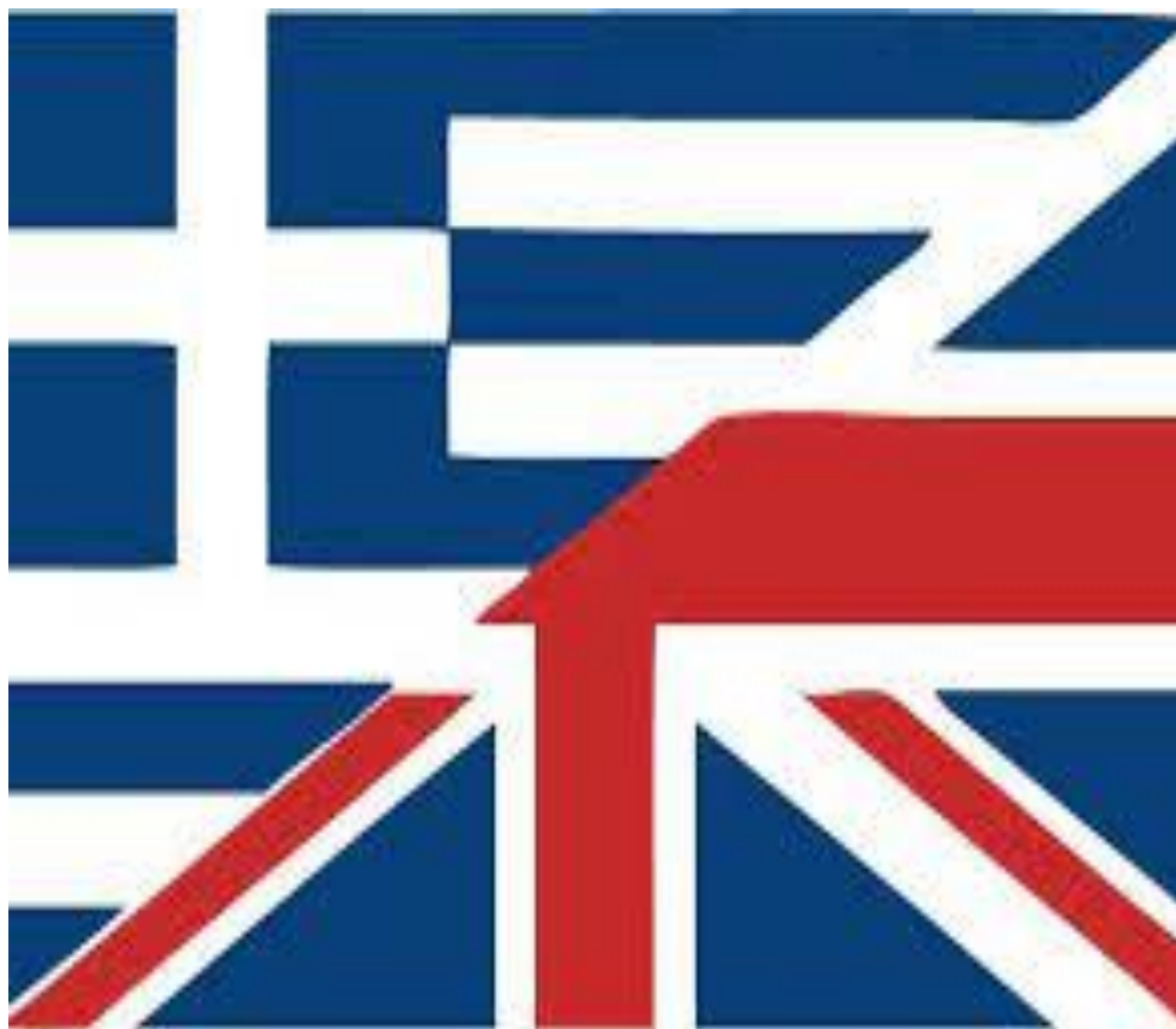


Η ΕΛΛΑΔΑ ΣΤΗ ΒΡΕΤΑΝΙΑ:
ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΚΑΙ ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ
ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣ ΣΤΟ ΗΝΩΜΕΝΟ
ΒΑΣΙΛΕΙΟ



ΧΑΙΡΟΠΟΥΛΟΣ ΡΑΦΑΗΛ 4475

ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ : ΣΙΔΕΡΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ

ΘΕΜΑ

Η ΕΛΛΑΔΑ ΣΤΗ ΒΡΕΤΑΝΙΑ:

ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΚΑΙ ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ
ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣ ΣΤΟ ΗΝΩΜΕΝΟ
ΒΑΣΙΛΕΙΟ

ΤΟΥ ΣΠΟΥΔΑΣΤΗ : ΧΑΙΡΟΠΟΥΛΟΥ ΡΑΦΑΗΛ

Α.Γ.Μ.:4475

Ημερομηνία ανάληψης της εργασίας: 06/02/2021

Ημερομηνία παράδοσης της εργασίας: 26/01/2022

α/α	ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ	ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΑ	ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ	ΥΠΟΓΡΑΦΗ
1			Η	
2				
3				
	ΤΕΛΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ			

Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ : ΤΣΟΥΛΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Η Ελλάδα αποτελεί μια μικρή σε έκταση, κυρίως ορεινή, παραθαλάσσια και εν μέρει νησιωτική χώρα της νοτιοανατολικής Ευρώπης. Η ζωή των Ελλήνων δίπλα στην ήρεμη θάλασσα του Αιγαίου τους έδωσε από νωρίς την ευκαιρία να ασχοληθούν και να καλλιεργήσουν την “τέχνη” της ναυσιπλοΐας. Αυτή η τέχνη χρησιμοποιήθηκε αρχικά για την αλίευση τόνου και για το εμπόριο ανδεσίτη και οψιδιανού από τα νησιά του Σαρωνικού και τη Μήλο, αντίστοιχα, προς το παράκτιο σπήλαιο του Φράγχθι.

Με την πάροδο του χρόνου και την ανάπτυξη των πρώτων ελληνικών πολιτισμών, δηλαδή του Κυκλαδικού, του Μινωικού και του Μυκηναϊκού πολιτισμού, οι συνθήκες ήταν ευνοϊκές για τη σταδιακή επέκταση του εμπορίου σε ολόκληρη τη Μεσόγειο, αλλά ακόμα και πέρα από τις Ηράκλειες στήλες. Το ελληνικό ναυτικό δαιμόνιο έφθασε μέχρι τα νησιά της Βρετανίας. Ποικίλες είναι οι αναφορές ορισμένων επιφανών αρχαίων Ελλήνων ιστορικών και γεωγράφων για τη γεωγραφία, τη μετεωρολογία και τη λαογραφία της Βρετανίας.

Η σχέση, όμως, των Ελλήνων με τους Βρετανούς δε σταματάει στην αρχαιότητα. Συνεχίζεται στο διάβα των αιώνων, επηρεάζοντας ακόμα και σήμερα τον τρόπο ζωής των κατοίκων και των δύο κρατών και πολιτισμών. Ακόμα και σήμερα, έπειτα από πολλά χρόνια, οι Έλληνες συνεχίζουν να μεταναστεύουν στο Ηνωμένο Βασίλειο. Πολλές φορές, μάλιστα, όπως θα δούμε και παρακάτω αναλυτικά, οι Έλληνες, λόγω της σπουδαιότητας του νησιού, επιλέγουν να ιδρύσουν τις έδρες των εταιρειών τους στην πρωτεύουσα του Η.Β., αποκομίζοντας τεράστια κέρδη. Στην παρούσα εργασία θα πραγματευθούμε τους εκάστοτε λόγους που εξώθησαν τους Έλληνες στο Ηνωμένο Βασίλειο, τον τρόπο με τον οποίο επηρέασε η μετακίνηση αυτή την καθημερινότητα, τη νοοτροπία και την οργάνωση της Βρετανίας και τα αποτελέσματα αυτής της μετακίνησης για τους Έλληνες.

PROLOGUE

Greece is a small, mostly mountainous, coastal and partly insular country, of Southeast Europe. Life of Greeks near the calm waters of Aegean Sea, gave them the opportunity to develop the “art “of navigation. At first, this art would be used for tuna fishing and for the trade of andesite from the islands of Saronic Gulf and for obsidian from the island of Melos, to the coastal cave of Frahthi.

Years later, the development of the first Greek civilizations, like the Cycladic, the Minoan and the Mycenaean, made the conditions favorable for the gradual expansion of Greek’s trade in Mediterranean sea and outside of Gibraltar. The Greek naval fleet reached the coast of Britain. There are a huge number of references by some of the most known Greek geographers and historians, about the geography, the meteorology and the folklore of the British.

But the relationship between the Greeks and the British doesn’t stop in ancient years. The relationship continues over the centuries by giving influence in the way of life of both civilizations and countries until nowadays. Even now, Greek citizens still decide to migrate to the United Kingdom. Usually, as we will see proceeding, due to the significance of the islands, Greeks decide to establish their company’s headquarters in the capital of the U.K., managing huge profits. In this particular essay, we will deal with the particular reasons which led the Greeks to migrate to Britain, their main pursuit while they lived there, the influence of this migration at the way of life, mentality and organization of Britain, and the results both for the Greeks and the British.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

- 1) ΕΙΣΑΓΩΓΗ
 - 1.1) ΤΟ ΕΜΠΟΡΙΟ ΕΠΙ ΤΗΣ ΕΠΟΧΗΣ ΤΟΥ ΧΑΛΚΟΥ
 - 1.2) ΤΟ ΕΜΠΟΡΙΟ ΚΑΤΑ ΤΟΥΣ ΓΕΩΜΕΤΡΙΚΟΥΣ ΧΡΟΝΟΥΣ ΚΑΙ ΕΩΣ ΤΗ ΡΩΜΑΪΚΗ ΑΥΤΟΚΡΑΤΟΡΙΑ
 - 1.3) ΤΟ ΕΜΠΟΡΙΟ ΕΠΙ ΤΗΣ ΡΩΜΑΪΚΗΣ ΑΥΤΟΚΡΑΤΟΡΙΑΣ
 - 1.4) ΤΟ ΕΜΠΟΡΙΟ ΕΠΙ ΤΗΣ ΒΥΖΑΝΤΙΝΗΣ ΑΥΤΟΚΡΑΤΟΡΙΑΣ
 - 1.5) ΤΟ ΕΜΠΟΡΙΟ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΡΡΕΥΣΗ ΤΗΣ ΒΥΖΑΝΤΙΝΗΣ ΑΥΤΟΚΡΑΤΙΑΣ
- 2) ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΠΑΡΟΙΚΙΑΣ
 - 2.1) ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΑΛΩΣΗ
 - 2.2) Η ΠΡΩΤΗ ΜΑΖΙΚΗ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ
 - 2.3) Η ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΚΑΦΕ
 - 2.4) Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΕΜΠΟΡΙΟΥ
 - 2.5) Ο ΚΑΙΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΑΝΑΣΤΑΣΗΣ
- 3) ΒΙΚΤΩΡΙΑΝΗ ΑΓΓΛΙΑ
 - 3.1) ΟΙ ΕΛΛΗΝΙΚΟΙ ΕΜΠΟΡΙΚΟΙ ΟΙΚΟΙ ΤΟΥ 19^{ΟΥ} ΑΙΩΝΑ
 - 3.1.1) ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑ ΙΩΝΙΔΗ
 - 3.2) Η ΧΙΩΤΙΚΗ ΦΑΣΗ
 - 3.2.1) ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΔΙΚΤΥΟΥ
 - 3.2.2) Η ΕΠΙΡΡΟΗ ΤΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΑΡΟΙΚΙΑ
 - 3.2.3) ΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ ΣΤΟ ΣΙΤΥ (CITY) ΤΟΥ ΛΟΝΔΙΝΟΥ
 - 3.2.4) ΟΙ ΕΜΠΟΡΟΠΙΣΤΩΤΙΚΟΙ ΟΙΚΟΙ
 - 3.2.5) Η ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΙΚΗ
 - 3.2.6) Η ΕΛΛΗΝΙΚΟΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗ ΟΜΑΔΑ ΣΤΟ ΣΙΤΥ
 - 3.2.7) ΕΜΠΟΡΙΚΟΙ ΟΙΚΟΙ ΤΟΥ ΧΙΩΤΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ
 - α) ΟΙΚΟΣ ΡΑΛΛΗ
 - β) ΟΙΚΟΣ ΣΚΥΛΙΤΣΗ
 - γ) ΟΙΚΟΣ ΡΟΔΟΚΑΝΑΚΗ
 - δ) ΟΙΚΟΣ ΖΑΡΙΦΗ
 - ε) ΟΙΚΟΣ ΣΚΑΡΑΜΑΓΚΑ
 - στ) ΟΙΚΟΣ ΣΠΑΡΤΑΛΗ
 - ζ) ΟΙΚΟΣ ΜΠΑΛΤΑΤΖΗ
 - 3.3) ΑΠΟ ΤΗ ΧΙΩΤΙΚΗ ΣΤΗΝ ΙΟΝΙΟ ΦΑΣΗ
 - 3.4) Η ΙΟΝΙΟΣ ΦΑΣΗ
 - 3.4.1) ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΑΙ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ
 - 3.4.2) ΧΩΡΟΙ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ
 - 3.4.3) ΕΜΠΟΡΙΚΟΙ ΟΙΚΟΙ ΤΟΥ ΙΟΝΙΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ
 - α) ΟΙΚΟΣ ΒΑΛΛΙΑΝΟΥ
 - β) ΟΙΚΟΣ ΦΡΑΓΚΟΠΟΥΛΟΥ
 - γ) ΟΙΚΟΣ ΚΟΡΙΑΛΕΝΙΟΣ
 - 3.5) ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΕΙΚΟΝΑ 19^{ΟΥ} ΑΙΩΝΑ
- 4) ΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ ΤΟΥ ΗΝΩΜΕΝΟΥ ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ ΤΟΥ 20^{ΟΥ} ΑΙΩΝΑ
 - 4.1) ΠΡΩΤΟΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΠΟΛΕΜΟΣ
 - 4.2) ΤΟ ΔΙΑΣΤΗΜΑ ΤΟΥ ΜΕΣΟΠΟΛΕΜΟΥ
 - 4.3) ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΤΟΥ ΛΟΝΔΙΝΟΥ
 - 4.3.1) G.S.C.C.
 - 4.4) ΔΕΥΤΕΡΟΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΠΟΛΕΜΟΣ
 - 4.5) ΤΑ ΛΙΜΠΕΡΤΙ ΚΑΙ Ο ΜΑΝΩΛΗΣ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

- 4.6) ΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ ΤΗΣ ΟΥΑΛΙΑΣ
 - α) ΟΙΚΟΣ ΚΟΛΛΑΚΗ
 - β) ΟΙΚΟΣ ΒΕΝΤΟΥΡΗ
 - γ) ΟΙΚΟΣ ΦΑΦΑΛΙΟΥ
 - δ) ΟΙΚΟΣ ΕΜΠΕΡΙΚΟΥ
 - ε) ΟΙΚΟΣ ΛΙΒΑΝΟΥ
- 4.7) ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ ΣΤΟΝ 20^Ο ΑΙΩΝΑ)
- 5) Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ ΣΗΜΕΡΑ
 - 5.1) ΤΟ ΣΙΤΥ
 - α) ΟΙΚΟΣ ΛΟΓΟΘΕΤΗ
 - β) ΟΙΚΟΣ ΦΑΦΑΛΙΟΥ
 - γ) ΟΙΚΟΣ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ
 - δ) ΟΙΚΟΣ ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ
 - ε) ΟΙΚΟΣ ΛΑΙΜΟΥ
 - 5.2) ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ
 - 5.3) ΧΩΡΟΙ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ
- 6) ΕΠΙΛΟΓΟΣ
- 7) ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1.1) ΤΟ ΕΜΠΟΡΙΟ ΕΠΙ ΤΗΣ ΕΠΟΧΗΣ ΤΟΥ ΧΑΛΚΟΥ

Στον ελλαδικό χώρο, ακόμα και πριν την άφιξη των πρώτων ελληνικών φύλων, οι προελληνικοί λαοί, όπως οι Πελασγοί στην ηπειρωτική Ελλάδα και οι Κάρες στα νησιά του Αιγαίου, άρχισαν σταδιακά να αναπτύσσουν εμπορικές σχέσεις μεταξύ τους, μέσω θαλασσίων οδών, όπως αυτή από τη Μήλο έως το σπήλαιο Φράγγχι για οψιδιανό, καλύπτοντας μία απόσταση περίπου 80 ναυτικών μιλίων. Κατά τη Μινωική κυριαρχία οι Έλληνες ναυτικοί ίδρυσαν εμπορικούς σταθμούς σε όλη τη λεκάνη της Μεσογείου.

Με τη διαδοχή των Μινωιτών από τους Μυκηναίους, οι δεύτεροι πέρασαν τις Ηράκλειες στήλες και, πλέοντας τον Ατλαντικό και τη θάλασσα της Μάγχης, έφταναν μέχρι τη Βρετανία, για την εισαγωγή κασσίτερου, μίας χημικής ουσίας που δεν οξειδώνεται εύκολα και προσδίδει σκληρότητα στο κράμα του μπρούτζου. Αυτή αποτελεί και την πρώτη ιστορική επαφή των Ελλήνων με τα νησιά της Βρετανίας.

Τα νησιά αυτά, όπως μαρτυρείται από πληθώρα Ελλήνων ιστορικών, κατοικούσαν από ένα κέλτικο φύλο, το οποίο, κατά τον Πυθέα, συγγένευε με μία ομάδα Γαλατών, που ονομάζονταν Πρετάνοι, εξού και η ονομασία Πρετανικές-Βρετανικές νήσοι. Είχαν απλούς κανόνες ηθικής και τα έθιμα τους έμοιαζαν πολύ με αυτά των Κελτών, που κατοικούσαν στην ηπειρωτική Ευρώπη. Έχτιζαν ταπεινές καλύβες μέσα σε δασώδεις περιοχές, τις οποίες χρησιμοποιούσαν είτε για την στέγασή τους, είτε για τα κοπάδια τους. Δεν είχαν εμπειρία στην καλλιέργεια της γης, ενώ, παρ' ότι παρήγαγαν άφθονο γάλα, δεν παρασκεύαζαν τυρί. Είχαν πολλούς αρχηγούς και βασιλιάδες, εκ των οποίων οι περισσότεροι ήταν φιλειρηνικοί. Όσον αφορά τα άρματα τους, θύμιζαν αυτά των Ελλήνων στον Τρωικό πόλεμο, σύμφωνα με τον Διόδωρο τον Σικελό

Τα ιστορικά ευρήματα που μαρτυρούν την έντονη σχέση μεταξύ Μυκηναίων και Βρετανών, είναι πολλά και ποικίλα, εκ των οποίων στην παρούσα εργασία θα αναφερθούν μόνο μερικά. Κατά τη διάρκεια μίας εκσκαφής κοντά στο χωριό Πέλιντ της νότιας Κορνουάλης βρέθηκαν τρία σπαθιά, από τα οποία το ένα ήταν Μυκηναϊκού τύπου, κατασκευασμένο σε κάποιο νησί του Αιγαίου περί το 1400 π.Χ. Νωρίτερα, ένα χρυσό φλιτζάνι που βρέθηκε σε κάποιο τάφο κοντά στον οικισμό του Ρίλατον, πάλι στην Κορνουάλη, μοιάζει σε μεγάλο βαθμό με αυτά που



Σπαθί Μυκηναϊκού τύπου

ανακαλύφθηκαν σε Μυκηναϊκούς τάφους του 1600 π.Χ. στην Ελλάδα. Σε τάφο πολεμιστή, που βρέθηκε στην πόλη Σόλσμπερι της νότιας Αγγλίας, ανακαλύφθηκε ένα σκήπτρο, το οποίο θυμίζει αυτά που βρέθηκαν στους Μυκηναϊκούς τάφους του 1600 π.Χ. Έπειτα, στο βουνό Χαμελνταουν, βρέθηκε ένα στιλέτο στολισμένο βάσει των Μυκηναϊκών πρότυπων. Η επιρροή του Μυκηναϊκού πολιτισμού στους Βρετανούς ήταν τόσο σπουδαία, ώστε οι δεύτεροι στις θρησκευτικές τους δοξασίες λάτρευαν το δωδεκάθεο και, κυρίως, το θεό Απόλλωνα. Μάλιστα, μελετητές παγκοσμίως πιστεύουν πως το μεγαλιθικό μνημείο του Στόουνχεντζ χτίστηκε ή, τουλάχιστον, επηρεάστηκε από τους Μυκηναίους.

1.2) ΤΟ ΕΜΠΟΡΙΟ ΚΑΤΑ ΤΟΥΣ ΓΕΩΜΕΤΡΙΚΟΥΣ ΧΡΟΝΟΥΣ ΚΑΙ ΕΩΣ ΤΗ ΡΩΜΑΪΚΗ ΑΥΤΟΚΡΑΤΟΡΙΑ

Μετά την πτώση των Μυκηναϊκών ανακτόρων ακολούθησε μία περίοδος παρακμής στον ελληνικό χώρο, η οποία, με την πάροδο του χρόνου οδήγησε τους Έλληνες σε νέους τόπους. Η κάθοδος των Δωριέων και ποικίλοι άλλοι παράγοντες συνετέλεσαν σταδιακά στη δημιουργία ελληνικών αποικιών ανατολικά των παραλίων της Μικράς Ασίας και του Πόντου και δυτικά της νότιας Ιταλίας, της Σικελίας και των μεσογειακών παραλίων της Γαλλίας και της Ισπανίας.

Μία σπουδαία αποικία ενός δωρικού φύλου, των Φωκέων, γνωστού για τα ναυτικά του κατορθώματα, ήταν η σπουδαία πόλη της Μασσαλίας. Η πόλη ιδρύθηκε γύρω στο 600 π.Χ. και αναπτύχθηκε σύντομα, λόγω της γεωγραφικής της θέσης, σε σπουδαίο λιμάνι. Η πόλη αυτή γέννησε έναν σπουδαίο Έλληνα έμπορο, εξερευνητή και γεωγράφο, τον Πυθέα τον Μασσαλιώτη, ο οποίος κάνει και την πρώτη ιστορική αναφορά στα νησιά της Βρετανίας. Στα βιβλία του “Γης περιόδου” και “Περί ωκεανών”, για τα οποία μας πληροφορούν άλλοι συγγραφείς, περιγράφει το ταξίδι του προς τη Θούλη. Στο ταξίδι του αυτό βρέθηκε στις βρετανικές νήσους και επισκέφθηκε το χώρο εξόρυξης κασσίτερου στην επαρχία της Κορνουάλης. Περιέπλευσε τη νήσο, με αποτέλεσμα να ανακαλύψει ότι η Βρετανία είχε τριγωνικό σχήμα και να κατορθώσει να υπολογίσει το εμβαδόν της, με μικρή απόκλιση. Εκεί μελέτησε το φαινόμενο της παλίρροιας και το συνέδεσε με τις φάσεις του φεγγαριού. Κάποιοι ιστορικοί πιστεύουν ότι το ταξίδι του Πυθέα χρηματοδοτήθηκε από τον Μέγα Αλέξανδρο, ο οποίος, σύμφωνα με τη θεωρία αυτή, ετοίμαζε μία εκστρατεία προς τη δύση.



Το ταξίδι του Πυθέα προς τη Θούλη

1

Για την ελληνιστική περίοδο στη Βρετανία και την σχέση των κατοίκων της με τους Έλληνες, δεν σώζονται πολλά στοιχεία. Το μόνο που μαρτυρά τη συνέχιση των εμπορικών τους σχέσεων, είναι η εύρεση των τετράδραχμων με την προτομή του ανυπέρβλητου Μακεδόνα στρατηλάτη, τα οποία κυκλοφορούσαν εκείνη την περίοδο, την περίοδο της ροδιακής θαλασσοκρατίας.

Η επιρροή των αρχαίων Ελλήνων αποτυπώνεται ακόμα και στα ονόματα πόλεων [όπως η Ύσκα (Isca), η Λευκομάγος (Leucomagus) και το Κορίνιον (Corinium)], νησιών [όπως οι Ορκάδες νήσοι, η νήσος Μυκήναι (Myggenais) και η νήσος Ίκτις (Ictis)] και ποταμών [όπως το ποτάμι Λευκά (Leuca), ο αντίστοιχος Αξιός (Axium) της Βρετανίας και ο Λοξός (Loxa) ποταμός]. Αυτές αποτελούν λίγες μόνο από τις τουλάχιστον ενενήντα ελληνικές ονομασίες που είχαν δοθεί σε βρετανικά λιμάνια, ποτάμια, πόλεις κ.λπ. Έτσι, μάλιστα, έγιναν γνωστά στους Ρωμαίους κατακτητές των Βρετανικών νήσων τον πρώτο αιώνα μ.Χ.

1.3) ΤΟ ΕΜΠΟΡΙΟ ΕΠΙ ΤΗΣ ΡΩΜΑΪΚΗΣ ΑΥΤΟΚΡΑΤΟΡΙΑΣ

Καθώς οι ελληνικές πόλεις παράκμαζαν από τις ασταμάτητες εμφύλιες διαμάχες, η Ρώμη, μία πόλη της Ιταλίας, ετοιμαζόταν να γίνει ο νέος κυρίαρχος της Μεσογείου. Αφού κατέλαβαν ολοκληρωτικά την Ελλάδα, μετά τη μάχη της Λευκόπετρας το 146

¹ Δίοδος η πύλη της γνώσης-Πυθέας ο Μασσαλιώτης (περ. 380-310)

π.Χ. και αφού ολοκλήρωναν σταδιακά την κατάκτηση της Μέσης Ανατολής, της Μεσογείου και της Ευρώπης, οι Ρωμαίοι στράφηκαν προς τη Βρετανία. Ο Ιούλιος Καίσαρας αποβίβασε τμήμα του Ρωμαϊκού στρατού στα νότια παράλια της σημερινής Αγγλίας το 43 π.Χ.. Η κατάληψη της Βρετανίας συνεχίστηκε τον πρώτο αιώνα μ.Χ., με αποτέλεσμα να κυριευθεί ολόκληρο το νησί.

Τους Ρωμαίους κατακτητές ακολουθούσαν διάφοροι Έλληνες, για τους οποίους παίρνουμε στοιχεία από τις επιτύμβιες στήλες, όπως του στρατιώτη Aulus Alfidious Olussa, η οποία αποτελεί έκθεμα του μουσείου του Λονδίνου.

