαντίνι	222	Μαρκόπουλος Σπυρίδων	Κεφαλληνία
Ανάστασις	Μπριγκαντίνι	**189**	Μαυροκέφαλος Ν.	Κεφαλληνία
Ασπασία	Μπριγκαντίνι	128	Μεταξάς Λασκαράτος Νικόλαος	Κεφαλληνία
Περικλής	Μπριγκαντίνι	**189**	Μεταξάς Ν.	Κεφαλληνία
Σεβαστή	Μπριγκαντίνι	**189**	Μεταξάς Π.	Κεφαλληνία
Στροφάδες	Μπριγκαντίνι	194	Μηλιαρέσης Δ.	Κεφαλληνία
Στροφάδες	Μπριγκαντίνι	160	Μηλιαρέσης Σ.	Κεφαλληνία
Άγιος Σπυρίδων	Μπριγκαντίνι	201	Μιχαλιτσιάνος Μ.	Κεφαλληνία
Τύχη	Μπριγκαντίνι	188	Μιχαλιτσιάνος Γ.	Κεφαλληνία
Ανάληψις	Μπριγκαντίνι	140	Μιχαλιτσιάνος Ι.	Κεφαλληνία
Άγιος Σπυρίδων	Μπριγκαντίνι	**189**	Μιχαλιτσιάνος Μ.	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Μπριγκαντίνι	232	Μονόπωλης Αλεβίζου Νικόλαος	Κεφαλληνία
Μαριγώ	Μπριγκαντίνι	240	Μουσούρης Αλέξανδρος	Κεφαλληνία
Πατρίς	Γολέτα	82	Μουσούρης Αντώνιος	Κεφαλληνία
Κόμης Βοροντσώφ	Μπριγκαντίνι	240	Μουσούρης Κ.	Κεφαλληνία
Λυκούργος	Μπριγκαντίνι	130	Μουσούρης Π.	Κεφαλληνία
Άγιος Σπυρίδων	Μπριγκαντίνι	91	Μπεκατώρος Παν.	Κεφαλληνία
Άγιος Αντώνιος	Τραμπάκολο	**36**	Παλούμπος Ν.	Κεφαλληνία
Άγιος Γεώργιος	Τραμπάκολο	**36**	Παλούμπος Ν.	Κεφαλληνία
Πανάς	Μπριγκαντίνι	**189**	Πανάς Γ.	Κεφαλληνία
Ελένη	Μπριγκαντίνι	74	Πανάς Τ.	Κεφαλληνία
Ελληνικόν	Μπριγκαντίνι	**189**	Πανάς Τ.	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Κεχριώνα	Μπριγκαντίνι	**189**	Παρίσης Γ.	Κεφαλληνία
Ελένη	Μπριγκαντίνι	**189**	Πατρίκιος Αντ.	Κεφαλληνία
Landera	Βομβάρδα	**63**	Πατρίκιος Γ.	Κεφαλληνία
Modesto	Βομβάρδα	**63**	Πατρίκιος Γ.	Κεφαλληνία
Nadezda	Μπριγκαντίνι	362	Πατρίκιος Γεώργιος	Κεφαλληνία
Κατερίνα	Μπριγκαντίνι	**189**	Πατρίκιος Κ.	Κεφαλληνία
Πηνελόπη	Μπρατσέρα	**31**	Πιλάλης Γ. Μ.	Κεφαλληνία

Άγιος Σπυρίδων	Μπρατσέρα	**31**	Ποταμιάνος Ε.	Κεφαλληνία
Σουλτάνα	Τραμπάκολο	**36**	Ποταμιάνος Ε.	Κεφαλληνία
Άγιος Γεώργιος	Μπριγκαντίνι	75	Ποταμιάνος Κοσμέτος	Κεφαλληνία
Ζωοδόχος Πηγή	Μπριγκαντίνι	**189**	Ποταμιάνος Σ.	Κεφαλληνία
Ζωοδόχος Πηγή	Μπρατσέρα	25	Ποταμιάνος Σπ.	Κεφαλληνία
Αγία Φιλομένη	Μπριγκαντίνι	**189**	Πυλαρινός Α.	Κεφαλληνία
Αριστομένης	Μπριγκαντίνι	31	Πυλαρινός Α.	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Μπρατσέρα	30	Πυλαρινός Γεράσιμος	Κεφαλληνία
Άγιος Γεράσιμος	μπάρκο	**220**	Πυλαρινός Π.	Κεφαλληνία
Άγιος Γεράσιμος	Μπρατσέρα	**31**	Πυλαρινός Παναγής	Κεφαλληνία
Αγία Σοφία	Μπριγκαντίνι	112	Ραφτόπουλος Ν.	Κεφαλληνία
Αχιλλεύς	Μπριγκαντίνι	118	Ραφτόπουλος Ν.	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Γολέτα	**54**	Ραφτόπουλος Κων.	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Μπριγκαντίνι	236	Ρωσόλυμος Β.	Κεφαλληνία
Κεφαλληνία	Μπριγκαντίνι	331	Ρωσόλυμος Γ.	Κεφαλληνία
Κασπία	Μπριγκαντίνι	234	Ρωσόλυμος Γερ.	Κεφαλληνία
Έξι Αδελφοί	Μπριγκαντίνι	320	Ρωσόλυμος Ηρακλ.	Κεφαλληνία
Κεφαλληνία	Μπριγκαντίνι	192	Ρωσόλυμος Λ.	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Μπριγκαντίνι	236	Ρωσόλυμος Σπυρίδων	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Κεχριώνα	Μπριγκαντίνι	33	Σαμικός Παύλος	Κεφαλληνία
Ευαγγελίστρια	Μπριγκαντίνι	165	Σβορώνος Κ.	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Μπριγκαντίνι	**189**	Σβορώνος Γερ.	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Μπριγκαντίνι	310	Σβορώνος Γερ.	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Κύκκου	Μπριγκαντίνι	78	Σβορώνος Γερ.	Κεφαλληνία
Ποσειδών	Μπριγκαντίνι	150	Σβορώνος Δημ.	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Ευαγγελίστρια	Μπριγκαντίνι	167	Σβορώνος Χαράλαμπος	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	μπάρκο	**220**	Σέρρας Σ.	Κεφαλληνία
Άγιος Σπυρίδων	Μπριγκαντίνι	**189**	Στεφανάτος Θεόδωρος	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Δαμασκηνή	Γολέτα	81	Συνοδινός Στραβόλαιμος Γερόλυμος	Κεφαλληνία
Άγιος Σπυρίδων	Γολέτα	**54**	Συνοδινός Στραβόλαιμος Δημήτριος	Κεφαλληνία
Ηρακλής	Γολέτα	35	Συνοδινός Στραβόλαιμος Διονύσιος	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Μπριγκαντίνι	**189**	Τραυλός Γεράσιμος	Κεφαλληνία
Ελένη	Μπριγκαντίνι	200	Τραυλός Δ.	Κεφαλληνία
Αργυρούλα	Μπριγκαντίνι	220	Τραυλός Δημ.	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Μπριγκαντίνι	199	Τραυλός Πιεράτος Αν.	Κεφαλληνία
Παναγία	Μπριγκαντίνι	**189**	Τσελέντης Α.	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Βομβάρδα	**63**	Τσελέντης Γ.	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Μυρτιώτισσα	Βομβάρδα	30	Τσελέντης Κωνσταντίνος	Κεφαλληνία
Άγιος Ανδρέας	Μπρατσέρα	29	Τσελέντης Σπύρος	Κεφαλληνία
Άγιος Σπυρίδων	Μπριγκαντίνι	176	Φερεντίνος Αν. Αθ.	Κεφαλληνία
Άγιος Γεώργιος	Γολέτα	99	Φερεντίνος Γαβ.	Κεφαλληνία
Αγία Τριάς	Γολέτα	**54**	Φερεντίνος Π.	Κεφαλληνία
Άγιος Γεράσιμος	Μπρατσέρα	**31**	Φερεντίνος Π.	Κεφαλληνία

Άγιος Γεράσιμος	Μπριγκαντίνι	**189**	Φερεντίνος Π.	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	μπάρκο	**220**	Φερεντίνος Π.	Κεφαλληνία
Ηρακλής	Γολέτα	**54**	Φερεντίνος Π.	Κεφαλληνία
Καλή Τύχη	Μπριγκαντίνι	**189**	Φραγκιάς Κ. Κ.	Κεφαλληνία
Καλή Τύχη	Μπριγκαντίνι	132	Φραγκόπουλος Γεώργιος	Κεφαλληνία
Λεωνίδας	Μπριγκαντίνι	153	Φραγκόπουλος Νικ.	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Μπριγκαντίνι	**189**	Φραγκόπουλος Σπ.	Κεφαλληνία
Αχιλλεύς	Μπριγκαντίνι	245	Φωκάς Γιακουμάτος Ιω.	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Ευαγγελίστρια	Μπριγκαντίνι	281	Φωκάς Ιάκωβος	Κεφαλληνία
Αμαλία	Μπριγκαντίνι	**189**	Φωκάς Μ.	Κεφαλληνία
Σκαρδαμούλα	Μπριγκαντίνι	199	Φωκάς Ροδάτος Νικ.	Κεφαλληνία
Τρεις Αδελφοί	Μπριγκαντίνι	**189**	Χαλικιάς Π.	Κεφαλληνία
Ποσειδών	Μπριγκαντίνι	144	Χαλικιόπουλος Γερ.	Κεφαλληνία
Ποσειδών	Μπριγκαντίνι	196	Χαλικιόπουλος Γερ.	Κεφαλληνία
Άγιος Σπυρίδων	Μπριγκαντίνι	**189**	Χέλμης Σπ.	Κεφαλληνία
Επτάνησος	Μπριγκαντίνι	**189**	Γουριώτης Δ.	Λευκάδα
Όθων	Μπριγκαντίνι	**189**	Καραμπίνης Δ.	Λευκάδα
Άγιος Γρηγόριος ο Παλαμάς	Μπριγκαντίνι	178	Καραντινός Δ.	Λευκάδα
Άγιος Δημήτριος	Μπριγκαντίνι	241	Καραντινός Δημ.	Λευκάδα
Κυρία Φανή	Μπριγκαντίνι	271	Καραντινός Π.	Λευκάδα
Σόλων	Μπριγκαντίνι	129	Μπαλτσάς Β. Ρόκκος	Λευκάδα
Μινόρκα	Σκούνα	**55**	Ανεμογιάννης Αντ.	Παξοί
Αγία Ελένη	Τραμπάκολο	**36**	Αργυρός Α.	Παξοί
Δόξα	Τραμπάκολο	**36**	Αργυρός Α.	Παξοί
Άνθρωπος	Τραμπάκολο	**36**	Αργυρός Β.	Παξοί
Κερκυραίος	Τραμπάκολο	**36**	Αργυρός Ε.	Παξοί
Αμαλία Καρολίνα	Σκούνα	**55**	Αργυρός Κ.	Παξοί
Άγιος Ιώσηπος	Τραμπάκολο	**36**	Αργυρός Ν.	Παξοί
Λευκάς	Μπριγκαντίνι	**189**	Αρώνης Σπυρίδων	Παξοί
Ορλάνδος	Τραμπάκολο	**36**	Δαλιέτος Κ.	Παξοί
Άγιος Νικόλαος	μπάρκο	220	Ζερβός Σ.	Παξοί
Άγιος Νικόλαος	Τραμπάκολο	**36**	Κασσίμης Γ.	Παξοί
Θεμιστοκλής	Πιελέγκο	29	Κασσίμης Γ.	Παξοί
Άγιος Νικόλαος	Γολέτα	31	Μάστορας Ν.	Παξοί
Umano	Τραμπάκολο	**36**	Ορφανός Γ.	Παξοί
Αρδητός	Τραμπάκολο	**36**	Ορφανός Γ.	Παξοί
Μινόρκα	Σκούνα	53	Ρωμανός Λ.	Παξοί

ΟΝΟΜΑΣΤΙΚΟΣ ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΠΤΑΝΗΣΙΑΚΩΝ ΠΟΝΤΟΠΟΡΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΈΤΟΥΣ 1855				
όνομα σκάφους	**τύπος σκάφους**	**χωρητικότητα**	**πλοίαρχος/πλοιοκτήτης**	**καταγωγή**
Υ.Θ. του Νησιού	Γολέτα	**64**	Αρβανιτάκης Γεώργιος	Ζάκυνθος
Άγιος Χαράλαμπος	Γολέτα	**64**	Βερύκιος Κωνσταντίνος	Ζάκυνθος
Άγιος Διονύσιος	Μπριγκαντίνι	189	Διονύσιος Γ.	Ζάκυνθος
Ζάκυνθος	Μπριγκαντίνι	**179**	Μαμπάσης Νικόλαος	Ζάκυνθος

Άγιος Διονύσιος	Γολέτα	**64**	Μανιάκης Αθανάσιος	Ζάκυνθος
Άγιος Σπυρίδων	Γολέτα	**64**	Μανιάκης Αθανάσιος	Ζάκυνθος
Υ.Θ. Μυρτιώτισσα	Γολέτα	**64**	Μανιάκης Γεώργιος	Ζάκυνθος
Άγιος Σπυρίδων	Γολέτα	**64**	Μαντούκας Αθ.	Ζάκυνθος
Άγιος Διονύσιος	Γολέτα	**64**	Μαντούκας Γεώργιος	Ζάκυνθος
Ευανθία	Μπριγκαντίνι	68	Μαρούλης Παν.	Ζάκυνθος
Άγιος Σπυρίδων	Μπριγκαντίνι	**179**	Μαρούλης Παν. Διον.	Ζάκυνθος
Κανάρης	Μπριγκαντίνι	92	Μολφέσης Ευθ. Κων.	Ζάκυνθος
Ζάκυνθος	πολάκα	**150**	Μπαμπάσης Νικ.	Ζάκυνθος
Gurriero del mare	Τραμπάκολο	**46**	Μπουζάκης Χαράλαμπος	Ζάκυνθος
Άγιος Αθανάσιος	Μπρατσέρα	**38**	Νικολόπουλος Νικόλαος	Ζάκυνθος
Άγιος Νικόλαος	Γολέτα	46	Αλευράς Χάνος Ν.	Ιθάκη
Άγιος Διονύσιος	Μπριγκαντίνι	189	Βλασσόπουλος Άγγελος	Ιθάκη
Υ.Θ. Ευαγγελίστρια	Μπριγκαντίνι	173	Βλασσόπουλος Διονύσιος	Ιθάκη
Άγιος Νικόλαος	Μπριγκαντίνι	80	Βλασσόπουλος Καρλάτος Ιωάννης	Ιθάκη
Άγιος Γεώργιος	Μπριγκαντίνι	85	Βλασσόπουλος Καρλάτος Σπ.	Ιθάκη
Αμαλία	Μπριγκαντίνι	152	Βλασσόπουλος Παν.	Ιθάκη
Υ.Θ. Σπηλαιώτισσα	Μπριγκαντίνι	152	Βλασσόπουλος Παν.	Ιθάκη
Καλυψώ	Γολέτα	84	Βλησμάς Παν. Γ.	Ιθάκη
Παναγία	Μπρατσέρα	26	Γαλάτης Χρ.	Ιθάκη
Δύο Αδελφοί	Γολέτα	45	Γράτσος Διονύσιος	Ιθάκη
Υ.Θ. Σπηλαιώτισσα	Μπριγκαντίνι	197	Δενδρινός Αλ. Ανδρ.	Ιθάκη
Κόμης Ιωάννης Καποδίστριας	Μπριγκαντίνι	222	Δενδρινός Αρ. Ανδρ.	Ιθάκη
Άγιος Δημήτριος	Μπριγκαντίνι	96	Δενδρινός Γεώρ.Γερ.	Ιθάκη
Άγιος Νικόλαος	Βομβάρδα	76	Δεφτεραίος Βασίλειος	Ιθάκη
Άγιος Νικόλαος	Μπριγκαντίνι	38	Καλλίνικος Γεώργιος	Ιθάκη
Θεμιστοκλής	Μπριγκαντίνι	**179**	Καραβίας Βαγγέλης	Ιθάκη
Μολδαβία	Μπριγκαντίνι	246	Καραβίας Γιακ.	Ιθάκη
Άγιος Σπυρίδων	Γολέτα	77	Καραβίας Ιωάν.	Ιθάκη
Υ.Θ. Καθαρών	Μπριγκαντίνι	93	Καραβίας Παρόδης Ιωάννης	Ιθάκη
Αργυρώ	Μπριγκαντίνι	121	Καραβίας Τσεμπέρης Γερ.	Ιθάκη
Εν τω Ναώ της Θεοτόκου	Μπριγκαντίνι	114	Καραβίας Τσεμπέρης Ελευθέριος	Ιθάκη
Υ.Θ. Σπηλαιώτισσα	Μπριγκαντίνι	134	Καραβίας Τσεμπέρης Νικ. Γρ.	Ιθάκη
Άγιος Σπυρίδων	Γολέτα	39	Καραβίας Τσεμπέρης Παν.	Ιθάκη
Εισόδια Θεοτόκου	Μπριγκαντίνι	121	Καραβίας Τσεμπέρης Παντ.	Ιθάκη
Ευσταθία	Μπριγκαντίνι	**179**	Καραβίας Τσεμπέρης Παντ.	Ιθάκη
Θεμιστοκλής	Μπριγκαντίνι	132	Καραβίας-Γιαννούτσος Βαγ.	Ιθάκη
Ελένη	Μπριγκαντίνι	114	Καραβίας-Τσεμπέρης	Ιθάκη

			Κωνστ.	
Κατερίνα	Μπριγκαντίνι	176	Καραβίας-Τσεμπέρης Παν.	Ιθάκη
Άγιος Γεώργιος	Γολέτα	69	Καραβίας-Τσεμπέρης Σ.	Ιθάκη
Ελένη	Μπριγκαντίνι	71	Κονταρής Γεράσιμος	Ιθάκη
Υ.Θ. Καθαρών	Γολέτα	63	Κονταρής Ιωάννης	Ιθάκη
Ι. Καποδίστριας	Μπριγκαντίνι	252	Λεκατσάς Αποστ.	Ιθάκη
Τρεις Αδελφοί	Μπριγκαντίνι	179	Λεκατσάς Κοντιλάτος Νικόλαος	Ιθάκη
Άγιος Γεώργιος	Μπρατσέρα	37	Λεκατσάς Π.	Ιθάκη
Υ.Θ. Καθαρών	Μπριγκαντίνι	126	Λεκατσάς Σπ.	Ιθάκη
Καλλιόπη	Μπριγκαντίνι	**179**	Μαυρομμάτης Βασ.	Ιθάκη
Υ.Θ. Ευαγγελίστρια	Σκούνα	72	Μαυρομμάτης Βασίλης	Ιθάκη
Τολμηρός	Τραμπάκολο	44	Μαυρομμάτης Σπυρίδων	Ιθάκη
Άγιος Ιωάννης	Τραμπάκολο	68	Μουζάκης Χαρ. Γ.	Ιθάκη
Άγιος Σπυρίδων	Γολέτα	49	Παΐζης Θεμιστοκλής	Ιθάκη
Πηνελόπη	Μπριγκαντίνι	140	Παΐζης Κωνσταντίνος	Ιθάκη
Δερβίσης	Μπριγκαντίνι	174	Πεταλάς Ιωάν. Διον.	Ιθάκη
Παναγία	Μπρατσέρα	**38**	Πεταλάς Μαράτος Δημήτριος	Ιθάκη
Παναγία	Μπριγκαντίνι	120	Πεταλάς-Δασκαλάκης Ευτ.	Ιθάκη
Οδυσσέας	Μπριγκαντίνι	204	Πεταλάς-Θεοφιλάτος Σ.	Ιθάκη
Άγιος Νικόλαος	Μπριγκαντίνι	83	Πεταλάς-Καλογεράκης Γ.	Ιθάκη
Άγιος Σπυρίδων	Μπριγκαντίνι	74	Πεταλάς-Λιοσάτος Ν.Δ.	Ιθάκη
Λαέρτης	Μπριγκαντίνι	268	Πεταλάς-Μαράτος Θ.. Αντ.	Ιθάκη
Παναγία Καθαρών	Μπριγκαντίνι	198	Πεταλάς-Πέτας Ν.	Ιθάκη
Άγιος Διονύσιος	Μπριγκαντίνι	82	Πεταλάς-Πέτας Δ.Γ.	Ιθάκη
Άγιος Δημήτριος Νικοπολίτης	Μπριγκαντίνι	**179**	Πιέρρος Ευστάθιος	Ιθάκη
Άγιος Σπυρίδων	Μπριγκαντίνι	**179**	Πιέρρος Φρ. Στ.	Ιθάκη
Αγία Ελένη	Μπριγκαντίνι	249	Πιέρρου Ανδ. Υιοί	Ιθάκη
Άγιος Σπυρίδων	Μπριγκαντίνι	278	Τανταρίας Βασίλειος	Ιθάκη
Ακαρνανία	Μπριγκαντίνι	350	Τανταριάς Κοσμ.	Ιθάκη
Άγιος Σπυρίδων	Μπριγκαντίνι	77	Τσαπραλής Γεώργιος	Ιθάκη
Ανάστασις	Μπριγκαντίνι	104	Τσαπραλής Κων.	Ιθάκη
Υ.Θ. Ευαγγελίστρια	Γολέτα	77	Τσαπραλής Κωνσταντίνος	Ιθάκη
Σοφία	Σκούνα	118	Τσαπραλής Παναγιώτης	Ιθάκη
Αναστασία	Γολέτα	**64**	Τσαπραλής Πάνος	Ιθάκη
Υ.Θ. Καθαρών	Γολέτα	63	Φιλίππου Θεόδωρος	Ιθάκη
Οδυσσέας	Μπριγκαντίνι	177	Χαλικιόπουλος Γιακ.Π.	Ιθάκη
Άγιος Δημήτριος	Μπριγκαντίνι	227	Βενετσιάνος Ανδρ.	Κέρκυρα
Υ.Θ. Οδηγήτρια	Γολέτα	70	Δημουλίτσας Αντώνιος	Κέρκυρα
Υ.Θ. Ευαγγελίστρια	Γολέτα	**64**	Καρακόκκινος Σπυρίδων	Κέρκυρα
Άγιος Νικόλαος	Τραμπάκολο	28	Κατέχης Αναστάσιος	Κέρκυρα
Άγιος Σπυρίδων	Μπρατσέρα	**38**	Κατέχης Νικόλαος	Κέρκυρα
Στέλλα	Μπριγκαντίνι	359	Κομνηνός Ανδρ.	Κέρκυρα

Ωραία Ελλάς	Μπρατσέρα	97	Κορκοτσάκης Θεμιστοκλής	Κέρκυρα
Άγιος Διονύσιος	πολάκα	**150**	Κουλουμπής Κων.	Κέρκυρα
Αγία Τριάς	Γολέτα	**64**	Κουλούρης Ιωάννης	Κέρκυρα
Υ.Θ. Μυρτιώτισσα	Γολέτα	**64**	Κρητικός Βασίλειος	Κέρκυρα
Άγιος Νικόλαος	Γολέτα	**64**	Μωράκης Διον.	Κέρκυρα
Άγιος Σπυρίδων	Μπρατσέρα	**38**	Πουλάκης Α.	Κέρκυρα
Άγιος Ανδρέας	Μπριγκαντίνι	111	Πουλιέζος Παναγής	Κέρκυρα
Άγιος Σπυρίδων	Τραμπάκολο	**46**	Αβατάγγελος Πασχάλης	Κεφαλληνία
Αγία Αικατερίνη	Μπριγκαντίνι	**179**	Αγγελάτος Βαγγέλης	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Πλατυτέρα	Μπρατσέρα	**38**	Αγγελάτος Γεώργιος	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Μπριγκαντίνι	**179**	Αντύπας Δημ.	Κεφαλληνία
Παναγία Φισκάρδου	Μπριγκαντίνι	**179**	Αντύπας Εμμανουήλ	Κεφαλληνία
Άγιος Γεώργιος	Μπρατσέρα	**38**	Αντύπας Ευστάθιος	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Μυρτιώτισσα	Μπρατσέρα	25	Αντύπας Κυρ.	Κεφαλληνία
Σμύρνη	Μπριγκαντίνι	181	Αντύπας Νικόλαος	Κεφαλληνία
Άγιος Γεράσιμος	Μπρατσέρα	43	Αντωνάτος Σ. Αναστάσιος	Κεφαλληνία
Ελισάβετ	Μπριγκαντίνι	**179**	Αραβαντινός Γεώργιος	Κεφαλληνία
Άγιος Σπυρίδων	Γολέτα	39	Αρσένης Κωνσταντίνος	Κεφαλληνία
Λευκάδα (Santa Maura)	Μπριγκαντίνι	201	Αρσένης Π.	Κεφαλληνία
Αναστασία	Μπριγκαντίνι	185	Αρτελάρης Π.	Κεφαλληνία
Άγιος Σπυρίδων	Γολέτα	**64**	Αυγερινός Σπυρίδων	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Ζωοδόχος Πηγή	Γολέτα	30	Αυγερινός Σπυρίδων	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Κύκου	Μπρατσέρα	**38**	Αύλιχος Γερ.	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Κεχριώνα	Γολέτα	54	Αύλιχος Γεώργιος	Κεφαλληνία
Άγιος Γεράσιμος	Μπριγκαντίνι	**179**	Αύλιχος Στυλιανός	Κεφαλληνία
Ανδρέας Βαλλιάνος	Μπριγκαντίνι	192	Βαλλιάνος Κ. Γεώργιος	Κεφαλληνία
Αγία Ελένη	Μπριγκαντίνι	**179**	Βαλλιάνος Χαράλαμπος	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Μπριγκαντίνι	377	Βαλσαμάκης	Κεφαλληνία
Σόλων	Μπριγκαντίνι	145	Βαλσαμάκης Μπαλτσάς Σπυρίδωνος Χαράλαμπος	Κεφαλληνία
Ρόζα	Μπριγκαντίνι	262	Βαλσάμης Παν.	Κεφαλληνία
Σόλων	Μπριγκαντίνι	113	Βεδές Μιχαήλ	Κεφαλληνία
άγιος χριστόφορος	Τραμπάκολο	**46**	Βεντούρας Γ.	Κεφαλληνία
Άγιος Σπυρίδων	Μπριγκαντίνι	227	Βεργωτής Αντ.	Κεφαλληνία
Άγιος Γεράσιμος	Γολέτα	**64**	Βεργωτής Ιωάννης	Κεφαλληνία
Ασπασία	Μπριγκαντίνι	**179**	Βεργωτής Σπ. Γεράσιμος	Κεφαλληνία
Γεώργιος Μαρία	Μπριγκαντίνι	**179**	Βλάχος Δημ.	Κεφαλληνία
Καλλιόπη	Μπριγκαντίνι	122	Βουτσινάς Γεώργιος	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Τραμπάκολο	**46**	Βουτσινάς Θεόδωρος	Κεφαλληνία
Άγιος Σπυρίδων	Τραμπάκολο	**46**	Βουτσινάς Θεόδωρος	Κεφαλληνία
Ευαγγελίστρια	Γολέτα	71	Βουτσινάς Ιωάν.Ν.	Κεφαλληνία
Καλλιόπη	Μπριγκαντίνι	97	Βουτσινάς Ιωάννης	Κεφαλληνία
Άγιος Ιωάννης	Μπριγκαντίνι	**179**	Βουτσινάς Σπυρίδων	Κεφαλληνία
Κασπία	Μπριγκαντίνι	234	Βουτσινάς Σπυρίδων	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Ευαγγελίστρια	Μπρατσέρα	43	Γερμενής Νικόλαος	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Πλατυτέρα	Σκούνα	130	Γιαννουλάτος Αντ.	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Ευαγγελίστρια	Μπρατσέρα	**38**	Γιαννουλάτος Γ.	Κεφαλληνία

Υ.Θ. Περιβολάκι	Μπριγκαντίνι	241	Γιαννουλάτος Διον.	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Ζωοδόχος Πηγή	Μπρατσέρα	25	Γιαννουλάτος Νικόλαος	Κεφαλληνία
Άγιος Διονύσιος	Μπρατσέρα	**38**	Γιαννουλάτος Παν.	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Μπριγκαντίνι	94	Γιαννούλης Ιωάννης	Κεφαλληνία
Ποσειδών	Μπριγκαντίνι	160	Δακορός Γερ.	Κεφαλληνία
Αλεξ. Αυγερινός	Μπριγκαντίνι	**179**	Δακορός Διον.	Κεφαλληνία
Σεβαστή	Μπριγκαντίνι	**179**	Δακορός Ελ.	Κεφαλληνία
Τί σε μέλλει	Μπρατσέρα	48	Δεσαλέρμος Σπ.	Ιθάκη
Υ.Θ. Σπηλαιώτισσα	Σκούνα	**103**	Δορύζας Δαμ.	Κεφαλληνία
Αγία Ελένη	Μπριγκαντίνι	**179**	Δρακόπουλος Νικόλαος	Κεφαλληνία
Πιπίνα	Μπριγκαντίνι	148	Ζαβογιάννης Χαρ. Γ.	Κεφαλληνία
Ηρακλής	Μπριγκαντίνι	236	Ιγγλέσης Άγγελος	Κεφαλληνία
Άγιος Γεράσιμος	Μπριγκαντίνι	105	Ιγγλέσης Γ.	Κεφαλληνία
Μεταμόρφωση	Μπριγκαντίνι	391	Ιγγλέσης Γ.	Κεφαλληνία
Αγγέλικα	Μπριγκαντίνι	250	Ιγγλέσης Γεράσιμος	Κεφαλληνία
Ελένη	Μπριγκαντίνι	250	Ιγγλέσης Γεράσιμος	Κεφαλληνία
Στέλλα	Μπριγκαντίνι	360	Ιγγλέσης Ευστάθιος	Κεφαλληνία
Θέμις	γαβάρα	336	Ιγγλέσης Ιωάννης	Κεφαλληνία
Άγιος Σπυρίδων	Μπριγκαντίνι	146	Καββαδίας	Κεφαλληνία
Ιονική Ελλάς	Σκούνα	57	Καλλιγάς Ανδ.	Κεφαλληνία
Αριστείδης	Μπριγκαντίνι	**179**	Καλλιγάς Βέργος Γρηγ.	Κεφαλληνία
Σταμούλα	Μπριγκαντίνι	230	Καλλιγάς Βέργος Γρηγ.	Κεφαλληνία
Αντζέλικα	Μπριγκαντίνι	275	Καλλιγάς Βέργος Ηλίας	Κεφαλληνία
Αγία Άννα	Μπριγκαντίνι	243	Καλλιγάς Γιαννάτος Γερ.	Κεφαλληνία
Χαρούλα	Μπριγκαντίνι	230	Καλλιγάς Γρ.	Κεφαλληνία
Θεσσαλονίκη	Μπριγκαντίνι	**179**	Καλλιγάς Κ. Παναγιώτης	Κεφαλληνία
Αριστομένης	Μπριγκαντίνι	**179**	Καλλιγάς-Βέργος Γρ.	Κεφαλληνία
Επτάνησος	Μπριγκαντίνι	149	Καμπίτσης Αντ. Λαζ.	Κεφαλληνία
Ζάκυνθος	Γολέτα	**64**	Καμπίτσης Αντώνιος	Κεφαλληνία
Κεφαλληνία	Μπριγκαντίνι	**179**	Καμπίτσης Χαρ.	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Ελπίς	Μπριγκαντίνι	167	Καρούσος Ιωάννης	Κεφαλληνία
Σταμούλα	Μπριγκαντίνι	110	Κομποθέκρας Γερ.	Κεφαλληνία
Παναγία	Γολέτα	**64**	Κοντούρης Ν. Ε.	Κεφαλληνία
Άγιος Παντελεήμων	Μπριγκαντίνι	100	Κορνέλος Πέτρος	Κεφαλληνία
Άγιος Σπυρίδων	Μπριγκαντίνι	**179**	Κουβιέλος Γεράσιμος	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Υπαπαντή	Μπριγκαντίνι	247	Κούππας Αριστείδης	Κεφαλληνία
Άγιος Χαράλαμπος	Μπριγκαντίνι	**179**	Κουρούκλης Μπεράτος Μιχ.	Κεφαλληνία
Σουλτάνα	Σκούνα	30	Κουρούκλης Παναγιώτης	Κεφαλληνία
Αχιλλεύς	Μπριγκαντίνι	231	Κουτουφάς Γερ.	Κεφαλληνία
Αλέξανδρος	Μπριγκαντίνι	**179**	Κουτουφάς Ιωάννης	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Μπριγκαντίνι	**179**	Κυπριώτης Γ.	Κεφαλληνία
Ελένη	Μπριγκαντίνι	263	Λυκιαρδόπουλος Γερ.	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Σπαρτιά	Μπριγκαντίνι	**179**	Λυκιαρδόπουλος Δημ.	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Μπριγκαντίνι	95	Λυκιαρδόπουλος Οδυσσέας	Κεφαλληνία
Λυτρωτής	Μπριγκαντίνι	108	Μαζαράκης Γερ.	Κεφαλληνία
Σωτήρ	Μπριγκαντίνι	136	Μαζαράκης Γεράσιμος	Κεφαλληνία
Άγιος Διονύσιος	Γολέτα	**64**	Μάνδουκας Γεώργιος	Κεφαλληνία

Άγιος Νικόλαος	Μπριγκαντίνι	**179**	Μαντζαβίνος Αν.	Κεφαλληνία
Νεαρός Μιλτιάδης	Μπριγκαντίνι	210	Μαντζαβίνος Γερ.	Κεφαλληνία
Άγιος Ιωάννης	Μπριγκαντίνι	116	Μαντζαβίνος Ιωάννης	Κεφαλληνία
Κασπία	Μπριγκαντίνι	176	Μαντζαβίνος Ιωάννης	Κεφαλληνία
Άγιος Γεράσιμος	Μπριγκαντίνι	219	Μαντζαβίνος Λεωνίδας	Κεφαλληνία
Άγιος Γεράσιμος	Μπριγκαντίνι	110	Μαντζαβίνος Παν.	Κεφαλληνία
Χωριανή	Γολέτα	**64**	Μαντζαβίνος-Μεταξάς Αν.	Κεφαλληνία
Άγιος Γεράσιμος	γαβάρα	342	Μαρκέτος Διον.	Κεφαλληνία
Νικόλαος Ι	Μπριγκαντίνι	**179**	Μαρκόπουλος Ανδ.	Κεφαλληνία
Σταματούλα	Μπριγκαντίνι	97	Μαρκόπουλος Γεώργιος	Κεφαλληνία
Αγία Ελένη	Μπριγκαντίνι	294	Μαρκόπουλος Σπυρίδων	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Καθαρών	Γολέτα	73	Μαυροκέφαλος Ιωάννης	Κεφαλληνία
Ανάστασις	Μπριγκαντίνι	104	Μαυροκέφαλος Μ. Νικόλαος	Κεφαλληνία
Σωτήρ	Μπριγκαντίνι	132	Μεταξάς Γεώργιος	Κεφαλληνία
Σεβαστή	Μπριγκαντίνι	**179**	Μεταξάς Ηλίας	Κεφαλληνία
Περικλής	Μπριγκαντίνι	**179**	Μεταξάς Λασκαράτος Ηλίας	Κεφαλληνία
Παναγία	Μπριγκαντίνι	245	Μεταξάς Λασκαράτος Ιωάννης	Κεφαλληνία
Ασπασία	Μπριγκαντίνι	128	Μεταξάς Λασκαράτος Νικόλαος	Κεφαλληνία
Χωριανή	Γολέτα	**64**	Μεταξάς Μαντζαβίνος Αν.	Κεφαλληνία
Στροφάδες	Μπριγκαντίνι	**179**	Μεταξάς Ν.	Κεφαλληνία
Αγία Αικατερίνη	Μπριγκαντίνι	**179**	Μεταξάς Σπ.	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Μπριγκαντίνι	232	Μεταξάς Σπυρίδων	Κεφαλληνία
Στροφάδες	Μπριγκαντίνι	194	Μηλιαρέσης Δ.	Κεφαλληνία
Άγιος Παντελεήμων	Τραμπάκολο	60	Μηλιαρέσης Νικόλαος	Κεφαλληνία
Τύχη	Μπριγκαντίνι	230	Μηλιαρέσης Παν.	Κεφαλληνία
Ευτυχία	Μπριγκαντίνι	**179**	Μιχαλιτσιάνος Ανδ.	Κεφαλληνία
Ανάληψις	Μπριγκαντίνι	140	Μιχαλιτσιάνος Λ.	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Μπριγκαντίνι	232	Μονόπωλης Αλεβίζου Νικόλαος	Κεφαλληνία
Βικτωρία	Μπριγκαντίνι	**179**	Μονόπωλης Νικ.	Κεφαλληνία
Άγιος Στέφανος	Μπριγκαντίνι	**179**	Μουσούρης Ανδρέας	Κεφαλληνία
Πατρίς	Γολέτα	80	Μουσούρης Αντώνιος	Κεφαλληνία
Άγιος Γεώργιος	Μπριγκαντίνι	174	Μουσούρης Γερ.	Κεφαλληνία
Ευτυχία	Γολέτα	68	Μουσούρης Μαρής	Κεφαλληνία
Θρασύβουλος	Μπριγκαντίνι	274	Μουσούρης Στέφανος	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Μπριγκαντίνι	62	Μπεκατώρος Λουκάς	Κεφαλληνία
Καλή Τύχη	Μπριγκαντίνι	179	Παγουλάτος Νικόλαος	Κεφαλληνία
Άγιος Αντώνιος	Τραμπάκολο	**46**	Παλούμπος Γεώργιος	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Τραμπάκολο	**46**	Παλούμπος Νικόλαος	Κεφαλληνία
Έξι Αδελφοί	Μπριγκαντίνι	260	Πανάς Δ.	Κεφαλληνία
Αριστείδης	Μπριγκαντίνι	117	Παρίσης Γ.	Κεφαλληνία
Αριστείδης	Μπρατσέρα	49	Παρίσης Στέλιος	Κεφαλληνία

Ελένη	Μπριγκαντίνι	**179**	Πατρίκιος Αντ.	Κεφαλληνία
Nadezda	Μπριγκαντίνι	362	Πατρίκιος Γεώργιος	Κεφαλληνία
Μαρίνα	Σκούνα	70	Πατρίκιος Χαράλαμπος	Κεφαλληνία
Άγιος Διονύσιος	Γολέτα	**64**	Πατρινός Γεώργιος	Κεφαλληνία
Άγιος Γεράσιμος	Μπρατσέρα	28	Πήλικας Στέλιος	Κεφαλληνία
Άγιος Σπυρίδων	Μπρατσέρα	**38**	Ποταμιάνος Ευστάθιος	Κεφαλληνία
Άγιος Ιωάννης	Μπριγκαντίνι	**179**	Ποταμιάνος Ν. Παν.	Κεφαλληνία
Άγιος Χαράλαμπος	Μπριγκαντίνι	83	Ποταμιάνος Παν.	Κεφαλληνία
Ευαγγελίστρια	Μπριγκαντίνι	75	Ποταμιάνος Παν.	Κεφαλληνία
Ροξάνδρα	Μπριγκαντίνι	**179**	Ποταμιάνος Παναγής	Κεφαλληνία
Άγιος Γεώργιος	Μπριγκαντίνι	90	Ποταμιάνος Παναγιώτης	Κεφαλληνία
Αριστομένης	Μπρατσέρα	26	Πυλαρινός Παναγής	Κεφαλληνία
Αγία Σοφία	Μπριγκαντίνι	112	Ραφτόπουλος Ν.	Κεφαλληνία
Αχιλλεύς	Μπριγκαντίνι	118	Ραφτόπουλος Ν.	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Γολέτα	**64**	Ραφτόπουλος Ευαγγέλης	Κεφαλληνία
Ευτυχία	Μπρατσέρα	**38**	Ραφτόπουλος Κωνσταντίνος	Κεφαλληνία
Παναγία Πλαστηριώτισσα	Μπριγκαντίνι	246	Ρωσόλυμος (Ροσόλυμος) Νικ.	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Αγριλίων	Μπριγκαντίνι	278	Ρωσόλυμος Νικ.	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Μπριγκαντίνι	236	Ρωσόλυμος Σπυρίδων	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Μπριγκαντίνι	**179**	Σαμικός Αντώνιος	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Κεχριώνα	Μπριγκαντίνι	33	Σαμικός Παύλος	Κεφαλληνία
Άγιος Ιωάννης ο Θεολόγος	Σκούνα	201	Σαρλός Αντ.	Κεφαλληνία
Ευαγγελίστρια	Μπριγκαντίνι	165	Σβορώνος Κ.Κ.	Κεφαλληνία
Άγιος Γεώργιος	Βομβάρδα	**48**	Σβορώνος Ανδρέας	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Μπριγκαντίνι	**179**	Σβορώνος Γερ.	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Μπριγκαντίνι	310	Σβορώνος Γερ.	Κεφαλληνία
Ζωοδόχος Πηγή	Μπριγκαντίνι	**179**	Σβορώνος Δημ.	Κεφαλληνία
Ευαγγελίστρια	Μπριγκαντίνι	165	Σβορώνος Κ. Κ.	Κεφαλληνία
Κατερίνα	Μπριγκαντίνι	190	Σβορώνος Κωνσταντίνος	Κεφαλληνία
Παναγία Σκλαβάτα	Μπριγκαντίνι	179	Σβορώνος Νικ.	Κεφαλληνία
Καλλιόπη	Μπριγκαντίνι	157	Σβορώνος Νικ. Α.	Κεφαλληνία
Άγιος Γεώργιος	Μπριγκαντίνι	186	Σβορώνος Π.	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Κεχριώνα	Γολέτα	**64**	Σκιαδαρέσης Παναγής	Κεφαλληνία
Αγία Παρασκευή	Μπριγκαντίνι	247	Σκλάβος Γερ.	Κεφαλληνία
Ευαγγελίστρια	Μπριγκαντίνι	86	Σκλάβος Παν. Α.	Κεφαλληνία
Άγιος Σπυρίδων	Μπρατσέρα	**38**	Στεφανάτος Θεόδωρος	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Κεχριώνα	Μπρατσέρα	59	Στρίντζης Αντώνιος	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Γολέτα	**64**	Συνοδινός Στραβόλαιμος Γερόλυμος	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Δαμασκηνή	Γολέτα	81	Συνοδινός Στραβόλαιμος Γερόλυμος	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Ευαγγελίστρια	Γολέτα	**64**	Συνοδινός Στραβόλαιμος Δημήτριος	Κεφαλληνία

Άγιος Σπυρίδων	Γολέτα	**64**	Συνοδινός Στραβόλαιμος Διονύσιος	Κεφαλληνία
Πολυξένη	Μπριγκαντίνι	154	Τραυλός Γεράσιμος	Κεφαλληνία
Αργυρούλα	Μπριγκαντίνι	220	Τραυλός Δημ.	Κεφαλληνία
Άγιος Θεόδωρος	Μπρατσέρα	**38**	Τρομπέτας Ανδρέας	Κεφαλληνία
Ασπασία	Μπριγκαντίνι	**179**	Τρομπέτας Ανδρέας	Κεφαλληνία
Άγιος Ανδρέας	Μπρατσέρα	28	Τσελέντης Ανδρέας	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Μυρτιώτισσα	Βομβάρδα	30	Τσελέντης Κωνσταντίνος	Κεφαλληνία
Θεμιστοκλής	Μπρατσέρα	27	Φαρσινός Θεόδωρος	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Μπρατσέρα	**38**	Φαρσινός Π.	Κεφαλληνία
Αγία Ευφημία	Μπρατσέρα	**38**	Φαρσινός Παναγής	Κεφαλληνία
Άγιος Γεώργιος	Γολέτα	99	Φερεντίνος Γαβ.	Κεφαλληνία
Άγιος Δημήτριος	Μπριγκαντίνι	96	Φερεντίνος Ευθύμιος	Κεφαλληνία
Άγιος Σπυρίδων	Μπριγκαντίνι	210	Φερεντίνος Ιωάννης Νικ.	Κεφαλληνία
Ισότης	Μπρατσέρα	24	Φερεντίνος Κυρ.	Κεφαλληνία
Άγιος Γεράσιμος	Μπρατσέρα	29	Φερεντίνος Παναγής	Κεφαλληνία
Αναγέννησις	Γολέτα	25	Φερεντίνος Παναγής	Κεφαλληνία
Αγία Τριάς	Γολέτα	**64**	Φλωριάς Προκόπης	Κεφαλληνία
Καλή Τύχη	Μπριγκαντίνι	132	Φραγκόπουλος Ανδρέας	Κεφαλληνία
Ρωσία	Μπριγκαντίνι	121	Φραγκόπουλος Γρ.	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Ελεούσα	Μπριγκαντίνι	177	Φραγκόπουλος Νικ.	Κεφαλληνία
Αγριπνίτης	Τραμπάκολο	**46**	Φραγκόπουλος Νικόλαος	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Μπριγκαντίνι	191	Φραγκόπουλος Σπ.	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Μπριγκαντίνι	166	Φωκάς Άγγελος	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Μυρτιώτισσα	Σκούνα	47	Φωκάς Γεώργιος	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Ευαγγελίστρια	Μπριγκαντίνι	281	Φωκάς Ιάκωβος	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Μπριγκαντίνι	209	Φωκάς Μαρής	Κεφαλληνία
Ένωσις	Μπριγκαντίνι	179	Φωκάς Σπ.	Κεφαλληνία
Τρεις Αδελφοί	Μπριγκαντίνι	148	Χαλικιάς Βασίλειος	Κεφαλληνία
Καλή Τύχη	Μπριγκαντίνι	215	Χαλικιόπουλος Γιακ. Π.	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Γολέτα	**64**	Ανδρουλακάκης Αναστάσιος	Κύθηρα
Άγιος Νικόλαος	Μπριγκαντίνι	242	Γαβαλάς Ν. Ιωάννης	Κύθηρα
Πηλεύς	Μπριγκαντίνι	249	Διακόπουλος Γεώργιος	Κύθηρα
Υ.Θ. Μυρτιώτισσα	Γολέτα	**64**	Μανάκας Γεώργιος	Κύθηρα
Υ.Θ. Καθαρών	Μπρατσέρα	38	Βερύκιος Ανδρ.	Λευκάδα
Υ.Θ. Φανερωμένη	Μπριγκαντίνι	**179**	Γαρούφαλος Γεώργιος	Λευκάδα
Άγιος Παντελεήμων	Μπριγκαντίνι	**179**	Γουριώτης Δ.	Λευκάδα
Υ.Θ. Φανερωμένη	Γολέτα	**64**	Ζαγορίτης Ευαγγέλης	Λευκάδα
Νέος Αντώνιος	Μπριγκαντίνι	367	Καραντινός Γ.	Λευκάδα
Άγιος Δημήτριος	Μπριγκαντίνι	241	Καραντινός Δημ.	Λευκάδα
Κυρία Φανή	Μπριγκαντίνι	271	Καραντινός Π.	Λευκάδα
Άγιος Χαράλαμπος	Μπριγκαντίνι	**179**	Καραντινός Παν.	Λευκάδα
Σόλων	Μπριγκαντίνι	145	Μπάλτσας-Βαλσαμάκης Κ.	Λευκάδα
Σαπφώ	Μπρατσέρα	**38**	Σφαέλος Κωνσταντίνος	Λευκάδα

Άγιος Χαράλαμπος	Μπρατσέρα	**38**	Αντίοχος Ανδρέας	Παξοί
Παναγία	Μπρατσέρα	**38**	Απέργης Ιωάννης	Παξοί
Αγία Ελένη	Τραμπάκολο	27	Αργυρός Αναστάσιος	Παξοί
Αιμιλία Καρολίνα	Σκούνα	**103**	Αργυρός Γεώργιος	Παξοί
Κερκυραίος	Τραμπάκολο	**46**	Αργυρός Εμμανουήλ	Παξοί
Ολυμπία	Γολέτα	**64**	Αργυρός Ν.	Παξοί
Υ.Θ. Φανερωμένη	Σκούνα	**103**	Αργυρός Νικόλαος	Παξοί
Το Μηχανικόν	Τραμπάκολο	**46**	Αργυρός Παναγιώτης	Παξοί
Φιλάνθρωπος	Τραμπάκολο	47	Αργυρός Σπυρίδων	Παξοί
Άγιος Νικόλαος	Μπρατσέρα	**38**	Αργυρός Χρήστος	Παξοί
Λευκάς	Μπριγκαντίνι	**179**	Αρώνης Σπυρίδων	Παξοί
Άγιος Αντώνιος	Τραμπάκολο	**46**	Κασσίμης Γεώργιος	Παξοί
Άγιος Γεώργιος	Παράντζα	**28**	Κασσίμης Γεώργιος	Παξοί
Μωϋσής	Τραμπάκολο	**46**	Κασσίμης Γεώργιος	Παξοί
Θεμιστοκλής	Τραμπάκολο	**46**	Κασσίμης Χρήστος	Παξοί
Άγιος Νικόλαος	Μπριγκαντίνι	**179**	Μάστορας Νικ.	Παξοί
Άγιος Ιωάννης	Τραμπάκολο	**46**	Ορφανός Γεώργιος	Παξοί
Καλλιόπη	Μπριγκαντίνι	222	Ορφανός Παντ.	Παξοί

ΟΝΟΜΑΣΤΙΚΟΣ ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΠΤΑΝΗΣΙΑΚΩΝ ΠΟΝΤΟΠΟΡΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΈΤΟΥΣ 1860				
όνομα σκάφους	**τύπος σκάφους**	**χωρητικότητα**	**πλοίαρχος/πλοιοκτήτης**	**καταγωγή**
Παναγία	Βομβάρδα	**77**	Αρβανιτάκης Γεώργιος	Ζάκυνθος
Ζάκυνθος	Μπριγκαντίνι	190	Βομβάσης Νικόλαος	Ζάκυνθος
Άγιος Νικόλαος	Μπριγκαντίνι	**185**	Γαβριέλης Σπυρίδων	Ζάκυνθος
Ακριβούλα	Γολέτα	**66**	Ζακυνθινός Νικόλαος	Ζάκυνθος
Αγία Τριάς	Γολέτα	**66**	Καλλίγερος Γεώργιος	Ζάκυνθος
Ευτυχία	Πιελέγκο	**60**	Καλλίγερος Ιωάννης	Ζάκυνθος
Υ.Θ. Μυρτιώτισσα	Μπριγκαντίνι	**185**	Καλλίγερος Νιάκος Νικόλαος	Ζάκυνθος
Μιλτιάδης	Μπριγκαντίνι	**185**	Καλλίγερος Νικόλαος	Ζάκυνθος
Άγιος Διονύσιος	Μπριγκαντίνι	**185**	Κόκλας Ιωάννης	Ζάκυνθος
Άγιος Σπυρίδων	Γολέτα	42	Λαγγούσης Ιωάννης	Ζάκυνθος
Αγία Αικατερίνη	Μπριγκαντίνι	**185**	Λαγγούσης Κωνσταντίνος	Ζάκυνθος
Άγιος Σπυρίδων	Μπριγκαντίνι	**185**	Λαγγούσης Κωνσταντίνος	Ζάκυνθος
Άγιος Νικόλαος	Γολέτα	**66**	Μάνεσης Χρήστος	Ζάκυνθος
Ιονικόν	Γολέτα	**66**	Μάνεσης Χρήστος	Ζάκυνθος
Θεμιστοκλής	Μπριγκαντίνι	186	Μανιάκης	Ζάκυνθος
Ωραία Πάργα	Γολέτα	**66**	Μανιάκης Αθ.	Ζάκυνθος
Άγιος Διονύσιος	Γολέτα	**66**	Μανιάκης Αθανάσιος	Ζάκυνθος
Άγιος Σπυρίδων	Μπριγκαντίνι	85	Μανιάκης Αθανάσιος	Ζάκυνθος
Υ.Θ. Του Σκοπού και Άγιος Σπυρίδων	Παράντζα	28	Μανιάκης Δημήτριος	Ζάκυνθος
Άγιος Νικόλαος	Γολέτα	**66**	Μανιάκης Χρήστος	Ζάκυνθος
Αγία Τριάς	Γολέτα	**66**	Μαρούλης Παν.	Ζάκυνθος
Μαριγώ	Γολέτα	97	Μαρούλης Σπ.	Ζάκυνθος
Ασπασία	Μπριγκαντίνι	**185**	Μαρούλης Χ.	Ζάκυνθος

Ζάκυνθος	Μπριγκαντίνι	**185**	Μπαμπάσης Νικόλαος	Ζάκυνθος
Άγιος Αθανάσιος	Μπρατσέρα	40	Νικολόπουλος Νικ.	Ζάκυνθος
Άγιος Σπυρίδων	Πιελέγκο	**60**	Στραβοράβδης Αριστείδης	Ζάκυνθος
Άγιος Σπυρίδων	Σκούνα	64	Αλευράς Χάνος Ιωάννης	Ιθάκη
Άγιος Γεώργιος	Μπριγκαντίνι	123	Αλημεριώτης Γεώργιος	Ιθάκη
Άγιος Γεράσιμος	Μπριγκαντίνι	190	Βλασσόπουλος Άγγελος	Ιθάκη
Άγιος Γεώργιος	Μπριγκαντίνι	173	Βλασσόπουλος Άγγελος	Ιθάκη
Αννίβας	γαβάρα	387	Βλασσόπουλος Ανδ.	Ιθάκη
Θεοφάνεια	Μπριγκαντίνι	112	Βλασσόπουλος Ανδρέας	Ιθάκη
Ευαγγελίστρια	Μπριγκαντίνι	173	Βλασσόπουλος Διον.	Ιθάκη
Άγιος Νικόλαος	Μπριγκαντίνι	80	Βλασσόπουλος Παν.	Ιθάκη
Παναγία Σπηλαιώτισσα	Μπριγκαντίνι	152	Βλασσόπουλος Παν.	Ιθάκη
Ελληνικόν Σύνταγμα	Μπριγκαντίνι	147	Βλασσόπουλος Τζανάτος Θεμιστοκλής	Ιθάκη
Μοσκού	Μπριγκαντίνι	**185**	Γράτσος Πάνος	Ιθάκη
Κόμης Ιωάννης Καποδίστριας	Μπριγκαντίνι	222	Δενδρινός Αριστ.	Ιθάκη
Άγιος Νικόλαος	Βομβάρδα	76	Δεφτεραίος Βασ. Δημ.	Ιθάκη
Άγιος Νικόλαος	Μπριγκαντίνι	**185**	Δρακόπουλος Αλεξ.	Ιθάκη
Άγιος Σπυρίδων	Μπριγκαντίνι	**185**	Θεοφιλάτος Στυλιανός	Ιθάκη
Αγία Άννα	Μπριγκαντίνι	156	Καλλέργης Σ.	Ιθάκη
Θεμιστοκλής	Μπριγκαντίνι	123	Καραβίας Γιαννούτσος Ευάγγελος	Ιθάκη
Αθηνά	Μπριγκαντίνι	143	Καραβίας Νικ.	Ιθάκη
Σόλων	Μπριγκαντίνι	197	Καραβίας Παν.	Ιθάκη
Υ.Θ. Καθαρών	Μπριγκαντίνι	93	Καραβίας Παρόδας Κωνσταντίνος	Ιθάκη
Ελένη	Μπριγκαντίνι	249	Καραβίας Σπ.	Ιθάκη
Κατερίνα	Μπριγκαντίνι	176	Καραβίας -Τσεμπέρης Κ.Π.	Ιθάκη
Άγιος Χαράλαμπος	Μπριγκαντίνι	109	Καραβίας Τσεμπέρης Γερ.	Ιθάκη
Εισόδια Θεοτόκου	Μπριγκαντίνι	114	Καραβίας Τσεμπέρης Ελευθέριος	Ιθάκη
Ελένη	Μπριγκαντίνι	114	Καραβίας -Τσεμπέρης Κωνστ.	Ιθάκη
Αφροδίτη	Μπριγκαντίνι	143	Καραβίας Τσεμπέρης Νικ.	Ιθάκη
Θεμιστοκλής	Μπριγκαντίνι	132	Καραβίας-Γιαννούτσος Διον.	Ιθάκη
Ασπασία	Μπριγκαντίνι	116	Καραβίας-Τσεμπέρης Γερ.	Ιθάκη
Εισόδια Θεοτόκου	Μπριγκαντίνι	121	Καραβίας-Τσεμπέρης Ηλ.	Ιθάκη
Υ.Θ. Καθαρών	Γολέτα	63	Κονταρής Ιωάννης	Ιθάκη
Μαριγώ	Μπριγκαντίνι	**185**	Κουβαράς Σπ.	Ιθάκη
Υ.Θ. Καθαρών	Μπριγκαντίνι	126	Λεκατσάς Σπυρ.	Ιθάκη
Ελένη	Μπριγκαντίνι	**185**	Λιοσάτος Π. Νικόλαος	Ιθάκη
Άγιος Σπυρίδων	Μπριγκαντίνι	**185**	Μάντζαρης Γεώργιος	Ιθάκη
Υ.Θ. Υπαπαντή	Μπρατσέρα	**40**	Μάντζαρης Ευστάθιος	Ιθάκη

Ευαγγελίστρια	Μπρατσέρα	**40**	Παΐζης Παν.	Ιθάκη
Άγιος Διονύσιος	Μπριγκαντίνι	**185**	Παπαδημόπουλος Παν.	Ιθάκη
Άγιος Παντελεήμων	Μπριγκαντίνι	**185**	Παπαδημόπουλος Παν.	Ιθάκη
Άγιος Νικόλαος	Μπριγκαντίνι	**185**	Πεταλάς Ιωάν.	Ιθάκη
Παναγία	Μπρατσέρα	**40**	Πεταλάς Μαράτος Δημ.	Ιθάκη
Αντώνιος	Μπριγκαντίνι	281	Πεταλάς Μαράτος Θεμιστοκλής	Ιθάκη
Ελένη	Μπριγκαντίνι	215	Πεταλάς-Θεοφιλάτος Σπ.Ν.	Ιθάκη
Αγλαΐα	Μπριγκαντίνι	293	Πεταλάς-Θεοφιλάτος Σπ.Π.	Ιθάκη
Άγιος Σπυρίδων	Μπριγκαντίνι	215	Πεταλάς-Θεοφιλάτος Στ.	Ιθάκη
Λαέρτης	Μπριγκαντίνι	267	Πεταλάς-Μαράτος Θεμ.	Ιθάκη
Παναγία Καθαρών	Μπριγκαντίνι	198	Πεταλάς-Πέτας Νικ.	Ιθάκη
Σοφία	Μπριγκαντίνι	**185**	Πιέρρος Ανδρέας	Ιθάκη
Σουζάνα	Μπριγκαντίνι	**185**	Πιέρρος Ευστάθιος	Ιθάκη
Άγιος Γεώργιος	Μπριγκαντίνι	140	Τσαπραλής Γεώργιου Ιωάννης	Ιθάκη
Σοφία	Μπριγκαντίνι	217	Τσαπραλής Παναγής	Ιθάκη
Σοφία	Μπριγκαντίνι	118	Τσαπραλής Παναγιώτης	Ιθάκη
Υ.Θ. Καθαρών	Μπρατσέρα	35	Φερεντίνος Κουγκέλης Νικόλαος	Ιθάκη
Άγιος Γεράσιμος	Μπριγκαντίνι	**185**	Χάνος Ν.Γ.	Ιθάκη
Άγιος Ιωάννης	Μπριγκαντίνι	97	Χάνος Παύλος	Ιθάκη
Άγιος Δημήτριος	Μπριγκαντίνι	227	Βενετσιάνος Ανδρέας	Κέρκυρα
Παντοκράτωρ	Μπριγκαντίνι	**185**	Γερακάρης Αντ. Π.	Κέρκυρα
Υ.Θ. Οδηγήτρια	Γολέτα	70	Δημουλίτσας Κων.	Κέρκυρα
Άγιος Ιωάννης	Μπριγκαντίνι	98	Διαλυνάς Ι.	Κέρκυρα
Rondine	Σκούνα	**59**	Κατέχης Αναστάσιος	Κέρκυρα
Άγιος Κωνσταντίνος	Πιελέγκο	**60**	Κατέχης Αναστάσιος	Κέρκυρα
Ωραία Ελλάς	Μπριγκαντίνι	97	Κορκοτσάκης Θεμιστοκλής	Κέρκυρα
Άγιος Διονύσιος	πολάκα	**150**	Κουλουμπής Κων.	Κέρκυρα
Κολύμπρας	Μπριγκαντίνι	**185**	Κυριάκης Ηλ.Κ.	Κέρκυρα
Ευαγγελίστρια	Γολέτα	**66**	Μωράκης Ε.	Κέρκυρα
Σόλων	Μπριγκαντίνι	**185**	Πολιέζος Κωνσταντίνος	Κέρκυρα
Σόλων	Μπριγκαντίνι	197	Πουλιάσης Κωνστ.	Κέρκυρα
Άγιος Ανδρέας	Μπριγκαντίνι	111	Πουλιάσης Νικ.	Κέρκυρα
Σόλων	Μπριγκαντίνι	**185**	Πουλιέζος Κωνσταντίνος	Κέρκυρα
Καλός Γεώργιος	Μπριγκαντίνι	108	Σιγούρος-Δεσύλλας Στ.	Κέρκυρα
Άγιος Διονύσιος	Μπριγκαντίνι	85	Τσουκαλάς Νικόλαος	Κέρκυρα
Άγιος Σπυρίδων	Γολέτα	**66**	Αγγελάτος Ευάγγελος	Κεφαλληνία
Πηνελόπη	Μπριγκαντίνι	98	Αλευράς Χάνος Γρηγόριος	Κεφαλληνία
Ευαγγελίστρια	Μπρατσέρα	41	Άννινος Θεόδωρος	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Ευαγγελίστρια	Μπριγκαντίνι	**185**	Άννινος Θεόδωρος	Κεφαλληνία
Άγιος Διονύσιος	Τραμπάκολο	**37**	Άννινος Παρ.	Κεφαλληνία
Ευτυχία	Μπριγκαντίνι	**185**	Αντύπας Βασίλειος	Κεφαλληνία

Άγιος Γεώργιος	Μπριγκαντίνι	**185**	Αντύπας Ευστάθιος	Κεφαλληνία
Άγιος Γεώργιος	Μπρατσέρα	**40**	Αντύπας Ιωάννης	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Μυρτιώτισσα	Μπριγκαντίνι	**185**	Αντύπας Κυριάκης	Κεφαλληνία
Σμύρνη	Μπριγκαντίνι	181	Αντύπας Νικόλαος	Κεφαλληνία
Σοφία	Μπριγκαντίνι	**185**	Αντύπας Νικόλαος	Κεφαλληνία
Παναγία Φισκάρδου	Μπριγκαντίνι	**185**	Αντύπας Παν.	Κεφαλληνία
Άγιος Γεράσιμος	Μπριγκαντίνι	**185**	Αντωνάτος Αναστάσιος	Κεφαλληνία
Άγιος Γεράσιμος	Μπρατσέρα	43	Αντωνάτος Σ. Αναστάσιος	Κεφαλληνία
Ευαγγελίστρια	Μπριγκαντίνι	**185**	Αρσένης Κυρ.	Κεφαλληνία
Αναστασία	Μπριγκαντίνι	**185**	Αρτελάρης Π.	Κεφαλληνία
Ζωοδόχος Πηγή	Γολέτα	30	Αυγερινός Σπ.	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Κύκου	Μπρατσέρα	**40**	Αύλιχος Γεράσιμος	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Κεχριώνα	Γολέτα	54	Αύλιχος Ευάγγελος	Κεφαλληνία
Άγιος Γεράσιμος	Μπρατσέρα	**40**	Αύλιχος Στυλιανός	Κεφαλληνία
Άγιος Γεώργιος	Μπρατσέρα	**40**	Αύλιχος Στυλιανός	Κεφαλληνία
Μονόπολης	Μπριγκαντίνι	257	Βαλλιάνος	Κεφαλληνία
Δύο Αδελφοί	Μπριγκαντίνι	**185**	Βαλλιάνος Γ. Αντώνιος	Κεφαλληνία
Ανδρέας Βαλλιάνος	Μπριγκαντίνι	192	Βαλλιάνος Κ. Γεώργιος	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Μυρτιώτισσα	Μπριγκαντίνι	**185**	Βαλλιάνος Νικόλαος	Κεφαλληνία
Άγιος Γεράσιμος	Μπριγκαντίνι	**185**	Βαλλιάνος Χ.	Κεφαλληνία
Άγιος Σπυρίδων	Μπριγκαντίνι	**185**	Βαλλιάνος Χ.	Κεφαλληνία
Μαίρη	Μπριγκαντίνι	263	Βέδες Μιχαήλ	Κεφαλληνία
Άγιος Γεράσιμος	Μπριγκαντίνι	**185**	Βεργωτής Ανδρ.	Κεφαλληνία
Άγιος Σπυρίδων	Μπριγκαντίνι	227	Βεργωτής Ανδρ.	Κεφαλληνία
Ζάκυνθος	Σκούνα	**59**	Βεργωτής Ιωάννης	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Κύκου	Τραμπάκολο	**37**	Βικάτος Δ.	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Τραφωνιά	Μπριγκαντίνι	214	Βουτσινάς Γεράσιμος	Κεφαλληνία
Κωνσταντίνος	Μπριγκαντίνι	**185**	Βουτσινάς Γεωρ.	Κεφαλληνία
Καλλιόπη	Μπριγκαντίνι	97	Βουτσινάς Γεώργιος	Κεφαλληνία
Κωνσταντίνος	Μπριγκαντίνι	211	Βουτσινάς Γεώργιος	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Τραμπάκολο	**37**	Βουτσινάς Ιωάννης	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Κεχριώνα	Μπριγκαντίνι	**185**	Βουτσινάς Σπ.	Κεφαλληνία
Κασπία	Μπριγκαντίνι	234	Βουτσινάς Σπυρίδων	Κεφαλληνία
Παναγία	Γολέτα	**66**	Βουτσινάς Φ. Θεόδωρος	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Κεχριώνα	Μπρατσέρα	**40**	Γαβριελάτος Δ. Ι.	Κεφαλληνία
Παναγία Κεχριώνος	Μπριγκαντίνι	**185**	Γαβριήλ Ιωάν.	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Μπριγκαντίνι	**185**	Γαβριήλ Σπ.	Κεφαλληνία
Ευαγγελίστρια	Μπρατσέρα	**40**	Γερμενής Γεώργιος	Κεφαλληνία
Άγιος Διονύσιος	Σκούνα	**59**	Γερμενής Νικ.	Κεφαλληνία
Ευαγγελίστρια	Μπρατσέρα	43	Γερμενής Παναγής	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Ευαγγελίστρια	Βομβάρδα	**77**	Γερμενής Παναγής	Κεφαλληνία
Παναγία	Γολέτα	**66**	Γιακουμής Γεώργιος	Κεφαλληνία
Άγιος Αθανάσιος	Σκούνα	**59**	Γιαννουλάτος Γεώργιος	Κεφαλληνία
Άγιος Διονύσιος	Μπριγκαντίνι	190	Γιαννουλάτος Γεώργιος	Κεφαλληνία
Ωραία Ελλάς	Σκούνα	**59**	Γιαννουλάτος Γεώργιος	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Περιβολάκι	Μπριγκαντίνι	241	Γιαννουλάτος Δημ.	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Μπριγκαντίνι	195	Γιαννουλάτος Νικόλαος	Κεφαλληνία
Άγιος Γεώργιος	Πιελέγκο	**60**	Γιαννουλάτος Παναγής	Κεφαλληνία
Ποσειδών	Μπριγκαντίνι	160	Δακορός Ελευθέριος	Κεφαλληνία

Άγιος Ιωάννης	Γολέτα	98	Δαλονάς Ιωάννης	Κεφαλληνία
Σοφία	Μπριγκαντίνι	143	Δαμουλιανός Δημ.	Κεφαλληνία
Ανατολή	Μπριγκαντίνι	133	Δανάλης Αναστάσιος	Κεφαλληνία
Τί σε μέλλει	Γολέτα	**66**	Δεσαλέρμος Σπυρίδων	Ιθάκη
Άγιος Διονύσιος	Βομβάρδα	**77**	Δραγώνας Σπυρίδων	Κεφαλληνία
Αγία Ελένη	Μπριγκαντίνι	**185**	Δρακόπουλος Νικόλαος	Κεφαλληνία
Άγιος Γεώργιος	Μπριγκαντίνι	**185**	Δρακόπουλος Π. Γεώργιος	Κεφαλληνία
Σουζάνα	Μπριγκαντίνι	133	Δρακόπουλος Π. Ιωάννης	Κεφαλληνία
Θεμιστοκλής	Τραμπάκολο	**37**	Ζήσιμος Χρ.	Κεφαλληνία
Ελένη	Μπριγκαντίνι	250	Ιγγλέσης Γεράσιμος	Κεφαλληνία
Στέλλα	Μπριγκαντίνι	360	Ιγγλέσης Ευστάθιος	Κεφαλληνία
Άγιος Χαράλαμπος	Μπριγκαντίνι	**185**	Καββαδίας Γεράσιμος	Κεφαλληνία
Ποσειδών	Μπριγκαντίνι	**185**	Καλλιγάς Βέργος Νικ.	Κεφαλληνία
Αγία Άννα	Μπριγκαντίνι	243	Καλλιγάς Γιαννάτος Γερ.	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Βροντά	Μπριγκαντίνι	**185**	Καλλιγάς Διον.	Κεφαλληνία
Ελίζα	Μπριγκαντίνι	318	Καλλιγάς Κ.	Κεφαλληνία
Ελίζα	Μπριγκαντίνι	344	Καλλιγάς Κοσμέτος	Κεφαλληνία
Τύχη	Γολέτα	**66**	Καλλιγάς Σπ.	Κεφαλληνία
Πεπρωμένον	Μπριγκαντίνι	84	Καλλιμάνης Ευστάθιος	Κεφαλληνία
Άγιος Ιωάννης	Μπριγκαντίνι	98	Καλλιμάνης Ιωάννης	Κεφαλληνία
Άγιος Σπυρίδων	Μπριγκαντίνι	78	Καλλιμάνης Ιωάννης	Κεφαλληνία
Ευαγγελίστρια	Σκούνα	**59**	Καμιλάτος Αντ.	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Μπριγκαντίνι	**185**	Καμιλάτος Ιωάννης	Κεφαλληνία
Μαρής Α. Βαλλιάνος	Μπριγκαντίνι	**185**	Καμπίτσης Δ. Αγγελής	Κεφαλληνία
Μαρής Α. Βαλλιάνος	Μπριγκαντίνι	**185**	Καμπίτσης Δ. Αγγελής	Κεφαλληνία
Άγιος Χαράλαμπος	Μπριγκαντίνι	**185**	Κανέλος Παν.	Κεφαλληνία
Άγιος Σπυρίδων	Μπριγκαντίνι	176	Καρούσος Ιωάννης	Κεφαλληνία
Ευτυχία	Γολέτα	**66**	Κασιμάτης Ανδρέας	Κεφαλληνία
Άγιος Γεώργιος	Γολέτα	**66**	Κεφαλάς Θεόδωρος	Κεφαλληνία
Δύο Αδελφοί	Μπριγκαντίνι	238	Κομποθέκρας Αριστείδης	Κεφαλληνία
Παναγία Μισοσπορίτισσα	Μπριγκαντίνι	128	Κομποθέκρας Γερ.	Κεφαλληνία
Σταμούλα	Μπριγκαντίνι	110	Κομποθέκρας Γερ.	Κεφαλληνία
Άγιος Σπυρίδων	Μπριγκαντίνι	**185**	Κουβιέλος Γεράσιμος	Κεφαλληνία
Ευαγγελίστρια	Μπριγκαντίνι	**185**	Κούππας Νικ.	Κεφαλληνία
Νέα Καλυψώ	Μπριγκαντίνι	293	Κούππας Σπυρίδων	Κεφαλληνία
Αγία Αικατερίνη	Μπριγκαντίνι	**185**	Κουρβισιάνος Γ. Αναστάσιος	Κεφαλληνία
Άγιος Γεράσιμος	Μπριγκαντίνι	**185**	Κουρούκλης Ανδρέας	Κεφαλληνία
Ευαγγελίστρια	Σκούνα	76	Κουρούκλης Γερ.	Κεφαλληνία
Ελπίς	Σκούνα	56	Κουρούκλης Ευάγγελος	Κεφαλληνία
Αχιλλεύς	Μπριγκαντίνι	222	Κουτουφάς Γερ.	Κεφαλληνία
Άγιος Γεράσιμος	Μπριγκαντίνι	**185**	Κουτουφάς Π.	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Μπριγκαντίνι	**185**	Κυπριώτης Γ.	Κεφαλληνία
Αυγούστα	Μπριγκαντίνι	283	Κυπριώτης Ηλίας	Κεφαλληνία
Αννέττα	Μπριγκαντίνι	**185**	Κυπριώτης Σπυρίδων	Κεφαλληνία
Μαριγώ	Σκούνα	72	Κυπριώτης Στέφανος	Κεφαλληνία
Άννα	Μπριγκαντίνι	420	Λασκαράτος	Κεφαλληνία

Μαρία	Μπριγκαντίνι	195	Λιβαθινόπουλος Σπ.	Κεφαλληνία
Ευαγγελίστρια	Γολέτα	65	Λιβιεράτος Ιερ.	Κεφαλληνία
Άγιος Σπυρίδων	Γολέτα	**66**	Λιγγούρης Ιωάννης	Κεφαλληνία
Ευαγγελίστρια	Σκούνα	56	Λυκιαρδόπουλος Αντ.	Κεφαλληνία
Άγιος Γεράσιμος	Μπριγκαντίνι	142	Λυκιαρδόπουλος Γεράσιμος	Κεφαλληνία
Παναγία	Γολέτα	**66**	Λυκιαρδόπουλος Νικόλαος	Κεφαλληνία
Πηνελόπη	Γολέτα	**66**	Λυκιαρδόπουλος Νικόλαος	Κεφαλληνία
Μαρία	Μπριγκαντίνι	95	Λυκιαρδόπουλος Στ.	Κεφαλληνία
Ευαγγελίστρια	Γολέτα	**66**	Μαγουλάς Ιωάννης	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Μπριγκαντίνι	**185**	Μαζαράκης Κωνσταντίνος	Κεφαλληνία
Άγιος Διονύσιος	Γολέτα	**66**	Μακρής Αθ.	Κεφαλληνία
Ηλίας	Μπριγκαντίνι	**185**	Μακρής Παναγιώτης	Κεφαλληνία
Τονίνα	Μπριγκαντίνι	226	Μαντζαβίνος Αν.	Κεφαλληνία
Αλεξανδρινή	Μπριγκαντίνι	491	Μαντζαβίνος Γ.	Κεφαλληνία
Μαρία	Μπριγκαντίνι	**185**	Μαντζαβίνος Ιωάννης	Κεφαλληνία
Αρχάγγελος	Μπριγκαντίνι	**185**	Μαντζαβίνος Μ.	Κεφαλληνία
Αριστομένης	Πιελέγκο	**60**	Μαρκέτος Λουκά Γεώργιος	Κεφαλληνία
Ιωάννης Α. Αυγερινός	Μπριγκαντίνι	**185**	Μαρκόπουλος Ανδρέας	Κεφαλληνία
Σταματούλα	Μπριγκαντίνι	97	Μαρκόπουλος Γεώργιος	Κεφαλληνία
Μαριγώ	Μπριγκαντίνι	128	Μαρκόπουλος Θεόδωρος	Κεφαλληνία
Ελένη	Μπριγκαντίνι	**185**	Ματσούκης Παναγής	Κεφαλληνία
Ανάστασις	Μπριγκαντίνι	83	Μαυροκέφαλος Νικ.	Κεφαλληνία
Αρχιστράτηγος	Μπριγκαντίνι	223	Μελιδώνης Κ.	Κεφαλληνία
Άγιος Γεώργιος	Γολέτα	**66**	Μενάγιας Α.	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Ευαγγελίστρια	Γολέτα	**66**	Μεσσάρης Ευστάθιος	Κεφαλληνία
Αρχάγγελος	Γολέτα	**66**	Μεσσάρης Νικ.	Κεφαλληνία
Ηρακλής	Μπριγκαντίνι	**185**	Μεταξάς Βασ.	Κεφαλληνία
Σεβαστή	Μπριγκαντίνι	**185**	Μεταξάς Ηλίας	Κεφαλληνία
Ειρήνη	Μπριγκαντίνι	**185**	Μεταξάς Λασκαράτος Γεώργιος	Κεφαλληνία
Παναγία	Μπριγκαντίνι	245	Μεταξάς Λασκαράτος Ιωάννης	Κεφαλληνία
Έξι Αδελφοί	Βομβάρδα	77	Μεταξάς Χαρ.	Κεφαλληνία
Άγιος Σπυρίδων	Μπριγκαντίνι	74	Μηλιαρέσης Παν.	Κεφαλληνία
Ελπίς	Μπριγκαντίνι	230	Μηλιαρέσης Παν.	Κεφαλληνία
Στροφάδες	Μπριγκαντίνι	194	Μηλιαρέσης Παναγιώτης	Κεφαλληνία
Μαργετούλα	Μπριγκαντίνι	150	Μιχαλιτσιάνος Αναστάσιος	Κεφαλληνία
Ελένη	Μπριγκαντίνι	171	Μιχαλιτσιάνος Ανδρέας	Κεφαλληνία
Αυγούστα	Μπριγκαντίνι	**185**	Μιχαλιτσιάνος Βαγγέλης	Κεφαλληνία
Αικατερίνη	Μπρατσέρα	**40**	Μιχαλιτσιάνος Γ.	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Μπριγκαντίνι	231	Μονόπωλης Αλεβίζου	Κεφαλληνία