Λίγο αργότερα, η Ρωμαϊκή αυτοκρατορία, επί Μεγάλου Κωνσταντίνου, αλλάζει πρωτεύουσα. Η νέα πρωτεύουσα της αυτοκρατορίας είναι το Βυζάντιο, ή, όπως έμεινε γνωστή, εξαιτίας του αυτοκράτορα που την έχρησε πρωτεύουσα της αυτοκρατορίας, η Κωνσταντινούπολη. Έτσι, πλέον, το κέντρο βάρους των δυνάμεων της αυτοκρατορίας πέφτει στο Ανατολικό της τμήμα. Παράλληλα, η ρωμαϊκή αυτοκρατορία αρχίζει με τον καιρό να εκχριστιανίζεται. Ο εκχριστιανισμός των Βρετανικών νήσων έγινε από απόστολους ελληνικής καταγωγής.

1.4) ΤΟ ΕΜΠΟΡΙΟ ΕΠΙ ΤΗΣ ΒΥΖΑΝΤΙΝΗΣ ΑΥΤΟΚΡΑΤΟΡΙΑΣ

Με την οριστική διαίρεση της αυτοκρατορίας από τον Θεοδόσιο Α' το 395 μ.Χ., η παρακμή του δυτικού τμήματος ήταν αναπόφευκτη. Σταδιακά αυξάνεται ο πληθυσμός των Γερμανών εισβολέων, μέχρι που, το 407 π.Χ., ο Κωνσταντίνος Γ' ανακάλεσε οριστικά τις ρωμαϊκές λεγεώνες της Βρετανίας. Οι Ρωμαίοι, οι Έλληνες και οι Βρετανοί κάτοικοι, αφέθηκαν στο έλεος του εχθρού. Η κατάρρευση του δυτικού τμήματος δεν άργησε να έρθει. Το 488 π.Χ., η νίκη των Οστρογόθων επί των Ρωμαίων της Ραβέννας έφερε την οριστική κατάληψη της Ιταλίας από τους πρώτους και τη διάλυση της δυτικής Ρωμαϊκής αυτοκρατορίας.

Παρ' όλα αυτά, οι σχέσεις μεταξύ των Βυζαντινών με τους Δυτικούς και τους Αγγλοσάξονες συνεχίστηκαν. Επόμενη επιφανής ελληνική προσωπικότητα που στάλθηκε στην Βρετανία, ήταν ο Θεόδωρος της Ταρσού. Συνόδευσε αρχικά τον αυτοκράτορα Κώνστα Β' στη Ρώμη, όπου χειροτονήθηκε από τον Πάπα αρχιεπίσκοπος του Κάντερμπερι. Ως πρώτο του μέλημα έθεσε την οργάνωση της εκκλησίας της Αγγλίας, γεγονός το οποίο μαρτυρά τη σχέση των Βυζαντινών με τους Βρετανούς, είναι η εύρεση Βυζαντινών αμφορέων στις Βρετανικές νήσους.

Τέλος, όταν η Βυζαντινή αυτοκρατορία βρισκόταν στα πρόθυρα της άλωσης της από τους Τούρκους, ο αυτοκράτορας Μανουήλ προσπάθησε να επιτύχει, μέσω

διπλωματικών σχέσεων, βοήθεια από τα δυτικά χριστιανικά κράτη. Στο πλαίσιο αυτής της προσπάθειας, επισκέφθηκε ο ίδιος πολλές ευρωπαϊκές πόλεις, ανάμεσα στις οποίες και το Λονδίνο. Έγινε δεκτός με τιμές αυτοκράτορα από τον Ερρίκο Δ' της Αγγλίας, ο οποίος, μάλιστα, του προσέφερε οικονομική ενίσχυση. Ο θαυμασμός που προκάλεσε στους Βρετανούς, έχει σπουδαία σημασία, η οποία θα γίνει αντιληπτή στη συνέχεια.

1.5) ΤΟ ΕΜΠΟΡΙΟ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΡΡΕΥΣΗ ΤΗΣ ΒΥΖΑΝΤΙΝΗΣ ΑΥΤΟΚΡΑΤΟΡΙΑΣ

Με τη βαθμιαία διάλυση της αυτοκρατορίας, πολλοί Έλληνες αναγκάστηκαν να μεταναστεύσουν σε διάφορες ευρωπαϊκές πόλεις. Το 1440 μ.Χ., δύο αδέρφια, ο Ανδρόνικος και ο Αλέξιος Εφόματοι έφτασαν στο Λονδίνο, αναζητώντας μία καλύτερη ζωή. Η άδεια παραμονής τους εγκρίθηκε από τον τότε βασιλιά της Αγγλίας, που έτρεφε φιλελληνικά συναισθήματα. Ιδρύσαν υφαντουργείο, το οποίο εξελίχτηκε παράγοντας υφάσματα πολυτελείας Κωνσταντινουπολίτικου τύπου για πλούσιες οικογένειες. Αργότερα, όταν ο Ερρίκος Η' βρισκόταν σε σύγκρουση με το βασίλειο της Σκωτίας, στρατολόγησε μία ομάδα Ελλήνων Αρβανιτών προς ενίσχυση του ιππικού του. Τη διοίκηση των αρβανιτών ανέλαβε ο Θωμάς του Άργους, ο οποίος διακρινόταν για την ανδρεία και τη στρατιωτική του ευφυΐα. Προς τιμήν της ανδρείας του, ο βασιλιάς του χορηγούσε ετήσιο μισθό, μετά τον σοβαρό τραυματισμό του. Τα αίτια του θανάτου του λοχαγού δεν είναι βέβαια. Κάποιοι ισχυρίζονται ότι σκοτώθηκε σε κάποια στρατιωτική επιχείρηση εναντίων των Γάλλων.

Αυτά αποτελούν μόνο ορισμένα παραδείγματα, της ιστορικής σχέσης των Ελλήνων με τα νησιά της Βρετανίας και τους κατοίκους τους. Υπάρχουν πολλά στοιχεία ακόμα που μαρτυρούν τους ισχυρούς αυτούς δεσμούς. Με τη διάλυση της, κατά κάποιους ιστορικούς, “τελευταίας ελληνικής αυτοκρατορίας”, η σχέση Ελλήνων και Βρετανών περνάει σε άλλο κεφάλαιο.

2. ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΠΑΡΟΙΚΙΑΣ

2.1) ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΑΛΩΣΗ

Όπως αναφέρεται παραπάνω, πολλοί Έλληνες δε δέχτηκαν να υπομείνουν τον τουρκικό ζυγό. Έτσι, δημιουργήθηκαν δύο διαφορετικά ρεύματα μετανάστευσης: η εσωτερική μετανάστευση - οποία δεν περιλαμβάνεται στο αντικείμενο μελέτης της παρούσας εργασίας - και η μετανάστευση των Ελλήνων διανοούμενων στις χώρες της δυτικής Ευρώπης. Η δεύτερη, μάλιστα, είχε αρχίσει από την πρώτη άλωση της Πόλης, κατά τη διάρκεια της τέταρτης σταυροφορίας, δημιουργώντας ένα καινούργιο είδος ελληνικής διασποράς. Η διασπορά αυτή οδήγησε πολλούς Έλληνες στην Αγγλία.

Κάποιοι από τους απογόνους της δυναστείας των Παλαιολόγων κατάφεραν να διεκδικήσουν μία θέση ως μισθοφόροι αξιωματικοί του Ηνωμένου Βασιλείου, πιθανότατα λόγω της θετικής εντύπωσης που είχε προκαλέσει η επιβλητική παρουσία του Μανουήλ Β'. Ορισμένοι, μάλιστα, βρέθηκαν αντιμέτωποι μεταξύ τους κατά τη διάρκεια του μεγάλου αγγλικού εμφύλιου. Ο τάφος του Θεόδωρου Παλαιολόγου, ο οποίος απεβίωσε σε βαθύ γήρας το 1636, βρέθηκε στην περιοχή Λάνταλφ της Κορνουάλης. Σύμφωνα, δε, με την παράδοση, ο γιός του, ο Ιωάννης, πολέμησε και έπεσε μαχόμενος στο πλευρό του βασιλιά της Αγγλίας.

2.2) Η ΠΡΩΤΗ ΜΑΖΙΚΗ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

Στο ίδιο χρονικό πλαίσιο πραγματοποιήθηκε και η πρώτη μαζική εγκατάσταση Ελλήνων στο Λονδίνο. Υποστηρίζεται ότι, έπειτα από παρακίνηση, με αρχηγό τους τον αρχιεπίσκοπο Σάμου, Ιωσήφ Γεωργιέρηνη, σχεδόν 100 οικογένειες από τη Μήλο και τη Σάμο μετανάστευσαν στο Λονδίνο. Εκεί τους παραχωρήθηκε γη κοντά στην πλατεία του Σόχο, στη σημερινή Ελληνική οδό, ώστε να χτίσουν σπίτια, καθώς και χώρος στην οδό Crown, για την ίδρυση της πρώτης ορθόδοξης, βυζαντινού τύπου, εκκλησίας της Παναγίας. Μάλιστα, για την ανέγερση του ναού ο αρχιεπίσκοπος εξασφάλισε αξιόλογη χρηματική ενίσχυση από τον επίσκοπο του Λονδίνου, τον βασιλιά της Αγγλίας και πολλούς ευγενείς. Η εκκλησία λειτούργησε για 6, σχεδόν, χρόνια και έπειτα κατασχέθηκε από την ενορία του Αγίου Μαρτίνου, λόγω οικονομικών προβλημάτων που παρουσιάστηκαν. Οι Έλληνες υποχρεώθηκαν να καλύπτουν τις θρησκευτικές τους ανάγκες στη Ρωσική εκκλησία.

Το Λονδίνο, όμως, δεν ήταν η μόνη αγγλική πόλη με ελληνική παροικία. Η Οξφόρδη παρείχε, επίσης, έναν ασφαλή χώρο ανάπτυξης μιας ελληνικής κοινότητας. Αξιοσημείωτη ήταν η προσπάθεια του Μπενιαμίν Γούντροφ, ενός ανώτερου εκκλησιαστικού αξιωματούχου της Προτεσταντικής εκκλησίας, να μετατρέψει το σήμερα γνωστό ως κολέγιο Worcester σε σχολείο για Έλληνες σπουδαστές, προερχόμενους από τους χώρους της ελληνορθόδοξης εκκλησίας. Ήδη, μάλιστα, από τον 15^ο αιώνα, ο Γουίλιαμ Γκρόσυν συνέβαλε στην αναβίωση των σπουδών της ελληνικής γλώσσας. Ο Γούντροφ, σε συνεργασία με τον Έλληνα ιερέα Ιερεμία Γερμανό, οργάνωσαν το πρόγραμμα μαθημάτων και έπεισαν την αγγλική εταιρεία της Ανατολής, που εκείνο τον καιρό αποκόμιζε τεράστια χρηματικά ποσά από το εμπόριο σταφίδας, βαμβακιού κ.λπ., να παρέχει υποτροφίες στους Έλληνες μαθητές. Δυστυχώς, όμως, το εγχείρημα απέτυχε παταγωδώς, καθώς οι μόνοι Έλληνες που ανταποκρίθηκαν ήταν 10 νέοι από τη Σμύρνη.

Ένας γνωστός Έλληνας σπουδαστής του πανεπιστημίου της Οξφόρδης, με αντικείμενο μελέτης τη χημεία και την ιατρική, ήταν ο αρχοντικής καταγωγής Κωνσταντίνος Ροδοκανάκης. Αφού ολοκλήρωσε τις σπουδές του, εγκαταστάθηκε μόνιμα στο Λονδίνο τον καιρό των έντονων πολιτικών διενέξεων και τάχθηκε στο πλευρό του βασιλιά, όπου μετά τη θετική αξιολόγηση των ικανοτήτων του, προσελήφθη ως προσωπικός ιατρός του Κάρολου Β' της Αγγλίας. Πολλές από τις εργασίες του, μάλιστα, διατηρούνται στο Βρετανικό μουσείο μέχρι και σήμερα.

2.3) Η ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΚΑΦΕ

Ταυτόχρονα, στη Βρετανία φτάνει για πρώτη φορά το ρόφημα που άλλαξε τον χώρο της εστίασης στη χώρα. Ένας Έλληνας με καταγωγή από την ομορφότερη πόλη της Μικράς Ασίας, τη Σμύρνη, υπάλληλος του εμπόρου Daniel Edward, ονόματι Pascua Rose, ίδρυσε το 1652 το πρώτο καφενείο στην οδό Michael του Λονδίνου. Η επιχείρηση, μάλιστα, ήταν τόσο επιτυχής, που μέσα σε σύντομο χρονικό διάστημα άνοιξαν χιλιάδες ακόμη καφενεία σε ολόκληρη την Αγγλία. Η απώλεια της πελατείας από τους υπόλοιπους χώρους εστίασης προκάλεσε την έντονη δυσαρέσκεια των καταστηματάρχων, οι οποίοι διαμαρτύρονταν ότι τους έκλεβε την πελατεία.

Κατά τη διάρκεια του 17^{ου} αιώνα, οι ανάγκες του Βρετανικού ναυτικού αυξάνονταν παράλληλα με το μέγεθός του. Έτσι, στα βρετανικά καράβια ναυτολογήθηκαν και πολλοί Έλληνες. Κάποιοι από αυτούς, μάλιστα, πήραν το επιχειρηματικό ρίσκο και ίδρυσαν επιχειρήσεις στην Αγγλία, οι οποίες ανθοφόρησαν. Περίπου στο 1665, ένας πρώην Έλληνας ναυτικός, ο Γεώργιος Κωνσταντίνος,

αναγνωρίζοντας την επιτυχία του Rosee, ίδρυσε στην οδό Devereuxcourt το καφενείο Grecian. Το καφενείο αυτό γνώρισε μία εξίσου σπουδαία επιτυχία, όπως και τα προηγούμενα επιτεύγματα των Ελλήνων, καθώς εκεί σύχναζαν πολλά μέλη του αγγλικού Royal Society, όπως ο Isaac Newton, ο Edmund Halley και άλλοι.

2.4) Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΕΜΠΟΡΙΟΥ

Κατά το 18^ο αιώνα, οι μεγάλες δυνάμεις αναπτύσσονταν στην ανατολική Μεσόγειο με γοργούς ρυθμούς. Μετά τον Α΄ Ρωσοτουρκικό πόλεμο και την υπογραφή της συνθήκης Κιουτσούκ-Καϊναρτζή, το 1774, η Τουρκία αναγκάστηκε να παραχωρήσει πλήρη ελευθερία ναυσιπλοΐας στα, υπό ρωσική σημαία, ελληνικά πλοία σε όλη την επικράτειά της. Την κατάσταση αυτή εκμεταλλεύτηκαν οι Έλληνες έμποροι, ώστε να βελτιώσουν τις εμπορικές τους σχέσεις και παράλληλα να προετοιμάσουν το έδαφος για τη λαμπρή αναγέννηση του έθνους μας, με τον εθνικοαπελευθερωτικό αγώνα. Από τη μία μέρα στην άλλη, οι Έλληνες έμποροι και πλοιοκτήτες πήραν στα χέρια τους τη διακίνηση των σιτηρών από τη Ρωσία προς την Ευρώπη.

Παράλληλα, ο διαρκής ανταγωνισμός μεταξύ των υπερδυνάμεων της εποχής, Αγγλίας και Γαλλίας, και ο αποκλεισμός των γαλλικών λιμανιών από την πρώτη, μετά τη γαλλική επανάσταση και κατά τη διάρκεια των Ναπολεόντειων πολέμων, ευνόησε την ανάπτυξη των ατρόμητων Ελλήνων ναυτικών. Οι Έλληνες, ερχόμενοι για πρώτη φορά αντιμέτωποι με τον πανίσχυρο βρετανικό στόλο, κατόρθωσαν να διασπάσουν σε πολλές περιπτώσεις τον ασφυκτικό κλοιό των πολεμικών πλοίων, τροφοδοτώντας τον πεινασμένο λαό της Γαλλίας και αποκομίζοντας μεγάλα κέρδη. Η απογείωση της ελληνικής ναυτιλίας ήταν τέτοια, ώστε, όπως αναφέρει η ιστορικός Τζελίνα Χαρλαύτη στο βιβλίο της “ A History of Greek-owned shipping”, η λέξη Έλληνας, κατά την περίοδο των γεγονότων αυτών, ταυτιζόταν με την λέξη έμπορος.

2.5) Ο ΚΑΙΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΑΝΑΣΤΑΣΗΣ

Εξαιτίας της Γαλλικής επανάστασης και των προβλημάτων που αυτή προκάλεσε, οι μεγάλες δυνάμεις συνήψαν το 1815 τη γνωστή σήμερα ως Ιερή ή Μεγάλη συμμαχία. Σκοπός της συμμαχίας αυτής ήταν η από κοινού αντίδραση των δυνάμεων στα φιλελεύθερα κινήματα της εποχής. Στη συμμαχία προσχώρησε λίγο αργότερα και η Αγγλία. Αυτός ήταν σίγουρα ένας από τους κύριους λόγους της δυσαρέσκειας των μεγάλων δυνάμεων ως προς την Ελληνική επανάσταση. Μάλιστα, η Μεγάλη Βρετανία βοήθησε πολλές φορές και με ποικίλους τρόπους τους Τούρκους, θεωρώντας πως, έτσι, υπερασπίζεται τα συμφέροντά της.

Η αλλαγή της αρνητικής, αυτής, πρώτης στάσης ήρθε μετά τη διαδοχή του Castlereagh από τον George Canning και τη δημιουργία έντονων φιλελληνικών αισθημάτων στους μορφωμένους Άγγλους, που οδήγησε στην δημιουργία του London Greek Committee, κυρίως μετά την καταστροφή της Χίου, υπό την επιρροή των Ελλήνων της διασποράς. Έτσι, σταδιακά, κατέφθασαν πολλοί Άγγλοι φιλέλληνες στην Ελλάδα, όπως ο Λόρδος Βύρων, ο Μπλάκιερ και ο Τζέρεμι Μπένθαμ, με σκοπό να στηρίξουν τον επαναστατικό αγώνα. Λίγο αργότερα, ο τουρκικός στόλος διαλύθηκε από το ναυτικό των τριών Μεγάλων Δυνάμεων της εποχής, εκ των οποίων μια αποτελούσε το Ηνωμένο Βασίλειο γεγονός ύψιστης, για την Ελληνική επανάσταση, σπουδαιότητας.

3. ΒΙΚΤΩΡΙΑΝΗ ΑΓΓΛΙΑ

Κατά την εποχή της Βικτωριανής Αγγλίας(1837-1901), ξεκινά η κοινωνική και οικονομική ενσωμάτωση των Ελλήνων εμπόρων, οι οποίοι έκαναν δυναμικά την εμφάνισή τους την περίοδο αυτή στα μεσαία στρώματα της βρετανικής κοινωνίας. Είναι η περίοδος της ραγδαίας πληθυσμιακής αύξησης, της υλικής ευημερίας και των πολυποίκιλων μεταρρυθμίσεων. Παράλληλα, η εξάπλωση της βρετανικής αποικιοκρατίας και η ανάπτυξη της βρετανικής αυτοκρατορίας δημιούργησε τεράστιες ευκαιρίες για τους Έλληνες εμπόρους.

Στο χώρο της αρχιτεκτονικής η βικτωριανή περίοδος χαρακτηρίζεται συχνά από την προσομοίωση αγγλικών πόλεων με μορφές, στοιχεία και ιδέες από την αρχαιοελληνική αρχιτεκτονική και γραμματεία. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η επικράτηση της ελληνικής τεχνοτροπίας στο Λίβερπουλ κατά την περίοδο 1815-1840. Την ίδια εποχή η πόλη παρομοιαζόταν με τις ναυτικές πόλεις της αρχαιότητας, γεγονός το οποίο είχε ως αποτέλεσμα η υιοθέτηση της ελληνικής τεχνοτροπίας να αποκτήσει έναν ιδιαίτερο συμβολισμό. Το 1843, ο Ντισραέλι περιέγραψε το Μάντσεστερ ως την Αθήνα της εποχής του. Γενικότερα, οι πόλεις εγκατάστασης των Ελλήνων εμπόρων στη Βρετανία, όπως το Λονδίνο, το Μάντσεστερ και το Λίβερπουλ, παρουσίασαν μία ιδιαίτερη συμπάθεια προς την ελληνική αρχαιότητα.

Η βικτωριανή περίοδος οριοθετεί συμβατικά, τη συστηματική ενασχόληση των Βρετανών κατά τον 19ο αιώνα, με την αρχαιότητα. Λαμπρό παράδειγμα αποτελεί ο Τζωρτζ Γκρότε, της εμπορικής τράπεζας Grote and Prescott στην πόλη του Λονδίνου, ο οποίος υπήρξε ένας αυτοδίδακτος μελετητής της κλασικής γραμματείας, της ιστορίας και της πολιτικής οικονομίας, αναμορφωτής του University College of London, και μέλος του βρετανικού κοινοβουλίου. Ο Γκρότε αντιπροσωπεύει έναν χαρακτηριστικό τύπο Βρετανού αστού, που κατάφερε να ανεξαρτητοποιηθεί οικονομικά, χάρις στη σωστή και αποτελεσματική διαχείριση του χρήματος, για να επικεντρωθεί στις πνευματικές του ανησυχίες που αφορούσαν την κλασική αρχαιότητα.

3.1) ΕΛΛΗΝΙΚΟΙ ΕΜΠΟΡΙΚΟΙ ΟΙΚΟΙ ΤΟΥ 19^{ΟΥ} ΑΙΩΝΑ

Την ίδια χρονική περίοδο, από τα τέλη, δηλαδή, των Ναπολεόντειων πολέμων, μέχρι τον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο, στη Βρετανία παρουσιάζεται μία ραγδαία ανάπτυξη των ελληνικών εμπορικών οίκων. Από τις αρχές, μάλιστα, του 19^{ου} αιώνα,

οι ελληνικοί εμπορικοί οίκοι εξελίσσονται στο διεθνές εμπόριο με κατεύθυνση το Λονδίνο. Ακολουθεί η εγκατάσταση τους στο εμπορικό λιμάνι του Λίβερπουλ και στη βιομηχανική πόλη του Μάντσεστερ. Οι συνεκτικοί δεσμοί που συγκροτήθηκαν μεταξύ των μελών των κοινοτήτων αυτών βασίστηκαν στην ελληνορθόδοξη χριστιανική θρησκεία και την κοινή τους ελληνική γλώσσα, όπως συνέβη και σε προηγούμενες φάσεις της ελληνικής εμπορικής διασποράς.

Κάτι σίγουρα θετικό για τους Έλληνες που εγκαταστάθηκαν στη Βρετανία μετά το 1815, ήταν το γεγονός πως είχαν πάψει οι ταραχές που προκλήθηκαν από την αμερικανική επανάσταση και τους Ναπολεόντειους πολέμους. Οι Άγγλοι επιχειρηματίες είχαν αρχίσει να μπλέκονται σε ένα τεράστιο εύρος δραστηριοτήτων κατά τη διάρκεια της βιομηχανικής επανάστασης, δημιουργώντας τις δομές ενός καινούργιου, πολύ ισχυρού εμπορικό-χρηματιστικού συστήματος, που θα άντεχε έως τη δεκαετία του 1870. Οι συναλλαγές ήταν τόσο πολλές, που απετέλεσαν πεδίο δράσης για πολλούς αλλοδαπούς και ημεδαπούς εμπορικούς οίκους. Αυτός ήταν, μάλιστα, και ο λόγος για τον οποίο, κατά τη διαδικασία του εκβιομηχανισμού της Αγγλίας, θεωρείται ότι συνέβαλαν κυρίως οι Γερμανοί, οι Έλληνες και οι Αμερικανό-ιρλανδοί, όπως αντίστοιχα συνέβαλλαν οι βρετανικές επιχειρήσεις στην ανάπτυξη του εμπορίου και της βιομηχανίας στην Ευρώπη και στις νέες χώρες.

Το γεγονός ότι οι συγκεντρωμένοι γύρω από το Σόχο του Λονδίνου Έλληνες ναυτικοί, κληρικοί και έμποροι, κατόρθωσαν να δημιουργήσουν τις ελληνικές κοινότητες της Βρετανίας με κοινωνική αναγνώριση, οφείλεται με βεβαιότητα στην εθνικό-θρησκευτική τους εσωτερική οργάνωση και στις ιδιαίτερες οικονομικές τους επιδόσεις κατά τη διάρκεια του 19^{ου} αιώνα στο Λονδίνο και στα άλλα βρετανικά κέντρα. Η ενδυνάμωση των ελληνικών κοινοτήτων και εμπορικών δικτύων στη Βρετανία μετά τις πρώτες δεκαετίες του 1800 οφείλεται στις οικονομικές συνθήκες και την ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου, με αρχή τη ραγδαία οικονομική ανάπτυξη της Βρετανικής αυτοκρατορίας.

Ο Βρετανικός φιλελληνισμός και η αποθέωση της Ελληνικής αρχαιότητας, συνδέονται σίγουρα με την ταχύτατη αύξηση του μεγέθους του βρετανικού στόλου και εμπορίου, καθώς και με την ισχυροποίηση της μεσαιάς τάξης. Είναι αξιοσημείωτο το γεγονός ότι το κατά κεφαλήν εισόδημα στην Αγγλία, αυξήθηκε από τις 18 στις 76 λίρες στο διάστημα ενός αιώνα. Στη διάρκεια 50 ετών το εθνικό εισόδημα αυξήθηκε από τις 636.000.000 στις 1.750.000.000 λίρες. Οι Βρετανοί επένδυαν το 56% των κεφαλαίων τους στο εμπόριο και τη βιομηχανία, που θεωρούνται επενδύσεις υψηλού κινδύνου, αλλά, ταυτόχρονα, και υψηλής απόδοσης. Αυτή η κίνησή τους ήταν που επέφερε τα παραπάνω θεμιτά αποτελέσματα.

3.1.1) ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑ ΙΩΝΙΔΗ

Ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα ελληνικής οικογένειας που επεκτάθηκε στην Αγγλία και προόδευσε, αποτελεί η Ποντιακής καταγωγής οικογένεια Ιωνίδη. Ο Κωνσταντίνος Ιωνίδης ήταν έμπορος έργων τέχνης στην Κωνσταντινούπολη. Επεκτείνοντας τις επιχειρήσεις του, άνοιξε γραφείο στο Λονδίνο το 1815. Ο γιος του, Αλέξανδρος Ιωνίδης, εγκαταστάθηκε εκεί και σπούδασε στο Μπρίξτον, από όπου αποφοίτησε το 1827. Κατόπιν, νυμφεύτηκε την Ευτέρπη Σγούτα στην Κωνσταντινούπολη και εγκαταστάθηκαν στην περιοχή Τσίθαμ Χιλ, του Μάντσεστερ, αποκτώντας 5 παιδιά.