			Νικόλαος	
Πατρίς	Γολέτα	**66**	Μουσούρης Αντώνιος	Κεφαλληνία
Άγιος Στέφανος	Μπριγκαντίνι	**185**	Μουσούρης Γερ.	Κεφαλληνία
Αγία Ελένη	Μπριγκαντίνι	277	Μουσούρης Κωνσταντίνος	Κεφαλληνία
Άγιος Σπυρίδων	Μπριγκαντίνι	**185**	Μουσούρης Π.	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Μπριγκαντίνι	89	Μουσούρης Στέφανος	Κεφαλληνία
Άγιος Γεράσιμος	Μπριγκαντίνι	**185**	Μπεκατώρος Βασίλειος	Κεφαλληνία
Άγιος Γεώργιος	Μπριγκαντίνι	**185**	Μπεκατώρος Βασίλειος	Κεφαλληνία
Άγιος Διονύσιος	Σκούνα	**59**	Παγουλάτος Γεώργιος	Κεφαλληνία
Ελπίς	Σκούνα	**59**	Παρίσης Χαράλαμπος	Κεφαλληνία
Ελένη	Μπριγκαντίνι	**185**	Πατρίκιος Αντ.	Κεφαλληνία
Αγγελική	Μπριγκαντίνι	147	Πατρίκιος Ιωάννης	Κεφαλληνία
Ελένη	Μπριγκαντίνι	199	Πατρινός Αντ.	Κεφαλληνία
Ευαγγελίστρια	Μπριγκαντίνι	**185**	Πατρινός Δημ.	Κεφαλληνία
Ευτυχία	Μπρατσέρα	**40**	Πατρινός Μαρ.	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Ευαγγελίστρια	Μπριγκαντίνι	**185**	Ποταμιάνος Δ.	Κεφαλληνία
Άγιοι Ανάργυροι	Σκούνα	63	Ποταμιάνος Ευστάθιος	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Ευαγγελίστρια	Σκούνα	**59**	Ποταμιάνος Θεοδόσιος	Κεφαλληνία
Αγία Τριάς	Σκούνα	**59**	Πυλαρινός Παναγής	Κεφαλληνία
Τύχη	Μπρατσέρα	22	Ραφτόπουλος Παν.	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Μπριγκαντίνι	**185**	Ραφτόπουλος Στυλιανός	Κεφαλληνία
Παναγία Πλαστηριώτισσα	Μπριγκαντίνι	246	Ρωσόλυμος Νικ.	Κεφαλληνία
Άγιος Γεώργιος	Μπριγκαντίνι	300	Ρωσόλυμος Κων.	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Αγριλίων	Μπριγκαντίνι	278	Ρωσόλυμος Νικ.	Κεφαλληνία
Ελλάς	γαβάρα	**387**	Ρωσόλυμος Παν.	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Μπριγκαντίνι	**185**	Σαμικός Αντώνιος	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Κεχριώνα	Μπριγκαντίνι	**185**	Σαμικός Παύλος	Κεφαλληνία
Άγιος Ιωάννης ο Θεολόγος	Σκούνα	**59**	Σαρλός Ανδρέας	Κεφαλληνία
Καλλιόπη	Μπριγκαντίνι	157	Σβορώνος Α.	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Μπριγκαντίνι	310	Σβορώνος Γερασιμ.	Κεφαλληνία
Πηνελόπη	Μπριγκαντίνι	**185**	Σβορώνος Λεων.	Κεφαλληνία
Θεανώ	Μπριγκαντίνι	**185**	Σβορώνος Τζανέτος	Κεφαλληνία
Μαρία Τσιγάντε	Μπριγκαντίνι	191	Σβορώνος Χριστ.	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Κεχριώνα	Σκούνα	50	Σκιαδαρέσης Παναγιώτης	Κεφαλληνία
Ευαγγελίστρια	Σκούνα	**59**	Σκιαδάς Ιωάννης	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Ευαγγελίστρια	Μπριγκαντίνι	115	Σκλάβος Α. Παναγής	Κεφαλληνία
Ευαγγελίστρια	Μπριγκαντίνι	**185**	Σκλάβος Ηλ.	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Μπριγκαντίνι	280	Σκλάβος Νικ.	Κεφαλληνία
Έξι Καλοί Αδελφοί	Μπριγκαντίνι	**185**	Σκλάβος Χαρ.	Κεφαλληνία
Άγιος Ιωάννης	Μπριγκαντίνι	116	Σκλαβούνος Νικόλαος	Κεφαλληνία
Ευτυχία	Μπριγκαντίνι	76	Σολωμός Γεράσιμος	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Κεχριώνα	Μπρατσέρα	59	Στρίντζης Αντώνιος	Κεφαλληνία
Άγιος Σπυρίδων	Μπρατσέρα	**40**	Συνοδινός Στραβόλαιμος Αριστείδης	Κεφαλληνία
Πάλιος	Μπριγκαντίνι	150	Συνοδινός Στραβόλαιμος Γερόλυμος	Κεφαλληνία

Υ.Θ. Ευαγγελίστρια	Μπριγκαντίνι	**185**	Συνοδινός Στραβόλαιμος Δημήτριος	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Δαμασκηνή	Γολέτα	81	Συνοδινός Στραβόλαιμος Διονύσιος	Κεφαλληνία
Μιραμάρ	Μπριγκαντίνι	**185**	Συνοδινός Στραβόλαιμος Ι.	Κεφαλληνία
Σόλων	Μπριγκαντίνι	145	Συνοδινός Στραβόλαιμος Σπυρίδων	Κεφαλληνία
Κόρινθος	Σκούνα	**59**	Τζαννάτος Μηνάς	Κεφαλληνία
Κόρινθος	Μπριγκαντίνι	**185**	Τζαννάτος Μηνάς	Κεφαλληνία
Έξι Αδελφοί	Μπριγκαντίνι	**185**	Τραυλός Γεράσιμος	Κεφαλληνία
Δύο Καλοί Αδελφοί	Μπριγκαντίνι	**185**	Τραυλός Ιωάννης	Κεφαλληνία
Ιφιγένεια	Γολέτα	80	Τρίτσης Σπυρίδων	Κεφαλληνία
Ασπασία	Βομβάρδα	**77**	Τρομπέτας Ανδ.	Κεφαλληνία
Έξι Αδελφοί	Μπριγκαντίνι	**185**	Τρωϊάνος Δ.	Κεφαλληνία
Άγιος Γεράσιμος	Μπριγκαντίνι	**185**	Τρωϊανός Μιχ.	Κεφαλληνία
Παναγία	Βομβάρδα	**77**	Τσελέντης Ανδ.	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Ευαγγελίστρια	Βομβάρδα	78	Τσελέντης Γεώργιος	Κεφαλληνία
Καλλιόπη	Σκούνα	19	Τσελέντης Σικαλάς Γεράσιμος	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Μυρτιώτισσα	Μπριγκαντίνι	**185**	Τσελέντης Σπυρίδων	Κεφαλληνία
Ωραία Ελίζα	Σκούνα	**59**	Τσιγάντες Νικ.	Κεφαλληνία
Μαρία Τσιγάντε	Μπριγκαντίνι	191	Τσιγάντες Σ. Παν.	Κεφαλληνία
Άγιος Γεράσιμος	πολάκα	**150**	Τυπάλδος Αντωνάτος Αναστάσιος	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Κεχριώνα	Γολέτα	**66**	Φαρσινός Θεόδωρος	Κεφαλληνία
Παντοκράτωρ	Μπριγκαντίνι	**185**	Φερεντίνος Παναγής	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Ευαγγελίστρια	Μπριγκαντίνι	**185**	Φραγκόπουλος Θεόδωρος	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Μπριγκαντίνι	281	Φραγκόπουλος Παν.	Κεφαλληνία
Άγιος Σπυρίδων	Σκούνα	**59**	Φραγκόπουλος Σπυρίδων	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Ελεούσα	Μπριγκαντίνι	177	Φραγκόπουλος Σπυρίδων	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Μπριγκαντίνι	166	Φωκάς Άγγελος	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Μυρτιώτισσα	Γολέτα	33	Φωκάς Γερ.	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Μυρτιώτισσα	Σκούνα	47	Φωκάς Γεώργιος	Κεφαλληνία
Ποσειδών	Μπριγκαντίνι	230	Φωκάς Ευάγγελος	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Ευαγγελίστρια	Μπριγκαντίνι	281	Φωκάς Ιάκωβος	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Μπριγκαντίνι	**185**	Φωκάς Ν. Άγγελος	Κεφαλληνία
Καλή Τύχη	Μπριγκαντίνι	132	Φωκάς Παγουλάτος Νικόλαος	Κεφαλληνία
Ποσειδών	Μπριγκαντίνι	**185**	Φωκάς Παναγής	Κεφαλληνία
Άγιος Σπυρίδων	Μπριγκαντίνι	**185**	Φωκάς Σπ.	Κεφαλληνία
Ένωσις	Μπριγκαντίνι	**185**	Φωκάς Σπ.	Κεφαλληνία
Αγαθονίκη	Μπριγκαντίνι	**185**	Φωκάς Σπυρίδων	Κεφαλληνία
Παναγία	Μπριγκαντίνι	176	Φωκάς Φωτ.	Κεφαλληνία
Νικόλαος	Μπριγκαντίνι	176	Φωκάς Φώτιος	Κεφαλληνία

Υ.Θ. Σπαρτιά	Μπριγκαντίνι	**185**	Χαλικιόπουλος Γ.	Κεφαλληνία
Υ.Θ. Σπηλιώτισσα	Μπριγκαντίνι	140	Χαλικιόπουλος Γιακ. Π.	Κεφαλληνία
Άγιος Νικόλαος	Μπριγκαντίνι	**185**	Χαλικιόπουλος Παν.	Κεφαλληνία
Πολυξένη	Μπριγκαντίνι	248	Χαλικιόπουλος Παν.	Κεφαλληνία
Γεώργιος	Μπριγκαντίνι	**185**	Διακόπουλος Γεώργιος	Κύθηρα
Άγιος Δημήτριος	Μπριγκαντίνι	**185**	Γουριώτης Δημήτριος	Λευκάδα
Νέος Αντώνιος	Μπριγκαντίνι	367	Καραντινός Γ.	Λευκάδα
Άγιος Δημήτριος	Μπριγκαντίνι	241	Καραντινός Δημ.	Λευκάδα
Αικατερίνη	Μπριγκαντίνι	**185**	Καραντινός Χαράλαμπος	Λευκάδα
Άγιος Χαράλαμπος	Πιελέγκο	**60**	Χόρτης Πάνος	Λευκάδα
Άγιος Δημήτριος	Μπριγκαντίνι	**185**	Αργυρόπαιδος Αργύρ.	Παξοί
Άγιος Κωνσταντίνος	Μπρατσέρα	**40**	Αργυρός Αναστάσιος	Παξοί
Μενέλαος	Τραμπάκολο	**37**	Αργυρός Γεώργιος	Παξοί
Αγία Ελένη	Τραμπάκολο	27	Αργυρός Δημ.	Παξοί
Αιμιλία Καρολίνα	Σκούνα	64	Αργυρός Κωνσταντίνος	Παξοί
Γενναιόδωρος	Τραμπάκολο	36	Αργυρός Παν.	Παξοί
Κερκυραίος	Τραμπάκολο	**37**	Αργυρός Σπυρίδων	Παξοί
Φιλάνθρωπος	Τραμπάκολο	47	Αργυρός Σπυρίδων	Παξοί
Άγιος Νικόλαος	Μπρατσέρα	**40**	Αργυρός Χρήστος	Παξοί
Ευφροσύνη	Μπριγκαντίνι	**185**	Αρώνης Ανδρέας	Παξοί
Λευκάς	Μπριγκαντίνι	**185**	Αρώνης Σπυρίδων	Παξοί
Δύο Φίλοι	Μπριγκαντίνι	**185**	Βελιανίτης Ιωάννης	Παξοί
Αγία Ελένη	Τραμπάκολο	**37**	Δαλιέτος Αλέξανδρος	Παξοί
Άγιος Νικόλαος	Μπρατσέρα	**40**	Δεσύλλας Πέτρος	Παξοί
Καλός Γεώργιος	Μπριγκαντίνι	**185**	Δεσύλλας Σιγούρος Στυλιανός	Παξοί
Άγιος Ιωσήφ	Μπριγκαντίνι	**185**	Κασσίμης Γεώργιος	Παξοί
Αμαλία Καρολίνα	Σκούνα	**59**	Κασσίμης Γεώργιος	Παξοί
Μενέλαος	Τραμπάκολο	**37**	Κασσίμης Γεώργιος	Παξοί
Άγιος Αντώνιος	Τραμπάκολο	**37**	Κασσίμης Κωνσταντίνος	Παξοί
Άγιος Νικόλαος	Τραμπάκολο	**37**	Κασσίμης Κωνσταντίνος	Παξοί
Μωϋσής	Τραμπάκολο	**37**	Κασσίμης Κωνσταντίνος	Παξοί
Θεμιστοκλής	Τραμπάκολο	**37**	Κασσίμης Χρήστος	Παξοί
Άγιος Γεράσιμος	Μπριγκαντίνι	**185**	Μάστορας Γρ.	Παξοί
Άγιος Νικόλαος	Μπριγκαντίνι	**185**	Μάστορας Νικ.	Παξοί
Μαριάνα Καρολίνη	Τραμπάκολο	**37**	Ορφανός Γεώργιος	Παξοί
Καλλιόπη	Μπριγκαντίνι	222	Ορφανός Παντ.	Παξοί
Ελένη	Μπριγκαντίνι	**185**	Πέτρος Δημήτριος	Παξοί

Πηγή Καταγωγής: Για την εύρεση της καταγωγής των επτανησίων πλοιάρχων – πλοιοκτητών βασιστήκαμε στις ακόλουθες αρχειακές και βιβλιογραφικές πηγές: (α) Νικόλαος Β. Μεταξάς, *Οι Ναυτικοί Κεφαλληνίας και Ιθάκης. Βιογραφικά στοιχεία 600 ναυτίλων (1850-1970)*, Εταιρεία Μελέτης Ελληνικής Ιστορίας, Αθήνα 2002· (β) Γεράσιμος Κ. Κολαΐτης, *Το Χρονικό της Ιθάκης*, Εκδόσεις Ναυτικού Μουσείου Ελλάδος, Αθήνα 1988· (γ) Τζελίνα Χαρλαύτη, Μάνος Χαριτάτος, Ελένη Μπενέκη, *Πλωτώ. Έλληνες καραβοκύρηδες και εφοπλιστές από τα τέλη του 18ου αιώνα έως τον Β΄ Παγκόσμιο πόλεμο*, Ε.Λ.Ι.Α., Αθήνα 2002· (δ) Αντώνιος Μηλιαράκης, *Γεωγραφία πολιτική νέα και αρχαία του νομού Κεφαλληνίας: Κεφαλληνία, Ιθάκη, Άτοκος, Αρκούδι, Κάλαμος, Καστός και Εχινάδες*, Αφοί Πέρρη, Αθήνησιν 1890· (ε) Ηλίας Α.

Τσιτσέλης, *Κεφαλληνιακά Σύμμικτα. Συμβολαί εις την ιστορίαν και λαογραφίαν της νήσου της Κεφαλληνίας. Βιογραφικά. Οίκων Ιστορίαι. Δημοσιεύματα,* Τόμος Α΄, Τύποις Παρασκευά Λεώνη, Εν Αθήναις 1904· (στ) Διονύσιος Δ. Ιθακήσιος, «Η οικονομική εξέλιξη της Ζακύνθου, από τους αρχαίους χρόνους μέχρι σήμερα», Διδακτορική διατριβή, Πανεπιστήμιο Πειραιώς, Αθήνα 1988· (ζ) Άγγελος Γ. Χόρτης, «Συμβολή στην οικονομική ιστορία της Λευκάδας (1684-1774). (Γαιοκτησία, Γεωργία, Κτηνοτροφία, Βιοτεχνία, Αλιεία, Φολολογικό σύστημα, Εμπόριο και Ναυτιλία)», Διδακτορική διατριβή, Πανεπιστήμιο Αθηνών, 1992· (η) Νίκος Στ. Βλασσόπουλος, *Η ναυτιλία της Ιθάκης (1700-1900)*, Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα 2001· (θ) Νίκος Στ. Βλασσόπουλος, *Η Ναυτιλία των Ιονίων Νήσων (1700-1864).* Τόμοι Α΄ και Β΄, Ελληνική Ευρωεκδοτική, Αθήνα 1995· (ι) Κατερίνα Φ. Ζαρίδη, *Το "Libro D' Oro" της Κεφαλονιάς του έτους 1799*, Εταιρία Κεφαλληνιακών Ιστορικών Μελετών, Αργοστόλι 2006. Επίσης, πληροφόρηση για την καταγωγή αντλήσαμε και από αρχειακό υλικό, που εντοπίσαμε στα Γ.Α.Κ. Κεφαλονιάς: (α) Διοικητικά, Ιόνιο Κράτος, Διάφορα, Διοικητικά: Ιόνιο Κράτος, Διάφορα, Εγγυήσεις Θαλασσοπλοΐας, φ. 97 – 101· (β) Διοικητικά: Ιόνιο Κράτος, Έγγραφα Διάφορα (Carte Diverse), Ναυσιπλοΐα (Documenti di navigazione dei capitani), φ. 507 έως και 518· (γ) Νοταριακά, Συμβολαιογράφοι 16^{ου} – 19^{ου} αιώνα, Επαρχία Κραναίας, Αργοστόλι: Κυπριώτης Χαράλαμπος του Μαρίνου / Φ. 667 / olim Φ.Κ. 114-117, Β΄/ Βιβλία 3: 4^{ο} 1838 – 1839, 5^{ο} 1840 – 1842, και 6^{ο} 1842 – 1843· (δ) Νοταριακά, Συμβολαιογράφοι 16^{ου} – 19^{ου} αιώνα, Επαρχία Κραναίας, Αργοστόλι, Φ. 610 / Σολωμός Γεράσιμος του Αθανασίου / olim Φ. Σ. 28 – 33 (Α΄, Β΄, Γ΄, Δ΄) (1812-33)· (ε) Νοταριακά, Συμβολαιογράφοι 16^{ου} – 19^{ου} αιώνα, Επαρχία Κραναίας, Αργοστόλι, Φ. 697 / Σολωμός Αθανάσιος του Γερασίμου / olim Φ. Σ. 22 – 27 (Α΄, Β΄, Γ΄, Ε΄, ΣΤ΄) (1849-59).

Στοιχεία Πίνακα 6.1: Εξέλιξη ναυτικού πληθυσμού της Κεφαλονιάς, απασχολούμενου σε ποντοπόρο, εμπορική ναυτιλία, αλλά και ακτοπλοΐα, κατά τα έτη 1810, 1825, 1845 και 1860 (δε συμπεριλαμβάνονται οι αλιείς).

Η εκτίμησή μας για το ναυτικό πληθυσμό της Κεφαλονιάς των ετών 1845 και 1860 (ναυτικός πληθυσμός, απασχολούμενος σε ποντοπόρα εμπορικά σκάφη), για τον οποίο δεν διαθέτουμε στοιχεία από την δευτερογενή βιβλιογραφία ή από δημοσιευμένες αρχειακές πηγές, βασίζεται στην επεξεργασία των στοιχείων της ηλεκτρονικής βάσης δεδομένων: *Όδυσσεύς*. Πρόκειται για στοιχεία, που αφορούν στον αριθμό των ναυτικών πληρωμάτων, που είχαν ανάγκη τα ποντοπόρα, εμπορικά, ιστιοφόρα σκάφη, για τα ταξείδια τους. Από την προαναφερθείσα βάση δεδομένων, αντλήσαμε πληροφόρηση περί ναυτικών πληρωμάτων για 703 ιστιοφόρα σκάφη. Τα σκάφη αυτά τα ταξινομήσαμε σύμφωνα με τον τύπο της ιστιοφορίας και της γάστρας τους, και από την ταξινόμηση αυτή προήλθε ο Πίνακας, Α-1, που ακολουθεί, όπου παρουσιάζονται οι αριθμητικοί μέσοι όροι των

πληρωμάτων, με τα οποία φέρεται να επανδρωνόταν ο κάθε τύπος ιστιοφόρου σκάφους για τον ασφαλή εμπορικό του πλου.

ΠΙΝΑΚΑΣ Α – 1. Μέσος όρος πληρωμάτων ιστιοφόρων σκαφών, κατά τα έτη 1840-60.

α/α	τύπος ιστιοφόρου σκάφους	πλήρωμα (μέσος όρος ναυτών)
1	βομβάρδα	7,25
2	βριγαντίνι	10,7
3	γαβάρα	13,5
4	γαλάντζα	8,5
5	γαλεάτσα	7
6	γολέτα	7,5
7	καΐκι	6,1
8	κότερο	7
9	μαρτιγάνα	9
10	μπρατσέρα	6,3
11	μύστικο	6
12	παράντζα	9
13	πιελέγκο	10
14	πίφερο	8
15	πολάκα	13,6
16	σκούνα	7
17	ταρτάνα	12
18	τραμπάκολο	8,1
19	τρεχαντήρι	8

Με βάση, τώρα, τους υπολογισθέντες, στον Πίνακα Α-1, μέσους όρους ναυτικών πληρωμάτων ανά τύπο ιστιοφόρου σκάφους υπολογίσαμε και το ναυτικό πληθυσμό της Κεφαλονιάς, των ετών 1845 και 1860. Για τους υπολογισμούς μας αξιοποιήσαμε και την διαθέσιμη πληροφόρηση, από την βάση δεδομένων: *Όδυσσεύς*, σχετικά με τους τύπους και τον αριθμό των ιστιοφόρων, εμπορικών σκαφών του νησιού. Την εικόνα, λοιπόν, του ποντοπόρου, εμπορικού ιστιοφόρου στόλου της Κεφαλονιάς και του ναυτικού πληθυσμού της, για τα έτη 1845 και 1860 παρουσιάζουν οι Πίνακες Α-2 και Α-3, που ακολουθούν.

ΠΙΝΑΚΑΣ Α – 2. Εκτίμηση ναυτικού πληθυσμού της Κεφαλονιάς, απασχολούμενου στα ποντοπόρα, εμπορικά της σκάφη (ιστιοφόρα), έτους 1845.

α/α	τύπος ιστιοφόρου σκάφους	αριθμός σκαφών	πλήρωμα (μέσος όρος ναυτών)	ναυτικός πληθυσμός (πληρώματα)
1	βομβάρδα	4	7,25	29
2	γολέτα	16	7,5	120
3	κότερο	2	7	14
4	μπάρκο	1	10,7	11
5	μπρατσέρα	24	6,3	151
6	βριγαντίνι	101	10,7	1.081
7	πιελέγκο	1	10	10
8	σκούνα	2	7	14
9	τραμπάκολο	3	8,1	24
	ΣΥΝΟΛΑ	**154**		**1.454**

ΠΙΝΑΚΑΣ Α – 3. Εκτίμηση ναυτικού πληθυσμού της Κεφαλονιάς, απασχολούμενου στα ποντοπόρα, εμπορικά της σκάφη (ιστιοφόρα), έτους 1860.

α/α	τύπος ιστιοφόρου σκάφους	αριθμός σκαφών	πλήρωμα (μέσος όρος ναυτών)	ναυτικός πληθυσμός (πληρώματα)
1	βομβάρδα	6	7,25	44
2	γαβάρα	1	13,5	14
3	γολέτα	24	7,5	180
4	μπρατσέρα	14	6,3	88
5	βριγαντίνι	151	10,7	1.616
6	πιελέγκο	2	10	20
7	πολάκα	1	13,6	14
8	σκούνα	22	7	154
9	τραμπάκολο	4	8,1	32
	ΣΥΝΟΛΑ	**225**		**2.162**

Για να μπορέσουμε, όμως, να διαμορφώσουμε μία ολοκληρωμένη εικόνα του ναυτικού πληθυσμού της Κεφαλονιάς, αποφασίσαμε να υπολογίσουμε και τους ναυτικούς, που απασχολούνταν στην ακτοπλοΐα ή σε μη ποντοπόρα, εμπορικά σκάφη, κάτω των 25 τόνων. Να επαναλάβουμε, πως οι 25 τόνοι συνιστούσαν για το Ιόνιο Κράτος το επίσημο όριο διάκρισης μεταξύ των ποντοπόρων και μη ποντοπόρων (ακτοπλοϊκών), εμπορικών σκαφών (βλ. Εισαγωγή και υποσημείωση 2). Η πληροφόρησή μας, όμως, για τα μη ποντοπόρα σκάφη ήταν περιορισμένη και δε μας επέτρεπε να προχωρήσουμε σε ασφαλής εκτιμήσεις αριθμού απασχολούμενων ναυτών. Για το σκοπό αυτό επιλέξαμε να αξιοποιήσουμε την πληροφόρηση, που μας δίνει η Τζελίνα Χαρλαύτη στην *Ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας* (βλ.: Τζελίνα Χαρλαύτη, *Ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας, 19ος-20ός αιώνας*, Νεφέλη, Αθήνα 2001, σ. 220-1 (Πίνακας 5.1) και 523-5 (Παράρτημα 4.1)). Η συγγραφέας παρέχει πολύτιμη πληροφόρηση, που αφορά στους αριθμούς των ποντοπόρων, αλλά και μη ποντοπόρων σκαφών του ελληνόκτητου στόλου, των ετών1834-55. Η διάκριση σε ποντοπόρα και μη σκάφη, βασίζεται στην διάκριση του Ελληνικού Βασιλείου σε σκάφη α΄ και β΄ κλάσης, όπου τα πρώτα περιλαμβάνουν σκάφη ίσα ή μικρότερα των 30 τόνων, και τα δεύτερα σκάφη μεγαλύτερα των 30 τόνων. Παρατηρούμε, δηλαδή, πως, επί της ουσίας, ακολουθείται η ίδια διάκριση χωρητικότητας και ποντοπορίας, όπως αυτή στο Ιόνιο Κράτος, όπου το όριο, όπως αναφέρθηκε, τοποθετείται στους 25 τόνους. Με βάση, λοιπόν, τα στοιχεία, που μας παρέχει η Χαρλαύτη, προκύπτει, πως από το σύνολο των ελληνόκτητων σκαφών, της περιόδου 1834-55, ποσοστό 31% αντιπροσώπευε τα ποντοπόρα εμπορικά σκάφη

(πλοία β΄ κλάσης), και το 69% τα μη ποντοπόρα (ακτοπλοϊκά) σκάφη (πλοία β΄ κλάσης). Αν, τώρα, δεχτούμε ως ασφαλείς αυτούς τους υπολογισμούς και την ποσοστιαία αναλογία, που μας δίνουν, μεταξύ ποντοπόρων και μη ποντοπόρων σκαφών, και επιχειρήσουμε να τους «εφαρμόσουμε» και στην περίπτωση του επτανησιακού, ποντοπόρου και μη στόλου, τότε η εικόνα διαμορφώνεται ως εξής: (α) για το έτος 1845 και με βάση την ηλεκτρονική βάση δεδομένων: *Όδυσσεύς*, ο επτανησιακός στόλος περιελάμβανε 154 ποντοπόρα σκάφη, και, με βάση την αναλογία του 69%, περιελάμβανε και 497 ακτοπλοϊκά σκάφη. (β) Για το έτος 1860 η εικόνα του επτανησιακού στόλου είναι η εξής: 225 ποντοπόρα σκάφη (με βάση την βάση: *Όδυσσεύς*), και 726 ακτοπλοϊκά σκάφη (με βάση την αναλογία του 69%). Αν, τώρα, δεχτούμε, πως ένα ακτοπλοϊκό σκάφος, κάτω των 25 τόνων, είχε, το λιγότερο, ένα τριμελές πλήρωμα, τότε, προκύπτει, πως για το έτος 1845 ο ναυτικός πληθυσμός της Κεφαλονιάς, που απασχολείτο σε ακτοπλοϊκά σκάφη ανερχόταν σε, τουλάχιστον, 1.491 άτομα (497 ακτοπλοϊκά σκάφη x 3 άτομα πλήρωμα), ανώ για το έτος 1860 ο αντίστοιχος αριθμός αγγίζει τα 2.178 άτομα (726 ακτοπλοϊκά σκάφη x 3 άτομα πλήρωμα). Βλ. και τον Πίνακα Α-4, που παρουσιάζει την εκτόμησήα μας για το ναυτικό πληθυσμό της Κεφαλονιάς, των ετών 1845 και 1860.

ΠΙΝΑΚΑΣ Α – 4. Εκτίμηση ναυτικού πληθυσμού της Κεφαλονιάς, απασχολούμενου σε ποντοπόρα και ακτοπλοϊκά σκάφη (ιστιοφόρα), για τα έτη 1845 και 1860.

έτος	σύνολο ναυτικού πληθυσμού (εκτίμηση)	ναυτικός πληθυσμός απασχολούμενος σε ποντοπόρα σκάφη	ναυτικός πληθυσμός απασχολούμενος σε ακτοπλοϊκά σκάφη (εκτίμηση)
1845	2.945	1.454	1.491
1860	4.339	2.162	2.178

Στοιχεία Διαγράμματος 6.3: Εκτίμηση ναυτικού πληθυσμού, απασχολούμενου σε ποντοπόρα, εμπορικά σκάφη, και η γεωγραφική κατανομή του στα επτά νησιά του Ιονίου Κράτους, κατά το έτος 1860.

Για την εκτίμηση του ναυτικού πληθυσμού των νησιών του Ιονίου Κράτους, που απασχολείτο σε ποντοπόρα, εμπορικά σκάφη, κατά το έτος 1860, βασιστήκαμε στον αριθμό των ποντοπόρων εμπορικών σκαφών των Επτανήσων, όπως αυτός παρουσιάστηκε στους καταλόγους με την καταγωγή των επτανησίων πλοιάρχων – πλοιοκτητών, που προηγήθηκαν (βλ. ανωτέρω, τους καταλόγους με τις καταγωγές, που ακολουθούν το Διαάγραμμα 6.1). Έχοντας, λοιπόν, τον αριθμό των σκαφών, που διέθετε το κάθε Επτάνησο, εν συνεχεία, υπολογίσαμε τον ενεργό ναυτικό πληθυσμό εκάστης νήσου, με βάση τους μέσους αριθμητικούς όρους των πληρωμάτων, όπως αυτοί παρουσιάστηκαν ανωτέρω (β. Πίνακα Α – 1). (Για την εκτίμηση του ναυτικού πληθυσμού της Κεφαλονιάς, βλ. ανωτέρω, Πίνακα Α-3).

ΙΘΑΚΗ				
α/α	τύπος ιστιοφόρου σκάφους	αριθμός σκαφών	πλήρωμα (μέσος όρος ναυτών)	ναυτικός πληθυσμός (πληρώματα)
1	βομβάρδα	1	7,25	7
2	γαβάρα	1	13,5	14
3	γολέτα	1	7,5	8
4	μπρατσέρα	4	6,3	25
5	βριγαντίνι	46	10,7	492
6	σκούνα	1	7	7
	ΣΥΝΟΛΑ	**54**		**553**

ΠΑΞΟΙ				
α/α	**τύπος ιστιοφόρου σκάφους**	**αριθμός σκαφών**	**πλήρωμα (μέσος όρος ναυτών)**	**ναυτικός πληθυσμός (πληρώματα)**
1	μπρατσέρα	3	6,3	19
2	βριγαντίνι	10	10,7	107
3	σκούνα	2	7	14
4	τραμπάκολο	12	8,1	97
	ΣΥΝΟΛΑ	**27**		**237**

ΖΑΚΥΝΘΟΣ				
α/α	**τύπος ιστιοφόρου σκάφους**	**αριθμός σκαφών**	**πλήρωμα (μέσος όρος ναυτών)**	**ναυτικός πληθυσμός (πληρώματα)**
1	βομβάρδα	1	7,25	7
2	γολέτα	10	7,5	75
3	μπρατσέρα	1	6,3	6
4	βριγαντίνι	11	10,7	118
5	παράντζα	1	9	9
6	πιελέγκο	2	10	20
	ΣΥΝΟΛΑ	**26**		**235**

ΚΕΡΚΥΡΑ				
α/α	**τύπος ιστιοφόρου σκάφους**	**αριθμός σκαφών**	**πλήρωμα (μέσος όρος ναυτών)**	**ναυτικός πληθυσμός (πληρώματα)**
1	γολέτα	2	7,5	15
2	βριγαντίνι	11	10,7	118
3	πιελέγκο	1	10	10
4	πολάκα	1	13,6	14
5	σκούνα	1	7	7
	ΣΥΝΟΛΑ	**16**		**164**

ΛΕΥΚΑΔΑ				
α/α	**τύπος ιστιοφόρου σκάφους**	**αριθμός σκαφών**	**πλήρωμα (μέσος όρος ναυτών)**	**ναυτικός πληθυσμός (πληρώματα)**
1	βριγαντίνι	4	10,7	43
2	πιελέγκο	1	10	10
	ΣΥΝΟΛΑ	**5**		**53**

ΚΥΘΗΡΑ				
α/α	**τύπος ιστιοφόρου σκάφους**	**αριθμός σκαφών**	**πλήρωμα (μέσος όρος ναυτών)**	**ναυτικός πληθυσμός (πληρώματα)**
1	βριγαντίνι	1	10,7	11
	ΣΥΝΟΛΑ	**1**		**11**

Στοιχεία Διαγράμματος 6.4: Γεωγραφική κατανομή του δυναμικού του κεφαλληνιακού, ποντοπόρου, εμπορικού στόλου, κατά τα έτη 1845, 1850, 1855 και 1860, με βάση την καταγωγή των κεφαλλήνων πλοιάρχων & πλοιοκτητών, **και Στοιχεία Σχήματος 6.1:** Ανθρωπογεωγραφία των κύριων οικογενειών των πλοιάρχων-πλοιοκτητών του κεφαλληνιακού, ποντοπόρου, εμπορικού στόλου, της περιόδου 1845-60. (Τα κάτωθι στοιχεία αφορούν το Διάγραμμα 6.4 και το Σχήμα 6.1 και προέρχονται από: (α) ηλεκτρονική βάση δεδομένων: *Ὀδυσσεύς – Ιόνιος Ναυτιλιακή Ιστορία, 1810-1864·* (β)Τζελίνα Χαρλαύτη – Νίκος Στ. Βλασσόπουλος, *Ιστορικός Νηογνώμονας*

Ποντοπόρεια. Ποντοπόρα ιστιοφόρα και ατμόπλοια, 1830-1939, Ε.Λ.Ι.Α., Αθήνα 2002. Επίσης, για την πιστοποίηση ή εύρεση της καταγωγής των ναυτικών οικογενειών της Κεφαλονιάς χρησιμοποιήσαμε τις ακόλουθες βιβλιογραφικές πηγές: (α) Νικόλαος Β. Μεταξάς, *Οι Ναυτικοί Κεφαλληνίας και Ιθάκης. Βιογραφικά στοιχεία 600 ναυτίλων (1850-1970)*, Εταιρεία Μελέτης Ελληνικής Ιστορίας, Αθήνα 2002· (β) Τζελίνα Χαρλαύτη, Μάνος Χαριτάτος, Ελένη Μπενέκη, *Πλωτώ. Έλληνες καραβοκύρηδες και εφοπλιστές από τα τέλη του 18ου αιώνα έως τον Β΄ Παγκόσμιο πόλεμο*, Ε.Λ.Ι.Α., Αθήνα 2002· (γ) Αντώνιος Μηλιαράκης, *Γεωγραφία πολιτική νέα και αρχαία του νομού Κεφαλληνίας: Κεφαλληνία, Ιθάκη, Άτοκος, Αρκούδι, Κάλαμος, Καστός και Εχινάδες*, Αφοί Πέρρη, Αθήνησιν 1890· (δ) Ηλίας Α. Τσιτσέλης, *Κεφαλληνιακά Σύμμικτα. Συμβολαί εις την ιστορίαν και λαογραφίαν της νήσου της Κεφαλληνίας. Βιογραφικά. Οίκων Ιστορίαι. Δημοσιεύματα,* Τόμος Α΄, Τύποις Παρασκευά Λεώνη, Εν Αθήναις 1904. Επίσης, αξιοποιήσαμε και το ακόλουθο αρχειακό υλικό, που εντοπίσαμε στα Γ.Α.Κ. Κεφαλονιάς: (α) Διοικητικά, Ιόνιο Κράτος, Διάφορα, Διοικητικά: Ιόνιο Κράτος, Διάφορα, Εγγυήσεις Θαλασσοπλοΐας, φ. 97 – 101· (β) Διοικητικά: Ιόνιο Κράτος, Έγγραφα Διάφορα (Carte Diverse), Ναυσιπλοΐα (Documenti di navigazione dei capitani), φ. 507 έως και 518· (γ) Νοταριακά, Συμβολαιογράφοι 16ου – 19ου αιώνα, Επαρχία Κραναίας, Αργοστόλι: Κυπριώτης Χαράλαμπος του Μαρίνου / Φ. 667 / olim Φ.Κ. 114-117, Β΄/ Βιβλία 3: 4ο 1838 – 1839, 5ο 1840 – 1842, και 6ο 1842 – 1843· (δ) Νοταριακά, Συμβολαιογράφοι 16ου – 19ου αιώνα, Επαρχία Κραναίας, Αργοστόλι, Φ. 610 / Σολωμός Γεράσιμος του Αθανασίου / olim Φ. Σ. 28 – 33 (Α΄, Β΄, Γ΄, Δ΄) (1812-33)· (ε) Νοταριακά, Συμβολαιογράφοι 16ου – 19ου αιώνα, Επαρχία Κραναίας, Αργοστόλι, Φ. 697 / Σολωμός Αθανάσιος του Γερασίμου / olim Φ. Σ. 22 – 27 (Α΄, Β΄, Γ΄, Ε΄, ΣΤ΄) (1849-59)· Νοταριακά, Συμβολαιογράφοι 16ου – 19ου αιώνα, Επαρχία Κραναίας, Αργοστόλι, Φ. 667 / Κυπριώτης Χαράλαμπος του Μαρίνου / olim Φ.Κ. 114-117, Β΄/ Βιβλία 3: 4ο 1838 – 1839, 5ο 1840 – 1842, και 6ο 1842 – 1843.