Εκεί ίδρυσε τη δική του εταιρεία υφασμάτων και σίτου με την επωνυμία Ιωνίδης και Σία και οι συναλλαγές του διεξάγονταν μεταξύ Ηνωμένου Βασιλείου, Βαλκανίων και Εγγύς Ανατολής. Ταυτόχρονα, δραστηριοποιήθηκε στη μελέτη και την προστασία των έργων τέχνης. Το 1834, μετακόμισαν στο Λονδίνο και το 1837 απέκτησε Βρετανική υπηκοότητα. Ανέλαβε καθήκοντα Έλληνα πρόξενου και, συγχρόνως, αποτελούσε διευθυντικό στέλεχος του μεγάλου Κρύσταλ Πάλας και άλλων τραπεζών. Ο γιος του, Αλέξανδρος Ιωνίδης έγινε συλλέκτης έργων τέχνης και μέλος της οργανωτικής επιτροπής που αφορούσε την κατασκευή του ορθόδοξου καθεδρικού ναού της Αγίας Σοφίας στο Λονδίνο.

3.2) Η ΧΙΩΤΙΚΗ ΦΑΣΗ



ΧΙΟΣ

Το ίδιο διάστημα, μετά την πολυπόθητη ίδρυση του ελληνικού κράτους, μεταξύ του 1830-1860, άκμασε το χιώτικο δίκτυο. Το χιώτικο δίκτυο ήταν ένα εμπορικό λόμπι αποτελούμενο από 60 οικογένειες που είτε κατάγονταν από τη Χίο, είτε είχαν

νυμφευθεί με μέλος χιώτικης οικογένειας, είτε είχαν αναλάβει σημαντικά πόστα σε χιώτικες οικογενειακές επιχειρήσεις. Οι γνώσεις τους πάνω στη διαδικασία του μάρκετινγκ, δηλαδή παραγωγή προϊόντος, διανομή, προώθηση, συσκευασία και έλεγχος ποιότητας, αποτελούν τον κύριο συντελεστή της σπουδαίας και ραγδαίας ακμής τους.

Το εμπόριο που διεξαγόταν από τους Χιώτες εμπόρους ήταν, κατά κύριο λόγο, η μεταφορά χύδην φορτίων - όπως βαμβάκι, λιναρόσπορος, δημητριακά και μαλλί - καθώς και υγρών προϊόντων - όπως κρασί και λάδι - από τις φθηνές αγορές των λιμανιών της ανατολικής Μεσογείου και Μαύρης Θάλασσας προς τις χώρες τις Βόρειας και Δυτικής Ευρώπης. Το δίκτυο των Χιωτών εμπόρων εκτεινόταν από τη Μαύρη θάλασσα μέχρι τα λιμάνια της θαλασσοκράτειρας Μεγάλης Βρετανίας. Οι κύριες, δε, εστίες του δικτύου βρίσκονταν στα δύο άκρα, ενώ μεταξύ τους βρίσκονταν διάφορα πόλεις, όπου οι Χιώτες ίδρυσαν τα υποκαταστήματά τους.

Ο δεύτερος μεγαλύτερος δέκτης ελληνικών πλοίων, την περίοδο αυτή, μετά το Λονδίνο, υπήρξε η Μασσαλία. Έπειτα, οι σπουδαίες εμπορικής σημασίας πόλεις της Ιταλίας, το Λιβόρνο στην Τυρρηνική και η Τεργέστη στην Αδριατική θάλασσα, αποτέλεσαν σημαντικά διαμετακομιστικά κέντρα του δικτύου. Ανάμεσα στις εν λόγω περιοχές αξίζει να αναφερθούν η Αλεξάνδρεια, η οποία αποτέλεσε την κύρια πηγή για το εμπόριο βαμβακιού και η Σύρος, η οποία αποτέλεσε το κύριο κέντρο του ελληνικού στόλου, ιδιαίτερα μετά την εισροή εκατοντάδων προσφύγων από τη Χίο, το 1826. Τέλος, τα κύρια χρηματοπιστωτικά κέντρα του χιώτικου δικτύου, παρέμειναν οι, υπό οθωμανικής κατοχής μεγαλουπόλεις, Σμύρνη και Κωνσταντινούπολη.

Πριν τη σφαγή, πολλοί Χιώτες είχαν ήδη αρχίσει να εγκαταλείπουν την πατρίδα τους, και να εγκαθίστανται στην πρωτεύουσα του Ηνωμένου Βασιλείου, το Λονδίνο. Μέχρι το 1850, οι ελληνικοί εμπορικοί οίκοι στο Λονδίνο, το Μάντσεστερ και το Λίβερπουλ ήταν περίπου 60. Εξ αυτών, σπουδαιότερος και ισχυρότερος ήταν αδιαμφισβήτητα ο οίκος της οικογένειας Ράλλη.

Βάσει στοιχείων που ελήφθησαν από την εφημερίδα *The Liverpool Journal of Commence*, φαίνεται ότι στα μέσα του 19^{ου} αιώνα, οι ελληνικοί εμπορικοί οίκοι, ήλεγχαν το 41% του εμπορίου που διεξαγόταν μεταξύ του Λίβερπουλ και των λιμανιών της ανατολής. Δυστυχώς, η εφημερίδα μας παρέχει πληροφορίες με τόση ακρίβεια, μόνο για 3 χρόνια, επομένως δε μπορούμε να διακρίνουμε καλύτερα την εμβέλεια της παρουσίας των Ελλήνων εμπόρων, στο λιμάνι του Λίβερπουλ.

Από την άλλη, τα *London Customs Bills of Entry*, δηλαδή τα Βρετανικά Τελωνειακά Αρχεία, παρέχουν μια σαφή και λεπτομερή εικόνα για τις καθημερινές αφίξεις όλων των πλοίων που εισήλθαν στα βρετανικά λιμάνια από οποιοδήποτε λιμάνι του εξωτερικού. Από εκεί αντλούμε τις πληροφορίες σχετικά με το εμπορικό έργο των μελών του χιώτικου δικτύου. Από την αρχή της πέμπτης δεκαετίας του 19^{ου} αιώνα και έως την αρχή της έκτης, οι αφίξεις πλοίων στους αγγλικούς λιμένες

διπλασιάστηκαν. Από τις 135.727 αφίξεις του 1850, φτάσαμε στις 308.860. Βάσει προηγούμενων σχετικών δεδομένων, οι αφίξεις ελληνικών πλοίων τετραπλασιάστηκαν από 42.306 αυξήθηκαν σε 176.126. Στο διάστημα, λοιπόν, μιας δεκαετίας, οι Έλληνες κατάφεραν να ελέγχουν από το 31 %, το 57% του συνόλου των αφίξεων πλοίων από τα λιμάνια της ανατολικής Μεσογείου.

Οι Έλληνες έμποροι της Αγγλίας διατηρούσαν στην κατοχή τους το μεγαλύτερο μέρος των γενικών φορτίων, που προέρχονταν από τις κυριότερες μεγαλουπόλεις της Ανατολικής Μεσογείου, δηλαδή την Κωνσταντινούπολη, τη Σμύρνη και την Αλεξάνδρεια. Παράλληλα, βέβαια, συνέχισαν να συμμετέχουν στο εμπόριο και τη μεταφορά χύδην φορτίων. Υπολογίζεται, ότι δέκα εμπορικοί οίκοι, συμπεριλαμβανομένου του οίκου Ράλλη, είχαν τον αποκλειστικό έλεγχο του εμπορίου εξαγωγής σταφίδας από την Πάτρα.

Πέραν των βρετανικών λιμένων, όμως, αξίζει να σημειωθεί ότι το ρόλο του κύριου δέκτη φορτίων από τους ελληνικούς εμπορικούς οίκους της Ανατολής στη Δυτική Ευρώπη έπαιξε η πόλη της Μασσαλίας. Οι ελληνική εμπορική παροικία διαχειριζόταν τουλάχιστον το ένα τρίτο των συνολικών αφίξεων στο λιμάνι της πόλης από την ανατολική Μεσόγειο, σύμφωνα με στοιχεία που παίρνουμε από τη Semaphorede Marseille, για όλο το διάστημά ύπαρξης του χιώτικου δικτύου. Τουλάχιστον το ένα τρίτο των μελών διατηρούσε υποκαταστήματα στη Μεσογειακή πόλη της Νότιας Γαλλίας.

Αξιο μνηείας, λοιπόν, είναι το γεγονός πως μια ομάδα ανθρώπων με καταγωγή από ένα νεοσύστατο και αδύναμο κράτος, κατάφεραν να διεκδικήσουν την πρωτιά, σε έναν τόσο ανταγωνιστικό τομέα όπως της ναυτιλίας, με αντίπαλους τους δυτικοευρωπαίους. Η ανάληψη του εμπορίου της Μέσης Ανατολής από τους Έλληνες, συνάντησε τεράστιο ανταγωνισμό από τους Γάλλους εμπόρους και πλοιοκτήτες και κυρίως από τους Γάλλους της Μασσαλίας, που το είχαν παραδοσιακά υπό την κατοχή τους. Περί το 1850, παρατηρείται η παρακμή των μασσαλιώτικων οίκων, καθώς τα αγγλικά υφάσματα που εξήγαγαν οι Έλληνες έμποροι από το Λίβερπουλ και το Μάντσεστερ δημιούργησαν μεγαλύτερη ζήτηση στις χώρες της ανατολικής Μεσογείου και της Μαύρης θάλασσας, παρότι τα γαλλικά, ενδεχομένως, ήταν πιο ποιοτικά. Με αυτόν τον τρόπο ζημιώθηκαν σε μεγάλο βαθμό οι Γάλλοι παραγωγοί, έμποροι και πλοιοκτήτες.

Το κύριο εξαγωγικό λιμάνι δημητριακών κατά την περίοδο ακμής του χιώτικου δικτύου ήταν η Οδησός. Σύμφωνα με την τοπική εφημερίδα Journald Odessa, ο οίκος του Θεόδωρου Ροδοκανάκη ήταν ο μεγαλύτερος της Οδησούς, καθώς ήλεγχε το 10% του εξωτερικού εμπορίου το 1846. Το υποκατάστημα του οίκου Ράλλη στην πόλη κατείχε την πέμπτη θέση, έχοντας στην κατοχή τούτο 5,6% των εξαγωγών. Το μόνο σίγουρο είναι πως το ελληνικό δίκτυο εμπορών της εποχής ήλεγχε το 40% του εμπορίου με προέλευση την Οδησό και κατεύθυνση τη Βρετανία. Τα προϊόντα που εξαγονταν ήταν το μαλλί, ο λιναρόσπορος, διάφορα σιτηρά και το ζωικό λίπος.

Μάλιστα, η εξαγωγή ζωικού λίπους και μαλλιού προς τη Μεγάλη Βρετανία ελεγχόταν σχεδόν αποκλειστικά από τους Έλληνες.

Είναι γνωστό ιστορικά πως τα πριγκιπάτα του Δούναβη υπήρξαν για πολλά χρόνια οι αποκλειστικοί προμηθευτές σιτηρών της Κωνσταντινούπολης. Μετά το πέρας του Ρωσοτουρκικού πολέμου και την υπογραφή της συνθήκης της αδριανουπόλεως το 1829, το εμπόριο άνοιξε και για τις άλλες χώρες. Τότε, πολλοί κάτοικοι των Ιονίων νήσων, άρχισαν να εγκαθίστανται στα λιμάνια του Δούναβη και να εργάζονται εκεί, υπό την προστασία της Βρετανίας. Ταυτόχρονα με αυτούς, μέχρι τον πόλεμο της Κριμαίας, πολλά μέλη του χιώτικου δικτύου κατάφεραν να εισχωρήσουν και να αποκομίσουν τεράστια κέρδη, από το εμπόριο σιτηρών. Η σημερινή Βραΐλα, αποτέλεσε σημαντική έδρα για τους μεγαλύτερους εξαγωγείς σιτηρών προς λιμάνια του Ηνωμένου Βασιλείου και τη Μασσαλία.

Σημαντικές μεταβολές συνέβησαν κατά την διάρκεια του 1840. Μέχρι αυτή τη χρονολογία, τα φορτία σιτηρών από την Ανατολική Μεσόγειο και τη Μαύρη θάλασσα, μεταφέρονταν στα διαμετακομιστικά κέντρα, λόγω χάρη στα λιμάνια της Μασσαλίας, του Λιβόρνο και της Τεργέστης, από όπου ξαναφορτώνονταν για να μεταφερθούν στα βορειοευρωπαϊκά κράτη και, κυρίως, τα λιμάνια της Αγγλίας. Η κατάργηση του αγγλικού νόμου των σιτηρών, για την προστασία των εγχώριων προϊόντων, που ίσχυε μέχρι το 1846 και της ναυσιπλοΐας το 1847, καθιέρωσε τη νέα ναυτιλιακή και οικονομική πολιτική της Μεγάλης Βρετανίας. Η φιλελευθεροποίηση του διεθνούς εμπορίου, προώθησε το, άμεσο μεταξύ των κρατών, εμπόριο και με αυτόν τον τρόπο τις απευθείας θαλάσσιες οδούς μεταξύ των λιμανιών της Μαύρης θάλασσας και της Αγγλίας. Αυτό φαίνεται, μάλιστα, και στην κατάργηση μεγάλων εμπορικών οίκων με έδρα τη Μασσαλία και την απότομη άνοδο εμπορικών οίκων που έδρευαν στις περιοχές παραγωγής των προϊόντων, κατά τη δεκαετία μετά το 1840.

Ένα από τα πρώτα λιμάνια διαμετακομιστικού εμπορίου, ήταν το Λιβόρνο. Η υποδομή του, μάλιστα, ήταν τέτοια, που χρησιμοποιούνταν ως αποθήκη σιτηρών, κατά τη 2^η και 3^η δεκαετία του 19^{ου} αιώνα. Τα καράβια φόρτωναν από την Οδυσσό σιτηρά, τα οποία εκφόρτωναν στο Λιβόρνο, ενώ άλλα καράβια φόρτωναν τα αποθηκευμένα σιτηρά, τα οποία μετέφεραν στους αγγλικούς λιμένες. Από την Αγγλία, φόρτωναν υφάσματα, τα οποία θα παρέδιδαν στο Λιβόρνο όταν θα επέστρεφαν. Με λίγα λόγια το Λιβόρνο ήταν ο κύριος λιμένας εισαγωγών και εξαγωγών της βρετανικής βιομηχανίας. Ένα σπουδαίο μέρος του εμπορίου αυτού ελεγχότανε από τους Χιώτες. Σύμφωνα με την Patricia Herlihy το 1839, στο Λιβόρνο κυριαρχούντο πολύ 10 εμπορικοί οίκοι, από τους οποίους κανένας δεν είναι ιταλικός.

Η ποσότητα που μεταφερόταν από την Κωνσταντινούπολη, τη Σμύρνη και τη Σύρο προς τα λιμάνια της Μασσαλίας και του Λίβερπουλ το 1850, εκπροσωπούσαν σχεδόν το 15% της συνολικής χωρητικότητας των πλοίων που ναυλώνονταν από τους Έλληνες εμπόρους. Βέβαια, ο ρόλος που έπαιζαν οι πόλεις αυτές για το δίκτυο ήταν τελείως διαφορετικός από αυτόν των διαμετακομιστικών κέντρων. Αυτές οι τρεις

πόλεις αποτέλεσαν την υποδομή, επάνω στην οποία βασίστηκε όλο το δίκτυο. Εκεί εκπαιδεύτηκαν οι Έλληνες έμποροι, πριν εγκατασταθούν στην Αγγλία και στα άλλα, ξένα κέντρα δράσης για να μεγαλοουργήσουν. Μάλιστα, τα κύρια χρηματοπιστωτικά κέντρα του δικτύου, ήταν η Κωνσταντινούπολη και η Σμύρνη, όπου υπήρχαν διαθέσιμες τραπεζικές υπηρεσίες, αγοραπωλησίες συναλλάγματος και δανεισμός. Ταυτόχρονα, η Κωνσταντινούπολη και η Σύρος ήταν οι κύριοι ναυτότοποι που εξασφάλιζαν ναυτικούς, ναυπηγία με σκοπό τη ναυπήγηση, τη συντήρηση και την επισκευή πλοίων, ναυλώσεις και αγοραπωλησίες πλοίων, καθώς και τις πολυπόθητες πληροφορίες για την αγορά.

3.2.1) ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΔΙΚΤΥΟΥ

Η εμπορική στρατηγική του δικτύου διαιρείται σε δύο τμήματα: στον τρόπο οργάνωσης των επιχειρήσεων και στις μεθόδους εμπορίας. Η περισσότερο συνηθισμένη νομική μορφή ενός εμπορικού οίκου ήταν αυτή της συλλογικής εταιρείας. Ο εμπορικός οίκος ήταν η κύρια εταιρεία, ενώ οι υπόλοιπες εταιρείες αποτελούσαν υποκαταστήματα αυτής. Η διεύθυνση της κύριας εταιρείας, που προσδιόριζε την εθνικότητα της εταιρείας, δινόταν στο πιο ικανό μέλος, ενώ οι συνέταιροι μοίραζαν μεταξύ τους τη διεύθυνση των υποκαταστημάτων. Παρόλα αυτά, όλοι οι διευθυντές αντιμετώπιζονταν ως ίσα μέλη, και είχαν το δικαίωμα υπογραφής.

Ένα διαφορετικό οργανωτικό σχήμα, παρουσιάζεται όταν οι εμπορικοί οίκοι ήταν νομικά ανεξάρτητοι ο ένας από τον άλλο, αλλά, παράλληλα, μοιράζονταν τα κέρδη. Ο διεθνικός χαρακτήρας αυτών των εμπορικών εταιρειών, δημιουργούσε συχνά δυσχέρειες στα νομικά ζητήματα. Σε αυτό βασίστηκαν, όμως, οι ελληνικές διαχείρισης ναυτιλιακές εταιρείες του 20^{ου} αιώνα, για να διατηρήσουν τη φοροαπαλλαγή σε όλες τις χώρες που εμπορεύονταν.

Ο λόγος για τον οποίο το χιώτικο δίκτυο στηρίχτηκε στο θεσμό της οικογένειας ήταν η ελλιπής επικοινωνία, λόγω της δυσκολίας και της καθυστέρησης. Για τους Χιώτες ο κοινός τόπος καταγωγής και η συγγένεια σήμαινε εμπιστοσύνη στις επιχειρήσεις και εξασφάλιζε την είσοδο στη λέσχη των Ελλήνων εμπόρων: ένα αυστηρό, κλειστό και ισχυρό κύκλωμα, κύριο μέλημα του οποίου ήταν η γρήγορη και αποκλειστική ανταλλαγή εμπορικής και ναυτιλιακής πληροφόρησης. Η δύναμη αυτού του κυκλώματος, στηρίχθηκε στην αυστηρή πειθαρχία που καθόριζε η ήδη ιεραρχημένη οικογένεια. Κοινή πρακτική για αυτούς αποτελούσε ο γάμος μεταξύ των μελών της ίδιας οικογένειας, για την αιώνια διατήρηση της επιχείρησης.

Η μαθητεία και η εκπαίδευση στο εμπόριο ξεκινούσε από πολύ μικρή ηλικία για τους άνδρες των εμπορικών οικογενειών. Η κύρια εκπαίδευση τους ήταν η γνώση ξένων γλωσσών, ενώ μέσα στην οικογενειακή επιχείρηση μάθαιναν εξελιγμένες και καινοτόμες εμπορικές τεχνικές, όπως οι συναλλαγματικές και τα βιβλία διπλών εγγράφων, το οποίο διδάσκεται ακόμα και σήμερα στις σχολές λογιστικής και αποτελεί μία μέθοδο τήρησης λογιστικών βιβλίων, με διπλή καταγραφή των οικονομικών στοιχείων και πράξεων. Η στελέχωση των εταιρειών και η επιλογή συνεταίρων στις εταιρείες, γίνονταν από τα πιο ικανά μέλη των πολυάριθμων συγγενών και επιβαλλόταν από τα αρχαιότερα μέλη της οικογένειας.

Οι Έλληνες στις διάφορες εμπορικές κοινότητες της διασποράς, δεν αναμιγνύονταν με τον ντόπιο πληθυσμό, ενώ συχνά έμεναν σε ξεχωριστές ελληνικές γειτονιές σε κάθε πόλη, όπου συναναστρέφονταν σχεδόν αποκλειστικά μεταξύ τους. Παρέμεναν πιστοί στην ελληνική τους καταγωγή και δε δέχονταν τον τόπο όπου ζούσαν είτε αυτός ήταν το Λονδίνο, είτε η Μασσαλία ως μόνιμο τόπο διαμονής τους. Σε πολλές περιπτώσεις, όμως, δέχονταν και αποκτούσαν την υπηκοότητα της χώρας στην οποία διέμεναν, για τη διεκδίκηση των προνομίων που είχαν οι ντόπιοι έμποροι. Όπως μας αποκαλύπτει η προξενική αλληλογραφία, οι κυριότεροι έμποροι που κατοικούσαν στην Οδησσό πήραν τη ρωσική υπηκοότητα, μετά από μία σύντομη διαδικασία.

“Σε απάντηση του μηνύματος σας της 5ης Φεβρουαρίου, το οποίο έφτασε μόνο δύο μέρες πριν, σπεύδω να δηλώσω ότι κάθε ξένος μπορεί να γίνει Ρώσος πολίτης ανά πάσα στιγμή μέσα σε λίγες ώρες, με μια τυπική διαδικασία και θα αντιμετωπίζεται σαν τέτοιος σύμφωνα με το ρωσικό δίκαιο χωρίς καμία διάκριση από τους ντόπιους. Από τους εμπόρους του Ταγκαρόκ πού αναφέρατε, οι Ράλλης και Σκαραμαγκάς είναι μια επιχείρηση πού λειτουργεί ως πράκτορας και για λογαριασμό των Ράλλη και Σκαραμαγκά της 'Οδησσού, οι όποιοι έχουν καταχωρηθεί στην Ένωση σαν Ρώσοι πολίτες. Το ίδιο ισχύει για τον Β. Μελά, ό όποιος ενεργεί για λογαριασμό του Σ. Μαύρου της Οδησσού, ενός Ρώσου πολίτη...”.

Το δεύτερο τμήμα της εμπορικής στρατηγικής του δικτύου ήταν οι εμπορικές του μέθοδοι. Αυτές αποτελούνταν αφενός από τη διείσδυση στις αγορές των παραγωγών και των καταναλωτών, αφετέρου, δε, από τον τρόπο οργάνωσης του εμπορίου και των θαλάσσιων μεταφορών. Και οι δύο μέθοδοι, τελικά, χρησίμευαν στη μείωση του κόστους και στον έλεγχο της αγοράς από την επιχείρηση.

Ένα αρκετά σημαντικό στοιχείο της εμπορικής στρατηγικής των Χιωτών, είναι η διείσδυσή τους στις φθηνές αγορές της Ανατολικής Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας, για την απ' ευθείας αγορά των προϊόντων από τους παραγωγούς, αποφεύγοντας με αυτόν τον τρόπο τους μεσάζοντες. Έτσι, η αγορά ήταν πολύ πιο συμφέρουσα. Επί παραδείγματι, το σιτάρι στην Οδησσό συχνά πουλιόταν είτε την ώρα παραλαβής του, κατευθείαν από τις αποθήκες στο λιμάνι, είτε από τα παζάρια και τα αγροκτήματα στην ενδοχώρα. Το σιτάρι που φυλασσόταν στις αποθήκες, άνηκε συνήθως στους μεγαλοκτηματίες που βρίσκονταν σε θέση να διατηρούν

μεγάλα αποθέματα, πληρώνοντας ενοίκιο στις αποθήκες. Έτσι, όμως, το σιτάρι γινόταν πιο ακριβό για τους εμπόρους. Φθηνότερο ήταν το σιτάρι των μικροαγροτών, οι οποίοι το πουλούσαν σε χαμηλές τιμές, με σκοπό την προώθησή του πριν χαλάσει.

Οι Έλληνες έμποροι είχαν δημιουργήσει ολόκληρο σύστημα ντόπιων πρακτόρων, για την εξασφάλιση των αναγκαίων φορτίων δημητριακών. Ένα ισχυρό μέσο που διέθεταν οι ντόπιοι αυτοί πράκτορες, ήταν η τοκογλυφία. Αυτοί δάνειζαν στους αγρότες, οι οποίοι αναγκάζονταν να προπωλήσουν τη σοδειά τους σε πολύ χαμηλές τιμές, για την αποπληρωμή του χρέους τους. Από την άλλη, το εμπόριο της Αζοφικής και του Δούναβη ήταν σαφώς λιγότερο οργανωμένο, από αυτό της Οδησού και με αυτό τον τρόπο, η εκμετάλλευση του ντόπιου αγροτικού πληθυσμού ήταν πιο εύκολη όπως και η απόκτηση κέρδους.

Οι περιοχές γύρω από τη Μαύρη θάλασσα, όπου είχαν εγκατασταθεί οι Έλληνες ήταν εντελώς υποανάπτυκτες. Η καλύτερη και ευκολότερη πρόσβασή τους εκεί οφείλεται στην ύπαρξη σημαντικού ελληνικού πληθυσμού και στη γνώση της γλώσσας. Επίσης, οι ναυτικοί που έπλεαν στη Μαύρη θάλασσα έρχονταν αντιμέτωποι με πολλές δυσκολίες, καθώς οι ακτές της πάσχουν από την έλλειψη φυσικών λιμανιών. Παράλληλα, τα πλοία που περνούσαν από την Κωνσταντινούπολη, έπρεπε να μείνουν σε καραντίνα στα ρωσικά λιμάνια. Οι χερσαίες μεταφορές δεν ήταν ευκολότερες. Κανένας δρόμος δεν ήταν στρωμένος με πλάκες ή πέτρες. Έτσι, η λάσπη αποτελούσε ένα πολύ σοβαρό πρόβλημα, την άνοιξη και το φθινόπωρο.