ΠΕΡΙΟΧΗ	ΧΩΡΙΟ	ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΕΣ	ΣΚΑΦΗ
ΛΕΙΒΑΘΩΣ	Κεραμειές	Ασάνη	1
	Κεραμειές	Βαλλιάνου	14
	Πεσσάδες	Βαλσαμάκη	5
	Πεσσάδες	Βαλσαμάκη Μπαλτσα	1
	Κουρκουμελάτα	Βεργωτή	10
	Δοριζάτα	Δορίζα	6
	Πεσσάδες	Ιγγλέση	20
	Καλλιγάτα	Καλλιγά	11
	Καλλιγάτα	Καλλιγά Βέργου	8
	Καλλιγάτα	Καλλιγά Γιαννάτου	1
	Καλλιγάτα	Καλλιγά Κουρή	1
	Κεραμειές	Καλλιγά Μαρκάτου	1
	Κεραμειές	Καλλιγά Φραγκιά	1
	Κεραμειές	Καμιλάτου	2
	Κεραμειές	Καμπίτση	6
	Καραντινάτα/Λακύθρα	Καραντινού	4
	Κοκκολάτα	Κοκκόλη	1
	Σβορωνάτα	Κουβιέλου	1
	Κουντουράτα	Κουντούρη	17
	Κουντουράτα	Κούππα	6
	Κεραμειές	Κυπριώτη	6
	Σπαρτιά	Λιοσάτου	1
	Σπαρτιά	Λυκιαρδοπούλου	17
	Πεσσάδες	Μαγουλά	1
	Μαζαρακάτα	Μαζαράκη	4
	Λακύθρα	Μαρκοπούλου	10

	Τραυλιάτα	Μεσσάρη	2
	Μεταξάτα	Μεταξά	11
	Μεταξάτα	Μεταξά Λασκαράτου	5
	Μεταξάτα	Μεταξά Μαντζαβίνου	1
	Λακύθρα	Μηλιαρέση	7
	Λακύθρα	Μιχαλιστιάνου	11
	Μεταξάτα	Μονόπωλη	3
	Λακύθρα/Μηνιές	Μουσούρη	17
	Κοριάννα	Μπεκατώρου	4
	Σπαρτιά	Πανά	13
	Κεραμειές	Ρένεση	1
	Κοριάννα	Ρωσόλυμου	12
	Σαρλάτα	Σάρλου	3
	Σβορωνάτα	Σβορώνου	15
	Σβορωνάτα	Σβορώνου Σέρα	1
	Σβορωνάτα	Σβορώνου Τσιγάντε	2
	Σκλαβάτα/Ντομάτα	Σκλάβου	7
	Σβορωνάτα	Στεφανάτου	2
	Τραυλιάτα	Τραυλού	8
	Τραυλιάτα	Τραυλού Γαλιατσάτου	1
	Τραυλιάτα	Τραυλού Πιεράτου	1
	Σκλαβάτα/Ντομάτα	Τρωϊάνου	4
	Κλείσματα	Φραγκόπουλου	10
	Φωκάτα/Λακύθρα	Φωκά	20
	Φωκάτα/Λακύθρα	Φωκά Αγγελάτου	4
	Φωκάτα/Λακύθρα	Φωκά Αλεξανδράτου	1
	Φωκάτα	Φωκά Γιακουμάτου	2
	Φωκάτα/Λακύθρα	Φωκά Παγουλάτου	3
	Φωκάτα/Λακύθρα	Φωκά Ροδάτου	1

ΠΕΡΙΟΧΗ	ΧΩΡΙΟ	ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΕΣ	ΣΚΑΦΗ
ΠΑΛΙΚΗ	Ληξούρι	Άννινου	3
	Ληξούρι	Αύλιχου	5
	Ληξούρι	Βεδέ	3
	Ληξούρι	Βλάχου	1
	Δαμουλιανάτα	Δαμουλιανού	1
	Ληξούρι	Δανάλη	2
	Ληξούρι	Κεφαλά	6
	Ληξούρι	Κουρούκλη	6
	Ληξούρι	Κουρούκλη Μπεράτου	2
		Κουτουφά	5
		Λιβαθινόπουλου	1
	Ληξούρι	Λιβιεράτου	1
	Μαντουκάτα	Μάνδουκα	2
	Μαντζαβινάτα	Μαντζαβίνου	11
	Παρισάτα	Παρίση	6
	Ληξούρι	Πυλαρινού	9
	Ληξούρι	Στρίντζη	1
	Ληξούρι	Συνοδινού Στραβόλαιμου	10
	Ληξούρι	Τρομπέτα	3

	Ληξούρι/Τυπαλδάτα	Τυπάλδου Αντωνάτου	3

ΠΕΡΙΟΧΗ	ΧΩΡΙΟ	ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΕΣ	ΣΚΑΦΗ
ΕΡΙΣΣΟΣ	Αργοστόλι	Αγγελάτου	4
	Αντυπάτα	Αντύπα	10
	Βεντουράτα/Πλαγιά	Βεντούρη	4
		Βρυώνη	1
	Γερμενάτα	Γερμενή	6
	Άσσος	Γιαννουλάτου	11
	Φισκάρδο	Καββαδία	2
	Καρουσάτα	Καρούσου	5
	Ματσουκάτα	Ματσούκη	1
	Άσσος/Μαρκαντωνάτα/Φισκάρδο	Πατρικίου	6
		Σκιαδαρέση	1
		Σκλαβούνου	1
	Τσελεντάτα	Τσελέντη	7
		Φλωριά	1
		Χαλικιά	2

ΠΕΡΙΟΧΗ	ΧΩΡΙΟ	ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΕΣ	ΣΚΑΦΗ
ΠΥΛΑΡΟΣ	Διβαράτα	Διβάρη	1
	Δρακάτα	Δρακάτου	2
	Δρακοπουλάτα	Δρακόπουλου	4
		Κουρβισιάνου	4
	Μακριώτικα	Μακρή	11
		Μαρκέτου	2
	Αγία Ευφημία	Πιλάλη	1
	Ποταμιανάτα	Ποταμιάνου	13
	Ραφτοπουλάτα	Ραφτόπουλου	7
	Αγία Ευφημία/Φερεντινάτα	Φερεντίνου	15

ΠΕΡΙΟΧΗ	ΧΩΡΙΟ	ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΕΣ	ΣΚΑΦΗ
ΚΡΑΝΙΑ	Αργοστόλι	Αρσένη	3
	Αργοστόλι	Βικάτου	1
	Αργοστόλι	Καρύδη	1
	Αργοστόλι	Λαγγούση	3
	Αργοστόλι	Μενάγια	1
	Αργοστόλι	Σκιαδά	1
	Αργοστόλι	Σολωμού	1
		Χαλικιόπουλου	9
	Κομποθεκράτα	Κομποθέκρα	3
	Χελμάτα/Αργοστόλι	Χέλμη	1

ΠΕΡΙΟΧΗ	ΧΩΡΙΟ	ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΕΣ	ΣΚΑΦΗ
ΠΟΤΑΜΙΑΝΑ	Φάρσα/(Ληξούρι)	Βουτσινά	14
	Φάρσα	Φαρσινός	4

ΠΕΡΙΟΧΗ	ΧΩΡΙΟ	ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΕΣ	ΣΚΑΦΗ
ΣΑΜΟΣ	Σάμη	Σαμικού	3
	Ζερβάτα	Ζερβού	2

	Σάμη	Κασιμάτη	2

ΠΕΡΙΟΧΗ	ΧΩΡΙΟ	ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΕΣ	ΣΚΑΦΗ
ΘΗΝΙΑ		Κουλουμπή	1
		Παγουλάτου	1
	Κοντογουράτα	Τρίτση	1

ΠΕΡΙΟΧΗ	ΧΩΡΙΟ	ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΕΣ	ΣΚΑΦΗ
ΟΜΑΛΑ	Βαλσαμάτα	Βαλσάμη	2

ΠΕΡΙΟΧΗ	ΧΩΡΙΟ	ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΕΣ	ΣΚΑΦΗ
ΣΚΑΛΑ	Κατελειός	Σδριν	1

ΠΕΡΙΟΧΗ	ΧΩΡΙΟ	ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΕΣ	ΣΚΑΦΗ
ΤΑΛΑΜΙΕΣ	Τρωϊανάτα	Τζανάτου	1

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΒΔΟΜΟ

Μεταγραμμένα δείγματα, από το συμβολαιογραφικό αρχείο των Γερασίμου και Αθανασίου Σολωμού, βάσει της κατηγοριοποίησης, που παρουσιάστηκε στην ενότητα 7.2. (στη μεταγραφή του συμβολαιογραφικού υλικού διατηρήσαμε την ορθογραφία, τη σύνταξη και τα σημεία στίξης του αρχικού κειμένου).

Α. Αγοραπωλησίες εμπορικών σκαφών:

Γ.Α.Κ. Κεφαλονιάς, Νοταριακά, Συμβολαιογράφοι 16^{ου} – 19^{ου} αιώνα, Επαρχία Κραναίας, Αργοστόλι, Φ. 610 / Σολωμός Γεράσιμος του Αθανασίου / olim Φ. Σ. 22 – 27, Α΄, Βιβλίο 1^{ο} (1812-6), Συμβόλαιο της 10^{ης} Αυγούστου 1814.

1814 οκτακοσίους δεκατέσσεραις 10 αυγούστου ε.π. Αργοστόλι την σήμερον ενεφανήσθησαν σωματικώς εις το καγγέλω εμού Νοταρίου κι ενόπιον των κάτωθεν τιμίων μαρτύρων από ένα μέρος ο σρ. Καπ. Αντζουλής Σβορώνος ποτέ Αντωνίου και εκ του ετέρου ο σρ. Καπ. Λορέντζος Βεργωτής του Σρ. Σπυρίδωνος από χωρίον Κουρκουμελάτα αμφότεροι καλώτατα γνωρισμένοι από εμέ τον νοτάριον τα οποία μέρη συμφωνούν ως ακόλουθα. ΠΡΩΤΟΝ. Εστώντας και τα αυτά δύο μέρη Σβορόνος και Βεργωτής να έχουν αγοράσει εις Ζάκυνθον από τον Σρ. Εμμανουήλ Λεονταράκη ένα τραμπάκολο με κοντράτο πρώτη

σεπτεμβρίου 1813 οκτακοσίους δεκατρείς, πράξης σρ. Διονυσίου Κληδάλε νοταρίου Δημοσίου της Ζακύνθου, τότες ονομαζόμενον η παναγία της Πιετάς, τώρα δε ο Άγιος Ιωάννης, το οποίον τραμπάκολο το εκαπητάνευε ο ρηθείς Σβορόνος κατά την σύμβασιν όπου αναμέσων των μερών έγινε με κοντράτο 8 οκτώ σεπτεμβρίου 1813 εις Κεφαλληνίαν πράξες σρ. Ηλία Μηλωνά Νοταρίου. ΔΕΥΤΕΡΟΝ. Επιθυμώντας τα αυτά μέρη ομογνώμως να ξεκάμουν ανάμεσόν τους το αυτό τραμπάκολο, επρόβαλαν ο καθ' ένας την προσφοράν του, κι επειδή η προσφορά του σρ. Σβορόνου οπού εστάθη ες τάλληρα κολονάτα της Ισπανίας πεντακόσια δια όλον το αυτό τραμπάκολο ως είναι και υβίσκεται αγκοράδο εις τούτο το πόρτο να εφάνη αρκετή του σρ. Βεργωτή την δέχεται και από του νην ξεχνιέται από την κυριότητα του αυτού ημισού τραμπάκουλου και ενδίνει τον σρ. Καπ. Αντζουλή Σβορόνου, ο οποίος μένοντας τοιουτοτρόπως νοικοκύρης και εξουσιαστής όλου του τραμπάκουλου θέλει ποιή εις αυτό όπως θέλει και βούλεται ες όφελος ή ζημίαν (όπου κύριος φυλάοι) εδικόν του. Επειδή και η τιμή του ημισού τραμπάκουλου οπού πουλή ο σρ. Βεργοτής και αγοράζη ο σρ. Σβορόνος είναι, ως είπομεν, τάλαρα Κολονάτα της Ισπανίας διακόσια πενήντα, μετρά ο αγοραστής Σβορόνος του πολιτή Βεργωτή έμπροσθεν εμού Νοταρίου και μαρτύρων δια τάλαρα κολονάτα εβδομήντα τα οποία τα λαμβάνη χειροδοτώς ο Σρ. Βεργωτής. ΤΕΤΑΡΤΟΝ. Πέρνει υποσχέσεις ο αγοραστής Σβορώνος να μετρήση του αυτού πουλητή Βεργωτή το εναπολειφθέν της τελείας τιμής εις διορίαν ημερών οκτώ με τάλαρα κολονάτα εκατόν ογδοήκοντα. Ανίσως και μετά την άνωθεν διορίαν των ημερών οκτώ όπου θέλει έχουν αρχήν από την σήμερον δεν ήθελεν ο σρ. Σβορώνος αγοραστής μετρίση τα αυτά τάληρα 180 του σρ. Βεργωτή να χάνη την καπάρα των ταλάρων 70 όπου εμέτρησεν, ομοίως ανίσως και ο πουλητής σρ. Βεργωτής δεν ήθελεν ευχαριστηθεί εις την πουλησίαν να δίδη του σρ. Σβορώνου, από εδικόν του τάλαρα εβδομήκοντα έξω από την καπάρα όπου έλαβεν κι να μνέσκουν ως ήτον τόσον εποίησαν τα αυτά μέρη με όλην τους την ευχαρίστησιν δεόμενος ο σρ. Βεργωτής κάθε καλόν του σρ. Σβορώνου και παντός κατεβόδιον, και υπογράφει ο πουλητής Βεργωτής ιδιοχειρώς του και έτερος δα τον αγοραστήν σρ Σβορώνου επειδή δεν ξεύρει γράμματα ως μαρτυρίας [ακολουθούν υπογραφές των συμβαλλομένων μερών].

Β. Εγγυοδοσίες:

Γ.Α.Κ. Κεφαλονιάς, Νοταριακά, Συμβολαιογράφοι 16ου – 19ου αιώνα, Επαρχία Κραναίας, Αργοστόλι, Φ. 610 / Σολωμός Γεράσιμος του Αθανασίου / olim Φ. Σ. 22 – 27, Γ΄, Βιβλίο 6ο (1824-6), Συμβόλαιο της 18ης Σεπτεμβρίου 1826.

1826.οκτακοσίους εικοσιέξι. 6 έξι σεπτεμβρίου ε.π. και 18 δεκαοχτώ αυτού ε.ν. Εις ταις αναζήτησες του Κυρίου Καπ. Χριστοδούλου Ιγγλέση ποτέ Σπυρίδωνος πιστοποιούν μεθ' όρκων τους οι εδώ παρόντες Κύριοι Μιχαήλ Ιγγλέσης Νικολάου από Αργοστόλη κοντράδα του Σωτήρος, Ιωάννης Μεταξάς Αντζουλακάτος ποτέ Νικολάου Κοντράδα Αγίου Σπυρίδωνος, Σπυρίδων Βαντώρος ποτέ Αντωνίου Κοντράδα Αγίας Παρασκευής, Καπ. Αγγελή Φραγκόπουλο Κοντράδα Αγίου Ελευθερίου, Νικολάου Μιχαλίτζη του Ιωάννου Κοντράδα του Αγίου Σπυρίδωνος και Καπ. Κωσταντή Σκλάβο ποτέ Παναγή από χωρίον Σκλαβάτα της Λειβαθώς όλοι καλώτατα γνωστοί εμού νοταρίου, ότι ο άνωθεν Καπ. Χριστόδουλος Ιγγλέσης είναι γεννημένος και αναθρεμμένος εις τούτη την Νήσος Κεφαλληνίας με σταθερήν κατοικίαν εις χωρίον Πεσάδες της Λειβαθώς όστις εκ νεαράς ηλικίας μετεφέρθη εις την τέχνην της θαλάσσης, και τώρα καθώς και από ικανούς χρόνους εταξείδευσεν εις πονέντε και λεβάντε με διάφορα πλοία πραγματευτάρικα με αξιωματικά επαγγέλματα, δια τούτο εν καθαρά συνειδήση ημπορούν να βεβαιώσουν ότι υπάρχει και είναι ικανός και αρκετός να διοική και καπιτανεύη κάθε πραγματευτάρικον ξύλον με επιτηδιότητα.

Εις δε το συνάλαγμα του κομέρτζιου επαραδόθη πάντοτε με ειλικρινότητα και εμπιστοσύνη δια τούτο χαίρεται από τους συμπολίτας μας μίαν καλήν φήμην και υπόληψιν. Η παρούσα αποκρίνεται εις ταις αναζήτησες του άνωθεν Καπ. Χριστοδούλου Ιγγλέση δια να την μεταχειρισθή όθεν θέλει [ακολουθούν υπογραφές των συμβαλλομένων μερών].

Γ. Εκλογή, δικαιώματα και υποχρεώσεις έμμισθων και μη έμμισθων πλοιάρχων:

Γ.Α.Κ. Κεφαλονιάς, Νοταριακά, Συμβολαιογράφοι 16ου – 19ου αιώνα, Επαρχία Κραναίας, Αργοστόλι, Φ. 610 / Σολωμός Γεράσιμος του Αθανασίου / olim Φ. Σ. 22 – 27, Β΄, Βιβλίο 3ο (1817-20), Συμβόλαιο της 14ης Μαΐου 1819.

1819. οκτακοσίους δεκανιά.14 δεκατέσσαραις Μαΐου ε.π. Αργοστόλι. Ενεφανήσθησαν εν τω Καγγέλω εμού νοταρίου παρόντων υπογεγραμμένων τιμίων μαρτύρων από το ένα μέρος ο Σρ. Καπ. Ιωάννης Μουσούρης του Σρ. Σπύρου και από το άλλο ο σρ. Νικολής Χέλμης του σρ. Μικέλη κάνοντας δια λόγου του και δια τα αδέλφια του, τα οποία μέρη δηλούν ως ακόλουθα. Ο αυτός Μουσούρης ακουιζίτορος της πολάκας με τρία άλμπουρα ονομαζομένη Παναγία από το Μέγα Σπήλαιον σκεπασμένο με εμπορικήν οθωμανικήν σημαίαν και ως καλιώτερα διαλαμβανει το Κοντράτο. 18 δεκαοχτώ οκτωβρίου 1818. οκτακοσίους δεκαοχτώ γινόμενω εις την αγγιέντζα προβιζόρια οθωμανικήν τούτης της νήσου αναμετάξυ του αυτού Μουσούρη και του Κυρίου Ραζή Μεσολογγίτη ήτη πρώτο προπριετάριο της αυτής πολάκας. Εσυμφωνησεν με τον ίδιο σρ. Χέλμη και του τζεδέρη το τέταρτον μερίδιον της ίδιας πολάκας έσοντας όπου έλαβεν από αυτόν το τέταρτον μερίδιον του σολδίου οπού διαλαμβάνει το ίδιον Κοντράτο καθώς βεβαιώνει έμπροσθεν εμού Νοταρίου και μαρτύρων ο άνωθεν σρ. Μουσούρης χωρίς καμμίαν ρεσπονσαμπιλιτά του άνωθεν σρ. Μουσούρη από κάθε ενάντιον όπου ημπορεί να συναίβει εις την αγοράν όπου έκαμεν από τον Μεσολογγίτη, επειδή και να του το έδωσεν εις το ίδιον παζάρι χωρίς να λάβη κανένα αβαντάγγιο ο άνωθεν Μουσούρης. ΠΡΩΤΟΝ. Αγρικιέται πουλημένον και τελείως τζέσο το ίδιον τέταρτον μέρος της αυτής πολάκας προς τον Χέλμη δια λόγου του και αδέλφια του τόσον είς το κόρπο της, ωσάν και εις τα ατρέτζα και γουαρνιμέντα της ως καθώς είναι και υβρίσκεται αγκοράδα εις τούτον τον λιμένα. ΔΕΥΤΕΡΟΝ. Θέλει ημπορεί δια τούτο ο ίδιος ο Χέλμης να έμπη μέσα εις την ίδιαν πολάκα ή όταν δεν θέλει να βάνη άλλον αντ' αυτού δια να υβρίσκεται μέσα εις το ίδιον παρτίδο και είναι ερωτηστάμενος εις κάθε ταξείδιον ή μεταχείρισιν, χωρίς να ημπορεί να ιντραπεδέρεται κανένα πράγμα όπου να αποβλεπη το ίδιον παρτίδο χωρίς την γνώμην του και προερώτησής του. ΤΡΙΤΟΝ. Τόσον τα έξοδα του παρτίδου ειρημένου, ωσαν και τα κέρδη θέλει ακούονται αναλόγως κατά το μερίδιο του κάθε μέρους κι ουτως θέλει είναι καταστόμενο εις τα έξοδα. Ωσαν θέλει τραβιώνται από το κάθε μέρος αναλόγως ως άνωθεν χωρίς καμμίαν ξεχώρησιν, ούτε δια κάπα ούτε δια άλλα, αλλά μνέσκουν και ακούονται τα πάντα εις κοινόν όφελος. ΤΕΤΑΡΤΟΝ. Η διρετζιόν του αυτού παρτίδου απηθώνεται κατά το παρόν εις το πρόσωπον του σρ. Μουσούρη, κι όταν η χρεία είχεν το φέρει να αλακτή το πρόσωπόν του Καπητάνιου αυτό θέλει γίνεται με την γνώμην του και συντρομήν και του παρτζινεβέλου Καπ. Χέλμη ή του προσώπου όπου ήθελεν αντ' αυτού μέσα βρεθή. Και κάθε καιρό όπου δεν ήθελεν έχουν ευχαρίστησιν να κοντιστάρη η αυτή συντροφία να έχουνε να το ξεκάνουν,κι όποιος ήθελεν βάλει περισσότερον να το πέρνη, κι επειδή να έκαμαν του πετζαρία ο πατήρ του άνωθεν σρ. Νικολή, και ο αδελφός του Σρ. Μουσούρη, κάθε βολά όπου ήθελεν ξεκάμουν το αυτό καράβι, εάν είχεν μείνει απάνω εις τον άνωθεν Καπ. Μουσούρη να είναι εις χρέος ο άνωθεν Χέλμης να στέκη μέσα ή ο αδερφός του με δέκα τάλαρα τον μήνα, έως να τελειώσει ο αυτός καιρός του πασαβάντη δια να είναι τελειωμένη η πιετζάρια. Ομοίως πάλιν, εάν κι ήθελεν μείνη το αυτό καράβι απάνω εις τον άνωθεν σρ. Χέλμη να είναι εις

χρέος ο άνωθεν Καπ. Μουσούρης να μενη μέσα εις το αυτό καράβι ως Καπιτάνιος της Μπαντιέρας με χωρίς καμμίαν άλλην εξουσίαν πάρεξ να λαμβάνη την πάγα του προς δέκα τάλαρα το μήνα ως άνωθεν [ακολουθούν υπογραφές των συμβαλλομένων μερών].

Δ. Εκλογή, δικαιώματα και υποχρεώσεις επιτρόπων εμπορικών σκαφών:

Γ.Α.Κ. Κεφαλονιάς, Νοταριακά, Συμβολαιογράφοι 16ου – 19ου αιώνα, Επαρχία Κραναίας, Αργοστόλι, Φ. 697 / Σολωμός Αθανάσιος του Γερασίμου / olim Φ. Σ. 22 – 27, ΣΤ΄, Βιβλίο 1ο (1858-9), Συμβόλαιο της 1ης Δεκεμβρίου 1858.

ώρα πέμπτην μετά Μεσημβρίαν, την δεκάτην εννάτην -19- Νοεμβρίου και πρώτην -1- Δεκεμβρίου, του χιλιοστού οκτακοσιοστού πεντηκοστού ογδόου έτους -1858- Κεφαλληνία – Εμφανησθείς ενώποιον εμού του Συμβολαιγράφου της πόλεως Αργοστολίου και των υποφαινομένων μαρτύρων, ο Κύριος Αποστόλης Λουκκάς Μαρκέτος του Σπυρίδωνος, γνωστός μου, όστις ομολόγησεν ότι ως ιδιοκτήτης, καθολοκρηρίαν, του Ιονικού Βρικίου ονομαζομένου «Παντοκράτωρ» διευθυνομένου παρά του πλοιάρχου Διονυσίου Μαρκέτου ποτέ Παναγή, της χωρητικότητος τόνων -78 93/94- ευρισκομένου προς το παρόν εις Κωσταντινούπολιν, εσύστησεν ως επίτροπόν του δια την διεύθυνσιν του προρηθέντος Βρικίου, τον υιόν του Γεώργιον, και τον ρηθέντα πλοίαρχον Διονύσιον Μαρκέτον ποτέ Παναγή. Την προρηθείσαν επιτροπίαν ακυρεί εις όλα της τα μέρη, δια του παρόντος δι' πληρεξουσίου εγγράφου, εκλέγει και διορίζει ως πληρεξουσίους επιτρόπους του, τον υιόν αυτού Κύριον Γεώργιον Λουκκά Μαρκέτον, και τον κύριον Αντύπαν Γερακάρην Φερεντίνον ποτέ Ευσταθίου, ευρισκομένων εις το προρηθέν Βρίκιον, προς τους οποίους παρέχει άπασαν την πληρεξουσιότητα, του να δύναται να επικυρόνωσιν τον ήδη ευρισκόμενον πλοίαρχον του προρηθέντος Βρικίου του, ή και να αποβάλλωσιν αυτόν, αντικατασταίνοντες έτερον πλοίαρχον του αυτού Βρικίου, και συντάττωσιν συμβόλαια ναυλώσεις, και λαμβάνουσιν τους ναύλους του αυτού πλοίου, και υπογράφουν φορτοτικάς, να εξουφλούν τας ιδίας, να λαμβάνωσιν θαλασσοδάνεια, επί του ρηθέντος Βρικίου μέχρι της αξίας του, να εκποιούσιν το αυτό Βρίκιον, συντάττωντας αντ' αυτού το σχετικόν συμβόλαιον αγοραπωλησίας και λαμβάνοντας παρά του αγοραστού την συμφωνηθείσαν αξίαν του, εν γένει δε θέλει ενεργώσιν οι αυτοί εντολοδόχοι του παν ότι νομίσωσιν συμφερότερον και καταλληλότερον επί του ρηθέντος Βρικίου δυνάμενοι να παρουσιάζονται αντ' αυτών, ως ενάγοντες και εναγόμενοι, ενώποιον πάσης Διοικητικής ή Δικαστικής Αρχής παντός Κράτους,προς υπεράσπισιν των δικαιωμάτων τους επί του ρηθέντος Βρικίου – Θέλει δε παρέχωσιν εις τον παρ' αυτούς εκλεχθησόμενον πλοίαρχον, τας εξουσιοδοτήσεις εκείνας οποίας ήθελον νομίσουν καταλληλοτέρας και συμφεροτέρας, δια την διεύθυνσιν του αυτού Βρικίου – Όλαι δε αι προρηθείσαι εργασίαι, θέλει γίνονται τη συνεναίση και των δύο εντολοδόχων του, άλλως θέλει εννοούνται άκυραι και άνευ ουδεμίας ισχύος – Υποχρεούται δε ο εμφανισθείς Κυριος Αποστόλης Λουκκάς Μαρκέτος, να αναγνωρίση και σεβασθή πάσαν πράξιν των εντολοδόχων του, επί των προηγουμένων, ως ίδιαν αυτού σταθεράν και αμετάτρεπτον [ακολουθούν υπογραφές των συμβαλλομένων μερών].

Ε. Ναυλοσύμφωνα:

Γ.Α.Κ. Κεφαλονιάς, Νοταριακά, Συμβολαιογράφοι 16ου – 19ου αιώνα, Επαρχία Κραναίας, Αργοστόλι, Φ. 610 / Σολωμός Γεράσιμος του Αθανασίου / olim Φ. Σ. 22 – 27, Β΄, Βιβλίο 4ο (1820-1), Συμβόλαιο της 30ης Αυγούστου 1821.

1821. οκτακοσίους εικοσιένα 30 αυγούστου Κεφαληνία Αργοστόλι. Δια του παρόντος Δημοσίου Κοντράτου γινομένου εις τας πράξες μου, δήλον γίνεται ότι ο Κύριος Καπ. Τζόρτζης Καραντινός εκ ταύτης της νήσου, διότι εις Ναύλον το παρόν αυτού εξουσιαζόμενον και καπιτανευόμενον Μπεργαντίνο του ονομαζόμενον ο Άγιος Δημήτριος με σημαίαν Ιονικήν, προς τους κυρίους Νικόλαον Κοντογούρης και ανεψιόν δια ένα ταξείδι από εδώ δια τον Κόλαρον του Ναύπακτου και απ' εκεί πάλιν δια εδώ κι έως εις το Τριέστε με τας ακολούθους συμφωνίας. ΠΡΩΤΟΝ. Υπόσχεται ο ρηθείς Καπ. Τζόρτζης Καραντινός το αυτό Μπεργαντίνο του στάνιο απο νερά, καλά γουαρνίδο, σιγυρισμένο και με αρκετούς Μαρινάρους, άξιο δια το παρόν και δια κάθε άλλο μακρινότερον ταξειδι, με το οποίον θέλει κάνει πανιά εις τρεις ή τέσσαραις ημέραις από την σήμερον και να πηγαίνει κατ' ευθείαν εις το Μεσολόγγι, όθεν θέλει προσμένη τας ορδηνίας των εκείσε αγγεντών των ειρημένων Ναυλοτών, και δυνάμει αυτών να απερνά με το άνωθεν Μπεργαντίνο του τα νησιά δια των Βοστίτζαν, όθεν θέλει του παραδώσουν οι άνωθεν αγγένται των ναυλωτών, κι περιλάβη το ολόκληρον του Κάρικον από σταφίδα του εκεί τόπου αρηναρούζα κι έως εις την σωστήν πορτάδα του αυτού Μπεργαντίνου. ΔΕΥΤΕΡΟΝ. Υπόσχεται ο ανωειρημένος Καπ. Καραντινός αφ' ου του παραδοθεί το Κάρικόν του εις την Βοστίτζαν ή κι εις κανένα εκεί άλλο σημοτινό μέρος του Μωρέως, από σταφίδα ως άνωθεν, να υπογράφει τας πόλιτζας δε Κάρικον, κι να κάνουν παρ' ευθύς πανιά κι να απερνά εις ένα από τα Ιονικά Νησιά εις όποιον δηλαδή ήθελεν διορισθή παρά των Ναυλωτών του, ή εγγυητων του, όθεν έχει να λαμβάνη τας σπεδιτζιόνας του, κι να μισσεύη χωρίς την παραμικράν αναβολήν καιρού, δια το δεστίνο του δια Τριεστε κατ' ευθείαν, όπου θέλει παραδώση το ειρημένον Κάρικόν του εις τον εκεί Κορρησπόντε των Ναυλοτών εις όποιον ήθελεν τον διορίσουν, κι ούτως τελειώνει το ταξείδιον. ΤΡΙΤΟΝ. Δια ναύλον εσυμφώνησαν τα μέρη προς φιορίνια της Αυγούστας οκτώ δια την κάθε χιλιάδα σταφίδα πέζο γρόσο βένετο, ο οποίος Ναύλος θέλει πληρώνεται του καπετάνιου Καραντινού εις Τριέστε από τον ρητζεβιτόρον του Κάρικου ύστερον από την παραδοσίν του. ΤΕΤΑΡΤΟΝ. Υπόσχεται ο ρηθείς Καπ. Καραντινός να ρακομαντάρεται με το καράβι του εις τον ίδιον ριτζεβητόρον του Καρίκου του κι κορισπονδέντε των Ναυλοτών Κυρίων Κοντογούρη. ΠΕΜΤΟΝ. Υπόσχεται ο αυτός Καπ. Καραντινός να δώση δια φούντα των Ναυλοτών Κυρίων Κοντογούρη τάλλαρα χίλια, τα οποία υπόσχεται να τα παραδίδη εις το Μεσολόγγι εις όποιον ήθελεν τον διορήσουν οι αγγέντοι των Ναυλοτών, κι από εδώ έως εις το Μισολόγγι το ρίσκιο των αυτών ταλλάρων θέλει έσται δια τον Καπιτάνιον, κι μετά την φόρτωσιν του Καραβίου εις τον Κόλαρον της Ναυπάκτου θέλει ακούονται τα αυτά τάλ. 1000 δοσμένα επάνω εις το Κάρικον σταφίδας, όπου θέλουν είσται τζήρκα διακόσιαις χιλιάδαις τοιαύτης όντας πορτάδας το ειρημένο Μπεργαντίνι, κι ακίνδυνος αυτών εις τον γυρισμόν του Καραβίου από τον Κόλαρον έως εις τα νερά των Ιονικών Νήσων θέλει είσται δια λογαριασμόν των Ναυλοτών, ευθύς όμως οπού το Καράβι φθάσει εις τα νερά των Νησιών, ως άνωθεν, ο κίνδινος δια τα αυτά τάλαρα έως εις το Τριέστε τόσον της θαλάσσης, όσον κι κάθε άλλου εναντίου συμβεβηκότος θέλει είναι κι ακούεται εις βάρος κι δια λογαριασμόν του Καπ. Καραντινού, τα οποία ταλ. χίλια θέλουν πληρώνονται του ρηθέντος Καπιτάνιου εις Τριέστε από τον ριεζεβητόρον του Κάρικου εις ημέρας ένδεκα μετά την τελείαν παράδοσιν του φορτίου, ομού με της θαλάσσης κάμπιον τους προς οκτώ τα εκατό δια όλον τον ταξείδιον. ΕΚΤΟΝ. Ημεν και δια κανένα εναντίον συμβεβικός δια τα τρέχοντα περιστατικά του Μωρέως κι Ρούμελης (το οποίον μη γένοιτο) δεν ήθελεν δυνηθούν οι αγγεντοι των Ναυλοτών να εφετουάρουν το ειρημένον Κάρικον εις αυτήν την περίστασιν το παρόν Κοντράτο θέλει μένει άκυρον και άχρηστον και χωρίς να μένη η παραμικρή ρισέρβα η πρετέζα του Καπ. Καραντινού εναντίον των Ναυλοτών του Κυρ. Κοντογούρη. Οι Ναυλωταί όμως κύριοι Νικόλαος Κοντογούρης και ανεψιός δια μίαν τους ευχαρίστησιν, εις αυτήν την εναντίον περίστασιν θέλουν δίδει του ειρημένου Καπ. Καραντινού ένα ρεγάλο προς

ανταμοιβήν των εξόδων του τάλλαρα εκατό, ειμέν και διαλυθεί το Κοντράτο με το φθάσιμον του εις το Μισολόγγι δηλαδή αν ίσως κι δεν μπουκάρει εις τον Κόλαρον του Ναυπάκτου, ή δε κι μπουκάρει κι ακυρωθεί το Ναύλωμα τούτο εις το Καρικατόρον Βοστίτζας, τότε θέλουν του δίδη τάλλαρα διακόσια, χωρίς αλλο βάρος κανένα των Ναυλωτών, ούτε θέλει μένει πρετέζακαμμία του Καπιτάνιου δια διάφορον των ειρημένων ταλλάρων 1000 δια τα φούντα – ΕΒΔΟΜΟΝ. Σταλία εις τον Καρικατόρον εις τον Κόλαρον δηλαδή εις την Βοστίτζαν ή κι άλλη εκεί σημοτηνή σκάλα δια την φόρτωσιν της σταφίδας ακορδάρει ο Καπ. Καραντινός των ναυλωτών του Κυρ. Κοντογούρη ημέρες δουλοντάρικες δεκαπέντε, κι δια κοντρασταλιαν ημέρες πέντε πληρωτέαις τούταις προς τάλλαρα οκτώ την ημέραν – Κι δια σταλίαν εις το ξεφόρτωμα εις Τριέστε ακορδάρη παρομοίως ο ρηθεί Καπ. των Ναυλοτών του ημέρες τριάντα μία μετρώντας από την δευτέραν ημέραν του εκεί φθάσιμού του, κι δια Κοντρασταλίαν έτερες ημέρες δέκα, οι οποίες θέλουν του πληρώνονται ως άνωθεν προς τάλλαρα οκτώ την ημέραν. – ΟΓΔΟΟΝ. Ει μεν κι οι Ναυλωταί κυριοι θελήσουν να δώσουν κανέναν άνθρωπον τους εις τόπον σωπρακάρικου υπόσχεται ο Καπ. να τον πέρνη και να του δίδει αλόγγιο εις την Καμεράν του, τον οποίον θέλει ξεμπαρκάρει εις Τριέστε χωρίς πρετέζα Ναύλου – Ούτως εσυμφώνησαν τα μέρη υποσχόμενα να διαφυλάττουν στέρεες και αμετάτρεπτες ταις ειρημέναις συμφωνίαις, κρατούμενοι [ακολουθούν υπογραφές των συμβαλλομένων μερών].

ΣΤ. <u>Ναυπηγήσεις – Επισκευές εμπορικών σκαφών</u>:

Γ.Α.Κ. Κεφαλονιάς, Νοταριακά, Συμβολαιογράφοι 16^{ου} – 19^{ου} αιώνα, Επαρχία Κραναίας, Αργοστόλι, Φ. 697 / Σολωμός Αθανάσιος του Γερασίμου / olim Φ. Σ. 22 – 27, Γ΄, Βιβλίο 8^{ο} (1856), Συμβόλαιο της 2^{ας} Ιουνίου 1856.

ώρα πρώτη μετά Μεσημβρίαν, την εικοστήν πρώτην -21- Μαΐου και δευτέραν -2- Ιουνίου, του χιλιοστού οκτακοσιοστού πεντηκοστού έκτου έτους -1856- Κεφαλληνία – Εμφανησθέντες ενώποιον εμού του Συμβολαιογράφου της πόλεως Αργοστολίου και των υποφαινομένων μαρτύρων, αφ’ ενός μέρους ο Κύριος Ευστάθιος Σφαέλος ποτέ Νικολάου, εξ Αγίας Μαύρας, πλοίαρχος της Ιονικής Βρατζιέρας ονομαζομένη «Σαπφώ» - γνωστός των μαρτύρων- αφ’ ετέρου ο Κύριος Γεράσιμος Βεργοτής του Παναγή, Καλαφάτης, εκ του χωρίου Κουρκουμελάτα, γνωστός μοι, οίτινες εξέθεσαν τα ακόλουθα – ο ρηθείς πλοίαρχος Ευστάθιος Σφαέλος επισκεύασεν ενθάδε την ρηθείσαν Ιονικήν Βρατζιέραν της χωρητικότητος τόνων -41 4/94- ήτις την σήμερον ευρίσκεται εις τον λιμένα τούτον του Αργοστολίου – Όλην την αυτήν επισκευήν, έκαμεν ο ρηθείς Γεράσιμος Βεργοτής, δι’ ιδίων του εξόδων, και δια την οποίαν εξοδεύθησαν παρά του Βεργοτή, εις μεταφορικά, πίσσα, στουπίον, κάρφωσιν, σάλια και κατάνιον, τάλληρα αυτοκρατορικά εξήκοντα -$60- υποχρεούται ο ρηθείς πλοίαρχος Ευστάθιος Σφαέλος ποτέ Νικολάου, να τα πληρώση εις την διαταγήν του ρηθέντος Γερασίμου Βεργοτή του Παναγή, εις πάσαν του αναζήτησιν [ακολουθούν υπογραφές των συμβαλλομένων μερών].

Ζ. <u>Ναυτασφαλίσεις</u>:

Γ.Α.Κ. Κεφαλονιάς, Νοταριακά, Συμβολαιογράφοι 16^{ου} – 19^{ου} αιώνα, Επαρχία Κραναίας, Αργοστόλι, Φ. 697 / Σολωμός Αθανάσιος του Γερασίμου / olim Φ. Σ. 22 – 27, Γ΄, Βιβλίο 7^{ο} (1854-5), Συμβόλαιο της 29^{ης} Δεκεμβρίου 1854.

ώρα ενδεκάτη προ Μεσημβρίας, την δεκάτην ευδόμην -17- και εικοστήν εννάτην -29- Δεκεμβρίου, του χιλιοστού οκτακοσιοστού πεντηκοστού τετάρτου έτους -1854- Κεφαλληνία

– Εμφανησθέντες ενώποιον εμού του Συμβολαιογράφου της πόλεως Αργοστολίου και των υποφαινομένων μαρτύρων, ο Κύριος Παύλος Φωκάς Αλεξανδράτος ποτέ Λουκά, δι' εαυτόν και ως διευθυντής του ενταύθα ασφαλιστικού καταστήματος Κεφαλληνίας, και οι σύμβουλοι του αυτού καταστήματος Κύριος Νικόλαος Ροσόλυμος ποτέ Σπυρίδωνος, Παναγής Φωκάς Παγουλάτος ποτέ Παγουλή, και Πέτρος Βεργοτής ποτέ Ιωάννου, κάτοικοι όλοι της πόλεως ταύτης, γνωστοί μου, οίτινες εξέθεσαν τα ακόλουθα – Δια του από -21- Οκτωβρίου – 1854 – ασφαλιστικού συμβολαίου, ησφαλίσθη το φορτίον σίτου του οθωμανικού πλοίου ονομαζομένου Θεμιστοκλής, πλοιαρχουμένου παρά του πλοιάρχου Ιωάννου Οικονομίδου, και επειδή από την εποχήν εκείνην, ούτε το ασφαλιστικόν κατάστημα, ούτε ο ιδιοκτήτης του φορτίου Κύριος Παύλος Φωκάς, έλαβεν είδησιν τινά, παρά του πλοίου τούτου, και ως εκ τούτου, υποκινόμενος, μήπως και το αυτό πλοίον έλαβεν ζημίας, δια τούτου δια του παρόντος πληρεξουσίου, συμφώνως ότι ιδιοκτήτης του φορτίου, καθώς και το ασφαλιστικόν κατάστημα, εκλέγουν επίτροπόν των πληρεξούσιον, τον Κύριον Χαράλαμπον Καλλιγάν Φραγγιάν ποτέ Νικολάου, προς τον οποίον παρέχουν άπασαν την πληρεξουσιότητα, του να μεταβή εις Σύρον και απ' εκεί όθεν αλλού κρίνει εύλογον, όπως λάβη πληροφορίες περί του ρηθέντος πλοίου, και ενεργήση τα δέοντα, προς εξασφάλισιν των δικαιωμάτων του τε φορτωτού Κυρίου Φωκά καθώς και του ασφαλιστικού Καταστήματος, επομένως, παρέχουσιν εις τον επίτροπόν των Κυρ. Χαράλαμπον Καλλιγάν Φραγγιάν την πληρεξουσιότητα, του να δύναται να παρουσιάζεται αντ' αυτών ενώποιον απασών των Διοικητικών και Δικαστικών Αρχών παντός Κράτους προς υπεράσπισιν των δικαιωμάτων των, δυνάμενος να ενεργή κατά του ρηθέντος πλοιάρχου, ή και κατ' άλλων, πάσαν πράξιν την οποίαν ήθελεν γνωρίσει συμφέρουσαν προς επίτευξιν του ρηθέντος Σκοπού, υποχρεούνται δε οι εμφανησθέντες, να αναγνωρίσουσιν και σεβασθώσιν τας πράξεις του επιτρόπου των Κυρίου Καλλιγά Φραγγιά επί των προηγουμένων ως ιδίας αυτών σταθεράς και αμετατρέπτους [ακολουθούν υπογραφές των συμβαλλομένων μερών].

Η. <u>Ναυτοδάνεια</u>:

Γ.Α.Κ. Κεφαλονιάς, Νοταριακά, Συμβολαιογράφοι 16^{ου} – 19^{ου} αιώνα, Επαρχία Κραναίας, Αργοστόλι, Φ. 610 / Σολωμός Γεράσιμος του Αθανασίου / olim Φ. Σ. 22 – 27, Α΄, Βιβλίο 1^{ο} (1812-6), Συμβόλαιο της 5^{ης} Φεβρουαρίου 1816.

1816. οκτακοσίους δεκάξι. Ταις .5. πέντε Φεβρουαρίου έτος παλαιόν. Κεφαλληνία. Αργοστόλι. Την σήμερον επαρουσιάσθησαν έμπροσθέν εμού Νοταρίου, και των κάτωθεν αξιοπίστων μαρτύρων ο Κύριος Καπ. Ευστάθιος Βαλσαμάκης Σπύρου από εμέ καλώτατα γνωρισμένος, ο οποίος φανερώνει και ομολογεί ότι έλαβεν δανεικώς δια χρήαν και ανάγκην του παρά του Κυριου Καπ. Σπύρου Βαλσαμάκη ποτέ Αναστάση τάλαρα κολονάτα της Ισπανίας τον αριθμόν 4000-, ήτοι τέσσαραις χιλιάδες εις μετρητά εφετίβα, τα οποία και εμεταχιρήσθη ως λέγη εις διαφόρους υποθέσεις του και προπάντων δια την αγοράν της πολάκας ονομαζομενη ο Ευαγγελισμός όπου παρά του ιδίου αγόρασεν εις ταις 14 του απερασμένου Δεκεμβρίου μηνός και χρόνου εδώ εις τούτον το λιμενα ως το κοντράτο της αγοράς γινόμενον εις ταις πράξεις μου φανερωμένη. Την οποίαν τώρα καπιτανεύει ο ίδιος Καπ. Ευστάθιος με Μπαντιέρα Βρετανικήν. Δια ασφάλειαν όμως και βεβαίωσιν των ποσών αυτών όπου εδανήσθηκε δίδει ενέχυρον προς τον Κ. Σπύρον Βαλσαμάκη την αυτήν πολάκαν του υποθηκάροντας προς αυτόν το κόρπο, ατρέτζα, ναύλους και κάθε ανίκον αυτής με τον πλέον νόμιμον, σταράτον και δυνατόν τρόπον ως υποτέκαν γενικώς και μερικώς, και υπόσχεται να τον δεχθή μέσα εις αυτήν ως οικοκύρην δια να την διοικεί, ναυλώνει και επιστατεί κάθε ιντερέσον αυτήν, ως να ήτον και εδικήν του, και ο Σρ. Ευστάθιος να μην

φιγουράρει μέσα παρά ως απλούς Καπιτάνιος μισθωτός και υπό την εξουσίαν και διρετζιόνε του Καπ. Σπύρου, χωρίς την άδειαν και θέλησιν του οποίου να μην ημπορεί να υπογράφη κανένα χαρτί, κοντράτο, πόλητζαις, ομολογίαις, και κάθε άλλο οπού αναλογεί εις τα ιντερέσσα της αυτής πολάκας χωρίς καμμίαν εξαίρεσιν, και τουτου γινόμενου παρ' ορδηνίας να μένη εις βάρος του Καπ. Ευσταθίου και το καράβι να μην υπόκειται εις το παραμικρόν. Ο Καπ. Σπύρος θέλει βαστά τα έξοδα και έσοδα του καραβιού μένοντας εις αυτόν και το κέρδος όπου ημπορεί να κάμει, τα οποία ο Καπ. Ευστάθιος απαρατά να είναι δια λογαριασμόν του τόσον αυτά, καθώς και αι ζημίαι του να μη δώσι και συμβουν (ωμη γένοιτο) εις τρόπον όπου ο Καπ. Σπύρος να γοδέρη τα προϊόντα της πολάκας και ο Καπ Ευστάθιος τα διάφορα των ταλάρων 4000 τεσάρων χιλιάδων όπου έλαβεν και εν όσω ο Καπ Ευστάθιος του αφίνει την πολάκαν εις την εξουσιαν του Καπ Σπύρου ως ανωθεν να μην ημπορεί και αυτός να του ζητά την πληρωμήν των ταλάρων ούτε διαφορον κανένα εις αυτά. Κάθε φορά όμως του ζητήσει να λάβη την πολάκαν εις την εδικήν του εξουσίαν να είναι εις χρέος πρώτον να του πληρώνει τα τάλαρα τέσσεραις χιλιάδες και το θαλασσινόν διάφορον αυτών προς τέσσαρα τα εκατόν τον μηνα και έτσι ο Καπ. Σπύρος να του παραδίδει την πολλάκαν, και τους λογαριασμούς αυής και διάφορα και ζημίας αν έλαβεν. Και τούτο όταν λάβη το όπισθεν καπιτάλε και το θαλασσινόν διάφορον από την σήμερον μέχρι της ημέρας όπου έχει να γενη η ξεπλερωμή.- εάν ο θεός φυλάξη και ακολουθήσει δυσγράτζια εις το Μπαστιμέντο και ολόκληρος χαμός, τότες ούτε ο Καπ Ευστάθιος θέλει ζητά τίποτες από τον Καπ. Σπύρον δια το αυτό καράβι ούτε ο Καπ. Σπύρος θέλει ζητά την πληρωμήν των ταλάρων και διάφορα αυτών, όντας και αυτά τρέχουν ρίσικον θαλάσσης επάνω εις το κόρπον και ατρέτζα της ιδίας πολάκας. Ούτως φανερώσας ότι εσυμφώνησεν μετά του Καπ. Σπυρου [ακολουθούν υπογραφές των συμβαλλομένων μερών].

Θ. <u>Πληρώματα εμπορικών σκαφών</u>:

Γ.Α.Κ. Κεφαλονιάς, Νοταριακά, Συμβολαιογράφοι 16^{ου} – 19^{ου} αιώνα, Επαρχία Κραναίας, Αργοστόλι, Φ. 697 / Σολωμός Αθανάσιος του Γερασίμου / olim Φ. Σ. 22 – 27, Β΄, Βιβλίο 6^{ο} (1854), Συμβόλαιο της 31^{ης} Αυγούστου 1854.

ώρα ενδεκάτη προ μεσημβρίας, την δεκάτην εννάτην-19- και τριακοστήν πρώτην -31- Αυγούστου, του χιλιοστού οκτακοσιοστού πεντηκοστού τετάρτου έτους 1854 – Κεφαλληνία – Εμφανησθέντες ενώποιον εμού του συμβολαιογράφου της πόλεως Αργοστολίου και των υποφαινομένων μαρτύρων, αφ' ενός μέρους ο πλοίαρχος του Ιονικού Βρικίου, ονομαζομένου «Δημήτριος»Κύριος Νικόλαος Ροσόλυμος του Σπυρίδωνος, εκ του χωρίου Σπαρτιά γνωστός μου, αφ' ετέρου οι ναύτας, Ιωάννης Κατζαούνης του Νικολάου κάτοικος της πόλεως ταύτης, Παναγής Αρσένης του Νικολάους, Αντώνιος Καλογεράς ποτέ Δημητρίου, εκ του χωρίου Κουντουράτα και Γεράσιμος Σφαέλος ποτέ Γεωργίου εκ του χωρίου Λακυθρα, όλοι γνωστοί των μαρτύρων, οίτινες συμφωνούν ως έπεται – Ο ρηθείς πλοίαρχος κύριος Ροσόλυμος λαμβάνη ως ναύτας του παρ' αυτού διοικουμένου Βρικίου Ιονικού «Δημήτριος» τους προρηθέντας τέσσαρους ναύτας, δια τον πλουν του αυτού πλοίου, από εδώ μέχρι της Κωσταντινουπόλεως – εκεί δε φθάσαντες θέλει είναι ελεύθεροι οι προρηθέντες ναύται να πηγαίνουν όθεν θελήσουν, ως και ο πλοίαρχος Κύριος Ροσόλυμος θέλει έχει το δικαίωμα να τους αποβάλλη από το πλοίον του, πληρώνοντάς τους μόνον, τον προσδιορισθέντα μισθόν τους απο εδώ μέχρι της Κωσταντινουπόλεως [ακολουθούν υπογραφές των συμβαλλομένων μερών].

Ι. Πραγματογνωμοσύνες σε ποντοπόρα, εμπορικά σκάφη:

Γ.Α.Κ. Κεφαλονιάς, Νοταριακά, Συμβολαιογράφοι 16ου – 19ου αιώνα, Επαρχία Κραναίας, Αργοστόλι, Φ. 697 / Σολωμός Αθανάσιος του Γερασίμου / olim Φ. Σ. 22 – 27, Β΄, Βιβλίο 4ο (1853), Συμβόλαιο της 20ης Σεπτεμβρίου 1853.

ώρα ογδόη προ Μεσημβρίας, την ογδόην -8- και εικοστήν -20- Σεπτεμβρίου, του χιλιοστού οκτακοσιοστού πεντηκοστού τρίτου έτους -1853- Κεφαλληνία- Εμφανησθέντες ενώποιον εμού του Συμβολαιογράφου της πόλεως Αργοστολίου και των υποφαινομένων μαρτύρων, οι πραγματογνώμονες Κύριοι, Δημήτριος Μονόπολης ποτέ Αλοϊζίου, Δημήτριος Σπηνέλης ποτέ Σπυρίδωνος, και Παναγής Καρούσος ποτέ Ιωάννου, κάτοικοι όλοι της πόλεως ταύτης, γνωστοί μου, εξέθεσαν τα ακόλουθα – Διορισθέντες δια του εντάλματος -19- ισταμένου αποφανθέντος, παρά του Μονομελούς Εμποροδικείου , εις τας αιτήσεις του πλοιάρχου του ιονικού βρικίου, ονομαζομένου «η Ελπίς», κυρίου Νικολάου Ροσόλυμου ποτέ Αθανασίου, ίνα φερθώσιν επί του ρηθέντος πλοίου, και γνωμοδοτήσουσιν, επί των ζητημάτων, εμπεριεχομένων ες το ρηθέν ένταλμα – φανερώνουν ότι την χθεσινήν ημέραν, εφέρθησαν επί του αυτού πλοίου, προσορμησμένον εις τον λιμέναν τουτον του Αργοστολίου, και επί τη παρουσία του πλοιάρχου, αφού καλώς επαρατήρησαν δια την αντλίαν αυτού, είδον ότι το αυτό πλοίον την σήμερον δεν κάμνη ολοτελώς νερά – Μετά ταύτα θεωρήσαντες έσωθεν και έξωθεν το αυτό πλοίον, επαρατήρησαν ότι από διαφόρους αρμούς αυτού, από την θάλασσαν και απάνου, είναι πισομένη πίσσα, εκ του ότι ως φαίνεται δεν ήτον καλά βρασμένη, και τούτου ένεκα έκαμνεν τα νερά τα οποία πρότερον εύρον, γνωμοδοτούν λοιπόν ότι δια να διορθωθεί το αυτό πλοίον, μέλλει να καλαφατισθεί, όλο από την θάλασσαν και επάνου, δια την οποίαν επισκευήν, γνωμοδοτούν ότι μέλλει να εξοδευθούν ημεροκάματα σαράντα, τα οποία προσδιορίζουν προς σελίνια τέσσαρα -4- το καθέν, και δια πίσσα κατράμιον και στουπίον, τάλλαρα αυτοκρατορικά είκοσι -20- - Όθεν προς βεβαίωσιν των ρηθέντων [ακολουθούν υπογραφές των συμβαλλομένων μερών].

ΙΑ. Σύσταση και διάλυση εμποροναυτιλιακών «συντροφιών»:

Γ.Α.Κ. Κεφαλονιάς, Νοταριακά, Συμβολαιογράφοι 16ου – 19ου αιώνα, Επαρχία Κραναίας, Αργοστόλι, Φ. 610 / Σολωμός Γεράσιμος του Αθανασίου / olim Φ. Σ. 22 – 27, Β΄, Βιβλίο 3ο (1817-20), Συμβόλαιο της 14ης Μαΐου 1819.

1819. οκτακοσίους δεκαννιά. 14 δεκατέσσαραις Μαΐου ε.π. Αργοστόλι. Από ένα μέρος ο σρ. Καπ. Ιωάννης Μουσούρης του Σρ. Σπύρου κι εκ του ετέρου οι Σρ. Καπ. Ανδρέας Μαυρομάτης ποτέ ετέρου Ανδρέα και σρ. Θεόφιλος Ροσόλυμος ποτέ Ζαχαρή ποιούν συντροφίαν Νεγοτζίου ως ακόλουθα. ΠΡΩΤΟΝ. Ο Σρ. Καπ. Μουσούρης τάζει και υπόσχεται το Καράβι του ονομαζόμενον η Παναγία από το Μέγα Σπήλαιον κόντζο κι τσάγνο καλά εκουιπαγιάδο από Μαρινερους και με όλα τα αναγκαία ατρέτζα, έτοιμον δια ταξείδι. ΔΕΥΤΕΡΟΝ. Υπόσχονται οι άνωθεν Μαυρομάτης και Ροσόλυμος να βάλλουν ιδεφέρμο Κολονάτα της Ισπανίας χίλια διακόσια λέγω ταλ. -1200- κι όσα άλλα περισσότερα ήθελεν ημπορέσουν να εύρουν, το οποίον σολδί θέλει ημπηεγάρεται εις τόσαις πραγματίαις όπου θέλει εξακολουθήσουν με το άνωθεν Καράβι να πηγαίνουν από εδώ εις Κορφούς δια να βγάλη ο Καπητάνιος τα αναγκαία χαρτιά από την Διοίκησιν δια το ταχτικόν κίνημα του

Καραβιού και με πρώτον καιρόν αρμόδιον να κάνη πανιά δια να απεράση εις το μέρος της Τζιτζίλιας και Κατάνιας η κι όθεν αλλού είχεν συμφωνησουν οι άνωθεν Καπιταλίσταις με τον Καπιτάνιον δια το κοινόν όφελος. ΤΡΙΤΟΝ. Αρριβάροντας εκεί εις αυταίς ταις δύο σκάλαις αφού ήθελεν ημπιεγάρουν τα άνωθεν Καπιτάλια εις ότι πραγμάτια ο θεός ήθελεν τους φωτίσει δια το μόνον καλόν, να ήθελεν κάνουνε πανιά και να ιντραπρεδέρουνε το ταξείδι του γυρίσματος δια να έχουν νε εζητάρουνε ταις αυταίς πραγματίαις εις τα δύο Νησιά ήγουν Ζάκυνθος και Κεφαλονιά, ή όθεν άλλου ήθελεν συμφωνήσουν όμως εις τα Επτά Νησιά τω ενωμένα και τελειώνοντας τα ταξίδι ως άνωθεν κι ερχόμενοι εις την υστέραν σκάλαν της Κεφαληνίας ότι πραγματίαις είχεν μήνουν απούληταις, εάν και δεν ήθελεν συμφωνήσουν να ταις πουλήσουν να ημπορούν να ταις μοιράζουν δια να πέρνη δύο μερτικά το καράβι, κι ένα οι άνωθεν πραγματευταί, πληρώνοντας ο άνωθεν Καπιτάνιος το βαλώρ των δύο μερτικών όπου λαμβάνει. Κι ετούτος ο λογαριασμός να γίνεται εις διωρίαν ημερών οκτώ μετά το αρίβο του καραβιού εις Κεφαληνίαν ως άνωθεν.- ΤΕΤΑΡΤΟΝ. Υπόσχονται οι άνωθεν πραγματευταί να δίδουν δια μερίδιον εδικόν τους του Καπιτάνιου τάλαρα κολονάτα πενήντα τρία έως το τελείωμα του ταξειδίου δια τα έξοδα προβιζιών φαουλάρικα όπου ήθελεν κάμη, ομοίως και εις ότι άλλα έξοδα ήθελεν ακολουθήσουν εις τα Μαγιστράτα εις ταις σκάλαις ως άνωθεν όπου ήθελεν πάνε να πληρώνουν οι πραγατευταί το τριτον μέρος μιας εξωδίας, έξω όμως από ταις έξοδαις των Μαγιστράτων Κεφαληνίας και Κορφόνε τώρα εις το αντάρ. Εξεκαθαρίζοντας ότι από ότι διάφορον ή ζημίαν, όπου ο θεός φυλάξοι, ήθελεν δώση η πραγματία να αγρικιόνται τα δύο μερτικά του Καπιτάνιου και το άλλο των πραγματευτών, επειδή οι πραγματευταί βάνουν το Καπιτάλι χωρίς διάφορον, κι ο Καπιτάνιος το Καράβι, χωρίς κανέναν ναύλον. Ανίσως, όπου ο θεός να μην το δώσει ήθελεν συναίβη καμμία δυσπράτζια εις το άνωθεν καράβι ότι ήθελεν λυτρωθεί να αγρικιέται αβαρία, καθώς ήθελεν διόρησουν δύο καλοί άνθρωποι βαλμένοι από τα άνωθεν μέρη. Ούτως εσυμφώνησαν και υπόσχονται αναφορικώς τα μέρη να εκπληρώσουν, επειδή κάθε ζημίαν όπου ήθελεν ακολουθήση δια την εκπλήρωσιν των άνωθεν συνθηκων από τινα από τα μέρη να την αναπληρή του άλλου μέρους. Ναύλος ή άλλον τινά να ακούεται εις την συντροφίαν [1819.οκτακοσίους δεκαννιά. 21. εικοσιμία Μαΐου ε.π. Αργοστόλι. Ενεφανήσθησαν τα αντίκρυς μέρη Καπ. Μουσούρης, Ανδρέας Μαυρομάτης και Θεόφιλος Ροσόλυμος οι οποίοι θεληματικώς τρόπου τελειώνουν το αντίκρυ κοντράτο το οποίον μένει τελείως ανενέργητον ώσπερ χαρτί άγραφον χωρίς καμμίαν ισχύν και δυνάμεως, και βεβαιώνουν ιδιοχείρως (ακολουθούν οι υπογραφές τους)].

Γ.Α.Κ. Κεφαλονιάς, Νοταριακά, Συμβολαιογράφοι 16^{ου} – 19^{ου} αιώνα, Επαρχία Κραναίας, Αργοστόλι, Φ. 697 / Σολωμός Αθανάσιος του Γερασίμου / olim Φ. Σ. 22 – 27, ΣΤ΄, Βιβλίο 1^{ο} (1858-9), Συμβόλαιο της 19^{ης} Ιουνίου 1859.

ώρα έκτη μετά Μεσημβρίαν την ευδόμην -7- και δεκάτην εννάτην -19- Ιουνίου του χιλιοστού οκτακοσιοστού πεντηκοστού εννάτου έτους -1859- Κεφαλληνία – Εμφανησθέντες ενώπιον εμού του συμβολαιογράφου της πόλεως Αργοστολίου και των υποφαινομένων μαρτύρων, αφ΄ενός μέρους ο Κύριος Γεράσιμος Φιλιππάκης ποτέ Σπυρίδωνος, εκ του χωρίου Σκλαβάτα, και αφ’ ετέρου οι Κύριοι Παναγής Μ. Κουρκουμέλης και Συντροφία εκ της πόλεως Αργοστολίου, οίτινες προτιθέμενοι να προβλέψωσιν συντροφικόν φορτίον εκ δημητριακών καρπών εις Ρωσσίαν συνεφώνησαν τα ακόλουθα – ΠΡΩΤΟΝ – Εις πραγματοποίησιν της μνησθείσης προβλέψεως ο μεν Κύριος Φιλιππάκης θέλει καταθέση ρούμπλια αργυρά επτά χιλιάδας -7000- οι δε Κουρκουμέλης και Συντροφία ρούμπλια αργυρά εξ -6000- χιλιάδας =

ΔΕΥΤΕΡΟΝ – Οι Κύριοι Κουρκουμέλης και Συντροφία αναλαμβάνουσιν την επιφόρτησιν της εκτελέσεως της προβλέψεως ταύτης μεταβαίνοντος του ιδίου Κυρίου Παναγή Κουρκουμέλη εις Οδυσσόν ή Αζοφικήν όπου θέλει ενεργήσει συμφώνως την περίστασιν και των τιμών = ΤΡΙΤΟΝ – Το φορτίον θέλει διευθύνεται εις επτάνησον μέχρι Μελίτης = ΤΕΤΑΡΤΟΝ – Οι Κύριοι Κουρκουμέλης και Συντρόφοι θέλουσιν εγκαίρως μεταδίδει πάσαν πληροφορίαν περί των πρακταίων του επιτετραμένου Κυρίου Κουρκουμέλη προς τον Κύριον Φιλιππάκην – ΠΕΜΠΤΟΝ – Τα κέρδη είτε αι ζημίαι αίτινες ήθελεν προκύψει εκ της συντροφικής ταύτης προβλέψεως θέλουσιν διανέμεσθαι εις δύο ίσας μερίδας, και ούτε ο Κύριος Φιλιππάκης δικαιούται να απαιτεί τόκους επί του υπερτερούντος της καταθέσεώς του, ούτε οι Κύριοι Κουρκουμέλης και Συντροφία εις αντιμησθίαν τινά, λόγω αμοιβής των κόπων του επιτετραμένου αυτών τούτων – Τα έξοδα του διάπλου του Κυρίου Κουρκουμέλη από της αναχωρήσεώς του εντεύθεν θέλουσιν λογίζεσθαι εις βάρος της συντροφικής προβλέψεως – ΕΥΔΟΜΟΝ – Ο Κύριος Φιλιππάκης παρέδωσεν προς τον Κύριον Κουρκουμέλην, τρία γραμμάτεια της Οδυσσηνής Αυτοκρατορικής Τραπέζης το εν υπ' αριθμόν -4000- το δε υπ' αριθμόν -7127- εις Κεφάλαιον ρούμπλια αργυρά πέντε χιλιάδαις -5000- αμφότερα υπό χρονίαν -15- Νοεμβρίου -1856- και το τρίτον υπ' αριθμόν -2584- εις Κεφάλαιον ρούμπλια αργυρά εξήκοντα -60- υπό χρονίαν -5- Ιουνίου 1852 – φέροντα όλα ομού εις κεφάλαια και τόκον μέχρι πρώτης Ιουνίου ισταμένου έτους ελληπτικού, ρούμπλια αργυρά εννέα χιλιάδας εννεακόσια τεσσαράκοντα τέσσερα και εκατοστά εννενήκοντα εν –αριθμ 9944 91/100- άτινα ο Κύριος Κουρκουμέλης περιέλαβεν, και ευοδούμενος εις Οδυσσόν θέλει εξαργυρώσει – Εκ του μνησθέντος ολικού ποσού θέλει κρατεί τας μνησθείσας επτά χιλιάδας -7000- δα την καταβολήν ως ανωθεν του ιδίου Κυρίου Φιλιππάκη, τα δε λοιπά ο Κύριος Κουρκουμέλης θέλει μετρίση δια λογαριασμόν του ιδίου Κυρίου Φιλιππάκη, προς τον εν Οδυσσόν Κύριον Σωτήριον Δ. Τρωαϊάνον, παρά του οποίου θέλει λάβει την σχετικήν απόδειξιν παραλαβής, την οποίαν θέλει παραδώσει ή αποστείλει προς τον Κύριον Φιλιππάκην – ΟΓΔΟΟΝ – Κατά την εκτέλεσιν της προβλέψεως οι Κύριοι Κουρκουμέλης και Συντροφία θέλουν παραδίδη αντίγραφον τιμολογίου της αξίας και εξόδων της μνησθείσης προβλέψεως και επίσης και εν καιρώ εκποιήσεως των σχετικών εκκαθαρίσεων, προς το Κύριον Γεράσιμον Φιλιππάκην - ΄ΕΝΝΑΤΟΝ – Ο Κύριος Κουρκουμέλης υποχρεούται να φροντίση περί εξασφαλίσεως του φορτίου εν καιρώ τω δέοντι [ακολουθούν υπογραφές των συμβαλλομένων μερών].

ΙΒ. <u>Υποθήκες πλοίων</u>:

Γ.Α.Κ. Κεφαλονιάς, Νοταριακά, Συμβολαιογράφοι 16^{ου} – 19^{ου} αιώνα, Επαρχία Κραναίας, Αργοστόλι, Φ. 610 / Σολωμός Γεράσιμος του Αθανασίου / olim Φ. Σ. 22 – 27, Α΄, Βιβλίο 1^{ο} (1812-6), Συμβόλαιο της 5^{ης} Φεβρουαρίου 1816.

1816. οκτακοσίους δεκάξι. Ταις .5. πέντε Φεβρουαρίου έτος παλαιόν. Κεφαλληνία. Αργοστόλι. Την σήμερον επαρουσιάσθησαν έμπροσθέν εμού Νοταρίου, και των κάτωθεν αξιοπίστων μαρτύρων ο Κύριος Καπ. Ευστάθιος Βαλσαμάκης Σπύρου από εμέ καλώτατα γνωρισμένος, ο οποίος φανερώνει και ομολογεί ότι έλαβεν δανεικώς δια χρήαν και ανάγκην του παρά του Κυριου Καπ. Σπύρου Βαλσαμάκη ποτέ Αναστάση τάλαρα κολονάτα της Ισπανίας τον αριθμόν 4000-, ήτοι τέσσαραις χιλιάδες εις μετρητά εφετίβα, τα οποία και εμεταχιρήσθη ως λέγη εις διαφόρους υποθέσεις του και προπάντων δια την αγοράν της πολάκας ονομαζομενη ο Ευαγγελισμός όπου παρά του ιδίου αγόρασεν εις ταις 14 του απερασμένου Δεκεμβρίου μηνός και χρόνου εδώ εις τούτον το λιμενα ως το κοντράτο της αγοράς γινόμενον εις ταις πράξεις μου φανερωμένη. Την οποίαν τώρα καπιτανεύει ο ίδιος Καπ. Ευστάθιος με Μπαντιέρα Βρετανικήν. Δια ασφάλειαν όμως και βεβαίωσιν των ποσών

αυτών όπου εδανήσθηκε δίδει ενέχυρον προς τον Κ. Σπύρον Βαλσαμάκη την αυτήν πολάκαν του υποθηκάροντας προς αυτόν το κόρπο, ατρέτζα, ναύλους και κάθε ανίκον αυτής με τον πλέον νόμιμον, σταράτον και δυνατόν τρόπον ως υποτέκαν γενικώς και μερικώς, και υπόσχεται να τον δεχθή μέσα εις αυτήν ως οικοκύρην δια να την διοικεί, ναυλώνει και επιστατεί κάθε ιντερέσον αυτήν, ως να ήτον και εδικήν του, και ο Σρ. Ευστάθιος να μην φιγουράρει μέσα παρά ως απλούς Καπιτάνιος μισθωτός και υπό την εξουσίαν και διρετζιόνε του Καπ. Σπύρου, χωρίς την άδειαν και θέλησιν του οποίου να μην ημπορεί να υπογράφη κανένα χαρτί, κοντράτο, πόλητζαις, ομολογίαις, και κάθε άλλο οπού αναλογεί εις τα ιντερέσσα της αυτής πολάκας χωρίς καμμίαν εξαίρεσιν, και τουτου γινόμενου παρ' ορδηνίας να μένη εις βάρος του Καπ. Ευσταθίου και το καράβι να μην υπόκειται εις το παραμικρόν. Ο Καπ. Σπύρος θέλει βαστά τα έξοδα και έσοδα του καραβιού μένοντας εις αυτόν και το κέρδος όπου ημπορεί να κάμει, τα οποία ο Καπ. Ευστάθιος απαρατά να είναι δια λογαριασμόν του τόσον αυτά, καθώς και αι ζημίαι του να μη δώσι και συμβουν (ωμη γένοιτο) εις τρόπον όπου ο Καπ. Σπύρος να γοδέρη τα προϊόντα της πολάκας και ο Καπ Ευστάθιος τα διάφορα των ταλάρων 4000 τεσάρων χιλιάδων όπου έλαβεν και εν όσω ο Καπ Ευστάθιος του αφίνει την πολάκαν εις την εξουσιαν του Καπ Σπύρου ως ανωθεν να μην ημπορεί και αυτός να του ζητά την πληρωμήν των ταλάρων ούτε διαφορον κανένα εις αυτά. Κάθε φορά όμως του ζητήσει να λάβη την πολάκαν εις την εδικήν του εξουσίαν να είναι εις χρέος πρώτον να του πληρώνει τα τάλαρα τέσσεραις χιλιάδες και το θαλασσινόν διάφορον αυτών προς τέσσαρα τα εκατόν τον μηνα και έτσι ο Καπ. Σπύρος να του παραδίδει την πολλάκαν, και τους λογαριασμούς αυής και διάφορα και ζημίας αν έλαβεν. Και τούτο όταν λάβη το όπισθεν καπιτάλε και το θαλασσινόν διάφορον από την σήμερον μέχρι της ημέρας όπου έχει να γενη η ξεπλερωμή.- εάν ο θεός φυλάξη και ακολουθήσει δυσγράτζια εις το Μπαστιμέντο και ολόκληρος χαμός, τότες ούτε ο Καπ Ευστάθιος θέλει ζητά τίποτες από τον Καπ. Σπύρον δια το αυτό καράβι ούτε ο Καπ. Σπύρος θέλει ζητά την πληρωμήν των ταλάρων και διάφορα αυτών, όντας και αυτά τρέχουν ρίσικον θαλάσσης επάνω εις το κόρπον και ατρέτζα της ιδίας πολάκας. Ούτως φανερώσας ότι εσυμφώνησεν μετά του Καπ. Σπυρου [ακολουθούν υπογραφές των συμβαλλομένων μερών].

ΙΓ. <u>Φορτοεκφορτώσεις εμπορευμάτων σε λιμάνια</u>:

Γ.Α.Κ. Κεφαλονιάς, Νοταριακά, Συμβολαιογράφοι 16^{ου} – 19^{ου} αιώνα, Επαρχία Κραναίας, Αργοστόλι, Φ. 610 / Σολωμός Γεράσιμος του Αθανασίου / olim Φ. Σ. 22 – 27, Γ΄, Βιβλίο 5^{ο} (1821-4), Συμβόλαιο της 4^{ης} Οκτωβρίου 1822.

1822. οκτακοσίους είκοσι δύο. 4 τέσσαραις οκτωβρίου ε.π. Αργοστόλι. Οι εδω παρόντες από ένα μέρος ο Σρ. Γεράσιμος Μπεκατώρος του Σρ. Ιωάννου κι εκ του ετέρου ο Σρ. Σπυρίδων Μενάγιας ποτέ Φλοριά δηλούν ως ακόλουθα. Ο Σρ. Πεκατώρος από την σήμερον πωλεί προς τον Σρ. Μενάγια ήγουν τωρα όπου είναι ώραις πέντε μετά το μεσημέρι σαλούμ βαρέλια τρακόσια είκοσι τέσσαρα μέρος σαρδέλα κι μέρος σκομπρί όπου υβρίσκεται μέσα εις το Καράβι εδώ αγκοράδο όπου καπιτανεύει ο ίδιος σρ. Πεκατώρος κι το επαζάρευσαν δακόρδο ευχαριστημένα τα μέρη προς όβολα εννιά και μισό την πάσα λίτρα ήτοι δεκανιά μιόβολα, κι δια τάρα θέλει του κατεβάζει ο άνωθεν Πεκατώρος εις το κάθε βαρέλι λίτραις είκοσι, ως καθώς υβρίσκονται με την σαλαμούραν τους, κι ο σρ. Μενάγιας εμέτρησεν, κι επερίλαβεν ο Σρ. Πεκατόρος ως ομολογή δια Καπάρα τάλαρα κολονάτα τρακόσια πενήντα -350- υπόσχεται ο σρ. Μενάγιας έως ημέραις δύο διορία να περιλάβη το άνωθεν σαλούμι με χρέος του Πεκατώρου να τα βγάνη έξω εις την Δουγάνα, κι από εκεί να τα περιλαβαίνει ο Μενάγιας, κι παριδώντας το πράγμα υπόσχεται ο Μενάγιας αμεσως να του κάνη το σάλδο.

Ανίσως όμως ο άνωθεν Μενάγιας δεν ήθελεν να το βγάλη εις Κεφαλληνίαν αλλά να το ταξειδεύση έως εις Ζάκυνθον θέλει πληρώνει του άνωθεν Πεκατόρου δια Ναύλον του έως εις την Ζάκυνθον τάλαρα Κολονάτα εκατό -100-. Κι αρριβάροντας εις την Ζάκυνθον να ημπορή ο Μενάγιας μετά τρεις ημέραις του αρίβου να τον ξεφορτώνη και λείποντας ο άνωθεν Μενάγιας εις την τριήμερον διορίαν, να πληρώνη του Καπιτάνιου Πεκατόρου τα τδάνα, κι ιντερέσα προς τάλαρα είκοσι -20- την κάθε ημέρα. Τόσον εσυβάσθησαν συμφώνως και βεβαιώνη ο Καπ. Πεκατόρος ιδίω χείρος του κι έτερος δια τον σρ. Μενάγια εις μαρτυρίας [ακολουθούν υπογραφές των συμβαλλομένων μερών].

Γ.Α.Κ. Κεφαλονιάς, Νοταριακά, Συμβολαιογράφοι 16^{ου} – 19^{ου} αιώνα, Επαρχία Κραναίας, Αργοστόλι, Φ. 697 / Σολωμός Αθανάσιος του Γερασίμου / olim Φ. Σ. 22 – 27, Β΄, Βιβλίο 6^{ο} (1854), Συμβόλαιο της 5^{ης} Απριλίου 1854.

ώρα εννάτη προ Μεσημβρίας, την εικοστήν τετάρτην -24- Μαρτίου, και πέμπτην -5- Απριλίου του χιλιοστού οκτακοσιοστού πεντηκοστού τετάρτου έτους -1854- Κεφαλληνία – Ενεφανήσθη ενώποιον εμού του συμβολαιογράφου της πόλεως Αργοστολίου και των υποφαινομένων μαρτύρων, ο Κύριος Ηλίας Λαδικός ποτέ Σπυρίδωνος έμπορος της πόλεως ταύτης, γνωστός μου, ομολόγησεν ότι μεθ’ ημέρας εξήκοντα -60- από της σήμερον, υποχρεήται να πληρώση εις την διαταγήν του ενταύθα εμπόρου κυρίου Παναγή Φωκά Παγουλάτου ποτέ Παγουλή, τάλληρα αυτοκρατορικά εννιακόσια -900- αξία πεντακοσίων κοιλών σίτου, όπου παρά του ιδίου ηγόρασεν, και επερίλαβεν εκ του φορτίου εξ Οδησσού, του πλοίου Στεφάνου Μουσούρη[ακολουθούν υπογραφές των συμβαλλομένων μερών].

ΠΗΓΕΣ

Α. ΑΔΗΜΟΣΙΕΥΤΕΣ ΠΗΓΕΣ

1. Γ.Α.Κ. ΚΕΦΑΛΟΝΙΑΣ, Αργοστόλι

Αρχείο Βρετανικής Κατοχής (Α.Β.Κ.), Gov. Provv. Passaporti, Registro di passaporti dal Commadante, φ. 43.

Διοικητικά: Ιόνιο Κράτος, Εκτελεστική Αστυνομία 1818 – 1866, Έλεγχος Αναχωρήσεων και Αφίξεων: 1827 – 1864 / Εκθέσεις αφίξεων προερχόμενες από το Υγειονομείο: φ. 411 – 430.

Διοικητικά: Ιόνιο Κράτος, Εκτελεστική Αστυνομία, Διαβατήρια: φ. 456, 469 – 484.

Διοικητικά: Ιόνιο Κράτος, Διάφορα, Εγγυήσεις Θαλασσοπλοΐας, φ. 97 – 101.

Διοικητικά: Ιόνιο Κράτος, Έγγραφα Διάφορα (Carte Diverse), Ναυσιπλοΐα (Documenti di navigazione dei capitani), φ. 507 έως και 518.

Διοικητικά: Ιόνιο Κράτος, Υγειονομείο Κεφαλληνίας, 1817 – 1865, Εκτελεστική Αστυνομία, Υγειονομείο Αργοστολίου, Λυτά Έγγραφα, Ναυτολόγια, Σύμμικτα, φ. 22.

Διοικητικά: Ιόνιο Κράτος, Τ.Ι.Α.Κ., Υγειονομείο Αργοστολίου, Λυτά Έγγραφα, Colto carte di navigazione de bastimenti, Φεβρουάριος έως Δεκέμβριος 1849, αριθμός υποφακέλου 30.

Νοταριακά, Συμβολαιογράφοι 16^{ου} – 19^{ου} αιώνα, Επαρχία Κραναίας, Αργοστόλι:

I. Φ. 610 / Σολωμός Γεράσιμος του Αθανασίου / olim Φ. Σ. 28 – 33.

Α΄/ Βιβλία 2: 1^{ο} 1812 – 1816 και 2^{ο} 1816 – 1817.

Β΄/ Βιβλία 2: 3^{ο} 1817 – 1820 και 4^{ο} 1820 – 1821.

Γ΄/ Βιβλία 2: 5^{ο} 1821 – 1824, και 6^{ο} 1824 – 1826.

Δ΄/ Βιβλία 3: 7^{ο} 1826 – 1827, 8^{ο} 1827 – 1829, και 9^{ο} 1832 - 1833.

II. Φ. 697 / Σολωμός Αθανάσιος του Γερασίμου / olim Φ. Σ. 22 – 27.

Α΄/ Βιβλία 3: 1^{ο} 1849 – 1850, 2^{ο} 1852, και 3^{ο} 1852 – 1853.

Β΄/ Βιβλία 3: 4^{ο} 1853, 5^{ο} 1854, και 6^{ο} 1854.

Γ΄/ Βιβλία 3: 7^{ο} 1854 – 1855, 8^{ο} 1856, και 9^{ο} 1856.

Ε΄/ Βιβλία 3: 13° 1857, 14° 1857 – 1858, και 15° 1858.

ΣΤ΄/ Βιβλία 5: 1° 1858 – 1859, 2° 1859, 3° 1859 και Αλφαβητικοί Πίνακες: Βιβλία 1° 1849 – 1858, και 2° 1858 – 1859.

ΙΙΙ. Φ. 667 / Κυπριώτης Χαράλαμπος του Μαρίνου / olim Φ.Κ. 114-117.