Στην άλλη πλευρά του δικτύου, στο Ηνωμένο Βασίλειο τα φορτία και ιδιαίτερα τα ζωικά λίπη, ο λιναρόσπορος και τα δημητριακά, προωθούνταν στη βρετανική και βόρειοευρωπαϊκή αγορά, μέσω του Baltic Exchange, δηλαδή του βαλτικού κέντρου. Το βαλτικό κέντρο, ιδρύθηκε στο Λονδίνο το 1744, έχοντας αρχικά τη μορφή καφεeneίου, στο οποίο οι έμποροι συναντούσαν τους καπετάνιους, προκειμένου να συμφωνήσουν για τη ναύλωση και τη μεταφορά των φορτίων τους δια θαλάσσης. Η συμμετοχή ως μέλος ήταν απαραίτητη για την λήψη κατάλληλης πληροφόρησης. Το 1823, το καφεeneίο αυτό μετατράπηκε σε club, όπου η εγγραφή απαιτούσε πολλά προσόντα και την αντιμετώπιση του αθέμιτου ανταγωνισμού μεταξύ των μελών. Τη σημερινή του μορφή ως “Baltic Mercantile & Shipping Exchange” έλαβε το 1903, όπου, από club και κεντρική ναυλαγορά για το εμπόριο στα λιμάνια της Βαλτικής, μετετράπη σε κεντρική ναυλαγορά όλου του κόσμου.

Επομένως, η πρόσβαση στο Βαλτικό κέντρο, την κεντρική και κύρια βρετανική, αλλά και παγκόσμια ναυλαγορά, ήταν απαραίτητη για την επιβίωση και επιτυχία του χιώτικου δικτύου. Από την ελληνική πλευρά, η πρόσβαση στη μεγαλύτερη ναυλαγορά του κόσμου εξασφάλιζε άμεση και σίγουρη αγορά για τα φορτία, τα πλοία και τις ναυτιλιακές υπηρεσίες. Από την πλευρά των Βρετανών, η παραχώρηση του εξωτερικού εμπορίου, που, πολλές φορές, γινόταν με χώρες αφιλόξενες και κατοίκους με δόλιες βλέψεις στους ξένους είτε Γερμανούς, είτε Εβραίους, είτε Έλληνες, τους απέτρεπε από το να ρισκάρουν μεγάλα ποσά, ενώ, παράλληλα, έδινε τη δυνατότητα στους παραγωγούς της χώρας, να εξάγουν τα αγαθά τους σε καινούργιες αγορές.

Από τα μέσα της πέμπτης δεκαετίας του 19^{ου} αιώνα, τα πρόσωπα, τα φορτία, τα πλοία, τα δίκτυα και τα θαλάσσια δρομολόγια άλλαζαν διαρκώς, ανάλογα με τις πληροφορίες που διέρρεαν μεταξύ των μελών του βαλτικού κέντρου για τις συνθήκες που επικρατούσαν. Αυτό, όμως, που δεν άλλαξε από τότε μέχρι και τα τέλη του 20^{ου} αιώνα, είναι ο ολοένα αυξανόμενος αριθμός των μελών με ελληνική καταγωγή. Αυτός είναι, σίγουρα, ένας από τους κύριους συντελεστές επιτυχίας του χιώτικου δικτύου.

Ο κυριότερος, όμως, παράγοντας που οδήγησε στην επιτυχία το χιώτικο δίκτυο δε μπορεί να είναι άλλος, από τον άριστο συνδυασμό του εμπορίου και της ναυτιλίας. Οι Έλληνες έμποροι δημιουργούσαν γρήγορα ένα ισχυρό κύκλωμα ντόπιων και ομοεθνών πρακτόρων, σε οποιοδήποτε λιμάνι, είτε της Ευρώπης, είτε της Ασίας, οι οποίοι παρελάμβαναν και έστελναν τα φορτία. Με αυτόν τον τρόπο, παράκαμπταν τυχόν μεσάζοντες και το κέρδος διανεμόταν μόνο στα μέλη της οικογένειας και στους λίγους ξένους που είχαν καταφέρει να κερδίσουν την εμπιστοσύνη τους (οι οποίοι πάντα, όμως, αντιμετώπιζονταν ως κατώτερα μέλη).

Μία ακόμη καινοτομία των Ελλήνων εμπόρων, ήταν ότι κατάφεραν να μεταφέρουν συνεχώς φορτία, είτε εξαγωγής, είτε εισαγωγής. Για παράδειγμα, μετέφεραν με τα καράβια τους αγγλικά υφάσματα από τα λιμάνια της Μεγάλης Βρετανίας στη Σμύρνη και την Κωνσταντινούπολη, από όπου συνεχίζοντας το δρομολόγιό τους για τις παραδουνάβιες χώρες, τις χώρες τις Αζοφικής ή την Οδησό, παρελάμβαναν φορτίο σιτηρών, το οποίο θα μεταφερόταν στο Λίβερπουλ, στο Μαντσεστερ ή στο Λονδίνο. Έτσι, μπορούσαν να αποκομίσουν κέρδη από το εισαγωγικό εμπόριο της Οθωμανικής αυτοκρατορίας, το οποίο, σε άλλη περίπτωση, θα έχαναν λόγω της έλλειψης εισαγωγικού εμπορίου, στην τσαρική Ρωσία.

3.2.2) Η ΕΠΙΡΡΟΗ ΤΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Πολλοί έμποροι του χιώτικου δικτύου είχαν στην κατοχή τους έναν αριθμό πλοίων. Από τις εξήντα, συνολικά, οικογένειες, μόνο οι δεκαπέντε επένδυναν στον τομέα της ναυτιλίας. Αξίζει, όμως, να αναφερθεί πως όλα τα καράβια τους ύψωναν τη σημαία της χώρας μόνιμης διαμονής και ναυτολογούσαν καπετάνιους της εκάστοτε χώρας, όπως Αγγλία και Γαλλία. Επίσης, η πλοιοκτησία για τους Χιώτες ερχόταν πάντα σε δεύτερη μοίρα και κανείς τους δε μπορεί να θεωρηθεί μεγαλοπλοιοκτήτης. Η κύρια ασχολία τους ήταν το εμπόριο. Αυτός, μάλιστα, είναι και ο λόγος για τον οποίο πολλοί σύγχρονοι ιστορικοί διατυπώνουν την άποψη πως οι Έλληνες έμποροι του χιώτικου δικτύου, δε συμμετείχαν στην πορεία του ελληνόκτητου στόλου.

Στην πραγματικότητα, οι βάσεις που έθεσε το χιώτικο δίκτυο για την ισχυροποίηση του ελληνικού εμπορικού στόλου, τέθηκαν με τρεις βασικούς τρόπους. Πρώτον, οργανώθηκε το εμπόριο πάνω στο οποίο στηρίχτηκε η μεγέθυνση του ελληνικού στόλου. Δεύτερον, εδραιώθηκε το εμπορικό δίκτυο, δηλαδή τα λιμάνια της Μαύρης θάλασσας και οι θαλάσσιες οδοί που τα ένωναν με τα λιμάνια της Ευρώπης, επάνω στο οποίο ταξίδευαν πολλά καράβια της ελληνικής ναυτιλίας του προπερασμένου αιώνα. Και, τρίτον, το χιώτικο δίκτυο οδήγησε στην είσοδο πολλών Ελλήνων στην κεντρική ναυλαγορά του κόσμου, το Λονδίνο, ανοίγοντας το δρόμο για την εδραίωση της σύγχρονης ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας.

Η κύρια, λοιπόν, κίνηση των Χιωτών, που αφορά στην πρώτη επίδρασή τους, ήταν ότι το μεγαλύτερο μέρος των πλοίων που ναύλωναν ως έμποροι ήταν ελληνικής σημαίας, με Έλληνες καπετάνιους, ελληνικής καταγωγής πληρώματα και Έλληνες πλοιοκτήτες. Σύμφωνα με την εφημερίδα της Μασσαλίας, οι αφίξεις πλοίων με ελληνική σημαία τριπλασιάστηκαν στο διάστημα δύο δεκαετιών. Αντίθετα, οι εμπορικοί οίκοι της Αγγλίας, απέφευγαν να χρησιμοποιήσουν καράβια υπό ελληνική σημαία, για τα εμπορεύματά τους. Οι Έλληνες έμποροι του χιώτικου δικτύου της Αγγλίας, χρησιμοποιούσαν για τις μεταφορές των φορτίων τους μόνο καράβια που ανήκαν σε πλοιοκτήτες του δικτύου, τα οποία ύψωναν τη βρετανική σημαία.

Με τη δεύτερη επίδραση τέθηκαν οι κύριες εστίες του χιώτικου δικτύου, οι οποίες καθόρισαν τη γεωγραφία των θαλάσσιων δρομολογίων και την υποδομή της ελληνικής ναυτιλίας στα κυριότερα λιμάνια ολόκληρης της Μεσογείου, της Μαύρης θάλασσας και της Βόρειας Ευρώπης. Τα ελληνικά καράβια της εποχής, γνώριζαν πως θα έβρισκαν εύκολα και άμεσα φορτίο, καθώς θα μπορούσαν να συνεννοηθούν και να εμπιστευτούν με σιγουριά τους συμπατριώτες τους, που ήταν απλωμένοι σε όλα αυτά τα λιμάνια. Ένα μεγάλο δίκτυο από Έλληνες ναυτλιακούς πράκτορες, με ενασχόληση σε δραστηριότητες που σχετίζονταν με το εμπόριο και τη ναυτιλία, όπως το παράδειγμα της Οδησσού που προαναφέρθηκε, είχε, με τον καιρό, εδραιωθεί σε όλα τα λιμάνια που κατέπλεαν τα ελληνικά καράβια.

Από αυτήν την κατάσταση επωφελήθηκαν και πολλοί Έλληνες μικροεπιχειρηματίες, οι οποίοι είχαν εγκατασταθεί στα διάφορα λιμάνια, όπως του Λίβερπουλ, του Μάντσεστερ, της Οδησσού και της Μασσαλίας, με σκοπό να τροφοδοτούν, να εξοπλίζουν και να επισκευάζουν τα ελληνικά καράβια. Από διάφορα αρχειακά έγγραφα, μαθαίνουμε πως υπήρχαν ειδικοί πράκτορες - μεταφραστές σε κάθε λιμάνι, οι οποίοι ασχολούνταν με όλες τις διαδικασίες που αφορούσαν τα καράβια, τα έγγραφα και όλες τις συναλλαγές με τις τοπικές αρχές, οι οποίες φυσικά, απαιτούσαν τη γνώση της γλώσσας. Αυτό σημαίνει πως ένας αξιόλογος καπετάνιος την εποχή εκείνη, δεν ήταν υποχρεωμένος να γνωρίζει καμία γλώσσα, πέραν της ελληνικής.

Η τρίτη και πιο σημαντική επίδραση του χιώτικου δικτύου, δηλαδή η προσφορά στην εξέλιξη της ελληνόκτητης ναυτιλίας, ήταν η είσοδος στη κεντρική ναυλαγορά του κόσμου, το Βαλτικό Κέντρο του Λονδίνου.

3.2.3) ΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ ΣΤΟ ΣΙΤΥ(CITY) ΤΟΥ ΛΟΝΔΙΝΟΥ



To city στο Λονδίνο

Ο ιδιαίτερος χαρακτήρας του Σίτυ του Λονδίνου, ως διεθνές χρηματοπιστωτικό κέντρο, προσέφερε τη δυνατότητα για μεγαλύτερη εξειδίκευση στον χώρο των χρηματοπιστωτικών υπηρεσιών. Στα πλαίσια της ελληνικής κοινότητας του Λονδίνου, αναπτύχθηκε σταδιακά μία οικονομικά ισχυρή και ανεξάρτητη εμπορική παροικία. Η παροικία αυτή φαίνεται να χρηματοδοτεί συστηματικά τους Έλληνες εμπόρους και πλοιοκτήτες κατά τη διάρκεια των δύο τελευταίων αιώνων. Η ελληνική κοινότητα του Λονδίνου αποτελεί μία ομάδα από ανεξάρτητα μεταξύ τους μέλη, τα οποία, όμως, συνεργάζονται οικονομικά, παρέχουν πληροφόρηση ο ένας στον άλλο και συνάπτουν συμμαχίες μεταξύ τους. Η πιο ισχυρή εξ αυτών άκμασε κατά την περίοδο μεταξύ της τρίτης και έκτης δεκαετίας του 19^{ου} αιώνα, με την ονομασία του τόπου καταγωγής των περισσότερων μελών της, το χιώτικο δίκτυο.

Η επιχειρηματική αυτή ομάδα δεν είναι ομοιόμορφη και αποτελείται από μέλη διαφορετικού βεληνεκού και οικονομικής ισχύος. Η σύνδεση μεταξύ τους γίνεται προς όφελος όλων, και ισχυρών και αδυνάτων. Από τη μία μεριά, οι ισχυροί ενισχύουν τη θέση τους στην αγορά χρήματος, έχοντας στη διάθεση τους τα κεφάλαια των πιο αδύναμων, ενώ, από την άλλη, οι οικονομικά ασθενέστεροι αποκτούν ισχυρούς εκπροσώπους διεθνούς κύρους και αυξημένη πρόσβαση στις διεθνείς αγορές.

Το Λονδίνο αποτελεί ένα καινούριο, εύκολα μεταβαλλόμενο και ανταγωνιστικό οικονομικό περιβάλλον. Σε ένα τέτοιο περιβάλλον η δημιουργία συμμαχιών αποτρέπει την πιθανότητα κατάρρευσης και χρεοκοπίας, ενώ επιτρέπει την ομαλή και γρήγορη αύξηση των κερδών. Ο μετασχηματισμός της πρωτεύουσας του Ηνωμένου Βασιλείου σε παγκόσμια αγορά κεφαλαίων, σε συνδυασμό μάλιστα, με τις ευνοϊκές συγκυρίες για τους Έλληνες της εποχής, όπως η ήδη κερδοφόρα ενασχόλησή τους με το εξαγωγικό εμπόριο από τις χώρες της Μαύρης θάλασσας και της Ανατολικής Μεσογείου, σε συνεργασία με τους ελληνικούς πληθυσμούς των περιοχών και με την ταυτόχρονη ναυτολόγηση πολλών εξ αυτών, αποκομίζοντας αμφότεροι τεράστια

χρηματικά ποσά -τους έδινε τη δυνατότητα να πιστεύουν στην τελική επικράτησή τους έναντι των υπόλοιπων κοινοτήτων.

Η ιεράρχηση των μελών παρατηρείται στα πλαίσια της επιχειρηματικής ομάδας των Ελλήνων. Οι ισχυρότεροι έμποροι και τραπεζίτες δημιουργούν τις εξελίξεις και συναλλάσσονται πρώτοι με τους οικονομικούς και τραπεζικούς θεσμούς του Σίτυ. Είναι ο πυρήνας γύρω από τον οποίο συσσωρεύονται τα μικρότερης οικονομικής ισχύος μέλη της κοινότητας. Η ενδογαμία μεταξύ των μελών, κρίνεται απαραίτητη, όπως προειπώθηκε, για την εξασφάλιση της οικονομικής συνεργασίας. Η εμπιστοσύνη, στην ελληνική κοινότητα του Λονδίνου, χαρίζεται απλόχερα στους ανθρώπους με κοινή καταγωγή.

Η δράση των Ελλήνων του Λονδίνου ως επιχειρηματική ομάδα τους εξασφάλιζε ανταγωνιστικό πλεονέκτημα στο δεδομένο περιβάλλον του 19^{ου} αιώνα. Παρότι η κατεξοχήν δύναμη της επιχειρηματικής ομάδας πηγάζει από τη στενή σχέση μεταξύ των μελών της, την εμπιστοσύνη και την εχεμύθεια μεταξύ τους, που στεγανοποιεί τις οικονομικές σχέσεις και εξασφαλίζει ένα ελεγχόμενο και ανανεούμενο ανθρώπινο δυναμικό στο ελληνικό παράδειγμα του Λονδίνου, η υιοθέτηση του συγκεκριμένου οργανωτικού σχήματος συνέβαλλε καθοριστικά και στη σταδιακή ενσωμάτωση των Ελλήνων στην αγγλική και τη διεθνή χρηματοπιστωτική αγορά. Με εφαλτήριο τις ενδοκοινοτικές επιχειρηματικές συνεργασίες, διευρύνουν σταδιακά τη δράση τους, συναλλασσόμενοι με Βρετανούς εμπόρους, επωφελούμενοι από τις οικονομικές ευκαιρίες που επεφύλασσε η αχανής, πλέον, βρετανική Αυτοκρατορία, η οποία, κατά τη βικτωριανή περίοδο, κυριαρχούσε στις θάλασσες.

3.2.4) ΟΙ ΕΜΠΟΡΟΠΙΣΤΩΤΙΚΟΙ ΟΙΚΟΙ

Ο 19^{ος} αιώνας υπήρξε αιώνας καινοτομιών και εξελίξεων που άλλαξαν ριζικά τη φυσιογνωμία του έως τότε γνωστού κόσμου. Καταλυτικό ρόλο έπαιξε η Βιομηχανική Επανάσταση, με αφετηρία την Αγγλία, στα τέλη του 18^{ου} αιώνα. Η χρήση νέων πηγών ενέργειας και η εκβιομηχάνιση, συνέβαλαν στην εκτόξευση της παραγωγικότητας και της παραγωγής αγαθών, ενώ οι υψηλοί μισθοί στην αγγλική αγορά εργασίας δημιουργούσαν και το αντίστοιχο καταναλωτικό κοινό, που μπορούσε να ανταπεξέλθει στο μεγάλο κόστος του υψηλού βιοτικού επιπέδου. Παράλληλα, με την ανακάλυψη της χρήσης του ατμού και την εφαρμογή του στο σιδηρόδρομο και τα ατμόπλοια, οι αποστάσεις εκμηδενίστηκαν. Οι μεταφορές επιταχύνθηκαν, συστηματοποιήθηκαν και μαζικοποιήθηκαν, συμβάλλοντας στην

ενοποίηση των αγορών, δηλαδή την παγκοσμιοποίηση και την ανάπτυξη του παγκόσμιου εμπορίου. Ο όγκος και το εύρος του διεθνούς εμπορίου, δημιούργησαν ένα νέο περιβάλλον για τις οικονομικές συναλλαγές.

Η μεγάλη εξάπλωση των εμπορικών δικτύων και η περιορισμένη κεφαλαιακή ρευστότητα κατέστησαν απαραίτητη τη χρηματοδότηση του εμπορίου με δικαίωμα πληρωμής στο μέλλον, με τη μορφή συναλλαγματικών. Επιπλέον, με τη διεύρυνση της εμπορικής βάσης και τη συμμετοχή ολοένα και περισσότερων εμπόρων στις παγκόσμιες αγορές, η διαμεσολάβηση μεγάλων εμπορικών οίκων έγινε αναγκαία και λειτουργούσε ως εγγύηση των συναλλαγματικών, που διακινούσαν μικρότεροι έμποροι, προκειμένου να γίνονται αποδεκτές από τους εμπορικούς εταίρους στο εξωτερικό.

Υπό αυτές τις συνθήκες, το Σίτυ είχε αναδειχθεί σε διεθνές χρηματοπιστωτικό κέντρο, δρώντας ως ο κύριος οικονομικός μοχλός της Βρετανικής Αυτοκρατορίας. Ο ρόλος του αυτός προσελκύει στο Λονδίνο τη διεθνή επιχειρηματική ελίτ, στην οποία συγκαταλέγονται Αμερικανοί, Γερμανοί και Εβραίοι. Ανάμεσα σε αυτούς, εισρέουν στο Λονδίνο στις αρχές του 19^{ου} αιώνα και Έλληνες. Μέλη ενός ευρύτερου διασπορικού δικτύου, διατηρούν τις επαφές τους τόσο με το μητροπολιτικό χώρο, όσο και με τις υπόλοιπες ελληνικές κοινότητες, που είναι ακροβολισμένες σε μεγάλες πόλεις της Δυτικής Ευρώπης (π.χ. Μασσαλία, Λιβόρνο, Τεργέστη, Βιέννη) και της Μαύρης Θάλασσας (π.χ. Οδησσό, Ταϊγάνιο), φτάνοντας μέχρι τον Ατλαντικό και τον Ινδικό ωκεανό.

Οι Έλληνες που εγκαθίστανται στη Μεγάλη Βρετανία, το Λονδίνο, το βιομηχανικό Μάντσεστερ και το εμπορικό λιμάνι του Λίβερπουλ, αποτελούν οργανικό τμήμα του ευρύτερου δικτύου του ελληνισμού της διασποράς. Εμπορεύονται κατά βάση υφάσματα, νήματα και κάρβουνο από την Αγγλία προς την ανατολική Μεσόγειο και τη Μαύρη Θάλασσα, από όπου διακινούν κυρίως χύδην φορτία (σιτηρά, βαμβάκι, λιναρόσπορο) προς τις αγορές της Ευρώπης. Η διαρκώς αυξανόμενη ανάγκη για σιτηρά, για την κάλυψη των επισιτιστικών αναγκών των βιομηχανικών κοινωνιών της Δύσης και ταυτόχρονα η εντατικοποίηση των καλλιεργειών στη Μαύρη Θάλασσα, το Δούναβη και τη Βόρεια Αφρική, συνέβαλλαν καθοριστικά στην ανάπτυξη του θαλάσσιου εμπορίου του 19^{ου} αιώνα. Ενδεικτικό της κλίμακας των ελληνικών επιχειρήσεων είναι το γεγονός ότι η ελληνική συμμετοχή στο εμπόριο χύδην φορτίων στη Μεγάλη Βρετανία, από το 1860 έως το 1880, ανέρχεται σε ποσοστό μεγαλύτερο του 50% των συνολικών αφίξεων.

Το ελληνικό παράδειγμα ακολουθούσε τις συντεταγμένες του διεθνούς εμπορίου, όπου οι τόποι παραγωγής συνενώνονταν με τα διαμετακομιστικά και χρηματοπιστωτικά κέντρα και τις αγορές κατανάλωσης. Με τη σταδιακή εξειδίκευση οι Έλληνες μεταπηδούν από το χώρο του εμπορίου στις χρηματοπιστωτικές υπηρεσίες, δημιουργώντας τους πρώτους εμποροπιστωτικούς οίκους. Άλλωστε, και η ίδια η δομή του παγκόσμιου εμπορίου με τους φορείς του, δηλαδή τους εμπορικούς οίκους, ήδη πριν από τη Βιομηχανική Επανάσταση, είχε θεμελιωθεί στην έννοια της

διασποράς πρακτόρων και εμπορικών αντιπροσώπων, στις διάφορες αγορές προσφοράς και ζήτησης. Ήταν φυσική συνέχεια λοιπόν, με τη διαφοροποίηση των δραστηριοτήτων τους και την επέκταση των εμπορικών οίκων σε χρηματοπιστωτικές εργασίες, να διατηρηθεί και να εμπλουτιστεί το παλαιό εμπορικό δίκτυο που, τώρα, παράλληλα με τη διακίνηση προϊόντων, διευκόλυε τη χρήση των συναλλαγματικών και τη μεταφορά κεφαλαίου.

Ο Βρετανικής καταγωγής Stanley Chapman στην ανάλυσή του για τον 19^ο αιώνα, μιλά για την “άμορφη φύση του τραπεζικού συστήματος” καθώς ο τομέας των χρηματοπιστωτικών υπηρεσιών βρισκόταν ακόμα στα πρώτα στάδια ανάπτυξής του. Εξάλλου, οι πολλαπλοί όροι που τώρα χρησιμοποιούνται για να εκφράσουν τους εμποροτραπεζίτες στα αγγλικά, αποδίδονται ως Merchant Banks, Merchant Bankers, Commission Agents ή και Accepting Houses και περιγράφουν έναν καινούριο θεσμό, ο οποίος βρίσκεται υπό διαμόρφωση.

Η ποικιλία στους όρους που χρησιμοποιούνται προέρχεται και από τις ελαφρά παραλλαγμένες αφετηρίες των ιδιωτών χρηματιστών στο Λονδίνο: Προερχόμενοι, στην πλειονότητά τους, από τους εμπορικούς κύκλους, άλλοι είχαν αρχικά ασχοληθεί με κρατικά συμβόλαια για τον Στρατό και το Ναυτικό, άλλοι με ξένο συνάλλαγμα, άλλοι με βρετανικές συναλλαγματικές και άλλοι με το βρετανικό εμπόριο στις αποικίες. Ένα ακόμη θέμα που προκύπτει και συμβάλλει περαιτέρω στη σύγχυση, είναι η απόπειρα απόδοσης των παραπάνω όρων στα ελληνικά. Για τον λόγο αυτό, στην ανάλυσή μας θα χρησιμοποιήσουμε τους περιφραστικούς όρους “εμποροτραπεζίτης” και “Εμποροπιστωτικός οίκος”, καθώς θεωρείται από πολλούς ότι αποδίδουν με μεγαλύτερη ακρίβεια τη φύση και τη λειτουργία της ελληνικής κοινότητας, στο Σίτυ του Λονδίνου.

Πέρα από τις όποιες λεξιλογικές παραλλαγές, οι εμποροτραπεζίτες αποτελούν ένα καινούριο και εξελιγμένο είδος επιχειρηματιών, των οποίων οι ρίζες, δηλαδή η καταγωγή, βρίσκεται στον χώρο της ανατολικής Μεσογείου, στους παλαιούς σαράφηδες (sarrafs), τους δανειστές, δηλαδή, με τόκο, που παραδοσιακά χρηματοδοτούσαν τις εμπορικές τώρες. Το ιδιαίτερο χαρακτηριστικό τους, σε σχέση με τις μεταγενέστερες εμπορικές και πολυμετοχικές τράπεζες, είναι ότι επενδύουν ίδια κεφάλαια, με τα οποία χρηματοδοτούν αρχικά τις δικές τους εμπορικές επιχειρήσεις, και στη συνέχεια συνεργατών ή ενός πιο διευρυμένου δικτύου πελατών.

Τον 19^ο αιώνα, η χρηματοπιστωτική αγορά λόγω της αλλαγής του παγκόσμιου εμπορίου, γίνεται πιο πολύπλοκη και οι παλαιού τύπου δανειστές συντονίζονται, πλέον, από επίσημους οικονομικούς θεσμούς και οργανισμούς, όπως οι τράπεζες. Στην επιχειρηματική ομάδα του Λονδίνου πρωταγωνιστικό ρόλο παίζει η τράπεζα της Αγγλίας στο City, μέσω της οποίας γίνονται οι περισσότερες συναλλαγές. Το γεγονός αυτό είναι μια ευτυχής συγκυρία για τον ιστορικό, καθώς τα τραπεζικά αρχεία και ιδιαίτερα αυτά της τράπεζας της Αγγλίας είναι μονίμως συστηματικά οργανωμένα και καλά διατηρημένα, αποτελώντας μια εξαιρετική αρχειακή πηγή για τους Έλληνες εμποροτραπεζίτες του Λονδίνου.