Β΄/ Βιβλία 3: 4° 1838 – 1839, 5° 1840 – 1842, και 6° 1842 – 1843.

2. Γ.Α.Κ. ΚΕΡΚΥΡΑΣ, Κέρκυρα

Ελληνικό Βασιλικό Προξενείο/Αρχείο Ζαΐμη, φ. 1, 15 και 22.

Ιόνιο Κράτος, Υγειονομείο φ. 52 και 54.

Ιόνιο Κράτος, φ. 100, 103, 119, 193, 313 και 379.

3. THE NATIONAL ARCHIVES (T.N.A.), Λονδίνο

Foreign Office (FO)

FO 14.10 & 11/17, E/331, Foreign Office.

FO 93, 11/17, E/331, ‘Austria, Treaty (Seven Islands) signed at Paris, 5th November 1815’, Foreign Office.

FO 93, 11/23, Foreign Office: Austria, Convention (Commerce and Navigation), Signed at London, 21st December 1829.

FO 93, 11/23, I/321, ‘Convention of Commerce and Navigation between Great Britain and Austria,’ Foreign Office.

FO 94/36, Foreign Office and Foreign and Commonwealth Office: Ratifications of Treaties: Country: Austria Treaty: commerce and navigation. Place and date of signature: 3 July 1838.

FO 165/90, Foreign Office: Southern Department and Foreign Office: Consulate and Legation, Kingdom of the Two Sicilies (formerly Kingdoms of Sicily and Naples): General Correspondence / Papers relating to Commercial Treaty.

FO 195/211, Foreign Office: Embassy and Consulates, Turkey (formerly Ottoman Empire): General Correspondence, From Moldavia, Jassy and Galatz, 1842-1846.

FO 195/285, Foreign Office: Embassy and Consulates, Turkey (formerly Ottoman Empire): General Correspondence, From Galatz and Sulina, 1847-1849.

FO 195/349, Foreign Office: Embassy and Consulates, Turkey (formerly Ottoman Empire): General Correspondence, From Galatz and Sulina, 1850-1851.

FO 195/387, Foreign Office: Embassy and Consulates, Turkey (formerly Ottoman Empire): General Correspondence, From Galatz and Sulina, 1852-1853.

FO 195/444, Foreign Office: Embassy and Consulates, Turkey (formerly Ottoman Empire): General Correspondence, From Galatz and Sulina, 1854-1855.

FO 195/523, Foreign Office: Embassy and Consulates, Turkey (formerly Ottoman Empire): General Correspondence, From Galatz and Sulina, 1856-1857.

FO 195/644, Foreign Office: Embassy and Consulates, Turkey (formerly Ottoman Empire): General Correspondence, From Galatz and Sulina, 1858-1860.

FO 359/1, Foreign Office: Consulate, Odessa, Union of Soviet Socialist Republics (formerly Russian Empire): Miscellanea, Trade papers, 1816-1853.

Colonial Office (CO):

CO 136/122/1844/, Despatches, No. 59, 21 June 1844, ‘Despatch from Her Majesty’s Lord High Commissioner in and for the United States of the Ionian Islands to Lord Stanley’, Colonial Office.

CO 136/123/1845/, Despatches, No. 122, 21 June 1845, ‘Despatch from Her Majesty’s Lord High Commissioner in and for the United States of the Ionian Islands to Lord Stanley’, Colonial Office.

CO 136/124/1846, Despatches, No. 45, 18 April 1846, ‘Despatch from Her Majesty’s Lord High Commissioner in and for the United States of the Ionian Islands to Earl Grey’, Colonial Office.

CO 136/1424, Colonial Office: War and Colonial Department and Colonial Office: Ionian Islands, Original Correspondence, Blue Book of Statistics, etc.

CO 136/1424-1427, Colonial Office: War and Colonial Department and Colonial Office: Ionian Islands, Original Correspondence, Blue Book of Statistics, etc..

CO 136/1392-4, 1409-23, Colonial Office: War and Colonial Department and Colonial Office: Ionian Islands, Original Correspondence, Blue Book of Statistics, etc.

House of Commons, Parliamentary Papers, Accounts and Papers:
1847 XXXVII (869), Reports Exhibiting the Past and Present of Her Majesty's Colonial Possessions, σ. 126-31.
1847 XIVI (1005), Reports Exhibiting the Past and Present of Her Majesty's Colonial Possessions, σ. 181-6.
1849 XXXIV (1126), Reports Exhibiting the Past and Present of Her Majesty's Colonial Possessions, σ. 291-6.
1852 XXXI (1539), Reports Exhibiting the Past and Present of Her Majesty's Colonial Possessions, σ. 167-72.
1857 X (2198), Reports Exhibiting the Past and Present of Her Majesty's Colonial Possessions, σ. 383.
1857-58 XL (2403), Reports Exhibiting the Past and Present of Her Majesty's Colonial Possessions, σ. 360.
1859 XXI (2567), Reports Exhibiting the Past and Present of Her Majesty's Colonial Possessions, σ. 261-5.
1861 XL (1), Reports Exhibiting the Past and Present of Her Majesty's Colonial Possessions, σ. 169-72.
House of Commons, Parliamentary Papers, Accounts and Papers, Twenty Eight Volumes -14- Railways, Sessions 22 January – 28 August 1846, Vol. XXXVIII, σ. 128.

Board of Trade, Accounts and Papers*:*

Navigations Laws; Commercial Marine. Session 18 November 1847 – 5 September 1848, Τόμος LIX, σ. 353-4 (επιστολή 144).

Β. ΔΗΜΟΣΙΕΥΜΕΝΕΣ ΠΗΓΕΣ

Ελληνόγλωσσες:

Μοσχόπουλος Ν. Γεώργιος, *Ο Θεσμός της Αστυνομίας στα Επτάνησα. Τα κεφαλληνιακά αρχεία της εκτελεστικής αστυνομίας (1815-1864)*, ΓΑΚ Αρχεία Νομού Κεφαλονιάς, Αργοστόλι 1997.

Μοσχόπουλος Ν. Γεώργιος – Ζαπάντη Σταματούλα, *Υγειονομείο Κεφαλλονιάς. Άδεια ελευθεροκοινωνίας 1846-1864*, Τόμος 1, ΓΑΚ – Αρχεία Νομού Κεφαλληνίας, Αργοστόλι 1997.

Παξιμαδοπούλου-Σταυρινού Μιράντα, *Πολιτειογραφικά Ιόνιων Νησιών επί Αγγλικής Κυριαρχίας, 1815-1864. Δημογραφικά Στοιχεία – Αγροτικός Τομέας*, Τόμος Β΄, Εταιρεία Κεφαλληνιακών Ιστορικών Ερευνών, Αθήνα 2009.

Παπαδόπουλος Ι. Θωμάς, *Ιονική Βιβλιογραφία. Bibliographie Ionienne. 16ος -19ος αιώνας*, τόμος Α΄ (1508-1850), Αθήνα 1998.

Ξενόγλωσσες:

United States of America, House of Representatives, 37th Congress, 3rd Session, Ex. Doc. No. 63, *Letter of the Secretary of State, Department of State, Transmitting a Report on the Commercial Relations of the United States with Foreign Countries, For the Year Ended September 30, 1862*, Washington: Government Printing Office, 1863

United States of America, House of Representatives, 38th Congress, 1st Session, Ex. Doc. No. 41, *Letter of the Secretary of State, Department of State, Transmitting a Report on the Commercial Relations of the United States with Foreign Countries, For the Year Ended September 30, 1863*, Washington: Government Printing Office, 1865, σ. 126-31, 491.

Atti Emanati del Terzo Parlamento degli Stati Uniti delle Isole Jonie Sotto la Costituzione del 1817, durante la Sua Terza Sessione Tenuta nell' Anno 1831, Stampati con Autorizzazione del Governo Generale, Nella Stamperia del Governo, Corfu 1831.

Γ. ΕΦΗΜΕΡΙΔΕΣ

The Saturday Magazine, Αριθ. 515, 11 Ιουλίου, 1840 *(Κοργιαλένειος Βιβλιοθήκη Αργοστολίου)*.

Edinbourgh Gazette, Αριθ. 1716, 8-12 Δεκεμβρίου 1809, σ. 2 *(Κοργιαλένειος Βιβλιοθήκη Αργοστολίου)*.

The Times, Αρ. 7847, Πέμπτη, 7 Δεκεμβρίου 1809 *(Κοργιαλένειος Βιβλιοθήκη Αργοστολίου)*.

Εφημερίς Πατρίς, 25/3/1849, Έτος Α΄, Αρ.11.

Gazzetta Uffiziale degli Stati Uniti delle Isole Jonie (Gazzette Jonie) *(Δημόσια, Κεντρική Βιβλιοθήκη της Κέρκυρας)*:

Gazzette Jonie έτους 1818: Αριθ.36, 24/8-5/9/1818 έως Αριθ.41, 28/9-10/10/1818.
Gazzette Jonie έτους 1820: Αριθ.1, 20/12/1819-1/1/1820 έως και Αριθ.157, 18-30/12/1820.
Gazzette Jonie έτους 1825: Αριθ.366, 20/12/1824-1/1/1825 έως και Αριθ.418, 19-31/12/1825.
Gazzette Jonie έτους 1830: Αριθ.628, 28/12/1829-9/1/1830 έως και Αριθ.678, 13-25/12/1830.
Gazzette Jonie έτους 1844: Αριθ.34, 12-24/8/1844 έως και Αριθ.52, 16-28/12/1844.
Gazzette Jonie έτους 1845: Αριθ.1, 23/12/1844-4/1/1845 έως και Αριθ.9, 17/2-1/3/1845.
Gazzette Jonie έτους 1846: Αριθ.53, 22/12/1845-3/1/1846 έως και Αριθ.60, 9-21/2/1846.
Gazzette Jonie έτους 1850: Αριθ.55, 7-19/1/1850 έως και Αριθ.104, 16-28/12/1850.
Gazzette Jonie έτους 1855: Αριθ.166, 1-13/1/1855 έως και Αριθ.219, 17-29/12/1855.
Gazzette Jonie έτους 1859: Αριθ.385, 20/12/1858-1/1/1859 έως και Αριθ.446, 19-31/12/1859.
Gazzette Jonie έτους 1860: Αριθ. 451, 23/1-4/2/1860 έως και Αριθ.501, 17-29/12/1860.
Gazzette Jonie έτους 1864: Αριθ.674, 11-23/1/1864 έως και Αριθ.691, 9-21/5/1864.

Δ. ΔΙΑΔΙΚΤΥΑΚΟΙ ΙΣΤΟΤΟΠΟΙ

http://www.nationalarchives.gov.uk/
http://www.hf.uio.no/
http://www.lib.umn.edu/
http://www.questia.com/
http://www.jstor.org/
http://online.sagepub.com/
http://books.google.com/
http://en.wikipedia.org/
http://blacksea.ehw.gr/
http://argo.ekt.gr/
http://www.ekt.gr/
http://www.europeana.eu/portal/
http://www.britannica.com/
http://www.lib.auth.gr/site/gr/esources/digitization/
http://invenio.lib.auth.gr/
http://www.scribd.com/
http://www.historyhome.co.uk/

http://en.wikisource.org/
http://encyclopedia.jrank.org/
http://www.history1700s.com/
http://www.monthlyreview.gr/
http://www.thecanadianencyclopedia.com/
http://web.archive.org/
http://oceanographer.navy.mil/
http://www.falmouthport.co.uk/
http://www.plymouth.gov.uk/
http://museum.gov.ns.ca/
http://www.norwayheritage.com/
http://pandektis.ekt.gr/
http://query.nytimes.com/
http://www.archive.org/
http://www.ehw.gr/l.aspx?id=11185/
http://www.crwflags.com/FOTW/flags/gr~hflyk.html/

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Α. ΕΛΛΗΝΟΓΛΩΣΣΗ

Ανδρεάδης, Ανδρέας Μιχ., *Περί της Οικονομικής Διοικήσεως της Επτανήσου επί Βενετοκρατίας*, Τόμος Α΄, Μέρος Γενικόν, Τυπογραφείον «Εστία», Αθήναι 1914.

——— *Περί της Οικονομικής Διοικήσεως της Επτανήσου επί Βενετοκρατίας*, Τόμος Β΄, Μέρος Ειδικόν, Τυπογραφείον «Εστία», Αθήναι 1914.

Ανωγιάτης – Pelé, Δ., Πρόντζας, Ε., *Η Κέρκυρα 1830-1832. Μεταξύ φεουδαρχίας και αποικιοκρατίας*, University Studio Press, Θεσσαλονίκη 2002.

Αρβανιτάκης, Δημήτρης Δ., *Κοινωνικές αντιθέσεις στην πόλη της Ζακύνθου. Το ρεμπελιό των ποπολάρων (1628)*, Ε.Λ.Ι.Α – Μουσείο Μπενάκη, Αθήνα 2001.

Ασδραχάς, Σπύρος Ι., «Τουρκοκρατία – Λατινοκρατία. Οι γενικοί χαρακτήρες της ελληνικής ιστορίας, 1453-1770», στο Βασίλης Παναγιωτόπουλος (επιμ.), *Ιστορία του Νέου Ελληνισμού, 1770-2000*, τόμος Α΄, Ελληνικά Γράμματα, Αθήνα 2003, σ. 17-38.

Ασωνίτης, Σπύρος Ν., *Ανδηγαυική Κέρκυρα, 13ος – 14ος* αιώνας, Α'πόστροφος, Κέρκυρα 1999.

Βακαλόπουλος, Απόστολος, «Στροφή των Ελλήνων προς τους Ρώσους», στο *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους*, τόμος ΙΑ΄, Εκδοτική Αθηνών, Αθήνα 1975, σ. 51-97.

Βενιέρη, Δημήτριος, *Κατάστασις της Επτανήσου Πολιτείας,* Εν Τεργέστιω 1804.

Βισβίζη-Δοντά, Δόμνα, *Αναλοτική Μεσόγειος: Πολιτική και Οικονομική Σημασία μιας Θάλασσας (1815-1914)*, Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα, Αθήνα-Κομοτηνή 2005.

Βλάμη, Δέσποινα, *Το Φιορίνι, το Σιτάρι και η Οδός του Κήπου. Έλληνες έμποροι στο Λιβόρνο 1750-1868*, Εκδόσεις Θεμέλιο, Αθήνα 2000.

Βλάσση, Δέσποινα Ερ., «Μία μετανάστευση Κεφαλλήνων στην Κριμαία (1794) και η αντίδραση της Βενετίας», *Κεφαλληνιακά Χρονικά*, τόμος 6, 1994, σ. 189-236.

——— «Η αναμόρφωση του συμβουλίου της Κεφαλονιάς από τον Γενικό Προβλεπτή της θάλασσας Giovanni Battista Vitturi (1751)», *Πρακτικά ΣΤ' Διεθνούς Πανιονίου Συνεδρίου* (Ζάκυνθος, 23-27 Σεπτεμβρίου 1997, Κέντρο Μελετών Ιονίου, Εταιρεία Ζακυνθινών Σπουδών), Τόμος 2, 2001, σ. 321-335.

——— «Ένταξη νέων μελών στο Συμβούλιο της Κεφαλονιάς από τον Γενικό Προβλεπτή της θάλασσας Francesco Grimani (1760)», *Κεφαλληνιακά Χρονικά*, Τόμος 5, 1986, σ. 74-127.

Βλασσόπουλος, Γιάννης Στ., *Ανεμοκάραβα*, Φήμιος, Ιθάκη 2006.

Βλασσόπουλος, Νίκος Στ., «Τα πρώτα ιονικά ατμόπλοια», *Κεφαλληνιακά Χρονικά*, Τόμος 10, 2005, σ. 491-6.

——— *Η Ναυτιλία των Ιονίων Νήσων (1700-1864). Το δυναμικό της ιονικής ναυτιλίας*, τόμοι Α΄ και Β΄, Ελληνική Ευρωεκδοτική, Αθήνα 1995.

——— *Η ναυτιλία της Ιθάκης (1700-1900)*, Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα 2001.

Βλάχος, Γεράσιμος Μ., «Οι υπηρεσίες προς τη ναυτιλία των προξένων της επτανήσου πολιτείας κατά τον κανονισμό 1803/1805», στο *Επτάνησος Πολιτεία (1800-1807): Το πρώτο ανεξάρτητο ελληνικό κράτος*, Εταιρεία Κεφαλληνιακών Ιστορικών Ερευνών, Αργοστόλι 2003, σ. 323-44.

——— *Επτάνησος Πολιτεία. Ο Κανονισμός της Ναυτιλίας (1803-1805)*, Αθήνα 2005.

——— «Ναυτιλία της Επτανήσου Πολιτείας (1800-1807)», *Κεφαλληνιακά Χρονικά*, τόμος 10, 2005, σ. 497-500.

Βώρος, Φανούριος, «Οι διπλωματικές πτυχές της ιστορίας που οδήγησαν στην ίδρυση της Πολιτείας των Επτά Ηνωμένων Νήσων ή τα διασταυρούμενα συμφέροντα περί την «τιθηνήν» της Π.Ε.Η.Ν.», στο *Επτάνησος Πολιτεία (1800-1807): Το πρώτο ανεξάρτητο ελληνικό κράτος*, Εταιρεία Κεφαλληνιακών Ιστορικών Ερευνών, Αργοστόλι 2003, σ. 163-70.

Γεωργίου, Ηλίας Παναγ., *Επισιτισμός Γαλλίας υπό Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας (1789-1815)*, Αθήναι 1969.

Γιαννόπουλος, Γιάννης, «Τα Πολεμικά Γεγονότα. Η Κρίσιμη Τριετία, 1825-1827», στο Βασίλης Παναγιωτόπουλος (επιμ.), *Ιστορία του Νέου Ελληνισμού, 1770-2000*, τόμος Γ΄, Ελληνικά Γράμματα, Αθήνα 2003, σ. 103-18.

Γουργουρής, Ευθ. Ν., *Το Γαλαξείδι στον καιρό των καραβιών*, τόμος Γ΄, Έκδοση του Συνδέσμου Γαλαξειδιωτών, Αθήνα 1983.

Γρατσιάτος, Παύλος, *Η Επτάνησος υπό την ξενοκρατίαν και ο τελευταίος Πρόεδρος της Ιονίου Πολιτείας κομ. Δημήτριος Καρούσος*, Κεφαλληνία 1878.

Δαμιανίδης, Κώστας Α., *Ελληνική Παραδοσιακή Ναυπηγική*, Πολιτιστικό Τεχνολογικό Ίδρυμα ΕΤΒΑ, Αθήνα χ.χ.

Δαφνής, Κώστας, «Τα Επτάνησα στον αγώνα», Ελευθερία, Σεπτέμβριος 1964, σ. 62-3.

Δαφνής, Γρηγόριος, *Ιωάννης Α. Καποδίστριας: η γένεση του ελληνικού κράτους*, Ίκαρος, Αθήναι 1976.

Δελής, Απόστολος, «Οικογένεια Λυκιαρδοπούλου», 2008, *Εγκυκλοπαίδεια Μείζονος Ελληνισμού, Εύξεινος Πόντος* (URL: http://www.ehw.gr/l.aspx?id=11185).

Δεμπόνος, Αγγελο-Διονύσης, *Πειθαρχική Προστασία: από τους αγώνες του λαού της Κεφαλονιάς*, Επιτροπή Καλλιτεχνικών και Πολιτιστικών Εκδηλώσεων Δήμου Αργοστολίου, Αργοστόλι 1985.

——— «Στοιχεία σταφιδικής πολιτικής στην Κεφαλονιά του 19ου αιώνα», *Κερκυραϊκά Χρονικά*, Τόμος 10, 2005, σ. 271-96.

——— *Δημήτριος Κόμης Καρούσος – Άγνωστα φυσιογνωμικά και οικογενειακά στοιχεία*, Εραλδική και Γενεαολογική Εταιρεία Ελλάδος, Αθήναι 1985.

Δερτιλής, Γ. Β., *Ιστορία του Ελληνικού Κράτους, 1830-1920*, Βιβλιοπωλείον της Εστίας, Αθήνα 2006.

Δεσποτόπουλος Αλέξ., «Η Οικονομία», στο *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους*, τόμος ΙΒ΄, Εκδοτική Αθηνών, Αθήνα 1975, σ. 606-16.

Δόικας Ν. Γιάννης, «Ο εμπορικός στόλος των Παξών στα 1764», *Ηχώ των Παξών*, τεύχος 133, 1984, σ. 1-13.

Ζαπάντη Σταματούλα, «Ρώσοι στρατιωτικοί στην Κεφαλονιά στα χρόνια της Επτανήσου Πολιτείας», στο *Επτάνησος Πολιτεία (1800-1807): Το πρώτο ανεξάρτητο ελληνικό κράτος*, Εταιρεία Κεφαλληνιακών Ιστορικών Ερευνών, Αργοστόλι 2003, σ. 121-5.

——— *Γιάκουμος Σουριάνος, Νοτάριος Κάστρου, Κατάστιχο 1570-1598*, Αργοστόλι 2001.

——— *Κεφαλονιά 1500-1571. Η συγκρότηση της κοινωνίας του νησιού,* University Studio Press, Θεσσαλονίκη 1999.

——— «Η Κεφαλονίτικη παρουσία στους θαλάσσιους δρόμους», *Κεφαλονιά και Θάλασσα, 8ος – 19ος αιώνας, Ναυτική Εβδομάδα 2006*, Γενικά Αρχεία του Κράτους – Αρχεία Νομού Κεφαλληνίας, σ. 27-34.

Ζαρίδη, Κατερίνα Φ., *Το "Libro D' Oro" της Κεφαλονιάς του έτους 1799*, Εταιρία Κεφαλληνιακών Ιστορικών Μελετών, Αργοστόλι 2006.

Ζερβός, Ιακωβάτος Ηλίας, *Δεκακαλπία και ο ήρως αυτής*, Κεφαλληνία 1872.

Ζώης, Λεωνίδας Χ., *Ιστορία της Ζακύνθου*, Εκδόσεις Τρίμορφο, Ζάκυνθος 2005 (Α΄ Έκδοση 1955).

Θεοτοκάς, Γιάννης και Χαρλαύτη, Τζελίνα, *Έλληνες εφοπλιστές και ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Οργάνωση, διοίκηση και στρατηγική*, Εκδόσεις Αλεξάνδρεια, Αθήνα 2007.

——— και Τζελίνα Χαρλαύτη, *Ευπόμπη. Ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις, 1945 – 2000. Οργάνωση, διοίκηση και στρατηγικές*, Ε.Λ.Ι.Α., Αθήνα 2004.

Ιδρωμένος, Ανδρέας Μ., *Πολιτική Ιστορία της Επτανήσου επί της Αγγλικής Προστασίας*, Κέρκυρα 1935.

Ιθακήσιος, Διονύσιος Δ., «Η οικονομική εξέλιξη της Ζακύνθου, από τους αρχαίους χρόνους μέχρι σήμερα», Διδακτορική διατριβή, Πανεπιστήμιο Πειραιώς, Αθήνα 1988.

Καλαφάτης, Θανάσης, «Γεωγραφία και όροι εμπορίας της επτανησιακής σταφίδας (1860-1890)», *Τα Ιστορικά*, Τεύχος 44, σ. 67-80.

——— «Όψεις του Σταφιδικού Ζητήματος στα Βενετοκρατούμενα Επτάνησα», στο *Πρακτικά Α΄Συνεδρίου «Επτανησιακού Πολιτισμού»: Κοινωνία, Οικονομία και Πολιτισμός στα Επτάνησα (1386-1864)*, Θεσσαλονίκη 1982, σ. 127-142.

——— «Τα Συντάγματα της Επτανήσου Πολιτείας (1800-1807): Όρια και Αντιθέσεις», στο *Επτάνησος Πολιτεία (1800-1807): τα μείζονα ιστορικά ζητήματα*, Γ.Α.Κ.-Αρχεία Νομού Κέρκυρας, Κέρκυρα 2001, σ. 21-8.

Καλλίνικος, Π. Γ., *Επτανησιακά (κατά το πλείστο Ιθακησιακά) Σύμμεικτα*, Εκδόσεις Δόμος, Αθήνα 1988.

Καραπιδάκης, Νίκος, «Ιόνια Νησιά 1815-1864: Προστασία, το πρόσχημα της αγγλοκρατίας», στο Βασίλης Παναγιωτόπουλος (επιμ.), *Ιστορία του Νέου Ελληνισμού, 1770-2000*, τόμος Δ΄, Ελληνικά Γράμματα, Αθήνα 2003, σ. 265-84.

——— «Η Βενετική Επικράτεια», στο Σπύρος Ι. Ασδραχάς (επιμ.), *Ελληνική Οικονομική Ιστορία, ΙΕ'-ΙΘ' αιώνας*, τόμος Α΄, Π.Ι.Ο.Π., Αθήνα 2003, σ. 270-288.

——— «Τα Επτάνησα από τον 16^{ο} έως τον 19^{ο} αιώνα. Μία επισκόπηση», στο *Το Ιόνιο Πέλαγος. Χαρτογραφία και Ιστορία, 16^{ος} – 18^{ος}* αιώνας, Αρχείο Χαρτογραφίας του Ελληνικού Χώρου – Μ.Ι.Ε.Τ., Αθήνα 2007, σ. 11-38.

——— «Τα Επτάνησα. Ευρωπαϊκοί Ανταγωνισμοί μετά την Πτώση της Βενετίας», στο Βασίλης Παναγιωτόπουλος (επιμ.), *Ιστορία του Νέου Ελληνισμού, 1770-2000*, τόμος Α΄, Ελληνικά Γράμματα, Αθήνα 2003, σ. 151-84.

——— «Η κερκυραϊκή ευγένεια των αρχών του ιζ΄ αιώνα», *Τα Ιστορικά*, Τόμος 2 (τεύχος 3), 1985, σ. 95-124.

Καρδάσης, Βασίλης Α., *Ο Ελληνισμός του Εύξεινου Πόντου: Οδησσός, Ταϊγάνιο, Ροστόφ, Μαριούπολη*, Εκδόσεις ΤΑ ΝΕΑ, Αθήνα 2009.

——— *Σύρος: Σταυροδρόμι της ανατολικής Μεσογείου (1832-1857)*, Μ.Ι.Ε.Τ., Αθήνα 2003.

——— «Η Σμύρνη μέσα από τα μάτια των περιηγητών», στο Γιώργος Μ. Μαλανδρής (επιμ.), *Χαμένες Πατρίδες: Σμύρνη. Η Μητρόπολη του Μικρασιατικού Ελληνισμού*, Εκδόσεις ΤΑ ΝΕΑ, Αθήνα 2002, σ. 29-44.

——— *Έλληνες Ομογενείς στη Νότια Ρωσία, 1775-1861*, Εκδόσεις Αλεξάνδρεια, Αθήνα 1998.

——— *Από του ιστίου εις τον ατμόν. Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία 1858-1914*, Πολιτιστικό Τεχνολογικό Ίδρυμα ΕΤΒΑ, Αθήνα 1993.

——— «Ιστορία της ελληνικής οικονομικής σκέψης: απόψεις προστατευτισμού και φιλελευθερισμού κατά το τελευταίο τέταρτο του 19ου αιώνα», *Ίστωρ,* Τεύχος 8, 1995.

Κατσαρός, Σπύρος, *Ιστορικό Αρχείο των Κορυφών, Επτάνησος Πολιτεία 1799-1807*, Μέρος Α΄, Κέρκυρα 1977.

Κατσιαρδή-Hering, Όλγα, «Η αυστριακή πολιτική και η ελληνική ναυσιπλοΐα (1750-1800 περίπου», *Παρουσία*, τόμος Ε΄, 1987, σ. 445-537.

——— *Λησμονημένοι ορίζοντες Ελλήνων εμπόρων: Το πανηγύρι στη Senegaglia (18ος – αρχές 19ου αιώνα)*, Βιβλιοπωλείο Διονυσίου Νότη Καραβία, Αθήνα 1984.

——— «Η Ελληνική Παροικία της Τεργέστης (1751-1830)», τόμος Α΄, Διδακτορική διατριβή, Πανεπιστήμιο Αθηνών, 2002.

Κεφαλάς, Νικόλαος, Θαλάσσιος νομοθεσία, συναθροισμένη από διαφόρους νομοθέτας θαλασσίους ευρωπαϊκούς, πλουτισμένη από διαφόρους φυλαττομένας συνηθείας δια οδηγίαν κάθε είδους ναυτικού και εμπορικού, Εν Βιέννη 1807.

Κλήμης, Οδυσσέας-Κάρολος Χρ., *Ιστορία Νήσου Κερκύρας*, Εκδόσεις Τυπωθήτω, Αθήνα 2002.

Κολαΐτης, Γεράσιμος Κ., *Το Χρονικό της Ιθάκης*, Εκδόσεις Ναυτικού Μουσείου Ελλάδος, Αθήνα 1988.

Κολιόπουλος, Ι. Σ., *Νεώτερη Ευρωπαϊκή Ιστορία, 1789-1945*, Εκδόσεις Βάνιας, Θεσσαλονίκη 1995.

Κονόμος, Ντίνος, «Επτανησιακός Τύπος 1798-1864 (ημίφυλλα, φυλάδια, εφημερίδες και περιοδικά» *Επτανησιακά Φύλλα*, Τόμος Ε΄, Αθήνα 1964.

——— *Επτανησιακά Φύλλα*, Τόμος Ε΄, Αθήνα 1964.

Κοντονή, Άννα, «Φιλελεύθεροι στοχασμοί και δεξίωσή τους στον επτανησιακό χώρο. Ιδεολογία και πολιτική των Μεταρρυθμιστών (1848-1864)», Διδακτορική διατριβή, Πάντειο Πανεπιστήμιο Πολιτικών και Κοινωνικών Επιστημών – Τμήμα Πολιτικής Επιστήμης και Διεθνών Σπουδών, Αθήνα 1989.

Κοτσοβίλλης, Γεώργιος Ι., *Περί εξαρτισμού των πλοίων*, Αθήνα MCMXCV, Βιβλιοπωλείο Διονυσίου Νότη Καραβία.

Κούκκου, Ελένη Ε., *Ιστορία των Επτανήσων. Από το 1797 μέχρι την Αγγλοκρατία. Πρώτες Διπλωματικές Ενέργειες του Ιωάννου Καποδίστρια*, Παπαδήμα, Αθήνα 2001.

Κραντονέλλη, Αλεξάνδρα, *Ελληνική Πειρατεία και Κούρσος τον ΙΗ΄ αιώνα και μέχρι την Ελληνική Επανάσταση*, Βιβλιοπωλείον της Εστίας, Αθήνα 1998.

Κρεμμυδάς, Βασίλης, *Το Εμπόριο της Πελοποννήσου στο 18ο αιώνα (1715-1792). (Με βάση τα γαλλικά αρχεία)*, Αθήνα 1972.

——— *Ελληνική Ναυτιλία 1776-1835. Πρώτος Τόμος: Όψεις της Μεσογειακής Ναυσιπλοΐας*, Ιστορικό Αρχείο Εμπορικής Τραπέζης της Ελλάδος, Αθήνα 1985.

——— *Ελληνική Ναυτιλία 1776-1835. Δεύτερος Τόμος: Οι Μηχανισμοί*, Ιστορικό Αρχείο Εμπορικής Τραπέζης της Ελλάδος, Αθήνα 1986.

——— *Συγκυρία και Εμπόριο στην προεπαναστατική Πελοπόννησο, 1793-1821*, Εκδόσεις Θεμέλιο, Αθήνα 1980.

——— «Ειδήσεις για την οικονομία και την κοινωνία των Επτανήσων στα χρόνια 1796-1820», *Κεφαλληνιακά Χρονικά*, τόμος 3, 1979, σ. 28-44.

——— «Γαλλικό και Ελληνικό εμπόριο στην Ανατολή: η οικονομική θεωρία του Félix de Beaujour για το εμπόριο», *Τα Ιστορικά,* Τεύχος 48, 2008, σ. 25-32.

Κωνσταντινίδης, Τρύφ. Π., *Καράβια, Καπεταναίοι & Συντροφοναύται, 1800-1830,* Έκδοσις Ιστορικής Υπηρεσίας Β. Ν., Αθήναι 1954.

Λαιμός, Ανδρέας Γ., *Το Ναυτικόν του Γένους των Ελλήνων*, τόμος Α΄, Εκδόσεις Κώστας Τσικόπουλος, Αθήνα 1968.

Λάμπρου, Παύλος, *Νομίσματα και Μετάλλια της Επτανήσου Πολιτείας και της προσωρινής των Ιονίων Νήσων παρά των Άγγλων Κατοχής*, Εκ του Τυπογραφείου των Αδελφών Περρή, Αθήνησιν 1884.

Λειβαδά – Ντούκα, Ευρυδίκη, «Οικογένεια Βεργωτή. Οι "αρχοντορωμαίοι" της Κεφαλλονιάς», *Οδύσσεια Κεφαλλονιάς-Ιθάκης*, 2002, σ.26-35.

Λεμονίδης, Αλέξανδρος, *Το Εμπόριον της Τουρκίας*, Τυπ. Κορομηλάς, Αντώνης και Πασπαλλής, Πλάτων, Εν Κωνσταντινουπόλει 1849.

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

Λιβιεράτος, Ευστάθιος Κ., Ιστορία της Νήσου Κεφαλληνίας, Πειραίας 1988 (εγράφη εν έτει 1916 εν Ληξουρίω).

Λοβέρδος-Κωστής, Ιωάννης Π., *Ιστορία της Νήσου Κεφαλληνίας*, Τύποις Προόδου, Κεφαλληνία.

Λουκάτος, Σπυρίδων Δ., «Ο Ιωάννης Καποδίστριας και η Επτάνησος Πολιτεία», Διδακτορική Διατριβή, Εθνικό και Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο Αθηνών, Αθήναι 1959.

——— «Ο Ιωάννης Καποδίστριας στην Επτάνησο Πολιτεία», *Ιστορικά (Ελευθεροτυπία)*, Τεύχος 33, Ιούνιος 2000, σ. 34-7.

——— «Πολιτειογραφικά Στοιχεία Κεφαλονιάς και Ιθάκης. Από ανέκδοτες ελληνικές προξενικές εκθέσεις 1857-1858», στο *Πρακτικά Α΄ Συνεδρίου «Επτανησιακού Πολιτισμού»: Κοινωνία, Οικονομία και Πολιτισμός στα Επτάνησα (1386-1864)*, Θεσσαλονίκη 1982, σ. 201-27.

Λούκος, Χρήστος, «Ο Κυβερνήτης Ιωάννης Καποδίστριας: πολιτικό έργο, συναίνεση και αντιδράσεις», στο Βασίλης Παναγιωτόπουλος (επιμ.), *Ιστορία του Νέου Ελληνισμού, 1770-2000*, τόμος Γ΄, Ελληνικά Γράμματα, Αθήνα 2003, σ. 185-216.

Λούντζης, Ερμάννος, *Επτάνησος Πολιτεία*, Κέρκυρα 1968.

——— *Περί της Πολιτικής Καταστάσεως της Επτανήσου επί Ενετών*, Τύποις Χ. Νικολαΐδου Φιλαδελφέως, Αθήναις 1856.

Μαλτέζου, Χρύσα, «Νησιά του Ιονίου. Η τελευταία περίοδος βενετικής κυριαρχίας (1669-1797)», στο *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους*, τόμος ΙΑ΄, Εκδοτική Αθηνών, Αθήνα 1975, σ. 212-8.

——— «Λατινοκρατούμενες Ελληνικές Χώρες: Επτάνησα», στο *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους*, τόμος Ι΄, Εκδοτική Αθηνών, Αθήνα 1974, σ. 215-29.

Μάξιμος, Σεραφείμ, *Το Ελληνικό Εμπορικό Ναυτικό κατά τον XVIII αιώνα*, Στοχαστής, Αθήνα 1976.

Ματβέγεβιτς, Πρέντραγκ, *Μεσογειακή Σύνοψη*, Εκδόσεις Πατάκη, Αθήνα 1998.

Μαυρογιάννης, Γεράσιμος Ε., *Ιστορία των Ιονίων Νήσων: αρχομένη τω 1797 και λήγουσα τω 1815*, Τόμοι Α΄ και Β΄, Τυπογραφείον «Παλιγγενεσία» Ιω. Αγγελοπούλου, Αθήναι 1889.

Μεταξάς, Βασίλης Ν., *Η Οικονομική των Σημαιών Ευκολίας*, Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα 1985.

——— *Αρχές Ναυτιλιακής Οικονομικής*, Εκδόσεις Παπαζήσης, Αθήνα 1998.

Μεταξάς, Νικόλαος Β., *Οι Ναυτικοί Κεφαλληνίας και Ιθάκης. Βιογραφικά στοιχεία 600 ναυτίλων (1850-1970)*, Εταιρεία Μελέτης Ελληνικής Ιστορίας, Αθήνα 2002.

Μηλιαράκης, Αντώνιος, *Γεωγραφία πολιτική νέα και αρχαία του νομού Κεφαλληνίας: Κεφαλληνία, Ιθάκη, Άτοκος, Αρκούδι, Κάλαμος, Καστός και Εχινάδες*, Αφοί Πέρρη, Αθήνησιν 1890.

Μοσχονά, Παναγιώτα, «Πρόξενοι της Επτανήσου Πολιτείας», στο *Επτάνησος Πολιτεία (1800-1807): Το πρώτο ανεξάρτητο ελληνικό κράτος*, Εταιρεία Κεφαλληνιακών Ιστορικών Ερευνών, Αργοστόλι 2003, σ. 439-53.

——— «Ο φιλοκυβερνητικός Τύπος. Οι εφημερίδες της συντηρητικής, αγγλόφιλης παράταξης στα Επτάνησα», στο *Η Καθημερινή – Επτά Ημέρες: Η άνοιξη της ελευθεροτυπίας. Ο πολιτικός Τύπος στα Επτάνησα μετά το 1849*, Μάιος 1999, σ. 15-6.

Μοσχονάς, Νικόλαος Γ., «Επτάνησος Πολιτεία: Στη δίνη ανταγωνισμού και συγκρούσεων των Μεγάλων Δυνάμεων», *Ιστορικά (Ελευθεροτυπία)*, Τεύχος 33, Ιούνιος 2000, σ. 12-23.

——— «Κοινωνικές δομές στα Ιόνια νησιά στη μεταβυζαντινή περίοδο», στο *Κέντρο Μελετών Ιονίου: Το Ιονίο, Περιβάλλον – Κοινωνία – Πολιτισμός, Πρακτικά, Συμποσίου 1984*, Αθήνα 1984, σ. 197-9.

——— «Το Αρχείο της Επτανήσου Πολιτείας στην Ομόσπονδη Διοίκηση της Κεφαλονιάς», στο *Επτάνησος Πολιτεία (1800-1807): Το πρώτο ανεξάρτητο ελληνικό κράτος*, Εταιρεία Κεφαλληνιακών Ιστορικών Ερευνών, Αργοστόλι 2003, σ. 455-62 [455].

——— «Το Ιστορικό Πλαίσιο», Ιστορικά (Ελευθεροτυπία), Τεύχος 172, Φεβρουάριος 2003, σ. 6-17.

——— «Γεωργική, Βιοτεχνική και Εμπορική Δραστηριότητα στην Κεφαλονιά (1840-1863). Γεωγραφική Κατανομή Επαγγελματιών», *Πρακτικά Α΄ Συνεδρίου Επτανησιακού Πολιτισμού*, Θεσσαλονίκη 1982, σ. 143-50.

——— «Το Ιόνιο Κράτος και οι Αγώνες των Επτανησίων», στο *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους*, τόμος ΙΓ΄, Εκδοτική Αθηνών, Αθήνα 1977, σ. 200-17.

——— «Τα Ιόνια Νησιά κατά την περίοδο 1797-1821», στο *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους*, τόμος ΙΑ΄, Εκδοτική Αθηνών, Αθήνα 1975, σ. 382-402.

Μοσχόπουλος Γεώργιος Ν., *Ο Θεσμός της Αστυνομίας στα Επτάνησα. Τα κεφαλληνιακά αρχεία της εκτελεστικής αστυνομίας (1815-1864)*, Γ.Α.Κ. Κεφαλονιάς, Αργοστόλι 1997

——— *Ιστορία της Κεφαλονιάς*, Τόμος Δεύτερος, Εκδόσεις Κέφαλος, Αθήνα 1988.

——— και Ζαπάντη Στ., *Υγειονομείο Κεφαλλονιάς. Άδεια ελευθεροκοινωνίας 1846-1864*, Τόμοι Α΄ και Β΄, ΓΑΚ – Αρχεία Νομού Κεφαλληνίας, Αργοστόλι 1997.

Μούλιας, Χρήστος Α., *Το Λιμάνι της Σταφίδας. Πάτρα 1828-1900. Εμπόριο, Βιομηχανία, Τράπεζες, Ασφάλειες*, Περί Τεχνών, Πάτρα 2000.

Μπακουνάκης, Νίκος, *Πάτρα 1828-60: Μία ελληνική πρωτεύουσα στον 19ο αιώνα*, Εκδόσεις Καστανιώτη, Αθήνα 1995.

Μπεκιάρογλου-Εξαδάκτυλου, Αικατερίνη, *Οθωμανικά ναυπηγεία στον παραδοσιακό ελληνικό χώρο*, Πολιτιστικό Τεχνολογικό Ίδρυμα ΕΤΒΑ, Αθήνα 1994.

Μπωζούρ, Φελίξ, *Πίνακας του Εμπορίου της Ελλάδος στην Τουρκοκρατία /1787-1797). Παρίσι έτος VIII (1800)*, (μετάφραση Ελένη Γαρίδη), Εκδόσεις Συλλογή, Αθήνα 1974.

Ναυπηγική και Πλοία της Ανατολικής Μεσογείου και Μαύρης Θάλασσας κατά τον 18ο και 19ο αιώνα, Πνευματικό Κέντρο του Δήμου Αθηναίων, Αθήνα 1995.

Νικηφόρου, Αλίκη, «Η Σημαία της Επτανήσου Πολιτείας: Σύμβολο Ανεξαρτησίας και Αναγνώρισης», στο *Επτάνησος Πολιτεία (1800-1807): Το πρώτο ανεξάρτητο ελληνικό κράτος*, Εταιρεία Κεφαλληνιακών Ιστορικών Ερευνών, Αργοστόλι 2003, σ. 117-130.

——— «Η διακίνηση του εμπορίου στο λιμάνι της Κέρκυρας κατά τον 17ο αιώνα», στο Αλίκη Νικηφόρου-Testone (επιμ.), *Κέρκυρα, μία μεσογειακή σύνθεση: νησιωτισμός, διασυνδέσεις, ανθρώπινα περιβάλλοντα, 16ος-19ος αιώνας*, Πολιτιστικός Σύλλογος «Κόρκυρα», Κέρκυρα 1998, σ. 81-100.

——— (επιμ.), *Συνταγματικά Κείμενα των Ιονίων Νήσων*, Ίδρυμα της Βουλής των Ελλήνων, Αθήνα 2008.

Νικολάου, Γιώργος Β., «Πειρατές και κουρσάροι στις ακτές της δυτικής Πελοποννήσου κατά τη ναπολεόντεια περίοδο (1799-1815)», στο Χάρις Καλλιγά-Αλέξης Μάλλιαρης (επιμ.), *Πειρατές και Κουρσάροι*, Εστία, Αθήνα 2003, σ. 172-200.

Ολυμπίτου, Ευδοκία, *Η Οικογένεια Μαράτου στη Λέρο: Δραστηριότητες, Σχέσεις, Θέση στην Τοπική Κοινωνία*, (Ανάτυπο), Αθήνα 2005.

Ορφανουδάκης, Σαράντης, «Συνταγματικά Κείμενα των Ιονίων Νήσων: Μελέτημα», στο Αλίκη Δ. Νικηφόρου (επιμ.), *Συνταγματικά Κείμενα των Ιονίων Νήσων*, Ίδρυμα της Βουλής των Ελλήνων, Αθήνα 2008, σ. 23-60.

Παγκράτης, Γεράσιμος Δ., «Θαλάσσιο Εμπόριο στην Βενετοκρατούμενη Κέρκυρα (1496-1538)», Διδακτορική διατριβή, Ιόνιο Πανεπιστήμιο, Κέρκυρα 2001.

——— «Η Ναυτιλιακή Επιχείρηση τον 18ο αιώνα: η περίπτωση των Ελλήνων υπηκόων της Βενετίας», στο Τζελίνα Χαρλαύτη και Κατερίνα Παπακωνσταντίνου (επιμ.), *Η άνοδος της ναυτιλίας των Ελλήνων στη Μεσόγειο του 18ου αιώνα*, υπό δημοσίευση.

Παξιμαδοπούλου-Σταυρινού, Μιράντα, *Οι Εξεγέρσεις της Κεφαλληνίας κατά τα έτη 1848 και 1849*, Εταιρεία, Κεφαλληνιακών Ιστορικών Ερευνών, Αθήνα 1980.

——— «Ανέκδοτοι Δημογραφικοί Πίνακες των Ετών 1840-1863 για την Κεφαλονιά», *Κεφαλληνιακά Χρονικά*, τόμος 2, 1977, σ. 120-63.

Παπαδάτου, Διονυσία, «Μία επιστολή του 1800: αναφορές στα γεγονότα της εποχής», στο *Επτάνησος Πολιτεία (1800-1807): Το πρώτο ανεξάρτητο ελληνικό κράτος*, Εταιρεία Κεφαλληνιακών Ιστορικών Ερευνών, Αργοστόλι 2003, σ. 387-96.

Παπαθανασόπουλος Κωνσταντίνος, *Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία (1833-1856): Εξέλιξη και Αναπροσαρμογή*, Μ.Ι.Ε.Τ., Αθήνα 2001.

Παπακωνσταντίνου, Κατερίνα, «Επικοινωνία και ταχυδρομεία στη Σύρο του 19ου αιώνα», στο Χριστίνα Αγριαντώνη, Δημήτρης Δημητρόπουλος (επιμ.), *Σύρος και Ερμούπολη. Συμβολές στην ιστορία του νησιού, 15ος – 20ός αι.*, Ινστιτούτο Νεοελληνικών Ερευνών/Εθνικού Ιδρύματος Ερευνών, Αθήνα 2008, σ. 127-34.

Παταπίου, Νάσα, *Το Προξενείο της Επτανήσου Πολιτείας στην Κύπρο 1800-1807 και ο Πρόξενος Παναγής Αγγελάτος*, Κέντρο Επιστημονικών Ερευνών-Πηγές και Μελέτες της Κυπριακής Ιστορίας XXXIII, Λευκωσία 2000.

Πεντόγαλος, Γεράσιμος Η., «Υπόμνημα Κεφαλλήνων ναυτικών στην Μάλτα προς τον Άγγλο Διοικητή της Κεφαλονιάς Hudson Lowe (1810)», *Κέφαλος*, 1998, σ. 54-5.

Πετράτος, Πέτρος, «Ένα ‘Μανιφέστο’ του Τσάρου Αλέξανδρου Α΄ προς την Γερουσία της Επτανήσου Πολιτείας (1806)», στο *Επτάνησος Πολιτεία (1800-1807): Το πρώτο ανεξάρτητο ελληνικό κράτος*, Εταιρεία Κεφαλληνιακών Ιστορικών Ερευνών, Αργοστόλι 2003, σ. 171-81.

Πιζάνιας, Πέτρος, *Οικονομική Ιστορία της Ελληνικής Σταφίδας, 1851-1912: Παραγωγή, Διεθνής Αγορά, Διαμόρφωση Τιμών, Κρίση*, Ίδρυμα Έρευνας και Παιδείας της Εμπορικής Τραπέζης της Ελλάδος, Αθήνα 1988.

Πινιατώρος, Ν., *Η Επίδοσις των Κεφαλλήνων και των Ιθακησίων εις την Θάλασσαν,* Αθήνα 1980.

Ποταμιάνος, Διον. Η., *Τιμητικός Σύλλαβος εις μνήμην Νικολάου Διον. Λυκιαρδοπούλου 1866-1963*, Αθήναι 1963.

Προγουλάκης, Γιώργος, *Ανάμεσα στην τιμή και το χρήμα. Η Κέρκυρα στα χρόνια της Αγγλικής Κυριαρχίας (1814-1864)*, Ιστορικό Αρχείο – Πολιτιστική Συμβολή της Εμπορικής Τραπέζης της Ελλάδος, Αθήνα 2003.

Πρόντζας, Ευάγγελος, «Οικονομικές Επιδόσεις του 19ου αιώνα στην Επτάνησο», Πρακτικά Επιστημονικού Συνεδρίου: Η Ένωση της Επτανήσου με την Ελλάδα, 1864-2004, Ιστορία, Τόμος Α΄, Αθήνα 2005, σ. 531-44.

——— «Η Κατάστασις του 1804: ένα σχόλιο», στο *Επτάνησος Πολιτεία (1800-1807): Το πρώτο ανεξάρτητο ελληνικό κράτος*, Εταιρεία Κεφαλληνιακών Ιστορικών Ερευνών, Αργοστόλι 2003, σ. 195-201.

——— «Προσοδικές λειτουργίες και οικονομικοί θεσμοί στην Επτάνησο Πολιτεία», στο *Επτάνησος Πολιτεία (1800-1807): τα μείζονα ιστορικά ζητήματα*, Γ.Α.Κ.-Αρχεία Νομού Κέρκυρας, Κέρκυρα 2001, σ. 43-60.

——— «Τραπεζική Δικαιοταξία και Κεφαλαιούχοι στο Ιόνιο Κράτος (1833-1864)», στο Μοσχονά Παναγιώτα (επιμ.), *Το Ιόνιο Κράτος, 1815-1864. Πρακτικά του Διεθνούς Συμποσίου Ιστορίας (Κέρκυρα, 21-24 Μαΐου 1988)*, Κέντρο Μελετών Ιονίου, Αθήνα 1997, σ. 163-201.

Ροδοκανάκης, Ε., *Ο Βοναπάρτης και αι Ιόνιοι Νήσοι, 1797-1816*, Κέρκυρα 1937.

Σακελλαρόπουλος, Σπύρος, «Σχετικά με τα νέα κράτη-προτεκτοράτα», *Monthly Review*, τεύχος 26, 2007. (άρθρο στο: http://www.monthlyreview.gr/).

Σβορώνος, Νίκος, «Οι Συνέπειες της Οικονομικής Δραστηριότητας των Ελλήνων της Βαλκανικής Χερσονήσου στον Δέκατο Όγδοο Αιώνα», στο Γ. Β. Δερτιλής – Κ. Κωστής (επιμ.), *Θέματα Νεοελληνικής Ιστορίας (18ος-20ός αιώνας)*, Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα, Αθήνα-Κομοτηνή 1991, σ. 73-89.

Σιορόκας, Γεώργιος Α., Ο Αλή Πασάς και οι Αυτοκρατορικοί Γάλλοι της Επτανήσου (Νέα στοιχεία από το ανέκδοτο αρχείο του C. Berthier), Ανάτυπον εκ του Γ' Τόμου της «Δωδώνης», Ιωάννινα 1974, σ. 280-3.

Σολομός, Μαρίνος Παναγής, *Γενική Δημοσιονομία της Κεφαλληνίας. Έτος συνθέσεως 1859*, Μετάφραση Παναγή Άννινου Καβαλιεράτου, Αθήναι 1996.

Σταυρινού, Μιράντα, «Στοιχεία της Δημόσιας Ζωής στα Νότια Επτάνησα, σύμφωνα με ανέκδοτη αναφορά του Αντιστρατήγου James Campbell (1813)», *Κερκυραϊκά Χρονικά*, Τόμος XXVI, 1982, σ. 107-121.

Στογιάνοβιτς, Τράιαν (Stoianovich Traian), «Οθωμανική παραγωγική βάση: ποσοτική προσέγγιση», στο Σπύρος Ι. Ασδραχάς (επιμ.), *Ελληνική*

Οικονομική Ιστορία, ΙΕ'-ΙΘ' αιώνας, τόμος Α΄, Π.Ι.Ο.Π., Αθήνα 2003, σ. 434-46.

Σφέτας, Σπυρίδων, «Η παρουσία των Ρώσων στα Επτάνησα (1799-1807): Όψεις της Βαλκανικής πολιτικής της Ρωσίας από την άφιξη του Ušacov στα Επτάνησα μέχρι τη συνθήκη του Tilsit (1807)», *Κεφαλληνιακά Χρονικά*, τόμος 10, 2005, σ. 457-84.

Σφυρόερας, Βασίλης Βλ., «Η εμπορική ναυτιλία στα βενετοκρατούμενα Επτάνησα. Προβλήματα έρευνας και διαπιστώσεις», στο *Πρακτικά Α΄Συνεδρίου «Επτανησιακού Πολιτισμού»: Κοινωνία, Οικονομία και Πολιτισμός στα Επτάνησα (1386-1864), Θεσσαλονίκη 1982, σ.* 39-47.

——— «Νησιά του Αιγαίου», στο *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους*, τόμος ΙΑ΄, Εκδοτική Αθηνών, Αθήνα 1975, σ. 218-230.

Τομαρά-Σιδέρη, Ματούλα, «Οικονομία, Νοοτροπίες, Δημογραφική Μετάβαση στη Λευκάδα, στα μέσα του 19ου αιώνα», στο Μοσχονά Παναγιώτα (επιμ.), *Το Ιόνιο Κράτος, 1815-1864. Πρακτικά του Διεθνούς Συμποσίου Ιστορίας (Κέρκυρα, 21-24 Μαΐου 1988)*, Κέντρο Μελετών Ιονίου, Αθήνα 1997, σ. 489-95.

Τσιτσέλης, Ηλίας Α., *Κεφαλληνιακά Σύμμικτα. Συμβολαί εις την ιστορίαν και λαογραφίαν της νήσου της Κεφαλληνίας. Βιογραφικά. Οίκων Ιστορίαι. Δημοσιεύματα*, Τόμος Α΄, Τύποις Παρασκευά Λεώνη, Εν Αθήναις 1904.

——— *Κεφαλληνιακά Σύμμικτα. Συμβολαί εις την ιστορίαν και λαογραφίαν της νήσου της Κεφαλληνίας. Εκκλησιαστικά. Μονών ιστορίαι. Χρονογραφίαι. Πολιτικά και στατιστικά σημειώματα*, Τόμος Β΄, Τύποις Μηνά Μυρτίδη, Εν Αθήναις 1960.

Φακιόλας, Ροσέτος, «Ο πρωτογενής τομέας παραγωγής στα Επτάνησα (1386-1864)», στο *Πρακτικά Α΄Συνεδρίου «Επτανησιακού Πολιτισμού»: Κοινωνία, Οικονομία και Πολιτισμός στα Επτάνησα (1386-1864)*, Θεσσαλονίκη 1982, σ. 151-80.

Φωκάς, Σπυρίδων Γ., *Οι Έλληνες εις την ποταμοπλοΐαν του κάτω Δουνάβεως*, Ίδρυμα Μελετών Χερσονήσου του Αίμου, Θεσσαλονίκη 1975.

Χαρλαύτη, Τζελίνα, *Ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας, 19ος – 20ός αιώνας*, Αθήνα 2001.

——— «Ναυτιλία», στο Κώστας Κωστής και Σωκράτης Πετμεζάς (επιμ.), *Η Ανάπτυξη της Ελληνικής Οικονομίας τον 19ο αιώνα*, Εκδόσεις Αλεξάνδρεια, Αθήνα 2006, σ. 421-62.

——— «Νεότεροι χρόνοι: θαλάσσιο εμπόριο και διακίνηση», στο Σπύρος Ασδραχάς-Αναστάσιος Τζαμτζής-Τζελίνα Χαρλαύτη (επιμ.), *Ελλάδα της Θάλασσας*, Εκδοτικός Οίκος Μέλισσα, Αθήνα 2004, σ. 287-97.

——— «Ιστιοφόρος Ναυτιλία: Η περίοδος της μεγάλης ακμής, 1833-1871», στο Βασίλης Παναγιωτόπουλος (επιμ.), *Ιστορία του Νέου Ελληνισμού*, τόμος Δ΄, Ελληνικά Γράμματα, Αθήνα 2003, σ. 105-118.

——— – Χαριτάτος, Μάνος – Μπενέκη, Ελένη, *Πλωτώ. Έλληνες καραβοκύρηδες και εφοπλιστές από τα τέλη του 18ου αιώνα έως τον Β΄ Παγκόσμιο πόλεμο*, Ε.Λ.Ι.Α., Αθήνα 2002.

——— και Βλασσόπουλος, Νίκος Στ., *Ιστορικός Νηογνώμονας Ποντοπόρεια. Ποντοπόρα ιστιοφόρα και ατμόπλοια, 1830-1939*, Ε.Λ.Ι.Α., Αθήνα 2002.

——— και Παπακωνσταντίνου, Κατερίνα (επιμ.), *Η άνοδος της ναυτιλίας των Ελλήνων στη Μεσόγειο του 18ου αιώνα*, υπό δημοσίευση.

Χατζηϊωάννου, Μαρία – Χριστίνα, *Οικογενειακή Στρατηγική και Εμπορικός Ανταγωνισμός. Ο Οίκος Γερούση τον 19ο αιώνα*, Μ.Ι.Ε.Τ., Αθήνα 2003.

——— «‘Σύρος, το Λίβερπουλ της Ελλάδος’. Συγκρότηση και ανάπτυξη δύο εμπορικών λιμανιών του 19ου αιώνα», στο Χριστίνα Αγριαντώνη, Δημήτρης Δημητρόπουλος (επιμ.), *Σύρος και Ερμούπολη. Συμβολές στην ιστορία του νησιού, 15ος – 20ός αι.*, Ινστιτούτο Νεοελληνικών Ερευνών/Εθνικού Ιδρύματος Ερευνών, Αθήνα 2008, σ. 135-41.

Χιώτης, Παναγιώτης, *Σειρά Ιστορικών Απομνημονευμάτων*, τόμος Γ΄, Εκ της Τυπογραφίας της Κυβερνήσεως, Κερκύρα 1863.

——— *Ιστορία του Ιονίου Κράτους Από Συστάσεως Αυτού Μέχρις Ενώσεως (Έτη 1815-1864)*, Τόμος Β΄, Περιέχων Τα Από Αρμοστείας Άδαμ 1824 Έως Ενώσεως 1864, Τυπογραφείον Η Επτάνησος Χρίστου Σ. Χιώτου, Εν Ζακύνθω 1877.

Χόρτης, Άγγελος Γ., «Συμβολή στην οικονομική ιστορία της Λευκάδας (1684-1774). (Γαιοκτησία, Γεωργία, Κτηνοτροφία, Βιοτεχνία, Αλιεία, Φολολογικό σύστημα, Εμπόριο και Ναυτιλία)», Διδακτορική διατριβή, Πανεπιστήμιο Αθηνών, 1992.

Χυτήρης, Γεράσιμος, «Δομή και λειτουργία της εφτανησιώτικης κοινωνίας (από τον 16ο ως τον 19ο αιώνα», *Δελτίον της Αναγνωστικής Εταιρίας Κερκύρας*, Τόμος 12, 1975, σ. 133-58.

Ψαλιδόπουλος, Μιχάλης, *Οικονομικές Θεωρίες και Κοινωνική Πολιτική: Η Βρετανική Προσέγγιση*, Αίολος, Αθήνα 2002.

Β. ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ

Ademuni – Odeke, *Protectionism and the Future of International Shipping*, Martinus Nijhoff Publishers, Ντορντρέχτ (Dordrecht) - Ολλανδία 1984.

Aksan, Virginia H., *Ottoman Wars 1700-1870: An Empire Besieged*, Pearson Education, 2007.

Allen, Larry, *The Global Financial System, 1750-2000*, Reaktion Books, Λονδίνο 2001.

Anderson, Adam, *An Historical and Chronological Deduction of the Origin of* Commerce, Τόμος ΙΙΙ, Printed for J. White, Λονδίνο 1801.

Anderson, M. S., *The Eastern Question, 1774-1923: A Study in International Relations*, Macmillan, Λονδίνο 1966.

Ardeleanu, Constantin, *Evoluţia Intereselor Economice şi Politice Britanice la Gurile Dunării (1829-1914)*, Muzeul Brăilei-Editura Istros, Βράιλα 2008.

Armitage, David, *The Ideological Origins of the British Empire*, Cambridge University Press, Κέιμπριτζ 2000.

Bairoch, Paul, «Europe's Gross National Product: 1800-1975», *The Journal of European Economic History*, Τόμος 5, 1976, σ. 273-340.

——— «European Foreign Trade in the XIX Century: The Development of the Value and Volume of Exports (Preliminary Results)», *The Journal of European Economic History*, Τόμος 2, 1973, σ. 5-36.

Barnes, Donald G., *A History of the English Corn Laws, 1660-1846*, G. Routledge & Sons, Λονδίνο 1930.

Baugh, Daniel A., «Maritime Strength and Atlantic Commerce: the Uses of a Grand Maritime Empire», στο Lawrence Stone (επιμ.), *An Imperial State at War: Britain from 1689-1815*, Routledge, Λονδίνο 1994, σ. 185-223.

Bayly, Christopher Alan, *Imperial meridian: the British Empire and the world, 1780-1830*, Longman, Λονδίνο & Νέα Υόρκη 1989.

——— «The First Age of Global Imperialism, c. 1760-1830», *Journal of Imperial and Commonwealth History*, τεύχος 26, 1998, σ. 28-47.

Berend, I. T. και Ranki, G., «Foreign Trade and the Industrialization of the European Periphery in the XIXth Century», *The Journal of European Economic History*, Τόμος 9, 1989, σ. 539-84.

Beresford, John, *The Diary of a Country Parson, 1758-1802*, Oxford University Press, Οξφόρδη 1949.

Berg, Maxine, «Cargoes: The Trade in Luxuries from Asia to Europe», στο David Cannadine (επιμ.), *Empire, the Sea and Global History*, Palgrave Macmillan, Νέα Υόρκη 2007, σ. 60-71.

Bernand, Semmel, *The Rise of Free Trade Imperialism: Classical Political Economy the Empire of Free Trade and Imperialism 1750-1850*, Cambridge University Press, Κέιμπριτζ 2004.

Berstein, Serge και Milza, Pierre, *Από τη Ρωμαϊκή Αυτοκρατορία στα Ευρωπαϊκά Κράτη, 15ος – 18ος αιώνας*, Εκδόσεις Αλεξάνδρεια, Αθήνα 1997.

——— *Η Ευρωπαϊκή Συμφωνία και η Ευρώπη των Εθνών, 1815-1919*, Τόμος Β΄, Εκδόσεις Αλεξάνδρεια, Αθήνα 1997.

Billinger, Robert D., «The Congress of Vienna and the Age of Metternich», στο Frank W. Thackeray – John E. Findling (επιμ.), *Events That Changed the World in the Nineteenth Century*, Greenwood Press, Γουέστπορτ – Κοννέκτικατ 1996, σ. 37-56 [41].

Bjørklund, Jarle Georg και Jensen, Inger, «The 19th century – Towards a new age», στο Kolltveit Bard (επιμ.), *Trade Winds: A History of Norwegian Shipping*, Dreyers Forlag, Όσλο 1990, σ. 161-237.

Black, Christopher E., *Early Modern Italy: A social history*, Routledge, Λονδίνο 2001.

Black, Jeremy, *Britain as a Military Power, 1688-1815*, UCL Press, Λονδίνο 1999.

Black, Jeremy και Macraild, M. Donald, *Nineteenth-Century Britain*, Palgrave – Macmillan, Νέα Υόρκη 2003.

Braudel, Fernand, *Μεσόγειος: Γεγονότα, Πολιτική, Άνθρωποι*, Τόμος Γ΄, Μ.Ι.Ε.Τ., Αθήνα 1998.

——— *Μεσόγειος: Ο ρόλος του περίγυρου*, Τόμος Α΄, Μ.Ι.Ε.Τ., Αθήνα 2005.

Broodbank, Joseph G., *History of the port of London*, Τόμος I & II, Published by Daniel O' Connor, Λονδίνο 1921.

Brunetti, Mario, *Venice*, Skira, Νέα Υόρκη 1956.

Burroughs, Peter, «Imperial Institutions and the Government of Empire», στο Andrew Porter (επιμ.), *The Oxford History of the British Empire: The Nineteenth Century*, Oxford University Press, Οξφόρδη – Νέα Υόρκη 1999, σ. 170-97.

Byron, Lord, Gordon George, *Byron's Letters and Journals: For freedom's battle: 1823-1824*, τόμος XI, (επιμ.: Leslie Alexis Marchand), Belknap Press of Harvard University Press, Κέιμπριτζ – Μασαχουσέτη (Η.Π.Α.) 1981.

Cafruny, Alan, «Μερκαντιλισμός, ελευθερία, ιμπεριαλισμός», στο Τζελίνα Χαρλαύτη (επιμ.), *Ιστορία και Ναυτιλία, 16ος-20ός αιώνας*, Εκδόσεις Στάχυ, Αθήνα 2001, σ. 223-556.

Cain, P. J., «Economics and Empire: The Metropolitan Context», στο Andrew Porter (επιμ.), *The Oxford History of the British Empire: The Nineteenth Century*, Oxford University Press, Οξφόρδη – Νέα Υόρκη 1999, σ. 31-52.

——— και Hopkins, A. G., *British Imperialism 1688-2000*, Pearson Education-Longman, Έσεξ - Αγγλία 2002.

Canny, Nicholas, «The Origins of Empire: An Introduction», στο Nicholas Canny (επιμ.), *The Oxford History of the British Empire: The Origins of Empire: British Overseas Enterprise to the Close of the Seventeenth Century*, Oxford University Press, Οξφόρδη 2001, σ. 1-33.

Caracciolo, A., *Le Port franc d' Ancône: Croissance et Impasse D' un Milieu Marchand au XVIIIe Siècle*, Παρίσι 1965.

Carrington, Charles Edmund, *Exploits of a Nation of Shopkeepers*, University Press, Κέιμπριτζ – Ηνωμένο Βασίλειο 1950.

——— *The British Overseas: exploits of a nation of* shopkeepers, Μέρος Α΄, Cambridge University Press, Κέιμπριτζ 1968.

Cattaruzza, Marina, «Population Dynamics and Economic Change in Trieste and its Hinterland, 1850-1914», στο Richard Lawton και Robert Lee (επιμ.), *Population and Society in Western European Port-Cities c. 1650-1939*, Liverpool University Press, Λίβερπουλ 2002, σ. 176-211.

Cernovodeanu, Paul, «British Economic Interests in the Lower Danube and the Balkan Shore of the Black Sea between 1803 and 1829», στο *Journal of European Economic History*, Τόμος 5, 1976, σ. 105-20.

——— «L' activité des maisons de commerce et des négotiants ioniens du Bas-Danube Durant l' intervalle 1829-1853», *Actes du Ile Colloque International d' Histoire*, Τόμος Α΄, Κ.Ν.Ε. / Ε.Ι.Ε. Αθήνα 1985, σ. 91.

——— και Marinescu Beatrice, «British Trade in the Danubian Ports of Galatz and Braila between 1837 and 1853», στο *Journal of European Economic History*, Τόμος 8, 1979, σ. 707-41.

Chandra, Bipan, *Essays on Colonialism*, Orient Longman Limited, Νέο Δελχί 1999.

Chapman, Tim, *Imperial Russia: 1801-1905*, Routledge, Λονδίνο 2001.

Chappell, Edgar L., *History of the Port of Cardiff*, Priory Press, Κάρντιφ 1939.

Chatziioannou Maria-Christina, «Shaping Greek-Tunisian commercial relations in the Ottoman Mediterranean World: The Efessios Merchant House», στο Maria Christina Chatziioannou – Gelina Harlaftis (επιμ.), *Following the Nereids. Sea routes and maritime business, 16th – 20th centuries*, Kerkyra Publications, Αθήνα 2006, σ. 87-97.

Chircop, J., «The British Imperial Network in the Mediterranean, 1800-1870: A study of regional fragmentation and imperial integration», αδημοσίευτη Διδακτορική διατριβή, Πανεπιστήμιο του Έσεξ, 1997.

Church, R. A., *The Great Victorian Boom, 1850-73*, MacMillan, Λονδίνο 1975.

Cicanci, Olga, « Ο απόδημος ελληνισμός των ρουμανικών χωρών και η εξέλιξη των σχέσεων του με την Επτάνησο κατά την περίοδο του αγγλικού προτεκτοράτου», στο Μοσχονά Παναγιώτα (επιμ.), *Το Ιόνιο Κράτος, 1815-1864. Πρακτικά του Διεθνούς Συμποσίου Ιστορίας (Κέρκυρα, 21-24 Μαΐου 1988)*, Κέντρο Μελετών Ιονίου, Αθήνα 1997, σ. 85-91.

Clough, Shepard Bancroft – Cole, Charles Woolsey, *Economic History of Europe*, D. C. Heath, Βοστώνη 1952.

Cobban, Alfred, *A History of Modern France*, Τόμος 1, Penguin Books, Βαλτιμώρη, Μέρυλαντ 1961.

Cook, Chris και Stevenson, John, *The Routledge Companion to European History since 1763*, Routledge, Λονδίνο και Νέα Υόρκη 2005.

Corbertt, Julian S., *England in the Mediterranean: A Study of the Rise and Influence of British Power within the Straits 1603-1713*, Τόμος ΙΙ, Longman Green, Λονδίνο 1904.

Costantini, Massimo, «Commercio e marina», στο Piero del Negro & Paolo Preto (επιμ.), *Storia di Venezia; pt.8: L'ultima fase della Serenissima*, Istituto della Enciclopedia italiana, Ρώμη 1998, σελ. 560-3.

——— «Η εμπορική πολιτική της Βενετίας έναντι των κτήσεών της στην Ανατολική Μεσόγειο», στο Αλίκη Νικηφόρου-Testone (επιμ.), *Κέρκυρα, μία μεσογειακή*

σύνθεση: νησιωτισμός, διασυνδέσεις, ανθρώπινα περιβάλλοντα, 16ος-19ος αιώνας, Πολιτιστικός Σύλλογος «Κόρκυρα», Κέρκυρα 1998, σ. 71-79.

Cottrell, P. L., *The Ionian Bank: An Imperial Institution, 1839-1864*, Alpha Bank, Historical Archives, Αθήνα 2007.

Cova, U., *Commercio e navigazione a Trieste e nella Monarchia asburgica da Maria Teresa al 1915*, Del Bianco, Ούντινε (Udine) 1992.

Craig, Lee A. και Fisher, Douglas, *The European macroeconomy: growth, integration and cycles 1500-1913*, Edward Elgar Publishing, Τσέλτενχαμ (Cheltenham) – Ηνωμένο Βασίλειο 2000.

Crouzet, F., «Towards an export economy: British exports during the Industrial Revolution», *Explorations in Economic History*, Τόμος 17, 1980, σ. 48-93.

D' Angelo, Michela, «The Origins of the Florios: A Leading Family of Italian Entrepreneurs in the XIXth and XXth Centuries», *The Journal of European Economic History*, τόμος 9, 1980, σ. 169-83.

Davies, Peter N., «Θαλάσσιο εμπόριο και μεταφορές το 19ο αιώνα», στο Τζελίνα Χαρλαύτη (επιμ.), *Ιστορία και Ναυτιλία, 16ος-20ός αιώνας*, Εκδόσεις Στάχυ, Αθήνα 2001, σ. 249-70.

Davis, Ralph, *The Rise of the English Shipping Industry in the Seventeenth and Eighteenth Centuries*, MacMillan & Co LTD, Λονδίνο 1962.

——— «Η άνοδος της Βρετανικής ναυτιλίας. Η διεύρυνση των οριζόντων, 1560-1689», στο Τζελίνα Χαρλαύτη (επιμ.), *Ιστορία και Ναυτιλία, 16ος-20ός αιώνας*, Εκδόσεις Στάχυ, Αθήνα 2001, σ. 151-72.

Davy, John, *Notes and Observations on the Ionian Islands and Malta: with some remarks on Constantinople and Turkey, and on the system of quarantine as at present conducted*, Τόμος ΙΙ, Smith, Elder & Co., Λονδίνο 1842.

De Boisgelin, Louis, *Ancient and Modern Malta*, Τόμος Ι, Richard Phillips, Λονδίνο 1805.

De Rosa, Luigi, «Naples: a Maritime Port», *The Journal of European Economic History*, τόμος 31, 2002.

Desmond, Gregory, Sicily: *The Insecure Base: a History of the British Occupation of Sicily, 1806-1815*, Fairleigh Dickinson University Press, 1988.

DiCicco, Jonathan M., «A Sword Half Withdrawn from the Scabbard: The Royal Navy and British "Shaping" of the Eastern Mediterranean and the Levant, 1816-1852», στο Edward Rhodes – Jonathan M. DiCicco – Sarah S. Milburn – Thomas C. Walker (επιμ.), *Presence, Prevention, and Persuasion: A*

Historical Analysis of Military Force and Political Influence, Lexington Books, Οξφόρδη 2004, σ. 13-64.

Domenico, Roy, *The Regions of Italy: A Reference Guide to History and Culture*, Greenwood Press, Γουέστπορτ (Westport) – Κοννέκτικατ (CT), 2002.

Dontas, Domna, «Les Îles Ioniènnes: la Convention de 1800 et le Traité de 1815», *Balkan Studies*, τόμος 40, 1999, σ. 249-79.

Douin, Georges, *La Méditerranée de 1803 à 1805. Pirates et Corsaires aux Îles Ioniènnes*, Librairie Plon, Παρίσι 1917.

Doyle, William, *The Old European Order, 1660-1800*, Oxford University Press, Οξφόρδη 1992.

Dreyfus, F. G., Marx, Roland, Poidevin Raymond, *Η Ευρώπη: Από το 1789 μέχρι το 1914*, τόμος Ε΄, Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα 1990.

Duggan, Christopher, *A Concise History of Italy*, Cambridge University Press, Κέιμπριτζ 2007.

Duruy, George – Roche, C. E., *Memoirs of Barras, Member of the Directorate*, Τόμος II, Harper & Brothers, Νέα Υόρκη 1895.

Ekelund, Robert B. και Tollison, Robert D., *Politicized Economies: Monarchy, Monopoly, and Mercantilism*, Texas A & M University Press, Κόλετζ Στέισιον (College Station) - Τέξας (TX.) 1997.

Eldem, Edhem, *French Trade in Istanbul in the eighteenth century*, Brill, Λάιντεν (Leiden) 1999.

Esdaile, Charles J., *The French Wars 1792-1815*, Routledge, Λονδίνο 2001.

Evans, David Morier, *The History of the Commercial Crises 1857-1858 and the Stock Exchange Panic of 1859*, Groombridge & Sons, Λονδίνο 1859.

Fairlie, S., «The Corn Laws and British Wheat Production, 1829-76», στο *Economic History Review*, Τόμος XXII, 1969, σ. 88-116.

——— «Shipping in the Anglo-Russian Grain Trade to 1870», στο *Journal of Maritime History*, Τόμος 1, 1971, σ. 159-175.

Faroqhi, Suraiya, *The Ottoman Empire and the World Around It*, I. B. Taurus, Λονδίνο 2004.

Fayle, Ernest C., *A Short History of the World's Shipping Industry*, Routledge, Λονδίνο 2006.

Ferguson, Niall, *Empire: How Britain made the Modern World*, Penguin Books, Λονδίνο 2004.

Ferro, Marc, *Colonization. A Global History*, Routledge, Λονδίνο & Νέα Υόρκη 1997.

Fischer, Lewis R., και Nordvik, Helge W., «Θαλάσσιες μεταφορές και ενοποίηση της οικονομίας του βόρειου Ατλαντικού», στο Τζελίνα Χαρλαύτη (επιμ.), *Ιστορία και Ναυτιλία, 16ος-20ός αιώνας*, Εκδόσεις Στάχυ, Αθήνα 2001, σ. 271-99.

Flayhart, William Henry III, *Counterpoint to Trafalgar: The Anglo-Russian Invasion of Naples, 1805-1806*, University of South Carolina Press, Κολούμπια-Νότια Καρολίνα 1992.

Fontenay, Michael, «Πειρατεία και κούρσο στη Μεσόγειο», στο Σπύρος Ασδραχάς-Αναστάσιος Τζαμτζής-Τζελίνα Χαρλαύτη (επιμ.), *Ελλάδα της Θάλασσας*, Εκδοτικός Οίκος Μέλισσα, Αθήνα 2004, σ. 107-21.

Foreman-Peck, James, «Εξωτερικό Εμπόριο και Οικονομική Μεγέθυνση», », στο Derek H Aldcroft – Simon P. Ville (επιμ.), *Η ευρωπαϊκή Οικονομία 1750-1914: Θεματική προσέγγιση*, Εκδόσεις Αλεξάνδρεια, Αθήνα 2005, σ. 261-301.

Foscolo, Ugo, «Come Ottenere Modifiche alla Costituzione delle Isole Ionie», (μτφρ. Α. Μάρκου), στο Αλίκη Δ. Νικηφόρου (επιμ.), *Συνταγματικά Κείμενα των Ιονίων Νήσων*, Ίδρυμα της Βουλής των Ελλήνων, Αθήνα 2008, σ. 825-43.

Fox, Ralph, *The Colonial Policy of British Imperialism*, Oxford University Press, Οξφόρδη 2008 (πρώτη έκδοση 1933).

Frangakis, Elena, «The Port of Smyrna in the Nineteenth Century», στο Apostolos E. Vacalopoulos, Constantinos D. Svolopoulos, Béla K. Király (επιμ.), *Southeast European Maritime Commerce and Naval Policies from the mid-Eighteenth Century to 1914*, Institute for Balkan Studies, Thessaloniki 1988, σ. 261-72.

——— «British Economic Activities in Izmir in the Second Half of the Nineteenth and in the Early Twentieth Centuries», *New Perspectives on Turkey*, Τόμοι 5-6, σ. 191-227.

Frucht, Richard Ch., «War, Peace, and Internationality: The Danube, 1789-1916», στο Apostolos E. Vacalopoulos, Constantinos D. Svolopoulos, Béla K. Király (επιμ.), *Southeast European Maritime Commerce and Naval Policies from the mid-Eighteenth Century to 1914*, Institute for Balkan Studies, Thessaloniki 1988, σ. 79-98.

Fry Michael, *The Dundas Despotism*, John Donald Publications, Εδιμβούργο 2004.

——— – Goldstein, Erik – Langhorne, Richard, *Guide to International Relations and Diplomacy*, Continuum International Publishing Group, 2004.

Fulvio, Babudieri, «Maritime Commerce of the Habsburg Empire: The Port of Trieste, 1789-1913», στο Apostolos E. Vacalopoulos, Constantinos D. Svolopoulos, Béla K. Király (επιμ.), *Southeast European Maritime Commerce and Naval Policies from the mid-Eighteenth Century to 1914*, Institute for Balkan Studies, Thessaloniki 1988, σ. 221-44.

Furet, François – Richet, Denis, *Η Γαλλική Επανάσταση,* Βιβλιοπωλείον της Εστίας, Αθήνα 1997.

Fusaro, Maria, *L' uva passa. Una guerra commerciale tra Venezia e l' Inghilterra*, Venice University Press, Βενετία 1997.