Η αξιολόγηση των τραπεζικών μηχανισμών, εξασφαλίζει ευελιξία και μεγαλύτερο εύρος εργασιών. Στο μεταβατικό, αυτό, στάδιο της εξέλιξης του τραπεζικού συστήματος, οι ιδιώτες χρηματιστές για πρώτη φορά καταθέτουν τα χρήματά τους σε τραπεζικούς λογαριασμούς και χρησιμοποιούν το τραπεζικό σύστημα για την έκδοση και ρευστοποίηση των συναλλαγματικών. Η καινοτομία αυτή, το άνοιγμα τραπεζικών λογαριασμών και οι συναλλαγές μέσω αυτών, είχε διττή σημασία για τη χρηματοδότηση του εμπορίου. Αφενός διευκόλυνε τη ροή του κεφαλαίου στις παγκόσμιες αγορές, όπου λειτουργούσαν συνεργαζόμενα τραπεζικά ιδρύματα και καταστήματα, επιτρέποντας την ασφαλή και άμεση μεταφορά χρήματος. Αφετέρου αποτελούσε την ανάγκη για εγγύηση της πιστοδοτικής ικανότητας των εμποροτραπεζιτών.

Με απλά λόγια, οι τράπεζες λειτουργούσαν ως αξιολογητές των εμποροπιστωτικών οίκων, γεγονός με ιδιαίτερη σημασία στο διεθνές οικονομικό περιβάλλον της εποχής, καθώς πολλαπλασιάζονταν οι συναλλασσόμενοι και οι συναλλαγές γινόταν λιγότερο διαπροσωπικές, σε εκτεταμένο γεωγραφικό εύρος. Εκτός από τους εμποροτραπεζίτες, οι έμποροι, θα κληθούν να αποκτήσουν τραπεζικούς λογαριασμούς, οι οποίοι θεωρούνται πλέον προϋπόθεση για την πιστοληπτική τους ικανότητα και τη χρηματοδότηση των εμπορικών τους επιχειρήσεων .

3.2.5) Η ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΙΚΗ

Το κύριο εργαλείο για τη μεταφορά χρήματος ήταν οι συναλλαγματικές. Οι πρώτες συναλλαγματικές ήταν στην ουσία μετάχρονολογημένες επιταγές μέσης διάρκειας περίπου τεσσάρων μηνών, που πληρώνονται στον πιστωτή ενός εμπόρου για την αγορά φορτίου. Η έκδοση και διακίνηση συναλλαγματικών απαιτεί την ύπαρξη κλειστής και ελεγχόμενης υπόθεσης, καθώς, εξ ορισμού, ενέχει σοβαρούς οικονομικούς κινδύνους, λόγω της απόστασης στην οποία συντελείται η συναλλαγή, αλλά και της περιορισμένης πληροφόρησης για τα συμβαλλόμενα μέρη και την πορεία των επιχειρηματικών τους δραστηριοτήτων . Ο μεγαλύτερος κίνδυνος ελλοχεύει κατά την αποπληρωμή της συναλλαγματικής, για αυτό και είναι πρωταρχικής σημασίας ο έλεγχος και η φερεγγυότητα των συμβαλλομένων μερών . Οι αλληπάλλληλες χρεωκοπίες εμπορικών οίκων και η ανάγκη για βελτίωση

και εκσυγχρονισμό των οικονομικών και πιστωτικών μέσων στα τέλη του 19^{ου} αιώνα οδήγησαν στη νομοθετική παρέμβαση του βρετανικού Κοινοβουλίου, με στόχο τον επαναπροσδιορισμό και την αυστηρότερη ρύθμιση των συναλλαγματικών.

Καθώς η έκδοση συναλλαγματικής είναι μια πολύπλοκη διαδικασία, προχωρήσαμε σε μια σχηματική απεικόνισή της, για να γίνει περισσότερο κατανοητή η συναλλαγή. Ένας έμπορος επιθυμεί να αγοράσει κάποιο φορτίο, χωρίς, όμως, να διαθέτει τα αντίστοιχα κεφάλαια σε ρευστό ή, ενδεχομένως, βρίσκεται μακριά από την έδρα της επιχείρησής του. Απευθύνεται σε έναν εμποροπιστωτικό οίκο ή σε κάποιον εκπρόσωπό του στον τόπο που βρίσκεται, ο οποίος αναλαμβάνει να του εκδώσει μια συναλλαγματική (ή αλλιώς «να τραβήξει» ή να «αποδεχτεί το χρέος») μέσω της τράπεζας έναντι προμήθειας. Ο έμπορος δίνει τη συναλλαγματική στον πωλητή για το φορτίο που αγόρασε. Ο πωλητής έχει τη δυνατότητα να περιμένει έως τη χρονική λήξη της συναλλαγματικής και να τη ρευστοποιήσει, ή, αν παραστεί ανάγκη, να τη ρευστοποιήσει πρόωρα με την απώλεια κάποιας προμήθειας από το αρχικό ποσό. Ο έμπορος και ο τραπεζίτης συνήθως είναι σταθεροί συνεργάτες και διατηρούν μεταξύ τους αλληλόχρεους λογαριασμούς, που διευθετούνται εν ευθέτω χρόνο, καθώς η σχέση τους βασίζεται σε αμοιβαία εμπιστοσύνη.

Κατά συνέπεια, η συναλλαγματική ήταν στην ουσία ένα μέσο πληρωμής, που εξυπηρετούσε το εμπόριο μεγάλων αποστάσεων. Παράλληλα, όμως, λειτουργούσε και ως πιστωτικό μέσο και, ήδη από τις αρχές του 19^{ου} αιώνα, βρισκόταν σε λειτουργία μια δευτερογενής αγορά συναλλάγματος, όπου το κέρδος προερχόταν από τις διαφορετικές ισοτιμίες των νομισμάτων. Συχνά οι συναλλαγματικές διακινούνταν σε αρκετές ενδιάμεσες αγορές. Με την οπισθογράφηση η συναλλαγματική περνούσε σε άλλα χέρια, ενώ παρεχόταν η δυνατότητα να προ εξοφληθεί, πριν από την ημερομηνία λήξης της, με μειωμένη την ονομαστική της αξία, έχοντας αφαιρέσει τον προεξοφλητικό τόκο δηλαδή την προμήθεια που κρατούσε ο εμποροτραπεζίτης για τις υπηρεσίες που προσέφερε και τη διαφορά της ισοτιμίας μεταξύ του νομίσματος στο οποίο είχε εκδοθεί και του νομίσματος στη χώρα ρευστοποίησής της.

Η ισοτιμία δεν ήταν σταθερή, αλλά διαμορφωνόταν αναλόγως προς την κατά τόπους ρευστότητα του χρήματος. Ειδικότερα, σε ό, τι αφορούσε το εμπόριο με την ανατολική Μεσόγειο, η διαρκής υποτίμηση του οθωμανικού νομίσματος έδινε μεγάλο περιθώριο κέρδους από τη διακίνηση ευρωπαϊκών νομισμάτων που πωλούνταν σε υψηλή τιμή. Όσο πιο ισχυρό ήταν το όνομα του εκδότη της συναλλαγματικής, τόσο πιο αξιόπιστο ήταν το χρεόγραφο, με αποτέλεσμα να είναι μικρότερος ο προεξοφλητικός τόκος, καθώς η τράπεζα της Αγγλίας θεωρούσε πως ήταν σίγουρη η ρευστοποίηση και ότι λάμβανε μικρό ρίσκο.

3.2.6) Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗ ΟΜΑΔΑ ΣΤΟ ΣΙΤΥ

Η έως τώρα μελέτη των εμποροτραπεζιτών στο Λονδίνο και σε άλλα χρηματοπιστωτικά κέντρα, τονίζει ότι υπάρχουν μικρές κοινότητες που συγκροτούνται με άξονα την κοινή θρησκευτική ή εθνική καταγωγή. Στο Σίτυ κυρίαρχη είναι η παρουσία των Εβραίων (Rothschild), των Γερμανών (Baring, Schroder) και άλλων, που εξειδικεύονται στις χρηματοπιστωτικές υπηρεσίες. Ανάμεσά τους είναι και οι Έλληνες εμποροτραπεζίτες, όπως οι Ράλλης, Σκαρμαγκάς, Σκυλίτζης, Ροδοκανάκης, Ιονίδης και Μαυροκορδάτος, οι οποίοι, στην πλειονότητά τους, είναι χιακής καταγωγής. Άξιο προσοχής και περαιτέρω ερμηνείας είναι το γεγονός ότι η τράπεζα της Αγγλίας διακρίνει την ελληνική επιχειρηματική ομάδα. Αυτό φαίνεται από το γεγονός πως, ήδη από τη δεκαετία του 1840, η τράπεζα διατηρεί ένα ξεχωριστό κατάστιχο, όπου εγγράφονται αποκλειστικά ελληνικές επιχειρήσεις, αναδεικνύοντας την κοινή καταγωγή ως κριτήριο κατηγοριοποίησης της επιχειρηματικής ομάδας. Το αρχείο αυτό καλύπτει τέσσερα χρόνια, από το 1848 έως το 1852, και καταγράφει σε εβδομαδιαία βάση την κίνηση των συναλλαγματικών που εκδίδονται και ρευστοποιούνται ανά εμπορικό οίκο. Ανάμεσα στις «Greek Firms» διακρίνονται τα ονόματα των Αργέντη, Μπαλατζή, Μπαλή, Γεραλόπουλου, Σπάρταλη, Ροδοκανάκη, Ράλλη, Σινανίδη, Χαβά κ.ά.

Αξίζει να σημειωθεί ότι αντίστοιχα έγγραφα δεν φαίνεται να υπάρχουν για άλλες εθνικές ομάδες, ούτε αποτελεί μια πάγια τακτική της τράπεζας, καθώς το αρχείο δεν επεκτείνεται χρονικά. Φαίνεται πως η Τράπεζα της Αγγλίας (Bank of England) παρακολουθούσε στενά, κατ' εξαίρεση, την οικονομική δραστηριότητα των ελληνικών οίκων. Η δυναμική παρουσία των Ελλήνων, που μέσα σε σύντομο χρονικό διάστημα είχαν εδραιωθεί στο Σίτυ και διακινούσαν μεγάλα ποσά, είχε προκαλέσει το ενδιαφέρον του τραπεζικού οργανισμού. Σύμφωνα με τη λειτουργία της επιχειρηματικής ομάδας, οι εμποροπιστωτικοί οίκοι που εμφανίζονται να συναλλάσσονται με την τράπεζα, αντιπροσωπεύουν στην πραγματικότητα και μερικές δεκάδες άλλους, μικρότερης εμβέλειας οίκους, οι οποίοι με τη διαμεσολάβηση των μεγάλων εμποροπιστωτικών οίκων, εξασφάλιζαν πιστοληπτική φερεγγυότητα και διακίνηση κεφαλαίων.

Τις πρώτες δεκαετίες του 19^{ου} αιώνα, μαζί με τη μεγέθυνση των εμπορικών δραστηριοτήτων, αυξήθηκε αντίστοιχα και η έκθεση σε οικονομικούς κινδύνους, με αποτέλεσμα να σημειώνονται συχνά χρεωκοπίες. Με σκοπό την πρόληψη αυτών, έγιναν πιο αυστηροί οι ελεγκτικοί μηχανισμοί των τραπεζών, ειδικά σε ό, τι αφορά τις εγγυήσεις για την έκδοση συναλλαγματικών. Η καταγραφή των συγκεκριμένων χρονολογιών που καλύπτει το κατάστιχο δεν είναι τυχαία, αλλά συνδέεται με την οικονομική κρίση που γνώρισε η βρετανική πρωτεύουσα το 1847 και χαρακτηρίστηκε ως “πανικός του χρήματος”. Η κακή σοδειά του 1846 είχε προκαλέσει επισιτιστική κρίση στην Ιρλανδία και τη Σκωτία, αυξάνοντας τις τιμές των σιτηρών σε όλη τη Μεγάλη Βρετανία και την ηπειρωτική Ευρώπη. Αυτός, μάλιστα, ήταν και ένας από

τους κυριότερους λόγους κατάργησης του νόμου των σιτηρών. Το Ηνωμένο Βασίλειο δεν είχε εγχώρια παραγωγή για να την προστατέψει.

Η ανάγκη για εξασφάλιση σιτηρών από εισαγωγές οδήγησε στη μαζική εκροή νομίσματος, γεγονός που μείωσε δραματικά τα κεφαλαιακά αποθέματα της Τράπεζας της Αγγλίας, ανεβάζοντας σταδιακά τα επιτόκια και αυξάνοντας την τιμή του χρήματος. Η στενότητα χρήματος επέφερε το 1847 χρεωκοπίες στο σιτεμπόριο, προκαλώντας αλυσιδωτές αντιδράσεις και σε άλλες εμπορικές επιχειρήσεις: οι μαζικές εισαγωγές σιτηρών από την Ευρώπη και την Αμερική που κατέκλυσαν τη Μεγάλη Βρετανία που συνέπεσαν χρονικά με τα πρώτα δείγματα μιας καλής και πρόωρης εγχώριας σοδειάς, μειώνοντας αιφνίδια την τιμή του σιταριού. Οι εμπορικοί οίκοι που δραστηριοποιούνταν στο εμπόριο σιτηρών και ήλπιζαν σε μεγάλες αποδόσεις από την άνοδο των τιμών λόγω της ανελαστικής ζήτησης οδηγήθηκαν σε χρεωκοπία.

Υπό αυτές τις συνθήκες, η τράπεζα της Αγγλίας παρακολουθούσε στενά για τα επόμενα χρόνια τους ελληνικούς εμπορικούς οίκους που βρίσκονταν στο Σίτυ, πολύ περισσότερο, μάλιστα, εφόσον εξειδικεύονταν στο σιτεμπόριο με την ανατολική Ευρώπη και τη Μαύρη Θάλασσα και ήταν άμεσα εκτεθειμένοι στους κινδύνους που προκαλούσαν χρεωκοπίες. Παράλληλα με αυτήν την ειδική οικονομική συγκυρία που διατάραξε τη βρετανική αγορά χρήματος, το δυτικό οικονομικό σύστημα ήταν εν γένει επιφυλακτικό προς το χώρο της Ανατολής, καθώς θεωρούσε ότι οι οικονομικές πρακτικές της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας ακροβατούσαν μεταξύ διαφθοράς και νομιμότητας, βασιζόμενες σε διαφορετική πολιτισμική κουλτούρα.

Η ελλιπής πληροφόρηση και η αδυναμία πλήρους κατανόησης των πρακτικών της ανατολικής Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας, απετέλεσαν, επίσης, αιτίες για να παρακολουθούνται στενά οι ελληνικοί εμποροπιστωτικοί οίκοι. Η παρουσία των Ελλήνων είναι δεδομένη στο Σίτυ κατά τη δεκαετία του 1840, εφόσον, μάλιστα, εμφανίζονται στα κατάστιχα της Τράπεζας της Αγγλίας. Από τα πρώτα, πάντως, ερωτήματα που προκύπτουν σχετικά με την ελληνική επιχειρηματική ομάδα είναι το χρονικό πλαίσιο κατά το οποίο έφτασαν οι πρώτοι Έλληνες εμποροτραπεζίτες στο Λονδίνο, καθώς και αυτό που ξεκίνησαν να δραστηριοποιούνται στις χρηματοπιστωτικές υπηρεσίες. Η κυρίαρχη άποψη υποστηρίζει ότι συνέρρευσαν στο Λονδίνο μετά την καταστροφή της Χίου, το 1822, γεγονός που ενισχύεται από την χιώτικη κατά πλειοψηφία, όπως προαναφέρθηκε, καταγωγή της ελληνικής κοινότητας.

Νεότερη, όμως, έρευνα υπέδειξε έναν συμπληρωματικό, αν όχι εναλλακτικό δίαυλο προς τη Δύση: τη Levant Company, την αγγλική μονοπωλιακή εταιρεία που δρούσε στην ανατολική Μεσόγειο. Σύμφωνα με αυτή, φαίνεται πως οι εμπορικές επαφές των Ελλήνων με τη Βρετανία, είχαν ξεκινήσει σαφώς πολύ νωρίτερα από τον 19^ο αιώνα. Η έκρηξη των Ναπολεόντειων Πολέμων, στα τέλη του 18^{ου} αιώνα, διατάραξε τις ρότες της Μεσογείου και τα ισχύοντα εμπορικά δίκτυα. Η αγγλική

εταιρεία Levant Company, που εμπορευόταν με την Οθωμανική Αυτοκρατορία από τον 16^ο αιώνα, αναγκάστηκε να εκχωρήσει μέρος του προνομιακού της εμπορίου σε τοπικούς μεταφορείς, και ειδικά σε Έλληνες-Οθωμανούς υπηκόους, προκειμένου να υπερκεράσει τον οικονομικό αποκλεισμό που επέβαλλε η Γαλλία στα βρετανικά πλοία και προϊόντα.

Αν και μετά την καταστροφή της Χίου παρατηρήθηκε πιο έντονο το ρεύμα προς το Λονδίνο, είχε ήδη νωρίτερα διαμορφωθεί ένα δίκτυο εμπορικό και οικονομικό από Έλληνες που συνεργάζονταν με τη βρετανική αγορά. Μέσα από τα αρχεία της “Levant Company”, και βάσει των κατάστιχων των εισερχόμενων πλοίων στην Κωνσταντινούπολη στις αρχές του 19^{ου} αιώνα, προσφέρθηκαν για πρώτη φορά στην ιστορία της εταιρείας Έλληνες παραγγελιοδέκτες και παραγγελιαποδόχοι, οι οποίοι έχουν ενταχθεί στο βρετανικό εμπορικό δίκτυο. Ακολουθώντας αυτόν τον δίαυλο, σε σύντομο χρονικό διάστημα πολλοί Έλληνες έμποροι μεταφέρθηκαν και στην έδρα της εταιρείας, το Λονδίνο. Χαρακτηριστικό είναι το παράδειγμα των αδερφών Ράλλη. Χιώτες στην καταγωγή, ηγετικές φυσιογνωμίες της ελληνικής κοινότητας του Λονδίνου. Το 1814 οι Παντιάς και Ζαννής Ράλλης βρίσκονται εγκαταστημένοι στη Μάλτα, που λειτουργεί ως κύρια ναυτική και ναυτιλιακή βάση των Βρετανών στη Μεσόγειο κατά τους Ναπολεόντειους Πολέμους. Δύο, μόλις, χρόνια μετά, το 1816, εμφανίζονται στο Λονδίνο για να αποτελέσουν τα πιο ισχυρά μέλη της ομάδα των Ελλήνων εμποροτραπεζιτών, καθ’ όλο τον 19^ο αιώνα.

Άλλωστε, η χρονική αυτή συγκυρία δεν είναι τυχαία. Η οικονομία της Μεγάλης Βρετανίας είχε αλλάξει κατά πολύ μετά το τέλος του πολέμου της Αμερικανικής Ανεξαρτησίας και των γαλλικών πολέμων. Οι αυξημένες δαπάνες του κράτους για την κάλυψη των στρατιωτικών αναγκών, αλλά και η διαρκής χρηματοδότηση των βιομηχανιών και του εμπορίου είχαν γιγαντώσει την αγορά χρήματος, προσφέροντας μεγάλο περιθώριο κέρδους. Ταυτόχρονα, καθώς αρκετές από τις παραδοσιακές εμπορικές επιχειρήσεις είχαν χρεοκοπήσει, ένα μεγάλο μέρος του εξαγωγικού εμπορίου βρισκόταν πια στα χέρια ξένων, μη-βρετανικών εμπορικών οίκων.

Έτσι, στις πρώτες δεκαετίες του 19^{ου} αιώνα, περίπου εξήντα Έλληνες εμποροτραπεζίτες βρίσκονται εγκατεστημένοι στο Σίτυ, αποτελώντας μια συμπαγή επιχειρηματική ομάδα. Στο σύνολό του ο χαρακτήρας της ελληνικής κοινότητας είναι εμπορικός, ενώ περίπου τα 2/3 των εμπορικών επιχειρήσεων συναλλάσσονται με την Τράπεζα της Αγγλίας. Η τελευταία αποτελούσε τον ισχυρότερο τραπεζικό θεσμό: λειτουργούσε ως πιστωτικό ίδρυμα, διατηρώντας, ταυτόχρονα, και το εκδοτικό προνόμιο. Δεν ήταν, όμως, ο μοναδικός τραπεζικός οργανισμός, καθώς είναι γνωστό πως οι Έλληνες συναλλάσσονταν και με άλλες, μικρότερες τράπεζες. Οι άξονες γύρω από τους οποίους συγκροτείται η επιχειρηματική ομάδα των Ελλήνων εμποροτραπεζιτών, αξίζει να μελετηθούν διεξοδικότερα. Αδιαμφισβήτητο σημείο αναφοράς αποτελεί η κοινή εθνοθησκευτική καταγωγή. Η κοινή καταγωγή ενισχύεται εκ νέου μέσα από τη στρατηγική των επιγαμιών και των συνεργασιών, οι

οποίοι διασφαλίζουν μεγαλύτερη κεφαλαιοποίηση και συνεχή ροή κεφαλαίου, καθώς και αξιόπιστους εταίρους σε ένα κατά τα άλλα ανταγωνιστικό και ξένο περιβάλλον.

Κύτταρο της επιχειρηματικής ομάδας υπήρξε η οικογένεια, καθώς οι εμποροτραπεζίτες συγκροτούνταν σε οίκους, όπου τα μέλη της ευρύτερης οικογένειας συνεργάζονται στενά. Στο πλαίσιο της “οικογενειοκρατίας”, όπως έχει χαρακτηριστεί από ιστορικούς των επιχειρήσεων, όπου είναι φανερό η επικράτηση του οικογενειακού μοντέλου μεταξύ των μελών μιας οικογένειας, διαμοιράζονταν οι πόροι, οι ευθύνες, αλλά και η εξουσία. Λειτουργώντας με τη μορφή των οικογενειακών δικτύων, παρατηρείται εσωτερικός καταμερισμός μεταξύ των μελών, δημιουργώντας ένα ολοκληρωμένο σύστημα που συνδέει το εμπόριο με τη ναυτιλία και τις χρηματοπιστωτικές εργασίες.

Για μια εύληπτη απεικόνιση των στενών δεσμών που αναπτύσσονται μέσα στην κοινότητα, αρκεί κανείς να παρατηρήσει τη χωροταξία των εμποροπιστωτικών οίκων, που δημιουργούν έναν οικονομικό και επιχειρηματικό θύλακα. Επιλέγουν το Finsbury Circus, στην καρδιά του Σίτυ, σε φυσική γειτνίαση με τις τράπεζες, τους χρηματοπιστωτικούς και ασφαλιστικούς οργανισμούς, και εγκαθίστανται γραφεία και τις οικίες τους.

Επιχειρηματικά οι Έλληνες προέρχονται από το χώρο του εμπορίου, όπως άλλωστε και οι περισσότεροι εμποροτραπεζίτες στο Σίτυ, και κυρίως, του εμπορίου σιτηρών της ανατολικής Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας, το οποίο συχνά συντηρούν ως συμπληρωματική δραστηριότητα. Οι ρίζες στο εμπόριο επιφέρουν και ένα φυσικό εχέγγυο για τις χρηματοπιστωτικές επιχειρήσεις που αναπτύσσουν οι Έλληνες, καθώς εξασφαλίζουν μια διαρκή ανακεφαλοποίηση και παρέχουν τη δυνατότητα επιμερισμού του οικονομικού κινδύνου που ενέχει η αποκλειστική απασχόληση με ένα και μοναδικό αντικείμενο.

Ακολουθώντας το παράδειγμα των υπόλοιπων εμποροπιστωτικών οίκων, διατηρούν μια γεωγραφική εξειδίκευση. Ενώ άλλοι οίκοι του Λονδίνου στρέφουν το ενδιαφέρον τους στην Ινδία, την Άπω Ανατολή ή τις χώρες της Λατινικής Αμερικής, οι Έλληνες δραστηριοποιούνται παραδοσιακά στον χώρο της ανατολικής Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας, το οποίο συνιστά πλεονέκτημα μέσα στη χρηματοπιστωτική αγορά του Σίτυ, έναντι των άλλων εμποροτραπεζιτών, καθώς γνωρίζουν πρόσωπα, προϊόντα και αγοραστικές προτιμήσεις. Αντλώντας επίδοξους συνεργάτες, αλλά και πελάτες από τη συγκεκριμένη γεωγραφική περιοχή, έχουν τη δυνατότητα να ελέγξουν τη φερεγγυότητα και την εμπορική πίστη. Παρά τις μεγάλες αποστάσεις και τις διαφορετικές αγορές, τα εμπορικά τους δίκτυα μεταφέρουν, εκτός από προϊόντα και κεφάλαια, πολύτιμες πληροφορίες, που είναι αναγκαίες για τις εμπορικές συνεργασίες και τις συναλλαγές.

Οι σταθεροί δεσμοί που διατηρούνται με τον χώρο της ανατολικής Μεσογείου, αποτυπώνονται και στην κίνηση των συναλλαγματικών που φτάνουν στην Τράπεζα της Αγγλίας. Μέσα από το μοναδικό αρχείο των Ελλήνων εμποροτραπεζιτών που

διατηρεί η τράπεζα, φαίνεται ότι το 40% των συναλλαγματικών που ρευστοποιούνται από τους Έλληνες εμποροτραπεζίτες έχει εκδοθεί στην Τράπεζα της Κωνσταντινούπολης, η οποία κατονομάζεται στο αρχείο, ενώ οι υπόλοιπες συναλλαγματικές ανήκουν συγκεντρωτικά σε ιδιώτες ή άλλες τράπεζες. Η εκτεταμένη αυτή διατραπεζική συνεργασία αποτυπώνει στην πραγματικότητα το δίκτυο που ενώνει τις αγορές χρήματος στην Ανατολή και τη Δύση, ενώ, ταυτόχρονα, υπογραμμίζει και την ολοένα αυξανόμενη τάση που θέλει τις εμπορικές συναλλαγές να περνούν, πλέον, από τους τραπεζικούς θεσμούς.

Ο διοικητικός και οικονομικός χαρακτήρας της Κωνσταντινούπολης κατέστησε επιτακτική την ανάγκη συσσώρευσης κεφαλαίου με τη μορφή χρυσού και αργύρου, γεγονός που ενισχύει το ρόλο των τραπεζών στην πρωτεύουσα του οθωμανικού κράτους. Άλλωστε, η Κωνσταντινούπολη, εκτός από διοικητικό κέντρο, παραδοσιακά αποτελούσε το χρηματοπιστωτικό κέντρο της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, εκεί, δηλαδή, όπου κοβόταν νόμισμα, αλλά και συγκεντρωνόταν συνάλλαγμα από το εσωτερικό και εξωτερικό εμπόριο της αυτοκρατορίας.

Παράλληλα με τη γεωγραφική εξειδίκευση ως χαρακτηριστικό των επιχειρηματικών ομάδων, οι Έλληνες έμποροι και εμποροτραπεζίτες στο Λονδίνο λειτουργούν στη βάση μιας εσωτερικής ιεραρχίας, η οποία εκφράζεται με οικονομικούς και κοινωνικούς όρους. Στην κορυφή της πυραμίδας βρίσκονται οι μεγάλοι εμποροπιστωτικοί οίκοι, οι οποίοι διαθέτουν μεγάλη κεφαλαιοποίηση και πρόσβαση στους τραπεζικούς θεσμούς του Σίτυ. Σύμφωνα και με την αξιολόγηση του οίκου των Baring Brothers, που ανήκαν στους ισχυρότερους τραπεζίτες της Βικτωριανής περιόδου, σε μια σχετική αναφορά τους το 1860, από τις 80 και πλέον ελληνικές επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στο Λονδίνο, το Μαντσεστερ και το Λίβερπουλ, περίπου το 10% κατηγοριοποιούνται ως τραπεζίτες πρώτης κλάσης (Α.1). Η μεγάλη πλειονότητα των ελληνικών οίκων είναι μικρής ή πολύ μικρής κλίμακας με κεφάλαια που κυμαίνονται κατά μέσο όρο μεταξύ 10.000 και 30.000 λιρών. Άλλωστε, είναι αυτονόητο ότι η επιχειρηματική ομάδα δεν είναι ομοιογενής, αλλά αποτελείται από μικρότερους και μεγαλύτερους εμπορικούς οίκους, που συνεργάζονταν μεταξύ τους με κοινό όφελος.

Όπως μαρτυρούν τα αρχεία της τράπεζας της Αγγλίας, η αλληλεξάρτηση των μελών της επιχειρηματικής ομάδας και η στενή τους συνεργασία αποτυπώνεται στην έκδοση συναλλαγματικών, καθώς οι Έλληνες στρέφονται συστηματικά σε ομοεθνείς τους για τη χρηματοδότηση των επιχειρήσεών τους. Σε ποσοστό μεγαλύτερο του 60%, οι Έλληνες εμποροτραπεζίτες που καταγράφονται στην Τράπεζα της Αγγλίας ρευστοποιούν ελληνικές συναλλαγματικές προερχόμενες από το δίκτυο των πελατών που έχουν διαμορφώσει. Παράλληλα, όμως, συνεργάζονται και με βρετανικούς εμπορικούς οίκους, ρευστοποιώντας τις συναλλαγματικές τους σε μικρότερο αριθμό, που φτάνει στο 40%. Άλλωστε, τα “ισχυρά χαρτιά”, που είχαν εκδοθεί από φερέγγυους Βρετανούς ή άλλους εμποροτραπεζίτες, αποτελούσαν μια ασφαλισμένη επένδυση και ήταν αναμενόμενο να ενδιαφέρει τους ελληνικούς οίκους, εφόσον έφταναν στα χέρια τους. Η διακίνηση των βρετανικών συναλλαγματικών στους

ελληνικούς εμπορικούς κύκλους είναι δείγμα της διευρυμένης συμμετοχής των Ελλήνων στη χρηματοπιστωτική αγορά της Βρετανικής Αυτοκρατορίας.

Παράλληλα με τη συμμετοχή στο εμπόριο της Βρετανικής Αυτοκρατορίας και τη συνεργασία με Βρετανούς εμπόρους, αντίστοιχα ελληνικά χρεόγραφα διακινούνται σε βρετανικούς κύκλους, γεγονός που σηματοδοτεί την ενσωμάτωση των Ελλήνων στο διεθνές επιχειρηματικό δίκτυο. Απαραίτητη προϋπόθεση ήταν η αξιοπιστία των ελληνικών εμποροπιστωτικών οίκων που εκδίδουν τις συναλλαγματικές, οι οποίοι, όπως είδαμε και παραπάνω, συναλλάσσονται με κεντρικούς τραπεζικούς οργανισμούς. Έτσι, υπόκεινται σε ελέγχους πιστοληπτικής φερεγγυότητας από σύγχρονους οίκους αξιολόγησης και επιβιώνουν στο ανταγωνιστικό περιβάλλον του Λονδίνου. Από το σύνολο των ελληνικών συναλλαγματικών που διακινήθηκαν στην κεντρική τράπεζα του Ηνωμένου Βασιλείου από το 1848 έως το 1852, το 1/4 ρευστοποιήθηκε από Άγγλους, γεγονός που μαρτυρά την ενισχυμένη πιστοδοτική ικανότητα των ελληνικών οίκων, γεγονός που αποκτά ακόμη μεγαλύτερη σημασία, αν μελετηθεί σε συνάρτηση με την ιστορική συγκυρία, όταν οι αλληπάλληλες χρεωκοπίες του 1846 και του 1847 είχαν πλήξει τους εμπορικούς οίκους των σιτηρών και είχαν δημιουργήσει «πανικό χρήματος» στη βρετανική πρωτεύουσα.

3.2.7) ΕΜΠΟΡΙΚΟΙ ΟΙΚΟΙ ΤΟΥ ΧΙΩΤΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ

ΤΟ ΧΙΩΤΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΣΤΟ ΛΟΝΔΙΝΟ, ΤΟ ΛΙΒΕΡΠΟΥΛ ΚΑΙ ΤΟ ΜΑΝΤΣΕΣΤΕΡ

Αγέλαστος	Ζιζίνιας	Νικολόπουλος	Σκαναβής
Αμηρός	Ζίφος	Παστάτης	Σκαραμαγκάς
Αργέντης	Ζυγομαλάς	Πετροκόκκινος	Σκυλίτσης
Αυγερινός	Καλβοκορέσης	Ράλλης	Φραγκιάδης
Βλαστός	Κοντοσταύλος	Ροδοκανάκης	Χρυσοβελόνης
Βούρος	Μαυρογορδάτος	Σαλβάγος	

Γαλάτης	Μπαλατατζής	Σεβαστόπουλος	
Δαμαλάς	Νεγραπόντης	Σεκιάρης	²

α) ΟΙΚΟΣ ΡΑΛΛΗ

Ο σπουδαιότερος οίκος εκ των ιδρυθέντων από τις οικογένειες του δικτύου ήταν ο επιχειρηματικός οίκος Ράλλη. Ο οίκος αυτός ιδρύθηκε από τους γιους του Στέφανου Ράλλη, ο οποίος είχε εγκατασταθεί πρωτύτερα στην εμπορική πόλη της Μασσαλίας. Το 1818, με την εγκατάσταση των Ζάννη και Ευστράτιου Ράλλη στην πρωτεύουσα της Αγγλίας, ιδρύθηκε και το πρώτο τους κατάστημα με έδρα το Λονδίνο και με ονομασία “Ράλλης και Πετροκόκκινος” συνεταιρισμένοι και συνεργαζόμενοι με τον εύπορο Χιώτη Πετροκόκκινο.

Η άφιξη του πιο σπουδαίου, ευφυή και οργανωτικού εκ των αδελφών Ράλλη, του Παντιά στο Λονδίνο πιθανώς συνέβη το 1822. Η διαχείριση δόθηκε ομόφωνα στον ίδιο. Ο οίκος μετονομάστηκε σε οίκο Ράλλη. Η ριζική αναδιοργάνωση ώθησε τον Ζάννη στην Οδησό για την οργάνωση της εξαγωγής των Σιτηρών από την Ρωσία, ο Αυγουστής τέθηκε επικεφαλής του παραρτήματος της Μασσαλίας, ο Τουμαζής της Κωνσταντινούπολης και ο Ευστράτιος κατέστη υπεύθυνος τμήματος εξαγωγών υφασμάτων στο Μάντσεστερ.

Ο εγκέφαλος του οίκου, ο Παντιάς Ράλλης, παρέμεινε στο Λονδίνο, όπου διέπρεψε επαγγελματικά και κοινωνικά και υπήρξε ο ιδρυτής της ελληνικής κοινότητας. Το 1835 ορίστηκε πρόξενος της Ελλάδας στο Λονδίνο. Τα γραφεία του βρίσκονταν στο Σίτυ και, όπως ήταν λογικό, περνούσε καθημερινά έξω από τους μεγάλους αγγλικούς εμπορικούς οίκους. Τη μεγαλύτερη εντύπωση,



ΠΑΝΤΙΑΣ ΡΑΛΛΗΣ

² (Χαρλαύτη Τζελίνα 2001). Ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας.

μάλιστα, του προξένησαν τα γραφεία της εταιρείας των Ανατολικών Ινδιών. Από την άλλη, η εγκατάσταση του Ζάννη στην Οδησσό αποτέλεσε κίνηση κομβικής σημασίας. Υπό τη διοίκησή του, ο οίκος Ράλλη υπήρξε ο οικονομικά ισχυρότερος, ως προς το εξαγωγικό εμπόριο σιτηρών στην πόλη. Μάλιστα, όπως υπολογίζεται, το υποκατάστημα του οίκου Ράλλη διακινούσε το 5,6% του εξαγωγικού εμπορίου τη χρονολογία 1846. Ο τρόπος λειτουργίας του Ζάννη ήταν ο εξής: Ναύλωνε ή χρησιμοποιούσε ένα από τα πλοία που βρίσκονταν στην κατοχή του, για να τα φορτώσει με σιτηρά, τα οποία θα φόρτωνε και θα έστελνε στην Αγγλία. Μάλιστα, οι φορτωτικές (bill of lading) και ένα δείγμα του φορτίου, στέλνονταν νωρίτερα ταχυδρομικώς. Αυτό γινόταν για την παροχή δυνατότητας στον Παντιά να προπωλήσει το εμπόριο σε έμπορο του Βαλτικού Κέντρου.

Είναι σίγουρο το γεγονός πως οι αδερφοί Ράλλη ήταν οι μεγαλύτεροι εξαγωγείς ζωικών λίπους και μαλλιού από την Οδησσό. Λίγο αργότερα, οι Χιώτες, αντιπροσωπευόμενοι από την εταιρεία συνεργασίας των δύο ισχυρών οίκων του δικτύου, Ράλλη και Σκαραμαγκά, επεκτείνονται στην Αζοφική θάλασσα. Στη συνέχεια, η εταιρεία, μαζί με την παράλληλη απόσυρσή της από τις καταστροφικές αγορές της Περσίας και της Οθωμανικής αυτοκρατορίας, άνοιξε λίγο αργότερα υποκαταστήματα στην Καλκούτα το 1851, στη Βομβάη το 1861 και στη Νέα Υόρκη το 1871. Τα κέρδη της εταιρείας από το εμπόριο μεταξιού ήταν τεράστια, καθιστώντας την αγορά της Ινδίας μία από τις πιο επικερδείς.

Πέραν της ενασχόλησης με το εμπόριο, η εταιρεία δραστηριοποιήθηκε και στον τραπεζικό και στον ναυτιλιακό κλάδο. Η πρώτη αναφορά σε πλοίο της εταιρείας έγινε το 1840. Το πιο γνωστό καράβι της εταιρείας ήταν το ιστιοφόρο "Άγιος Φραγκίσκος", με συνολική χωρητικότητα 500 τόνων, το οποίο ναυπηγήθηκε στο Waterford της Ιρλανδίας. Άλλα καράβια της εταιρείας ήταν τα δίστηλα βρίκια, όπως το "Στεφανής", το "Παναγία Μυρτιδιώτισσα" και το Άρτεμις'. Η σημαντικότερη ενασχόληση της RalliBros με τη ναυτιλία ήταν κατά το διάστημα 1942-1961. Επίσης, η εταιρεία λειτούργησε και ως τράπεζα στο Λονδίνο και της είχε χορηγηθεί άδεια για τραπεζικές εργασίες από την τράπεζα της Αγγλίας. Τα νιά, μετά τον Παντιά Ράλλη, ανέλαβε ο ανιψιός του και γιος του Αυγουστή, Στέφανος Ράλλης, αφού κρίθηκε ως ο πλέον κατάλληλος. Ο οίκος συνέχισε να υφίσταται παρά τις δυσχέρειες και τις προκλήσεις.

Άξια αναφοράς είναι η κοινωνική θέση της οικογένειας Ράλλη. Λόγω της ισχυρής οικονομίας της οικογενειακής επιχείρησης, κάποια μέλη της απολάμβαναν ειδική μεταχείριση και κατείχαν υψηλότερες θέσεις στον οικονομικό, κοινωνικό και πολιτικό χώρο του τόπου διαμονής τους. Τρανή απόδειξη αποτελεί το Βαλτικό Κέντρο του Λονδίνου, στο οποίο το 1854 ο Παντιάς Ράλλης, ως μέλος της εικοσιτετραμελούς επιτροπής, είχε λόγο στις αποφάσεις του τότε καφενείου. Αργότερα, με τη μετατροπή του καφενείου σε κλαμπ, ένας εκ των δώδεκα διευθυντών του, τέθηκε ο Αντώνιος Ράλλης. Τέλος, το 1886, η καταγραφή των μελών του Κέντρου δείχνει πως υπήρχαν οκτώ μέλη από την οικογένεια του σπουδαίου

αυτού οίκου. Τα ονόματα αυτών: Οι δύο Αμβρόσιοι, Δημήτριος, Εμμανουήλ, Ιωάννης, Λουκάς, Παντιάς και Στέφανος.

β) ΟΙΚΟΣ ΣΚΥΛΙΤΣΗ

Μία επίσης σπουδαία οικογένεια του Χιώτικου δικτύου, που εγκαταστάθηκε σε διάφορα μέρη της Ευρώπης, μεταξύ των οποίων και στην Αγγλία, ήταν η οικογένεια Σκυλίτση. Ο κλάδος της οικογένειας που εγκαταστάθηκε στο Λονδίνο, αποτελούσε μία από τις πλουσιότερες οικογένειες της ελληνικής παροικίας. Η ίδρυση του εμπορικού οίκου από τον Ιωάννη Στεφάνοβιτς Σκυλίτση πραγματοποιήθηκε στην Κωνσταντινούπολη και η εταιρεία αναδείχθηκε σε μία από τις κραταιότερες στον χώρο της ανατολικής Ευρώπης, με δράση από το Λονδίνο μέχρι τη Μαύρη θάλασσα. Επικεφαλής της οικογενειακής επιχείρησης στο Λονδίνο και στο Μάντσεστερ τέθηκε ο γιος του Ζάννη, ο Ιωάννης.

Αρχικά η οικογένεια Σκυλίτση, έλεγχε μαζί με τους υπόλοιπους οίκους το 41% των εισερχόμενων φορτίων στο λιμάνι του Λίβερπουλ. Ταυτόχρονα, ο οίκος Σκυλίτση αποτελούσε το μεγαλύτερο μεταξύ Ελλήνων και Άγγλων, μεσιτικό γραφείο της σπουδαίας αυτής πόλης. Το εν λόγω γραφείο αποτελούσε υποκατάστημα και ελεγχόταν αυστηρά από το κεντρικό γραφείο, αυτό του οίκου Ράλλη του Λονδίνου. Προς το τέλος της χιώτικης φάσης, η εταιρεία της οικογένειας εμφανίζεται ως πλοιοκτήτρια έξι ιστιοφόρων, σχετικά μεγάλης χωρητικότητας.

Η οικογένεια επεκτάθηκε σταδιακά και στον τραπεζικό τομέα, με τον Ζάννη να γίνεται ένας από τους πιο γνωστούς τραπεζίτες του Γαλατά που χορηγούσαν δάνεια στον σουλτάνο. Ο ιδρυτής της επιτυχημένης εταιρείας, ο Ζάννης απεβίωσε στην Κωνσταντινούπολη τον Μάρτιο του 1886. Στην επιβλητική κηδεία του παρέστησαν, εκτός από την ελληνική κοινότητα, εκπρόσωποι όλων των κοινοτήτων, διπλωμάτες και αξιωματούχοι της Υψηλής Πύλης. Ο μεγαλύτερος γιος του, ο Δημήτριος, αφού δημιούργησε τεράστια περιουσία σε Αγγλία και Γαλλία, έστρεψε την προσοχή του προς την υγεία και την ευημερία των συνανθρώπων του. Άφησε την τελευταία του πνοή στη Γαλλία το 1893. Στη διαθήκη του χάριζε 5 εκατομμύρια φράγκα για την οικοδόμηση ελληνορθόδοξης εκκλησίας και για ένα φιλανθρωπικό έργο.

Την εκτέλεση των επιθυμιών του Δημήτριου ανέλαβε ο αδελφός του, Παύλος. Χάρης στον Παύλο και τον Δημήτριο, η ελληνική κοινότητα του Παρισιού, που μέχρι τότε εκκλησιαζόταν στη ρωσική εκκλησία, είχε, επιτέλους, αποκτήσει τη Μητρόπολή της. Εκτός των σπουδαίων επιτευγμάτων της οικογένειας Σκυλίτση στον οικονομικό και εμπορικό τομέα και των φιλανθρωπικών έργων, ένα ακόμη σπουδαίο γεγονός που αποδεικνύει ακράδαντα την αξία αυτής της οικογένειας, ήταν ο γάμος του Έλληνα πρωθυπουργού, Ελευθέριου Βενιζέλου, με την απόγονο του λονδρέζικου κλάδου της οικογένειας, Έλενας Στεφάνοβιτς Σκυλίτση.

γ) ΟΙΚΟΣ ΡΟΔΟΚΑΝΑΚΗ

Ο τομέας δραστηριοποίησης της οικογένειας Ροδοκανάκη ήταν κυρίως το εμπόριο και οι επιχειρήσεις. Πολλά μέλη της οικογένειας είχαν διακριθεί και νωρίτερα, όπως ο Κωνσταντίνος, που αναφέρεται παραπάνω, και ο Εμμανουήλ Ροδοκανάκης, που υπήρξε σπουδαίος ιστορικός στη Γαλλία. Η εξάπλωση των Χιωτών Ροδοκανάκηδων συμπίπτει με αυτή των υπόλοιπων οικογενειών του δικτύου. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι η Χίος αποτελούσε κέντρο των συναλλαγών, μεταξύ της ανατολής και των βορειοευρωπαϊκών κρατών.

Οι Ροδοκανάκηδες εγκαταστάθηκαν σε διάφορες πόλεις - λιμάνια, όπως το Λιβόρνο, την Οδησό, τη Μασσαλία και το Λονδίνο. Στην Αγγλία οι Ροδοκανάκηδες εγκαθίστανται για πρώτη φορά περί της τέταρτης δεκαετίας του 19^{ου} αιώνα. Αυτό παρατηρείται από την ύπαρξη στο Finsbury Circus, του Σίτυ του Λονδίνου, δύο εταιρειών με τις ονομασίες “Rodocanachi & Sons Merchants” και τη “Rodocanachi Giovanni & Co”, από το 1839.

Αξίζει να σημειωθεί, πως η οικογένεια Ροδοκανάκη συμμετείχε επίσης στο Βαλτικό κέντρο. Αρχικά ο Εμμανουήλ Ράλλης βρισκόταν μεταξύ των δώδεκα διευθυντών του Βαλτικού κλαμπ. Λίγο αργότερα, το 1886 έξι μέλη της οικογένειας συμμετείχαν ως μέλη του Βαλτικού Κέντρου: οι Εμμανουήλ, Ιωάννης, Μιχαήλ, Μιχαήλ, Παντιάς και Πέτρος Ροδοκανάκης.

Η εγκατάσταση του Θεόδωρου στην Οδησό έγινε στα τέλη της πρώτης δεκαετίας. Από την αρχή της εγκατάστασης του, ο Θεόδωρος προσπαθεί να ξεπεράσει ή τουλάχιστον να γίνει ένας από τους ισχυρότερους οίκους της περιοχής. Τελικά μεταξύ του 1830 με 1840, καταφέρνει και γίνεται ο ισχυρότερος στην εξαγωγή σιτηρών της Κριμαίας. Όπως ήταν φυσικό, ο Θεόδωρος κατείχε τεράστιες εκτάσεις καλλιεργήσιμης γης, στην περιοχή της Βεσσαραβίας, στο Ουγκετ και στη Χερσώνα. Η αξία των ακινήτων του, τον έφερε στην τρίτη θέση της περιοχής. Πρώτος, όπως προαναφέρθηκε και ήταν φυσικό, ήταν ο Στέφανος Ράλλης.

Από τη Μαύρη θάλασσα, ο Θεόδωρος έστελνε τα σιτηρά με τα θαλάσσια μέσα που είτε είχε στην κατοχή του, όπως το Nettuno, ή με αυτά του Εμμανουήλ, όπως το Rodocanachi και το Condor, στον “βασιλιά των σιτηρών”, τον αδελφό του Εμμανουήλ Ροδοκανάκη, ο οποίος ήταν εγκατεστημένος στο διαμετακομιστικό λιμάνι της Μασσαλίας. Από εκεί, όπως έγινε γνωστό νωρίτερα, τα σιτηρά μεταφέρονταν στο Ηνωμένο Βασίλειο. Αργότερα, ο Στέφανος ναυπηγεί τέσσερα ιστιοφόρα και ένα ατμόπλοιο, φέρνοντας την καινούργια ενέργεια πιο κοντά στους Έλληνες. Ακόμα και τον καιρό της Ιονίου φάσης, οι Ροδοκανάκηδες παραμένουν στην επιφάνεια και συμμετέχουν στο εμπόριο με 49 πλοία, τα οποία όμως λιγοστεύουν με εκθετικούς ρυθμούς.

Όπως και οι υπόλοιποι, έτσι και ο οίκος των Ροδοκανάκη συμμετείχε στον χρηματοπιστωτικό τομέα. Ο Θεόδωρος, πέραν όλων των άλλων επιτευγμάτων του, συμμετείχε στην ίδρυση της Διεθνούς Εμπορικής Τράπεζας, της Ρωσικής Τράπεζας και της Αζοφικής-Ντον. Κατέθεσε μεγάλο μέρος του ιδρυτικού κεφαλαίου της Ρωσικής Τράπεζας Εξωτερικού Εμπορίου. Τέλος, ίδρυσε και δική του τράπεζα, η οποία λειτούργησε μέχρι το θάνατό του.

δ) ΟΙΚΟΣ ΖΑΡΙΦΗ

Η πρώτη εμφάνιση της οικογένειας Ζαρίφη, γίνεται στην περιοχή του Βοσπόρου λίγα χρόνια πριν τις αρχές του 19^{ου} αιώνα. Ο Ιωάννης Ζαρίφης δραστηριοποιήθηκε με το εμπόριο κρασιού, το οποίο παρήγαγε μέσω του τρύγου των ιδιόκτητων χωραφιών του. Περί το 1820 αναγκάζεται με την οικογένειά του να εγκατασταθεί στην Οδησό, λόγω της σχέσης με την φιλική εταιρεία. Με την άφιξη του Ι. Καποδίστρια, η οικογένεια μετεγκαθίσταται στο Ναύπλιο. Τελικά, όμως, επιστρέφουν στην Κωνσταντινούπολη, μετά τη δολοφονία του Καποδίστρια.

Όταν, λοιπόν, επέστρεψαν στην Πόλη, ενασχολήθηκαν με το εμπόριο. Αρχικά, ο μεγαλύτερος γιος του Ιωάννη, ο Γεώργιος, εργαζόταν στην εταιρεία του Στέφανου Ζαφειρόπουλου, που δραστηριοποιούνταν με το εξαγωγικό εμπόριο σιτηρών της Ρουμανίας. Η σχέση του με το αφεντικό του αποτυπώνεται ολοφάνερα στην ίδρυση της επιτυχούς εταιρείας “Ζαφειρόπουλος - Ζαρίφης”. Επιτυχημένη μπορεί εύκολα να χαρακτηριστεί, αφού προόδευσε και γιγαντώθηκε γρήγορα. Αμέσως μάλιστα μετά το θάνατο του Στέφανου, η ευφυΐα του Γεώργιου, ώθησε την εταιρεία στις χρηματοπιστωτικές εργασίες.

Οι εμπορικές δραστηριότητες του Γεώργιου, οδήγησαν και τα υπόλοιπα αδέλφια του στην ενασχόληση με το εμπόριο. Η οικογένεια Ζαρίφη σταδιακά, όπως και οι υπόλοιπες οικογένειες του δικτύου, εγκαταστάθηκαν σε όλα τα εμπορικά κέντρα της Ευρώπης. Ο δεύτερος γιος του Ιωάννη, ο Μιχαήλ, εγκαταστάθηκε στο Λονδίνο, όπου ασχολήθηκε με τις εμπορικές και τραπεζικές υποθέσεις του αδελφού του. Οι Αλέξανδρος και Περικλής ασχολήθηκαν με το εμπόριο σιτηρών στην Οδησό και τη Μασσαλία αντίστοιχα. Έτσι, το σιτεμπόριο του Γεώργιου είχε έτοιμες τις βάσεις και κάλυπτε από την παραγωγή της Μαύρης θάλασσας τα διαμετακομιστικά κέντρα της Μεσογείου και τον τελικό προορισμό, το Λονδίνο. Μέλη της οικογένειας που συμμετείχαν στο Βαλτικό Κέντρο ήταν οι Ιωάννης, Θεόδωρος και Μιχαήλ Ζαρίφης.