Gallant, Thomas W., *Experiencing Dominion: Culture, Identity, and Power in the British Mediterranean*, University of Notre Dame Press, Νοτρ Νταμ (Notre Dame) – Ιντιάνα (Indiana) 2002.

——— «Tales from the Dark Side: Transnational Migration, the Underworld and the 'Other' Greeks of Diaspora», στο Tziovas Dimitris (επιμ.), *Greek Diaspora and Migration since 1700: Society, Politics and Culture*, Ashgate Publishing, Φάρναμ (Farnham) – Αγγλία 2009, σ. 17-29.

Gardner, John Dunn, *The Ionian Islands in relation to Greece, with suggestions for advancing our trade with the Turkish countries of the Adriatic, and the Danube*, James Ridgway, Λονδίνο 1859.

Gayer, A. D., Rostow, W. W. και Schwarz, A. J., *The Growth and Fluctuation of the British Economy, 1790-1850*, Clarendon Press, Οξφόρδη 1953.

Gekas, Athanasios, «The Commercial Bourgeoisie of the Ionian Islands under British Rule, 1815-1864: Class formation in a semi-colonial society», Διδακτορική διατριβή, Πανεπιστήμιο του Έσεξ, 2004.

Gildea, Robert, *Barricades and Borders: Europe 1800-1914*, Oxford University Press, Οξφόρδη 1996.

Glazier, Ira A. και Bandera, Vladimir N., «Terms of Trade between South Italy and the United Kingdom 1817-1869», στο *Journal of European Economic History*, Τόμος 1, 1972, σ. 7-36.

Goodwin, Stefan, *Malta, Mediterranean Bridge*, Bergin and Garvey, Γουέστπορτ (Westport), Κοννέκτικατ (CT.) 2002.

Graham, Gerald S., «Η κυριαρχία του ιστιοφόρου, 1850-1914», στο Τζελίνα Χαρλαύτη (επιμ.), *Ιστορία και Ναυτιλία, 16ος-20ός αιώνας*, Εκδόσεις Στάχυ, Αθήνα 2001, σ. 227-47.

Greenhalgh, Albion Robert, *The Rise of New York Port*, Northeastern University Press, Βοστώνη 1984.

Grimani, Francesco, *Relazioni Storico-Politiche delle isole del Mare Jonio*, Βενετία 1856.

Gunning, Lucia Patrizio, *The British Consular Service in the Aegean and the Collection of Antiquities for the British Museum*, Ashgate Publishing, Φάρναμ (Farnham) – Αγγλία 2009.

Hadziiossif, C., «La Colonie Greque en Égypte 1833-1856», Διδακτορική διατριβή, Universite de Paris IV, École Pratique des Hautes Études, IVe section, Παρίσι 1980.

Haine, Scott W., Thackeray W. Frank, Findling E. John, *The History of France*, Greenwood Press, Γουέστπορτ (Westport), Κοννέκτικατ (CT.) 2000.

Hamilton, Alastair, De Groot, Alexander H., Van den Boogert H. Maurits, *Friends and Rivals in the East: Studies in Anglo-Dutch Relations in the Levant from the Seventeenth to the Early Nineteenth Century*, Brill, Βοστώνη 2000.

Hardman, William, *A History of Malta during the period of the French and British Occupations, 1789-1815*, Longmans Green and Co., Λονδίνο 1909.

Harlaftis, Gelina, «The Greek Shipping Sector, c. 1850-2000», *Research in Maritime History (International Merchant Shipping in the Nineteenth and Twentieth Centuries: The Comparative Dimension)*, Τόμος 37, 2008, σ. 79-104.

——— «From Diaspora Traders to Shipping Tycoons: The Vagliano Bros», *Business History Review*, Τεύχος 81, 2007, σ. 237-268

——— «Participation of Greek Merchants and Shipowners in the Black Sea in the 19th Century (1830-1900)», στο Lewis R. Fisher & Heldge W. Nordvik (επιμ.), *Shipping and Trade (1750-1950)*, Leuven University Press, Λέβεν (Leuven) 1990, σ. 47-55.

——— «The fleet 'dei Greci.' Ottoman and Venetian Greeks in the Mediterranean sea-trade of the eighteenth century», στο Michela d'Angelo, Gelina Harlaftis και Carmell Vassalo (επιμ.), *Making the Waves in the Mediterranean*, Μεσσήνα, υπό δημοσίευση.

——— «The 'Eastern Invasion': The Greeks in the Mediterranean trade and shipping in the eighteenth and early nineteenth centuries», στο Maria Fusaro, Colin Heywood and Mohamed-Salah Omri (επιμ.), *Early Modern Mediterranean Maritime Trade: Intercultural Contacts, Multiple Identities and Shifting Allegiances*, IB Tauris, υπό δημοσίευση.

——— και Laiou, Sophia, «Ottoman State Policy in Mediterranean Trade and Shipping, c.1780-c.1820: The Rise of the Greek-owned Ottoman Merchant Fleet», στο Mark Mazower (επιμ.), *Networks of Power in Modern Greece:*

Essays in Honor of John Campell, Hurst & Company, Λονδίνο 2008, σ. 1-44.

——— και Kardasis, Vassilis, «International Shipping in the eastern Mediterranean and the Black Sea: Istanbul as a maritime center, 1870-1910», στο Jeffrey Williamson – Şevket Pamuk (επιμ.), *The Mediterranean Response to Globalization before 1950*, Routledge, Λονδίνο 2000, σ. 233-65.

Harley, Knick C., «Aspects of the Economics of Shipping, 1850-1913», στο Lewis R. Fischer, Gerald E. Panting (επιμ.), *Change and Adaptation in Maritime History. The North Atlantic Fleets in the Nineteenth Century*, Maritime History Group – Memorial University of Newfoundland, Newfoundland 1985, σ. 169-86.

Harold, James, *Family Capitalism. Wendels, Haniels, Falcks, and the Continental European Model*, The Belknap Press of Harvard University Press, Κέιμπριτζ, Μασσαχουσέτη - Λονδίνο 2006.

Headrick, Daniel R., *The Tentacles of Progress: Technology Transfer in the Age of Imperialism, 1850-1940*, Oxford University Press, Οξφόρδη 1988.

Heidler, David S. – Heidler, Jeanne T., *The War of 1812*, Greenwood Press, Γουέστπορτ (Westport), Κοννέκτικατ (CT.) 2002.

Hertslet, Lewis, *A Complete Collections of the Treaties and Conventions and Reciprocal Regulations, at Present Subsisting between Great Britain and Foreign Powers etc.*, Τόμος VII, Henry Butterworth, 7, Fleet Street and James Bigg and Sons, Parliament Street, Γουέστμινστερ, Λονδίνο 1850.

——— *A Complete Collection of the Treaties and Conventions, and Reciprocal Regulations, at Present Subsisting Between Great Britain and Foreign Powers*, Τόμος IX, Butterworths, Λονδίνο 1856.

Hevia, James L., «Opium, Empire, and Modern History», *China Review International*, Τόμος 10, 2003, σ. 307-21.

Heyligers, J. O. K., *A Short History of the Port of Amsterdam*, 1957.

Hobsbawm, J. Eric, *Industry and Empire*, Penguin Books, Λονδίνο 1999.

——— *Η Εποχή των Επαναστάσεων, 1789-1848*, Μ.Ι.Ε.Τ., Αθήνα 1992.

Hohenberg, Paul M. – Lees, Lynn Hollen, *The Making of Urban Europe 1000-1994*, Harvard University Press, 1995.

Holland, Robert – Markides, Diana, *The British and the Hellenes: Strugles for Mastery in the Eastern Mediterranean 1850-1960*, Oxford University Press, Οξφόρδη – Νέα Υόρκη 2006.

Holmes, Colin J., «Laissez-faire in Theory and Practice: Britain, 1800-1875», *The Journal of European Economic History*, Τόμος 5, 1976, σ. 671-88.

Hudson, Pat, «Financing firms, 1700-1850», στο Maurice W. Kirby και Mary B. Rose, *Enterprise in Modern Britain*, Routledge, Λονδίνο 1994, σ. 89-106.

Hume, David, «Essays and Treatises on Several Subjects», στο Hans J. Morgenthau – Kenneth W. Thompson (επιμ.), *Principles & Problems of International Politics: Selected Readings*, Knopf, Νέα Υόρκη 1952, σ. 105-12.

Hyam, Ronald, *Britain's Imperial Century, 1815-1914*, Palgrave – Macmillan, Νέα Υόρκη 2002.

Ikenberry, G. John, *Institutions, Strategic Restraint, and the Rebuilding of Order after Major Wars*, Princeton University Press, Πρίνστον, Νιου Τζέρσεϋ 2001.

Inalcik, Halil, Quataert Donald, Faroqhi Suraiya, *An Economic and Social History of the Ottoman Empire: 1300-1600*, Cambridge University Press, Κέιμπριτζ 1997.

Jackson, John, *Reflections on the Commerce of the Mediterranean. Deduced from actual experience during a residence on both shores of the Mediterranean Sea*, W. Clarke and Sons, Λονδίνο 1804.

Jackson, R. V., «Rates of Industrial Growth during the Industrial Revolution», *Economic History Review*, Τόμος 45, 1992, σ. 1-23.

Jenkinson, Charles, *A Collection of All the Treaties of Peace, Alliance, and Commerce, Between Great Britain and Other Powers: From 1750, to 1784*, Τόμος III, Printed for J. Debrett, Λονδίνο 1785.

Jenkyns, Henry, *British Rule and Jurisdiction Beyond the Seas*, BiblioBazaar Publishing, Τσάρλστον (Charleston), Νότια Καρολίνα (SC) 2008 (πρώτη έκδοση 1903).

Jervis-White-Jervis, Henry, *History of the Island of Corfú and of the Republic of the Ionian Islands*, Colburn and Co., Publishers, Λονδίνο 1852.

Jondet, Gaston, *Le port d' Alexandrie*, Impr. de l'Institut français d'archéologie orientale, Κάιρο 1921.

Jones, L. E., *Seasons and Prices: The Role of the Wheather in English Agricultural History*, George Allen & Unwin, Λονδίνο 1964.

Kalantzopoulou, Maria, «Transport and politics in the Balkans: 18th and 19th centuries», στο Beriatos Elias και Livieratos Evangelos (επιμ.), *From an ancient sea to a modern network: Adrionian Extrema-Proxima. Visions,*

echoes, maps & routes, National Centre for Maps and Cartographic Heritage-National Map Library, Θεσσαλονίκη 2004, σ. 383-424.

Kamenskii, Aleksandr B. – Griffiths, David, *The Russian Empire in the Eighteenth Century: Searching for a Place in the World*, M. E. Sharpe Publications, Άρμονκ (Armonk) – Νέα Υόρκη 1997.

Karpat, Kemal H., *Studies on Ottoman Social and Political History: Selected Articles and Essays*, Brill Publications, Βοστώνη 2002.

Kaukiainen, Yrjö, « Dutch Shipping and the Swedish Navigation Act: A Case Study», *Research in Maritime History*, Τόμος 27, 2004, σ. 129-39.

——— *A History of Finnish Shipping*, Routledge, Λονδίνο 1993.

——— «Owners and Masters: Management and Managerial Skills in the Finnish Ocean-Going Merchant Fleet, c. 1840-1880», *Research in Maritime History*, τόμος 27, 2004, σ. 53-67.

Kearney, Milo, *The Indian Ocean in World History*, Routledge, Νέα Υόρκη 2003.

Kennedy, Paul, *The Rise and Fall of the Great Powers: Economic Change and Military Conflict from 1500 to 2000*, Λονδίνο 1988.

Kenwood, A. G. και Lougheed, A. L., *The Growth of the International Economy 1820-2000: An Introductory Text*, Routledge, Λονδίνο 1999.

Killingray, David, «Introduction. Imperial seas: cultural exchange and commerce in the British Empire, 1780-1900», στο David Killingray, Margarette Lincoln and Nigel Rigby (επιμ.), *Maritime Empires: British Imperial Maritime Trade in the Nineteenth Century*, The Boydell Press, Σάφολκ (Suffolk) – Ηνωμένο Βασίλειο 2004, σ. 1-12.

Kindleberger, Charles P., *The World Economic Primacy, 1500 to 1990*, Oxford University Press, Νέα Υόρκη 1996.

King, Charles, *The Black Sea: A History*, Oxford University Press, Νέα Υόρκη 2004.

Kirchner, Walther, *Studies in Russian – American commerce 1820-1860*, E. J. Brill, Λάιντεν (Leiden) – Ολλανδία 1075.

Kirkaldy, Adam W., *British Shipping: Its History, Organization, and Importance. Book III, Trade Routes*, David and Charles Reprints, Κέιμπριτζ 1976.

Kirkwall Viscount, *Four Years In The Ionian Islands: Their Political And Social Condition, With A History Of The British Protectorate*, Τόμος ΙΙ, Chapman & Hall, Λονδίνο 1864.

Kitroeff, Alexander, «The Greek Diaspora in the Mediterranean and the Black Sea as seen through American Eyes (1815-1861)», στο Speros Vryonis, Jr. (επιμ.), *The Greeks and the Sea*, Aristide D. Caratzas – Publisher, Νιου Ροσέλ (New Rochelle) – Νέα Υόρκη 1993, σ. 153-71.

Klovland, Jan Tore, «New Evidence on the fluctuations in ocean freight rates in the 1850s», *Explorations in Economic History*, Τόμος 46, 2009, σ. 266-84.

Kosmatou, Eftychia, «La population des Iles Ioniennes XVIIIème-XIXème siècle», Διδακτορική διατριβή, Universite de Paris I - Pantheon - Sorbonne U.F.R. d' Histoire, Παρίσι 2000.

Kuznets, Simon, «Schumpeter's business cycles», *American Economic Review*, Τόμος 30, 1940, σ. 257-71.

Laferla, Albert Victor, *British Malta*, Τόμος Ι, Μάλτα 1947.

Laidlaw, Zoë, *Colonial connections, 1815-45: patronage, the information revolution and colonial government*, Manchester University Press, Μάντσεστερ 2005.

Lampe, John R. και Jackson, Marvin R., *Balkan Economic History, 1550-1950: From Imperial Borderlands to Developing Nations*, Indiana University Press, Μπλούμινγκτον (Bloomington), Ιντιάνα (IN), 1982.

Lane, Frederic C., *Βενετία η Θαλασσοκράτειρα*, Εκδόσεις Αλεξάνδρεια, Αθήνα 2007.

Lauterpacht, Elihu, *International Law Reports*, Τόμος 28, Cambridge University Press, Κέιμπριτζ 1963.

Laven, David, *Venice and Venetia Under the Habsburgs, 1815-1835*, Oxford University Press, Οξφόρδη 2002.

Lawson, Philip, *The East India Company: A History*, Longman, Λονδίνο 1993.

LeDonne, John P., *The Grand Strategy of the Russian Empire, 1650-1831*, Oxford University Press, Νέα Υόρκη 2004.

Lefébvre, *Georges*, *Η Γαλλική Επανάσταση*, M.I.E.T., Αθήνα 2003.

Lloyd-Jones, Roger, «The first Kondratieff: the long wave and the British industrial revolution», *Journal of Interdisciplinary History*, Τόμος 20, 1990, σ. 581-605.

——— και Lewis, M. J., *British Industrial Capitalism since the Industrial Revolution*, UCL Press, Λονδίνο 1998.

——— και Lewis, M. J., «The Long Wave and Turning Points in British Industrial Capitalism: a Neo-Schumpetarian Approach», *The Journal of European Economic History*, Τόμος 29, 2000, σ. 359-401.

Lord, Walter Frewen, *England and France in the Mediterranean 1660-1830*, Kennikat Press, Πορτ Γουάσιντγκτον (Port Washington) – Νέα Υόρκη 1970.

LoRomer, David G., *Merchants and Reform in Livorno 1814-1868*, University of California Press, Λονδίνο 1987.

Loukatos, Spyros Dem., *Les relations entre la Democratie de Ragouse et la Republique Septinsulaire au debut du XIXe siècle*, Association Internationale d' Etudes du Sud –Est Européen, Σόφια 1969.

Macgregor, John, *Commercial Statistics*, Τόμος II, Whittaker and Co., Λονδίνο 1850.

MacQueen, Norrie, *Colonialism: a short history of a big idea*, Pearson Longman, Εδιμβούργο 2007.

Madisson, Angus, *Phases of Capitalist Development*, Oxford University Press, Οξφόρδη – Νέα Υόρκη 1984.

Maguire, John Francis, M.P., *Rome, Its Ruler, and Its Institutions*, Longman, Brown, Green, Longmans, & Roberts, Λονδίνο 1859.

Magdoff, Harry, *Αποικιοκρατία. Η ευρωπαϊκή επέκταση μετά το 1763*, (μετάφραση Άννα Καρακατσούλη), Εκδόσεις Μελάνι, Αθήνα 2008.

Mahan, A. T., *The Influence of Sea Power Upon the French Revolution and Empire, 1793-1812*, Adamant Media Corporation, 2005.

Mantoux, Paul, *The Industrial Revolution in the Eighteenth Century. An Outline of the Beginnings of the Modern Factory System in England*, Harper & Row Publishers, Νέα Υόρκη 1965.

Marcuzzi, E., «Politica ed economia nella storia di Trieste. Il portofranco di Carlo VI», *La Porta Orientale*, Τόμος XIV, 1944.

Marshall, Peter J., *A Free Though Conquering People: Eighteenth-century Britain and its Empire*, Ashgate Publishing, Άλντερσοτ (Aldershot) 2003.

——— «Empire and British Identity: The Maritime Dimension», στο David Cannadine (επιμ.), *Empire, the Sea and Global History*, Palgrave Macmillan, Νέα Υόρκη 2007, σ. 41-59.

Martin, Frederick, *The Statesman's Year-Book: A Statistical, Geneaological, and Historical Account of the States and Sovereigns of the Civilised World, for the Year 1865*, Macmillan and Co., Λονδίνο και Κέιμπριτζ 1865.

Mathias, Peter, *The First Industrial Nation: An Economic History of Britain, 1700-1914*, Methuen & Co., Λονδίνο 1983.

Mathiez, Albert, «The Breakdown of the Ancien Régime», στο Ralph W. Greenlaw (επιμ.), *The Economic Origins of the French Revolution: Poverty or Prosperity?*, D. C. Heath, Βοστώνη 1958, σ. 30-1.

Miller, William, *The Ottoman Empire and its Successors 1801*-1927, Cambridge University Press, Κέιμπριτζ 1927.

Milne, Graeme J., *Trade and Traders in Mid-Victorian Liverpool: Mercantile Business and the Making of a World Port*, Liverpool University Press, Λίβερπουλ 2000.

Mitchell, B. R., *European Historical Statistics 1750-1975*, Macmillan, Λονδίνο 1980.

Montgomery, Martin Robert, *Gibraltar, Malta and the Ionian Islands*, Τόμος VII, Henry G. Bohn, Λονδίνο 1837.

——— *History of the British Colonies: Possessions in Europe*, Τόμος V, James Cochrane and Co., Λονδίνο 1835.

Mookerji, Radha Kumud, *Indian Shipping. A History of the Sea-Borne Trade and Maritime Activity of the Indians from the Earliest Times*, Munshiram Manoharlal Publishers Pvt. Ltd., Νέο Δελχί 1999.

Murray, Robert, «Smyrna and Patras: where the Christmas pudding comes from», *The Millgate Monthly*, Ιούνιος 1929, σ. 146-50.

Napier, Charles James, *The Colonies: Treating of their Value generally - Of the Ionian Islands in particular*, Thomas and William Boone, Λονδίνο 1833.

——— *Memoir on the roads of Cefalonia*, Ridgway J., Λονδίνο 1825

Nathan, Manfred, *Empire Government – An Outline Of The System Prevailing In The British Commonwealth Of Nations*, Unwin Brother Ltd., Γουόκινγκ (Woking) – Αγγλία 1928.

Nenadic, Stana, «The Small Family Firm in Victorian Britain», *Business History*, τεύχος 35, 1993, σ. 86-114.

Nordvik, Helge W., «The Shipping Industries of the Scandinavian Countries, 1850-1914», στο Lewis R. Fisher, Gerald E. Panting (επιμ.), *Change and Adaptation in Maritime History. The North Atlantic Fleets in the Nineteenth Century*, Maritime History Group – Memorial University of Newfoundland, Νέα Γη 1985.

Norie, J. B., *New Sailing Directions for the Adriatic Sea, or Gulf of Venice*, Charles Wilson, Λονδίνο 1843.

Norwich, John Julius, *A History of Venice*, Penguin Books, Λονδίνο 1983.

O' Brian, Patrick, «Imperialism and the Rise and Decline of the British Economy, 1688-1989», *New Left Review*, Τόμος Α΄, 1993, σ. 48-80.

O' Grada, Cormac, «Irish Agricultural Output Before and After the Famine», στο *Journal of European Economic History*, Τόμος 13, 1984, σ. 149-65.

Oppenheim, L., *International Law: A Treatise*, Τόμος I – Peace, The Lawbook Exchange L.T.D., Κλαρκ (Clark), Νιου Τζέρσεϋ, 2005.

Osterhammel, Jürgen, *Colonialism: A theoretical overview*, Markus Wiener Publishers, Πρίνστον 1997.

Otterson, J. E., *Foreign Trade and Shipping*, McGraw-Hill Book Company, Νέα Υόρκη 1945.

Ovcharov, Nikolai, *Ships and Shipping in the Black Sea, XIV-XIX Centuries*, St. Kliment Ohridski University Press, Σόφια 1993.

Owen, Roger, *The Middle East in the World Economy 1800-1914*, Reprinted by I. B. Tauris, Λονδίνο 2002.

Pagratis, Gerassimos D., «I Consolati della Repubblica Settinsulare (1800-1807) in Sicilia», στο *the 2nd Mediterranean Maritime History Network Conference*, Μεσσήνα/Ταορμίνα, 2-7 Μαΐου 2006, αδημοσίευτο κείμενο. (http://www.scribd.com/doc/13838452/The-Consulates-of-the-Sept-Insular-Republic-1800).

——— «Il commercio marittimo greco a Costantinopoli e nel Mar Nero nella seconda metà del XVIII secolo: il caso dei greci suditti veneziani», στο *Colloquio Internazionale di Studi*: *Venezia e il Levante tra il XIII e il XVIII secolo* (Venezia, Istituto Romeno di Cultura e Ricerca Umanistica, 19–20 ottobre 2006), *Annuario dell' Istituto Romeno di Cultura e Ricerca Umanistica di Venezia*, τόμος 9, 2007, σ. 73-84.

——— «Sources for the Maritime History of Greece (Fifteenth to Seventeenth Centuries)», στο Gelina Harlaftis & Carmel Vassallo (επιμ.), *New Directions in Mediterranean Maritime History, Research in Maritime History*, αρ. 28, Σεντ Τζον (St. John's), Νέα Γη (Newfoundland) 2004, σελ. 125 - 146.

Palmer, Sarah, «The British Shipping Industry, 1850-1914», στο Lewis R. Fisher. Gerald E. Panting (επιμ.), *Change and Adaptation in Maritime History. The North Atlantic Fleets in the Nineteenth Century*, Maritime History Group – Memorial University of Newfoundland, Νέα Γη 1985, σ. 87-114.

Panzac, Daniel, *Commerce et Navigation dans l' empire ottoman au XVIIIe siècle*, Les éditions Isis, Ιστανμπούλ 1996.

Papakonstantinou, Katerina, «The port of Messolonghi: spatial allocation and maritime expansion in the 18th century», *Revue Historique* (υπό δημοσίευση).

Parry, J. H., «Transport and Trade Routes», στο E. E. Rich, C. H. Wilson (επιμ.), *The Cambridge Economic History of Europe: The Economy of Expanding Europe in the 16th and 17th Centuries*, Τόμος IV, Cambridge University Press, Κέιμπριτζ 1967, σ. 155-219.

——— – Sherlock, Philip – Maingot, Anthony, *A Short History of the West Indies*, Macmillan Caribbean, Οξφόρδη 1956.

Persson, Gunnar Karl, *The Economic Development of Denmark and Norway since 1870*, Edward Elgar Publishing, Άλντερσοτ (Aldershot) – Αγγλία 1993.

Paskaleva, Virginia, «Shipping and Trade on the Lower Danube in the Eighteenth and Nineteenth Centuries», στο Apostolos E. Vacalopoulos, Constantinos D. Svolopoulos, Béla K. Király (επιμ.), *Southeast European Maritime Commerce and Naval Policies from the mid-Eighteenth Century to 1914*, Institute for Balkan Studies, Thessaloniki 1988, σ. 131-51.

Petrie, Charles Bt., *Diplomatic History, 1713-1933*, Hollis and Carter, Λονδίνο 1946.

Paximadopulos – Stavrinos, Miranda, «Some notes on Britain's attitude towards the Ionian Protectorate», Reprint from the Scientific Annual of 'Panteios' Graduate School of Political Science, Αθήνα 1980, σ. 514-25.

Porter, Andrew, «Introduction: Britain and the Empire in the Nineteenth Century», στο Andrew Porter (επιμ.), *The Oxford History of the British Empire: The Nineteenth Century*, Oxford University Press, Οξφόρδη – Νέα Υόρκη 1999, σ. 1-28.

Porter, R. G., *The Progress of the Nation*, Τόμος 1, Charles Knight and Co., Λονδίνο 1838.

Prasch, Thomas, «The First British Empire, 1701-1763», στο Frank W. Thackeray – John E. Findling (επιμ.), Greenwood Press, *Events That Changed the World in the Eighteenth Century*, Γουέστπορτ (Westport) – Κοννέκτικατ (CT) 1998, σ. 44-56.

Pratt, Michael, *Britain's Greek Empire: Reflections on the history of the Ionian Islands from the fall of Byzantium*, Rex Collings, Λονδίνο 1978.

Prins, A. H. J., «Mediterranean Ships and Shipping, 1650-1850», στο Robert Gardiner (επιμ.) *The Heyday of Sail*, Conway Maritime Press, Λονδίνο 1995, σ. 77-104.

Puryear, John Vernon, *International Economics and Diplomacy in the Near East: a study of British commercial policy in the Levant, 1834-1853*, Archon Books, Μίσιγκαν 1969.

Pushkarev, Sergei, *The Emergence of Modern Russia, 1801-1917*, Holt Rinehart and Winston, Νέα Υόρκη 1963.

Quataert, Donald, *The Ottoman Empire, 1700-1922*, Cambridge University Press, Κέιμπριτζ 2005.

Rapport, Michael, *Nineteenth-Century Europe*, Palgrave-Macmillan, Νέα Υόρκη 2005.

Regolamento della Marina della Repubblica Ionica, con la Tariffa dei Diritti da Percepirsi Dai Consoli, Vice-Consoli, Ed Agenti della Repubblica, In Corfù, nella Stamperia Nazionale, 1805.

Reinsch, S. Paul, *Colonial Government: An Introduction to the Study of Colonial Institutions*, Macmillan, Νέα Υόρκη 1902.

Reis, Jaime, «How poor was the European periphery before 1850? The Mediterranean vs Scandinavia», στο Jeffrey Williamson – Şevket Pamuk (επιμ.), *The Mediterranean Response to Globalization before 1950*, Routledge, Λονδίνο 2000, σ. 17-44.

Repetti, Emanuele, *Dizionario geografico, fisico, storico della Toscana: contenente la descrizione di tutti i luoghi del granducato, ducato di Lucca, Garfagnana e Lunigiana*, Τόμος ΙΙ, Presso l' Autore e Editore, Φλωρεντία 1836.

Rinman, Thorsten και Brodefors, Rigmor, *The Commercial History of Shipping*, Rinman & Linden AB, Γκέτεμποργκ 1983.

Rizo Rangabè, Eugène, *Livre' d' Or de la Noblesse Ionienne. Céphalonie*, τόμος ΙΙ, Maison d' Editions Eleftheroudakis, Αθήνα 1926.

Roberts, J. M., *Παγκόσμια Ιστορία*, τόμος Β΄, Οδυσσέας, Αθήνα 2002.

Roebuck, John Arthur, *The Colonies of England: A Plan for the Government of Some Portion of Our Colonial Possessions*, J. W. Parker, Λονδίνο 1849.

Rose, Mary B., «Family firm, community and business culture: a comparative perspective on the British and American cotton industries», στο Godley Andrew και Westall M. Oliver, *Business History and Business Culture*, Manchester University Press, Μάντσεστερ και Νέα Υόρκη 1996, σ. 162-89.

——— «The family firm in British business, 1780-1914», στο Maurice W. Kirby και Mary B. Rose (επιμ.), *Enterprise in Modern Britain*¸ Routledge, Λονδίνο 1994, σ. 61-87.

Rostow, W. W., *The Stages of Economic Growth*, Cambridge University Press, Λονδίνο 1971.

Royce, Simon, *The Crimean War and its place in European Economic History*, University of London Press, Λονδίνο 2001.

Sager, Eric W., *Seafaring Labour: The Merchant Marine of Atlantic Canada, 1820-1914*, McGill-Queen's University Press, Κίνγκστον-Μόντρεαλ-Λονδίνο 1989.

——— και Panting E. Gerald, *Maritime Capital: The Shipping Industry in Atlantic Canada 1820-1914*, McGill-Queen's University Press, Κίνγκστον-Μόντρεαλ-Λονδίνο 1990.

Salt, Samuel, *Statistics and Calculations Essentially Necessary to Persons Connected with Railways or Canals*, Second Edition, Published by Effingham Wilson and Bradshaw & Blacklock, Λονδίνο - Μάντσεστερ 1846.

Sartre, Jean-Paul, *Colonialism and Neocolonialism*, Routledge Classics, Λονδίνο 2006 (πρώτη έκδοση 1964).

Saul, Norman, *Russia and the Mediterranean, 1797-1807*, Σικάγο 1970.

Savant, Jean, «Αι Ιόνιοι Νήσοι κατά τους Ναπολεοντείους Πολέμους», *Ναυτική Επιθεώρησις,* τόμος XXXXXI, 1940, σ. 431-40.

Schama, Simon, *A History of Britain, 1603-1776: The British Wars*, Τόμος II και III, BBC Worldwide Ltd., Λονδίνο 2003.

Schroeder, Paul W., *The Transformation of European Politics, 1763-1848*, Clarendon Press, Οξφόρδη 1996.

Scott, M. H., *The Emergence of the Eastern Powers, 1756-1775*, Cambridge University Press, Κέιμπριτζ 2001.

Scrofani, Xavier, *Voyage en Gréce, dans les anées 1794 et 1795*, J. F. Rolland, Λυών 1834.

Semple, Ellen Churchill, *The Geography of the Mediterranean Region: Its Relation to Ancient History*, Henry Holt, Νέα Υόρκη 1931.

Shaw, Ezel Kural, *History of the Ottoman Empire and modern Turkey*, Τόμος I, Cambridge University Press, Κέιμπριτζ 1977.

Sheehan, Michael, *The Balance of Power: History and Theory*, Routledge, Νέα Υόρκη 1996.

Sicard, Aîné, *Lettres sur Odessa*, Pluchart et Comp., Αγία Πετρούπολη 1812.

Siegelbaum, Lewis, «The Odessa Grain Trade: A Case Study in Urban Growth and Development in Tsarist Russia», *The Journal of European Economic History*, Τόμος 9, 1980, σ. 113-51.

Spybey, Tony, *Social change development & dependency*, Polity Press, Κέιμπριτζ 1992.

Standage, Tom, *The Victorian Internet: The Remarkable Story of the Telegraph and the Nineteenth Century's On-line Pioneers*, Penguin Group, Νέα Υόρκη 1998.

Stavrianos, Leften Stavros, *The Balkans since 1453*, Hurst & Co. Publishers, Λονδίνο 2000.

Steams, S. J., «The Napoleonic Wars, 1789-1815», στο Frank W. Thackeray – John E. Findling (επιμ.), *Events That Changed Great Britain Since 1689*, Greenwood Press, Γουέστπορτ (Westport), Κοννέκτικατ (CT.) 1998, σ. 37-56.

Stoianovich, Traian, *Balkan Worlds: The First and Last Europe*, M. E. Sharpe Publications, Νέα Υόρκη 1994.

Stopford, Martin, *Maritime Economics*, Routledge, Λονδίνο 1997.

Taylor, J. A. P., *The Struggle for Mastery in Europe, 1848-1918*, Oxford University Press, Οξφόρδη 1971.

Tenold, Stig, «Norwegian Shipping in the Twentieth Century», *Research in Maritime History*, No.37, 2008, σ. 57-77.

——— «Norwegian shipping in the 20th century», *International Merchant Shipping in the Nineteenth and Twentieth Centuries: The Comparative Dimension*, Σεμ Γκέστεγκαρντ (Sem Gjestegaard), Νορβηγία, 19-21 Οκτωβρίου 2007 (το άρθρο βρίσκεται αναρτημένο στην ηλεκτρονική ιστοσελίδα: http://www.hf.uio.no/iakh/forskning/forskningsprosjekter/skipsfart/dokumenter/h-07konferansen.pdf).

The Ionian Islands, Reply to a pamphlet, James Ridway, Λονδίνο 1851.

Tischler, Ulrike, *Die habsburgische Politik gegenüber den Serben und Montenegrinern 1791-1822: Förderung oder Vereinnahmung?*, Oldenbourg Wissenschaftsverlag, Μόναχο 2000.

Tocqueville, Alexis de, «Feudalism in Eighteenth-Century France», στο Ralph W. Greenlaw (επιμ.), *The Economic Origins of the French Revolution: Poverty or Prosperity?*, D. C. Heath, Βοστώνη 1958, σ. 5-15.

Tomlinson, B. R, «Economics and Empire: The Periphery and the Imperial Economy», στο Andrew Porter (επιμ.), *The Oxford History of the British Empire: The Nineteenth Century*, Oxford University Press, Οξφόρδη 1999, σ. 53-74.

Trebilcock, Clive, *The Industrialization of the Continental Powers, 1780-1914*, Longman, Λονδίνο 1981.

Tucci, Ugo, «La marina mercantile veneziana nel Settecento», στο *Bollettino dell' Istituto di Storia della Società e dello Stato Veneziano*, τόμος 2, Neri Pozza Editore, Βενετία 1960, σ. 155-200.

Tuckey, James Hingston, *Maritime geography and statistics, or A description of the ocean and its coasts, maritime commerce, navigation*, Τόμος II, Printed for Black, Parry, and Co., Λονδίνο 1815.

Tullio, Giuseppina, «Commercio e Marina nell' ultimo Trentennio del Periodo Borbonico», στο Angelo Massafra (επιμ.), *Il Mezzogiorno preunitario: economia, società e istituzioni*, Edizioni Dedalo, Μπάρι 1988, σ. 305-18.

Tuma, Elias H., *Ευρωπαϊκή Οικονομική Ιστορία, από τον 10ο αιώνα έως σήμερα: Θεωρία και Ιστορία της Οικονομικής Μεταβολής*, Εκδόσεις Gutenberg, Αθήνα 1978.

Vaisey, David George, *The Diary of Thomas Turner, 1754-1765*, Oxford University Press, Οξφόρδη 1984.

Vamplew, Wray, «A Grain of Truth: The Nineteenth-Century Corn Averages», *The Agricultural History Review*, Τόμος 28, 1980, σ. 1-17.

Vandaliso, Jesus, «The Rise of Specialist Firms in Spanish Shipping and their Strategies of Growth, 1860 to 1930», *Business History Review*, Τεύχος 74, 2000, σ. 276-300.

Vassalo, Carmel, «The Maltese Merchant Fleet and the Black Sea Grain Trade in the Nineteenth Century», *International Journal of Maritime History*, τόμος 13, 2001, σ. 19-36.

Vego, Milan N., *Naval Strategy and Operations in Narrow Seas*, Frank Cass Publisher, Πόρτλαντ (Portland), Όρεγκον (OR) 1999.

Vernadsky, George, Nebolshine A. George, *A History of Russia*, Yale University Press, Νιου Χάβεν (New Haven), Κοννέκτικατ (CT.), 1930.

Vlami, Despina, «Imperial tactics against a maritime power. Fourteen reasons for which the Sublime Porte declared war against the Republic of Venice in December 1714», στο Maria Christina Chatziioannou – Gelina Harlaftis

(επιμ.), *Following the Nereids. Sea routes and maritime business, 16th – 20th centuries*, Kerkyra Publications, Αθήνα 2006, σ. 44-59.

Vogiatzakis, I. N. και Griffiths, G. H., «Cultural Landscapes of Mediterranean Islands», στο I. N. Vogiatzakis, G. Pungetti και A. M. Mannion, *Mediterranean Island. Landscapes: Natural and Cultural Approaches*, Springer, 2008, σ. 82-99.

Walburg, Jan – Blokhuis, Bert – Dam van Gebroeders, Havenfototheek, *The Port of Rotterdam: gateway to Europe*, Jansma & Terpstra, Λεεβάρντεν (Leeuwarden) 1984.

Weil, François, *A History of New York*, Columbia University Press, Νέα Υόρκη 2004.

Wiener, Joel H., *Great Britain: Foreign Policy and the Span of Empire, 1689-1971: A Documentary History*, Τόμος I, Chelsea House Publishers, Νέα Υόρκη 1972.

Williams, Judith Blow και Williams, David M., *British commercial policy and trade expansion, 1750-1850*, Clarendon Press, Οξφόρδη 1972.

Williamson, Jeffrey G., «Real wages and relative factor prices around the Mediterranean, 1500-1940», στο Jeffrey Williamson – Şevket Pamuk (επιμ.), *The Mediterranean Response to Globalization before 1950*, Routledge, Λονδίνο 2000, σ. 45-75.

Wilson, John F., *British business history, 1720-1994*, Manchester University Press, Μάντσεστερ 1995.

Wilson, Kathleen, «Empire of Virtue: The imperial project and Hanoverian culture c. 1720-1785», στο Lawrence Stone (επιμ.), *An Imperial State at War: Britain from 1689-1815*, Routledge, Λονδίνο 1994, σ. 128-64.

Wight, Martin, *British Colonial Constitutions*, Clarendon Press, Οξφόρδη 1952.

Wingfield, W. F., *A Tour in Dalmatia, Albania, and Montenegro; With an Historical Sketch of The Republic of Ragusa, From the Earliest Times Down to its Final Fall*, Richard Bentley, Λονδίνο 1859.

Wood, Alfred C., *A History of the Levant Company*, Oxford University Press, Οξφόρδη 1935.

Wood, Donald F., Barone P. Anthony, Murphy R. Paul, Wardlow L. Daniel, *International Logistics*, AMACOM (American Management Association), 2002.

Woods, Robert, «Population Growth and Economic Change in the Eighteenth and Nineteenth Centuries», στο Peter Mathias – John A. Davis (επιμ.), *The*

Nature of Industrialization: The First Industrial Revolutions, Basil Blackwell, Οξφόρδη 1989, σ. 127-53.

Woolf, Stuart, *Napoleon's Integration of Europe*, Routledge, Νέα Υόρκη 1991.

Wrigley, W. D., *The Diplomatic Significance of Ionian Neutrality, 1821-31*, Peter Lang Publishing, Νέα Υόρκη 1988.

Young, Arthur, *A digest of maritime law cases, from 1837 to 1860*, Horace Cox, Λονδίνο 1865.

Zawadzki, W. H., *A man of honour: Adam Czartoryski as a statesman of Russia and Poland, 1795-1831*, Oxford University Press, Οξφόρδη 1993.

Zürcher, Erik Jan, *Σύγχρονη Ιστορία της Τουρκίας*, Εκδόσεις Αλεξάνδρεια, Αθήνα 2004.