ε) ΟΙΚΟΣ ΣΚΑΡΑΜΑΓΚΑ

Άλλη μια σημαντική οικογένεια του χιώτικου δικτύου, ήταν η οικογένεια Σκαραμαγκά, της οποίας η πρώτη εγκατάσταση στο νησί της μαστίχας, χρονολογείται γύρω στον 16^ο αιώνα μ.Χ. Η κυριότερη δραστηριότητά τους, όπως και των υπόλοιπων, ήταν το εμπόριο. Διασκορπίστηκαν γρήγορα και εγκαταστάθηκαν στα διάφορα διαμετακομιστικά κέντρα της Μεσογείου, όπως αυτά που προαναφέρθηκαν, δηλαδή το Λιβόρνο, η Τεργέστη και η Μασσαλία, καθώς και στα μεγάλα εισαγωγικά, εξαγωγικά και βιομηχανικά λιμάνια της Αγγλίας, το Μάντσεστερ, το Λίβερπουλ και το Λονδίνο.

Απαραίτητη ήταν, βέβαια, και η εγκατάστασή τους, στις μεγάλες και πλούσιες πόλεις της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, την Κωνσταντινούπολη και τη Σμύρνη - για το εισαγωγικό εμπόριο κάρβουνου και υφασμάτων από την Αγγλία - και στα λιμάνια της Μαύρης θάλασσας - για την εξαγωγή των σιτηρών, του λιναρόσπορου και του ζωικού λίπους προς την Αγγλία. Η συνεργασία μεταξύ των μελών με αυτόν τον τρόπο ήταν σίγουρα επιτυχής.

Ο Εμμανουήλ Σκαραμαγκάς, μετά την καταστροφή της Χίου, εγκαταστάθηκε μαζί στη με την οικογένειά του στην Ερμούπολη της Σύρου. Ο γιος, ο Γεώργιος, εγκαταστάθηκε στην Αγγλία ενώ ο Γιάννης στο Ταϊγάνιο της Αζοφικής. Μάλιστα, οι Σκαραμαγκαάδες φαίνεται να έλεγχαν μεγάλο μέρος του εξαγωγικού εμπορίου σιτηρών της Μαύρης θάλασσας από τις πόλεις Οδησσό, Ταϊγάνιο, Ροστόφ και Νοβόροσικ. Λίγο αργότερα, ο γάμος της κόρης του Εμμανουήλ, Μαριέττας, με τον Παντιά Ράλλη, οδηγεί στη συνεργασία των μεγάλων αυτών οίκων και στην τελική ίδρυση του οίκου Σκαραμαγκά- Ράλλη. Το 1866 όμως, η οικογένεια Ράλλη αποσύρεται οριστικά από την Ανατολή και το εμπόριο σιτηρών.

Στο Ροστόφ της Ρωσίας οι Σκαραμαγκαάδες είχαν στην κατοχή τους μονάδα ναυπηγοεπισκευής, 5 μαούνες, 4 ρυμουλκά και τη γολέτα “Άγιος Νικόλαος”. Μέχρι την έκτη δεκαετία κατείχαν δύο ιστιοφόρα χωρητικότητας άνω των 500 τόνων, τα οποία συνεισέφεραν σε μεγάλο βαθμό στο διαμετακομιστικό εμπόριο Μαύρης θάλασσας και Μασσαλίας. Μέλη του Βαλτικού Κέντρου που ανήκαν στην οικογένεια ήταν ο Γεώργιος, ο Εμμανουήλ και ο Ιωάννης Σκαραμαγκάς.

στ) ΟΙΚΟΣ ΣΠΑΡΤΑΛΗ

Ο Μιχαήλ Σπάρταλης γεννήθηκε το 1818. Σε ηλικία μόλις δέκα ετών εγκαταστάθηκε στην Αγγλία, όπου αργότερα ίδρυσε την εταιρεία "Spartali&Co", με κεντρική βάση τη Σμύρνη και υποκατάστημα στο κέντρο του διεθνούς εμπορίου, το Σίτυ του Λονδίνου της Αγγλίας. Από το 1866 ως το 1882 εκτελούσε χρέη πρόξενου

της Ελλάδας στην Αγγλία. Ο Μιχαήλ οργάνωνε τακτικά κοσμικά και πολυτελή γεγονότα στον υπέροχο θαμνόκηπο του αρχοντικού σπιτιού του στο νότιο Λονδίνο.

ζ) ΟΙΚΟΣ ΜΠΑΛΤΑΤΖΗ

Η πρώτη εμφάνιση της οικογένειας Μπαλτατζή, συμπίπτει με την εγκατάσταση του Μαρίνου Μπαλτατζή στην εμπορική πόλη της Σμύρνης στα μέσα του 18^{ου} αιώνα. Δραστηριοποιούνται στον εμπορικό, τραπεζικό και κτηματικό τομέα, ενώ κάποια μέλη κατέχουν διοικητικές θέσεις. Αρχικά, διέθετε γαίες στη Μακαρονία, τη Μενεμένη, το Νυμφαίο και άλλα μέρη. Την περίοδο ακμής του χιώτικου δικτύου (1830-1860) τα μέλη της οικογένειας εξαπλώθηκαν σε όλα τα κομβικά σημεία του ευρωπαϊκού-ανατολικού εμπορίου.

3.3) ΑΠΟ ΤΗ ΧΙΩΤΙΚΗ ΣΤΗΝ ΙΟΝΙΟ ΦΑΣΗ

Από τις αρχές της έκτης δεκαετίας μέχρι της αρχές της έβδομης, παρατηρείται η σταδιακή αποχώρηση των οικογενειών από τα λιμάνια της Μεσογείου. Οι λόγοι αυτής της μετακίνησης είναι πολλοί και ποικίλοι. Αρχικά, η λήξη του Κριμαϊκού πολέμου έφερε μεγάλες αλλαγές στο καθεστώς της περιοχής. Οι κοινωνικοοικονομικές μεταρρυθμίσεις που ακολούθησαν τον Κριμαϊκό πόλεμο, άλλαξαν τα δεδομένα στις περιοχές των παραδουνάβιων χωρών, της Κριμαίας και της Αζοφικής. Ως προς τις κοινωνικές αλλαγές, οι ως πριν δούλοι-εργάτες των μεγαλοκτηματιών, απελευθερώνονται από τα δεσμά αυτής της τυραννικής εξουσίας και γίνονται κύριοι της τύχης τους, με αποτέλεσμα την αύξηση του κατώτατου μισθού τους και του αριθμού των μικροκαλλιεργητών.

Από οικονομικής άποψης, η κατάσταση αυτή οδήγησε πολλούς ντόπιους εμπόρους στη χρεοκοπία και στην πώληση μεγάλου μέρους των κτημάτων τους. Τα κτήματα πέρασαν άμεσα στα χέρια των Εβραίων, όπως, για παράδειγμα, το 75% των κτημάτων της Οδησσού. Ταυτόχρονα, τα προνόμια που είχαν λάβει οι Έλληνες έμποροι με τη ρωσική υπηκοότητα καταργήθηκαν, καθώς όλοι οι έμποροι στη Ρωσία απολάμβαναν κοινά προνόμια. Παράλληλα, η αύξηση της παραγωγής σιτηρών σε περιοχές όπου οι Χιώτες δεν είχαν τόσο ισχυρά θεμέλια, όπως η Αμερική και η Ινδία, μείωσαν τη σπουδαιότητα της Οδησσού, καθιστώντας την τρίτη παραγωγό σιτηρών.

Άλλοι παράγοντες που οδήγησαν το χιώτικο δίκτυο στην παρακμή, ήταν η σπουδαία τεχνολογική επανάσταση στις διεθνείς επικοινωνίες και στις μεταφορές μέσω θαλάσσης. Το 1807 κατασκευάζεται το πρώτο πλοίο που κινείται με ατμομηχανή στην Αγγλία. Το 1820 η χρήση του ατμού για την πρόωση των πλοίων αρχίζει να γενικεύεται. Από την πέμπτη δεκαετία η τεράστια διαφορά στη ταχύτητα ενός ατμοκίνητου πλοίου με αυτήν ενός ιστιοφόρου καθιστά την εφεύρεση του Ροβέρτου Φούλτον να κρίνεται αναγκαία.

Συν τοις άλλοις, ο Σάμιουελ Μορς εφευρίσκει την πρώτη τηλεγραφική μηχανή το 1838. Η δοκιμή αυτής της νέας συσκευής γίνεται στην επικοινωνία μεταξύ Ουάσιγκτον και Βαλτιμόρης, όπου κρίνεται επιτυχής. Η χρήση της, φυσικά, βοηθά στην άμεση επικοινωνία μεταξύ μακρινών αποστάσεων, όπως για παράδειγμα μεταξύ των περιοχών της Μαύρης θάλασσας και της Αγγλίας, επιτρέποντας σε μεγάλο μέρος του πληθυσμού τη δυνατότητα της πληροφόρησης, η οποία ως πριν ήταν το κύριο πλεονέκτημα των Χιωτών, που βασιζόνταν στην αποκλειστική πληροφόρηση και κερδοσκοπία από τα εμπορεύματα που ταξίδευαν για τρεις μήνες, στους θαλάσσιους δρόμους που ένωναν την Μαύρη θάλασσα με την Αγγλία.

Άλλη μία ομάδα παραγόντων που οδήγησαν στην εξαφάνιση μεγάλου μέρους του χιώτικου δικτύου, ήταν οι θάνατοι στο διάστημα της πέμπτης δεκαετίας, πολλών από τα παλιά ηγετικά στελέχη των εμπορικών οίκων, όπως συνέβη στους οίκους Ράλλη, Ροδοκανάκη και Μπαλτατζή. Ταυτόχρονα, πολλοί νέοι προτίμησαν να αφήσουν το υποτιμημένο κοινωνικά, πλέον, επάγγελμα του εμπόρου και να ασχοληθούν με τις περισσότερες επικερδείς δραστηριότητες, της κατοχής ακινήτων και κτημάτων ή του ναυλομεσίτη και ναυτιλιακού πράκτορα, όπως καταλαβαίνουμε από τον αριθμό των συμμετεχόντων στο Βαλτικό Κέντρο. Ένας ακόμη παράγοντας περιορισμού του χιώτικου δικτύου, ήταν η οικονομική κρίση του 1858-1859, λόγω των προηγούμενων επενδύσεών τους στο βρετανικό χρηματιστήριο.

3.4) Η ΙΟΝΙΟΣ ΦΑΣΗ



ΙΟΝΙΟ ΠΕΛΑΓΟΣ

3.4.1) ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΑΙ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ

Από τις αρχές της έβδομης δεκαετίας του 19^{ου} αιώνα, είναι πλέον ολοφάνερο ότι οι ισχυρότερες εφοπλιστικές οικογένειες, ανήκουν στο Ιόνιο δίκτυο. Το δίκτυο αυτό απαρτιζόταν από περίπου εκατόν σαράντα οικογένειες. Οι κύριοι τόποι καταγωγής αυτών των οικογενειών ήταν η Κεφαλονιά και η Ιθάκη. Παρόλα αυτά, πολλές οικογένειες-μέλη του δικτύου κατάγονται και από άλλες περιοχές της Ελλάδας, όπως αντίστοιχα, συνέβαινε και με το χιώτικο δίκτυο.

Το Ιόνιο δίκτυο βασιζόταν στην οργανωτική δομή των εταιρειών και στις επιχειρηματικές τους μεθόδους. Αρχικά, το δίκτυο αποτελείτο από τα μέλη οικογενειών που ενώνονταν μεταξύ τους μέσω κάποιου γάμου, ή με κριτήριο τον κοινό τόπο καταγωγής. Με αυτόν τον τρόπο εξασφαλιζόταν η εμπιστοσύνη μέσα στο κύκλωμα. Από τις 140 οικογένειες, τουλάχιστον οι 30 συνδέονταν με συγγένεια μέσω κάποιου γάμου. Ο δεσμός συγγένειας και ο κοινός τόπος καταγωγής, σήμαινε πρόσβαση στις λέσχες του ιονίου δικτύου.

Οι Ιόνιοι ήταν πρώτα ναυτικοί και εφοπλιστές, ενώ το εμπόριο για αυτούς ήταν μια δευτερεύουσα σημασία δραστηριότητα. Αυτό αποτυπώνεται στο γεγονός ότι πολλοί εμπορικοί οίκοι του δικτύου, ιδρύθηκαν από ανθρώπους που ως πριν εργάζονταν ως καπετάνιοι. Το εμπόριο για αυτούς ήταν στενά συνδεδεμένο με τη ναυτιλία. Σε πολλές περιπτώσεις, ο πλοιοκτήτης ήταν και καπετάνιος του πλοίου.

Μαζί με τα μέλη του πληρώματος και της οικογένειάς του, συγκέντρωναν ένα κεφάλαιο, το οποίο ονομαζόταν σερμαγιά, για την αγορά φορτίου. Έπειτα, το ιστιοφόρο που αποτελεί μία πρώτη μορφή ελληνικής εμπορικής εταιρείας, θα προσέγγιζε ένα λιμάνι για να πωλήσει, να ανταλλάξει ή και να αγοράσει άλλα προϊόντα, τα οποία θα πωλούσε αργότερα στα επόμενα λιμάνια προσεγγίσεως. Με το πέρας του εγχειρήματος, τα κέρδη ή οι ζημιές μοιράζονταν μεταξύ των ατόμων που συμμετείχαν στη συγκέντρωση του κεφαλαίου, ανάλογα, πάντα, με τα ποσοστά συμμετοχής.



Ατμόπλοιο

Οι οικογένειες του δικτύου ήταν άρρηκτα συνδεδεμένες με την πλοιοκτησία και, συγκεκριμένα, με την ατμοπλοΐα, καθώς το εμπόριο σιτηρών έφτασε να βασίζεται σχεδόν αποκλειστικά στην εξαγωγή από τα λιμάνια του δυσπρόσιτου Δούναβη. Το μεγάλο πλεονέκτημα που διέθεταν οι Έλληνες στο Δούναβη ήταν το γεγονός πως οι Ευρωπαίοι καπετάνιοι δεν αντιμετώπιζαν μόνο τα φυσικά εμπόδια της περιοχής. Οι μη Έλληνες καπετάνιοι επιβαρύνονταν με βάνουσα ποσά, προκειμένου να οδηγήσουν με ασφάλεια τα καράβια τους στο λιμάνι φόρτωσης ή στις εκβολές του ποταμού. Η κλίκα των πιλότων, λιμπαδόρων, προμηθευτών και λιμενικών, όπως τους αποκαλεί ο Howard Jackson, θεωρούσαν τα πλοία με σημαίες της Βόρειας Ευρώπης εύκολη λεία.

Αντίθετα, οι Έλληνες καπετάνιοι είχαν τη δυνατότητα αποφυγής αυτής της λεηλασίας, καθώς γνώριζαν τα κόλπα των συμπατριωτών τους, μιλούσαν τη γλώσσα της περιοχής και ήξεραν τα μυστικά της ναυσιπλοΐας του ποταμού με τα πολλά αβαθή. Η ατμοπλοΐα έδωσε στους Έλληνες και το πλεονέκτημα της εξοικονόμησης χρόνου. Ειδικά για ένα προϊόν το οποίο αλλοιώνεται εύκολα εξαιτίας της υγρασίας, ο χρόνος είναι πολύτιμος. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η διαφορά μεταξύ της κάλυψης της αποστάσεως Αγγλίας - Αζοφικής, την οποία το ατμόπλοιο κάλυπτε σε 53 μέρες λιγότερο από ότι το ιστιοφόρο.

Οι επιχειρηματικές μέθοδοι που χρησιμοποιούσαν οι Έλληνες του δικτύου ήταν διείσδυση στην αγορά παραγωγών και καταναλωτών. Όπως θα δούμε παρακάτω, οι Επτανήσιοι, όπως και οι Χιώτες, διείσδυσαν στους τόπους παραγωγής των προϊόντων, με σκοπό την εύρεση της πιο χαμηλής τιμής αγοράς. Αυτό μπορούσε να επιτευχθεί μόνο με την ύπαρξη τοπικών πρακτόρων, των οποίων τις μεθόδους έχουμε αναλύσει σε προηγούμενο κεφάλαιο. Στο άλλο άκρο του εμπορικού συστήματος, η εδραίωση

της θέσης των Ελλήνων στο Βαλτικό κέντρο, τους έδωσε τη δυνατότητα να βρίσκουν τους καλύτερους αγοραστές, των πολυταξιδεμένων φορτίων τους.

Απαραίτητη για την ομαλή λειτουργία του δικτύου, ήταν η ενασχόληση με τη ναυτιλία. Τα σιτηρά και ο άνθρακας μεταφέρονταν από τον Δούναβη, την Αζοφική και τη Μαύρη θάλασσα, εξ ολοκλήρου μέσω θαλάσσης. Έτσι, όλα τα μέλη του δικτύου είχαν στην κατοχή τους ατμόπλοια.

3.4.2) ΧΩΡΟΙ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ



Μαύρη θάλασσα

Οι οικογένειες του Ιόνιου δικτύου εγκαταστάθηκαν σε διάφορες ύψιστης σημασίας περιοχές της Μαύρης και της Μεσογείου θάλασσας, καθώς και της Βορείου Ευρώπης. Ο κύριος όγκος των οικογενειών εγκαταστάθηκε στα λιμάνια του Δούναβη, κυρίως μετά τη λήξη του Κριμαϊκού πολέμου. Αφού προσαρμόστηκαν στις ιδιαίτερες συνθήκες της περιοχής, υπολογίζεται ότι τα μέλη των οικογενειών ίδρυσαν πάνω από εβδομηνταπέντε ναυτεμπορικές επιχειρήσεις και ναυτιλιακά πρακτορεία. Έτσι, ίδρυσαν σταδιακά ένα κλειστό εμπορικό και ναυτιλιακό δίκτυο, το οποίο θα ήλεγχε τις εξαγωγές σιτηρών μέχρι τα τέλη του 19^{ου} αιώνα.

Η ίδρυση της ευρωπαϊκής επιτροπής του Δούναβη το 1855, με σκοπό την αστυνόμευση, τη ρύθμιση της ναυσιπλοΐας και την εκβάθυνση του ποταμού, έθεσαν τις βάσεις για τη συμμετοχή της περιοχής στο διεθνές εμπόριο. Μάλιστα, η νεοσύστατη ηγεμονία της Ρουμανίας (1878), εξελίχτηκε στο δεύτερο μεγαλύτερο

προμηθευτή σιτηρών, μετά την απέραντη Ρωσία. Συγκεκριμένα, σε ποσοστά, εξήγαγε το 30-40% της συνολικής ποσότητας σιτηρών από τη Μαύρη θάλασσα.

Το λιμάνι της Σουλινάς, παρότι ξεκίνησε ως διαμετακομιστικό κέντρο, κατέληξε να αποτελεί ένα από τα σπουδαιότερα λιμάνια της Μαύρης θάλασσας. Αυτό οφείλεται στο αβαθές αμμώδες φράγμα που σχηματιζόταν μετά την πόλη και στις δυσκολίες ποταμοπλοΐας πριν από αυτήν. Έτσι, σπουδαίο ρόλο στην εξαγωγή σιτηρών, έπαιζαν τα σλέπια, τα οποία κατείχαν σε ποσοστό 72% οι Έλληνες και τα ατμοκίνητα ρυμουλκά, από τα οποία τα μισά λειτουργούσαν προς όφελος των Ελλήνων.

Για το εμπόριο των παραδουνάβιων ηγεμονιών, οι Έλληνες πλοιοκτήτες έφτασαν στο σημείο να ανταγωνίζονται τον ναυτιλιακό τιτάνα της εποχής, το βρετανικό ναυτικό.

ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ ΣΤΟ ΣΥΝΟΛΟ ΤΩΝ ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΩΝ(ΔΟΥΝΑΒΗ)

ΔΕΚΑΕΤΙΑ	ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΑ	ΒΡΕΤΑΝΟΚΤΗΤΑ
1841-1850	57%	8%
1851-1860	43%	8%
1861-1870	43%	17%
1871-1880	26%	48%
1881-1890	15%	66%
1891-1900	17%	58% ³

Όπως φαίνεται στον πίνακα, η διακίνηση του εμπορίου της περιοχής πέρασε σταδιακά από τα ελληνικά στα βρετανικά χέρια. Η παρακμή αυτή, όμως, ήταν καθαρά φαινομενική, καθώς τα ελληνικά πλοία, απασχολούνταν κυρίως στην κάλυψη της επιβατικής κίνησης και της μεταφοράς ταχυδρομείου. Ουσιαστικά, το μέγεθος της χωρητικότητας των ελληνικών πλοίων που αναχωρούσαν από τον Δούναβη, διπλασιάστηκε μέσα στο διάστημα δύο δεκαετιών. Οι μεγαλύτεροι ιδιοκτήτες σλεπιών της περιοχής κατά την περίοδο εκείνη ανανέωναν το στόλο τους αγοράζοντας ατμόπλοια.

Επίσης ισχυρή ήταν η θέση του δικτύου και στη νότια Ρωσία και κυρίως στα λιμάνια της Αζοφικής, τα οποία αποτελούσαν κληρονομιά από το χιώτικο δίκτυο. Οι χιώτικες οικογένειες που είχαν απομείνει, ενσωματώθηκαν αμέσως στο νέο ελληνικό δίκτυο, μέσω της ενδογαμίας, όπως συνηθιζόταν. Στην περιοχή εγκαταστάθηκαν τριάντα οικογένειες του Ιόνιου δικτύου, καθώς η Αζοφική ήταν μια από κύριες διόδους εξαγωγής των ρωσικών δημητριακών, ιδίως μετά τον πόλεμο της Κριμαίας. Λόγω των δυσάρεστων συνθηκών, οι Έλληνες κατάφεραν και πάλι μέσω της

³ (Χαρλαύτη Τζελίνα 2001). Ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας.

εξειδικευμένης εμπειρίας να ελέγξουν το εμπόριο και αυτής της περιοχής. Έτσι, δημιούργησαν σταδιακά ένα σύστημα εναλλακτικό και συμπληρωματικό μεταξύ των δύο περιοχών.

Οι Έλληνες του Ιόνιου δικτύου διαχειρίζονταν στις αρχές της έβδομης δεκαετίας, τις μισές εξαγωγές από τη Νότια Ρωσία, ενώ, μετά τη ραγδαία ανάπτυξη των Βρετανών στην περιοχή, το 1/3 αυτών. Το λιμάνι-κόμβος του χιωτικού δικτύου, η Οδησός "παραχωρήθηκε" σχεδόν ολοκληρωτικά στους Εβραίους εμπόρους, ενώ αμέσως μετά το πέρας του πολέμου, το Νικολάγιεφ αποτέλεσε τον κύριο τόπο εγκατάστασης Ελλήνων στα λιμάνια της Ρωσίας, στη Μαύρη θάλασσα και κατάφεραν να διακινούν τις μισές εξαγωγές της πόλης. Και πάλι, λοιπόν, παρατηρείται το μοντέλο του Δούναβη και της Αζοφικής, καθώς οι Βρετανοί πάλι συμμετέχουν ενεργά στις μεταφορές, κατά την όγδοη και ένατη δεκαετία του 19^{ου} αιώνα.

ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ ΣΤΟ ΣΥΝΟΛΟ ΤΩΝ ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΩΝ (ΝΟΤΙΑ ΡΩΣΙΑ)

ΔΕΚΑΕΤΙΑ	ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΑ	ΒΡΕΤΑΝΟΚΤΗΤΑ
1841-1850	29%	20%
1851-1860	22%	17%
1871-1880	4%	46%
1881-1890	2%	66%
1891-1900	3%	63% ⁴

Θεαματική υπήρξε η άνοδος του εξαγωγικού εμπορίου από τα λιμάνια του Καυκάσου, όπου προσανατολίστηκαν οι Ιόνιοι. Η Ρωσία υλοποίησε από τις αρχές της όγδοης δεκαετίας, μέχρι και το 1883, διάφορα έργα υποδομής, όπως λιμάνια, προβλήτες και την Υπερκαυκασία σιδηροδρομική γραμμή. Η απόφαση αυτή ήταν αναγκαία, καθώς ο Καύκασος ήταν γεμάτος με ορυκτά πλούτη. Από το 1880-1890, το κυριότερο λιμάνι του Καυκάσου ήταν το Νοβόροσισκ, από όπου εξαγονταν σιτηρά, τσιμέντο και πετρέλαιο. Λίγο αργότερα, τη θέση του κύριου λιμανιού της περιοχής πήρε το Βατούμ, καθώς ήταν ασφαλέστερο και βασιζόταν στις ολοένα αυξανόμενες εξαγωγές πετρελαίου από το Μπακού.

Ήταν λογικό, λοιπόν, τα νέα αυτά λιμάνια να προσελκύσουν τους Έλληνες πλοιοκτήτες και εμπόρους. Σύμφωνα με στοιχεία που παίρνουμε από το βρετανικό προξενείο, οι τρεις από τους οκτώ κύριους εξαγωγείς της περιοχής ήταν Έλληνες. Παράλληλα, κάποιοι Έλληνες ίδρυσαν κερδοφόρες επιχειρήσεις στην περιοχή.

ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ ΣΤΟ ΣΥΝΟΛΟ ΤΩΝ ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΩΝ (ΚΑΥΚΑΣΟΣ)

ΔΕΚΑΕΤΙΑ	ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΑ	ΒΡΕΤΑΝΟΚΤΗΤΑ
----------	-------------	--------------

⁴ (Χαρλαύτη Τζελίνα 2001). Ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας.

1871-1880	7%	8%
1881-1890	9%	42%
1891-1900	6%	42% ⁵

Μετά τα λιμάνια της Μαύρης θάλασσας, η Κωνσταντινούπολη αποτελούσε τον επόμενο σπουδαίο κόμβο στο ταξίδι των καραβιών για τη βόρεια Ευρώπη. Οι εταιρείες που αποτελούσαν τον κλάδο του δικτύου στην περιοχή, ήταν χωρισμένες σε πράκτορες/εφοπλιστές και σε εμπόρους/τραπεζίτες. Η Πόλη αποτελούσε αναγκαίο σταθμό, για οποιοδήποτε πλοίο εισερχόταν ή εξερχόταν από τη Μαύρη θάλασσα. Εκεί δίνονταν στα καράβια οδηγίες, κάρβουνα και άλλα εφόδια από τις εταιρείες. Έτσι, και σε αυτήν την πόλη, άνθησε το επάγγελμα του ναυτιλιακού πράκτορα. Η διαρκής ενασχόληση των Ελλήνων με το διεθνές εμπόριο της περιοχής, είχε ως αποτέλεσμα να αναλάβουν μεγάλο μέρος του διεθνούς εμπορίου της πόλης αυτής. Επίσης, κάποιοι, μέσω των εμπορικών τους δραστηριοτήτων, κατάφεραν και έγιναν χρηματοδότες πολλών Ελλήνων καπετάνιων.

ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ ΣΤΟ ΣΥΝΟΛΟ ΤΩΝ ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΩΝ(ΚΩΝ/ΠΟΛΗ)
--

ΔΕΚΑΕΤΙΑ	ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΑ	ΒΡΕΤΑΝΟΚΤΗΤΑ
1873-1880	13%	36%
1881-1890	5%	80%
1891-1900	10%	63% ⁶

Τα δύο βασικά άκρα του Ιόνιου δικτύου στη δυτική Ευρώπη ήταν η Μασσαλία και το Λονδίνο. Η Μασσαλία αποτελούσε και για το χιώτικο δίκτυο, άλλες φορές ένα διαμετακομιστικό κέντρο, και άλλες ένα λιμάνι παράδοσης φορτίου. Αρχικά τα δύο δίκτυα συνυπήρχαν μεταξύ τους, ενώ από το 1880 ξεκίνησε η διαδοχή του χιώτικου δικτύου από το Ιόνιο. Στη Μασσαλία υπήρχαν 28 ελληνικές οικογένειες, εκ των οποίων οι εννιά κατάγονταν από τα νησιά του Ιονίου. Οι Έλληνες έμποροι της πόλης, έλεγχαν το 60% των χύδην φορτίων που κατέφθαναν από τη Μαύρη θάλασσα κατά την έβδομη δεκαετία του 19^{ου} αιώνα, ενώ αυτό το ποσοστό μειώθηκε σε 34% μέχρι τα τέλη του αιώνα.

Οι κυριότεροι, όμως, δέκτες του δικτύου βρίσκονταν στην Αγγλία. Εκεί γινόταν εισαγωγή βαμβακιού και σιτηρών από τη νοτιοανατολική Μεσόγειο και τη Μαύρη θάλασσα αντίστοιχα. Στο Λονδίνο κατά την Ιόνιο φάση, διέμεναν 36 ελληνικές οικογένειες, από τις οποίες ελάχιστες ίδρυσαν ναυτιλιακά γραφεία. Το Λονδίνο αποτέλεσε το μόνο μέρος στο οποίο εμφανίζονταν τα μέλη του παλιού δικτύου. Κύρια ενασχόλησή τους ήταν η ναυλομεσιτική και το επάγγελμα του ναυτιλιακού πράκτορα.

⁵ (Χαρλαύτη Τζελίνα 2001). Ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας.

⁶ (Χαρλαύτη Τζελίνα 2001). Ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας.

3.4.3) ΕΜΠΟΡΙΚΟΙ ΟΙΚΟΙ ΤΟΥ ΙΟΝΙΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΛΛΗΝΩΝ-ΜΕΛΩΝ ΤΟΥ BALTIC CENTER ΤΟΥ 1886
--

Αγέλαστος Ιωάννης	Ζιζίνιας Δημήτριος	Κωνσταντινίδης Σοφοκλής
Αγέλαστος Στέφανος	Ζίφος Γεώργιος	Λαμπρινούδης Λεωνίδα
Αργέντης Γεώργιος	Ζίφος Μιλτιάδης	Λινός Παναγιώτης
Αργέντης Λεωνίδα	Ζούλας Σπυρίδων	Μαργαρίτης Αντώνιος
Βαλλιάνος Αλέξανδρος	Ζυγομαλάς Ιωάννης	Μαυρογιάννης Αλέξανδρος
Βαλλιάνος Αλκιβιάδης	Θεολόγος Σοφοκλής	Μαυρογορδάτος Μιχαήλ Γ
Βαλλιάνος Παναγής	Ιωνίδης Αλέξανδρος	Μαυρογορδάτος Μιχαήλ Ε
Βασιλείου Αριστείδης	Ιωνίδης Κωνσταντίνος	Μαυρογορδάτος Νικόλαος
Βλαστός Αλέξανδρος	Ιωνίδης Λουκάς	Μαυρογορδάτος Παντελής
Βογιαζόγλου Νικόλαος	Καβάφης Γεώργιος	Νικολόπουλος Ιωάννης
Γαλάτης Κωνσταντίνος	Καράλης Νικόλαος	Νομικός Περικλής
Γαλάτης Νικόλαος	Καράλης Παύλος	Πασπάτης Φίλιππος
Γαρόφαλος Ιωάννης	Κατινάκης Δημήτριος	Περόγλου Νικόλαος
Γρηγορόπουλος Γεώργιος	Κεσιτσόγλου Ιωάννης	Πετροκόκκινος Αλέξανδρος
Δαμαλάς Εμμανουήλ	Κεφάλας Γεώργιος	Πετροκόκκινος Δημήτριος
Ευμορφόπουλος Αριστείδης	Κοργιαλένιος Μαρίνος	Πετροκόκκινος Ευστράτιος
Ευμορφόπουλος Γεώργιος	Κορωνιός Θεόδωρος	Πετροκόκκινος Ιωάννης
Ζαρίφης Ιωάννης	Κούππας Λεωνίδα	Πετροκόκκινος Παντιάς
Ζαρίφης Θεόδωρος	Κωνσταντινίδης Αλέξανδρος	Πιτζιπιός Μιχαήλ
Ζαρίφης Μιχαήλ	Κωνσταντινίδης Δημήτριος	Πιτζιπιός Στέφανος

Πολυχρονιαάδης Σπυρίδων	Ροδοκανάκης Μιχαήλ Μ	Σκυλίτσης Δημήτριος Γ
Ποτούς Δημήτριος	Ροδοκανάκης Παντιάς	Σκυλίτσης Δημήτριος Σ
Ράλλης Αμβρόσιος Ι	Ροδοκανάκης Πέτρος	Σκυλίτσης Θεόδωρος
Ράλλης Αμβρόσιος Ι.Κ.	Σγούτας Στυλιανός	Σκυλίτσης Ιωάννης
Ράλλης Δημήτριος	Σεβαστόπουλος Γεώργιος	Σκυλίτσης Ιωάννης
Ράλλης Εμμανουήλ	Σεβαστόπουλος Δημήτριος	Σκυλίτσης Ιωάννης Σ
Ράλλης Ιωάννης	Σεκιάρης Παντελής	Σκυλίτσης Μιχαήλ
Ράλλης Λουκάς	Σεκιάρης Παρασκευάς	Σπαρτάλης Δημήτριος
Ράλλης Παντιάς	Σινανίδης Αλέξανδρος	Σπαρτάλης Ευστράτιος
Ράλλης Στέφανος	Σκαραμαγκάς Γεώργιος	Τσοκανάκης Δημήτριος
Ροδοκανάκης Εμμανουήλ	Σκαραμαγκάς Εμμανουήλ	Φραγκιάδης Στέφανος
Ροδοκανάκης Ιωάννης	Σκαραμαγκάς Ιωάννης	Φραγκόπουλος Ι.Σ.
Ροδοκανάκης Μιχαήλ Ε	Σκλάβος Παναγής	7

α) ΟΙΚΟΣ ΒΑΛΛΙΑΝΟΥ

Η οικογένεια Βαλλιάνου, ήταν η πιο ισχυρή οικογένεια του δικτύου. Με καταγωγή από το νησί της Κεφαλονιάς, πολλά μέλη της αναδείχθηκαν από νωρίς σε σπουδαίους ναυτικούς, όπως οι Καπτανδρέας, Καπταλέξης, Καπταθόδωρος και άλλοι. Αυτοί εμφανίζονται μεταξύ του 1753-1777 να δουλεύουν στα ιστιοφόρα που συνέδεαν την ανατολική με τη δυτική Μεσόγειο. Ένας εξ αυτών, ο Αντώνης Βαλλιάνος δρούσε ως κουρσάρος των Άγγλων στον πόλεμό τους με τη Γαλλία.

Ο πρώτος που εγκατέλειψε την Κεφαλονιά ήταν ο Μαρίνος Βαλλιάνος, το 1820. Αφού ναυτολογήθηκε σε κεφαλονίτικο ιστιοφόρο, έκανε μερικά ταξίδια με το καράβι και, τελικά, ξεμπάρκαρε στο ακμάζον Ταϊγάνιο της Αζοφικής. Εκεί διορίστηκε αρχικά ως ναύκληρος και έπειτα ως πλοίαρχος στα πλοία του

⁷ (Χαρλαύτη Τζελίνα 2001). Ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας.

συμπατριώτη του, μεγαλοσιτέμπορα Αυγερινού. Λίγο αργότερα αγόρασε δικά του ιστιοφόρα και κατάφερε να ιδρύσει δικό του οίκο, για τη διαχείριση των φορτίων και των πλοίων που εκτελούσαν τα δρομολόγια Αζοφική-Κωνσταντινούπολη. Σύντομα οι επιχειρήσεις του εξαπλώθηκαν σε πολλά λιμάνια της Νότιας Ρωσίας, καθώς και της δυτικής Ευρώπης. Μάλιστα, το 1853 ο οίκος του κατάφερε να πραγματοποιήσει τις περισσότερες εξαγωγές από το Ταϊγάνιο.

Δεύτερος έφυγε από την Κεφαλονιά ο Παναγής, το 1830, ο οποίος ναυτολογήθηκε ως ναυτόπαις, ενώ λίγο αργότερα έφυγε και ο μικρότερος εκ των αδερφών, ο Ανδρέας. Μέσα σε σύντομο χρονικό διάστημα, τα αδέλφια ένωσαν τις δυνάμεις τους προς όφελος της οικογενειακής επιχείρησης. Βάσει στοιχείων που παίρνουμε από το βρετανικό προξενείο της Κωνσταντινούπολης, η οικογένεια των Βαλλιάνων μέχρι τις αρχές της έκτης δεκαετίας του 19^{ου} αιώνα είχε στην κατοχή της σχεδόν 47 ιστιοφόρα.

Λίγο αργότερα, με κοινή απόφαση, ο Παναγής εγκαθίσταται μόνιμα στη Ζάκυνθο, για την ίδρυση εμπορικού γραφείου στο νησί. Η επιλογή του νησιού δεν ήταν τυχαία, καθώς την εποχή εκείνη η Ζάκυνθος αποτελούσε το κύριο λιμάνι προσέγγισης των ιστιοφόρων για τη λήψη οδηγιών οριστικού προορισμού του φορτίου. Γρήγορα, όμως, αναγκάστηκε να απεγκατασταθεί από τη Ζάκυνθο, καθώς υπήρχε μεγάλη ανάγκη δημιουργίας γραφείου στην πρωτεύουσα της Αγγλίας, το Λονδίνο.

Έτσι, το έτος 1858, ο Παναγής Βαλλιάνος ίδρυσε στο Λονδίνο υποκατάστημα, το οποίο θα αντιπροσώπευε, πέραν των συμφερόντων της οικογένειας, τους εμπορικούς οίκους του Θεοφίλατου και του Μήλα. Απέκτησε άμεσα πρόσβαση στο Baltic Exchange, καθώς η οικογένειά του συνδεόταν μέσω ενδογαμιών, με πολλές οικογένειες του χιώτικου δικτύου, όπως αυτή των Ράλληδων. Παράλληλα, ο μικρότερος αδερφός της οικογένειας, ο Ανδρέας ανέλαβε τα ηνία του οίκου στην Κωνσταντινούπολη, ως το 1869, οπότε μετέβη στη Μασσαλία για την ίδρυση υποκαταστήματος του οίκου και στο μεγαλύτερο λιμάνι της δυτικής Μεσογείου.

Το 1860 ο Παναγής καινοτομεί, ανοίγοντας το πρώτο εφοπλιστικό γραφείο του Λονδίνου που ασχολείται αποκλειστικά με την ελληνική εμπορική ναυτιλία, στην οδό Old Broad Street του Σίτυ του Λονδίνου και έχει την ονομασία “Vagliano Brothers Merchants”. Αυτός ήταν και ο λόγος για τον οποίο έλαβε τον τίτλο του “πατήρ του ελληνικού ναυτεμπορικού κόσμου”. Το γραφείο απασχολείτο με την εμπορία προϊόντων, εκτελούσε ναυλώσεις, χρηματοδοτήσεις, ασφαλίσσεις, και πρακτορεύσεις ελληνικών πλοίων και φορτίων.

Ο εμπορικός και εφοπλιστικός οίκος Βαλλιάνου λειτουργούσε ως μια από τις μεγαλύτερες εμπορικές τράπεζες του Σίτυ, έχοντας λογαριασμό στην τράπεζα της Αγγλίας. Πολλές εμπορικές και ναυτιλιακές εταιρείες των Ελλήνων στο Λονδίνο εξυπηρετήθηκαν από τη ναυτιλιακή τράπεζα των Βαλλιάνων. Από εκεί έπαιρναν δάνεια με επιτόκιο 7-8%, με την προϋπόθεση ότι ο δανειζόμενος εξασφάλιζε το

απαιτούμενο ποσό σε ρευστό και υποθήκευε το πλοίο. Το δάνειο με υποθήκη ήταν παράνομο σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία και έτσι οι Βαλλιάνοι είχαν το μονοπώλιο. Πολλοί Έλληνες δανείστηκαν από το γραφείο των Βαλλιάνων για τη μετάβασή τους, από το ιστίο στον ατμό. Μάλιστα, εφόσον ο τόκος των Βαλλιάνων ήταν 1% υψηλότερος από αυτόν της αγγλικής τράπεζας, υπολογίζεται ότι τα κέρδη τους από τον κάθε δανεισμό, ανέρχονταν στο 14% του αρχικού ποσού του δανείου.

Αξίζει να σημειωθεί το γεγονός πως ο οίκος του Παναγιώτη Βαλλιάνου, είχε μια σοβαρή δικαστική αντιπαράθεση με την Τράπεζα της Αγγλίας, γνωστή ως “Vagliano case”. Η υπόθεση, αφορούσε τον πλαστογράφο υπάλληλο της τράπεζας, Αντώνιο Γλύκα, ο οποίος κατάφερε μέσω παράνομων ενεργειών να εισπράξει 75000 λίρες. Όταν πληροφορήθηκε το γεγονός ο Βαλλιάνος, μήνυσε αμέσως την τράπεζα καθώς την θεωρούσε υπαίτια. Τελικά, η τράπεζα απαλλάχτηκε οριστικά από τις κατηγορίες, με την απόφαση του εφετείου τον Μάρτιο του 1891. Η υπόθεση αποτέλεσε διεθνή νομολογία και δεδικασμένο για παρόμοιες υποθέσεις, μέχρι και σήμερα.

β) ΟΙΚΟΣ ΦΡΑΓΚΟΠΟΥΛΟΥ

Η οικογένεια Φραγκοπούλου ήταν εγκατεστημένη στη Νάξο και τη Ζάκυνθο από τον 15^ο αιώνα. Από εκείνα τα χρόνια ήταν ιδιοκτήτες πύργων και προξενικοί πράκτορες της Βρετανίας. Το σπουδαιότερο μέλος της οικογένειας ήταν ο Διονύσης Φραγκόπουλος, ο οποίος υπήρξε από τους πρώτους κατοίκους της Πάτρας. Σε συνεργασία με τον αδελφό του, Αναστάσιο, ίδρυσαν εμπορικό οίκο στην Αγγλία, με υποκατάστημα στην Πάτρα και την ασφαλιστική εταιρεία Ανατολή.

Ο εμπορικός τους οίκος ήταν από τους πιο αξιόπιστους και σημαντικούς της εποχής στην Αγγλία. Κύριο αντικείμενο εμπορίας του ήταν η εξαγωγή της ελληνικής σταφίδας. Το γεγονός πως η σταφιδική κρίση του 1893 δεν τον επηρέασε, αποδεικνύει την οικονομική ισχύ και σταθερότητα της επιχείρησης. Πολλές από τις ενέργειες του, έπαιξαν σπουδαίο ρόλο στην ανάπτυξη της Πάτρας. Σε αυτόν οφείλεται η μείωση κατά 800.000 δραχμές της δαπάνης, για την εκτέλεση των λιμενικών έργων. Εκτός όλων αυτών, περιγράφεται από και εφημερίδες της εποχής ως ευφυής τραπεζίτης.

γ) ΟΙΚΟΣ ΚΟΡΙΑΛΕΝΙΟΣ

Άλλος ένας σπουδαίος Έλληνας επιχειρηματίας, ο Μαρίνος Κοραλλένιος, γεννήθηκε στο Αργοστόλι της Κεφαλονιάς το 1830. Καταγόταν από πλούσια οικογένεια, έως ότου χρεοκόπησαν όταν ήταν 11 ετών. Λίγο αργότερα έμεινε ορφανός από πατέρα. Το 1846 μετανάστευσε στη Σμύρνη και εργάστηκε ως υπάλληλος σε αγγλικά καταστήματα. Έπειτα, βρέθηκε στην Οδησό της Ρωσίας, όπου, μέχρι το 1858, ασχολήθηκε με το εμπόριο σιτηρών. Το 1861 νυμφεύτηκε την Αγγελική Γεραλόπουλου, κόρη μεγαλέμπορου του Λονδίνου. Κατόπιν, ίδρυσε εμπορική εταιρεία στη Μασσαλία με συνεταιρούς τον Γ. Γαλόπουλο και τον Σ. Μπαλή με τεράστια αρχική επιτυχία, που, τελικά, χρεοκόπησε εξαιτίας λανθασμένων επενδύσεων.

Το 1872 εγκαταστάθηκε μόνιμα στο Λονδίνο. Στην αρχή εργάστηκε ως υποδιευθυντής σε μία αγγλική τράπεζα, την “Anglo-foreign Banking”, με γραφείο στο city του Λονδίνου και, λίγο αργότερα, ασχολήθηκε με τη χρηματιστηριακή αγορά ιδρύοντας την χρηματιστηριακή εταιρεία “M.Corgialegnos&Co”. Αφού ξεπέρασε την οικονομική κρίση του 1878 χωρίς απώλειες, δημιούργησε μια μεγάλη περιουσία, την οποία επένδυσε σε έργα τέχνης, κοσμήματα και κρατικά χρεόγραφα. Ο Μαρίνος Κοργιαλένιος υπήρξε διακεκριμένο μέλος της ελληνικής κοινότητας του Λονδίνου, ενώ κατά την περίοδο 1906-1907 διετέλεσε πρόεδρος της. Έλαβε αγγλική υπηκοότητα το 1876, αλλά διατήρησε σταθερά τις σχέσεις του με την πατρίδα, στον βασιλιά Γεώργιο της οποίας, δώρισε γενναίο ποσό υπέρ της εθνικής οργάνωσης, των νοσοκομείων και για την ανέγερση της Πινακοθήκης. Εκτέλεσε χρέη διευθυντή στη σπουδαία αγγλογαλλική τράπεζα μέχρι το 1875, ενώ μέσα σε μικρό χρονικό διάστημα ίδρυσε και τη δική του. Απεβίωσε στο Λονδίνο σε ηλικία 81 ετών. Η σορός του μεταφέρθηκε και τάφηκε στο Αργοστόλι.

3.5) ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΕΙΚΟΝΑ 19ου ΑΙΩΝΑ

Όπως γίνεται εύκολα αντιληπτό, η Βρετανία αποτέλεσε τη γη της επαγγελίας για πολλούς Έλληνες, καθώς, με τις σωστές επενδύσεις και με τη σωστή διαχείριση, μπορούσε κανείς να αποκομίσει τεράστια κεφάλαια. Όλοι επικέντρωναν το ενδιαφέρον τους στο εμπόριο που εξυπηρετούσε τα συμφέροντα της αναδύομενης βρετανικής βιομηχανίας. Ταυτόχρονα, οι ξένοι έμπορες-επιχειρηματίες μπορούσαν να χρησιμοποιήσουν προς όφελος τους τις οικονομικές δραστηριότητες, που αφορούσαν τη χρηματοδότηση του εμπορίου και των μεταφορών, στηριζόμενοι στις υποδομές της πλέον παγκόσμιας βρετανικής αυτοκρατορίας.

Σπουδαίο μπορεί να χαρακτηριστεί το γεγονός ότι ένα μέρος των εμπόρων που διεξήγαν το ελληνοβρετανικό εμπόριο, ήταν Έλληνες. Αυτοί ήταν Έλληνες έμποροι, οι οποίοι αποφάσισαν να εγκατασταθούν στα αγγλικά οικονομικά κέντρα, με κύρια ασχολία τους το διεθνές εμπόριο. Σύμφωνα με τα “London directories”, που ήταν περιοδικοί επαγγελματικοί οδηγοί του 19^{ου} αιώνα, εντοπίζουμε ανά οδηγό τουλάχιστον 45 καταχωρήσεις ελληνικών εμπορικών εταιρειών με έδρα την πρωτεύουσα της Αγγλίας, μεταξύ 1854-1884, ενώ, βάσει των πρώτων καταγραφών του 1829, εντοπίζονταν μόνο 5 εταιρείες, γεγονός που συμπίπτει με τα δημογραφικά δεδομένα της εποχής για την ελληνική κοινότητα του Λονδίνου: 167-470 άτομα.

Παρά, όμως, το θετικό ελληνικό εμπορικό ισοζύγιο στις Αγγλοελληνικές εμπορικές σχέσεις, δε δικαιολογείται η τόσο απότομη ανάπτυξη και ισχυροποίηση των ελληνικών εμπορικών δικτύων και κοινοτήτων, αν δεν ερευνήσουμε τον οικονομικό ορίζοντα των Ελλήνων στη Βρετανία. Σίγουρα οι κύριες εμπορικές ασχολίες των Ελλήνων στις διεθνείς συναλλαγές, βάσει των γνωστών δεδομένων, ήταν το εμπόριο μεταξιού-από την Άπω Ανατολή - και σφουγγαριών- από τα νησιά του Αιγαίου – από τη δεκαετία του 30, ώσπου να ανακαλυφθούν τα πλούσια σπογγοφόρα πεδία της Βόρειας Αφρικής, της Αδριατικής και της Κύπρου, τη δεκαετία του 1840, με μεγαλύτερο εμπορικό οίκο σε αυτό το είδος εμπορίου τον οίκο Βουβάλη. Τη δεκαετία του 40, ξεκινά το εντατικό εμπόριο της σταφίδας, που αποτέλεσε και τον κινητήριο μοχλό ανάπτυξης της ελληνικής οικονομίας. Η ζήτηση στην αγγλική αγορά ήταν τόσο μεγάλη, που είχε ως αποτέλεσμα η παραγωγή σταφίδας να εξαπλωθεί ραγδαία σε όλη της Πελοπόννησο και στα Ιόνια νησιά. Το εμπόριο των σιτηρών από τη Ρωσία και τα βαλκανικά παράλια της Μαύρης θάλασσας, από το 1846 και έπειτα το εμπόριο βαμβακιού από το 1861, κατά την διάρκεια του αμερικανικού εμφύλιου πολέμου και, ταυτόχρονα, με μία παράξενη, καινούργια και με άμεσα επικερδή επιχειρηματική κατεύθυνση, το εμπόριο τίτλων στο Χρηματιστήριο του Λονδίνου.

Η ίδρυση του ελληνικού κράτους και οι νέοι πολιτειακοί δεσμοί μεταξύ Ελλάδας και Αγγλίας, επηρέασαν άμεσα τη ζωή των Ελλήνων εμπόρων στη Βρετανία. Ο σπουδαιότερος πολιτειακός δεσμός, ήταν η θεσμική οργάνωση του νέου ελληνικού κράτους, τρία χρόνια μετά την ίδρυσή του, το 1833, με την έναρξη διακρατικών σχέσεων μεταξύ των δύο χωρών, που έδωσε και νέα ταυτότητα στην ομάδα των Ελλήνων εμπόρων, οι οποίοι κατοικούσαν μόνιμα στην Αγγλία. Οι πρώτοι Έλληνες έμποροι της Βρετανίας προέρχονταν από τον χώρο των διεθνών συναλλαγών της Οθωμανικής, Τσαρικής και Αψβουργικής αυτοκρατορίας. Τόπους εγκατάστασης των ελληνικών κοινοτήτων που διαπραγματεύονταν οι ίδιες τα προνόμια, τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις τους, απέναντι στις αρχές του τόπου εγκατάστασής τους.

Πλέον, με την ύπαρξη ελληνικού κράτους, οι Έλληνες έμποροι θα απολάμβαναν μια νέα μορφή διαμεσολάβησης: αυτή των ελληνικών διπλωματικών αρχών. Σπουδαίο ρόλο στην ανάπτυξη και εξέλιξη των ελληνικών εμπορικών οίκων της Αγγλίας έπαιξε και η ύπαρξη συγγενικής σχέσης, μεταξύ των βασιλικών οικογενειών

των δύο χωρών. Αυτές οι δύο διασυνδέσεις, δημιούργησαν νέες υποδομές στην δυνατότητα επιχειρηματικής δραστηριότητας και κοινωνικής ζωής των Ελλήνων.

Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός, ότι η οικονομική και κοινωνική ζωή των Ελλήνων εμπόρων της Αγγλίας του 19^{ου} αιώνα, έτρεχε σε δύο διαφορετικές ταχύτητες και κατευθύνσεις. Μία προ στο σχεδόν ανύπαρκτο και φτωχό εξωτερικό εμπόριο με το ελληνικό κράτος, που μπορεί να συγκριθεί και με τις συναλλαγές πριν την ίδρυση αυτού, επί οθωμανικής αυτοκρατορίας. Από την άλλη, βρίσκονται οι Έλληνες έμποροι που ασχολήθηκαν και ενεπλάκησαν στον τομέα των διεθνών συναλλαγών και του παγκόσμιου εμπορίου. Οι Έλληνες έμποροι της εποχής, διακρίνονται σε δύο διαφορετικές υποκατηγορίες: τους Έλληνες των διεθνών θαλάσσιων μεταφορών και εμπορικών συναλλαγών και τους Έλληνες εμπόρους των Ελληνοβρετανικών διακρατικών εμπορικών συναλλαγών. Και οι δύο όμως, υπάγονταν και προστατεύονταν από την ελληνική προξενική αρχή, η οποία όφειλε να μάχεται για τα συμφέροντα των Ελλήνων στο Ηνωμένο Βασίλειο.

Παράλληλα, οι επενδύσεις σε μετοχές και ομολογίες, καθώς και η ενασχόληση με το εμπόριο συναλλάγματος αποτέλεσε μια νέα μορφή οικονομικής λειτουργίας, που τράβηξε μια ομάδα παλαιών παραδοσιακών εμπόρων, δημιουργώντας νέα κεφάλαια, αλλά και αντιπαλότητες στο εσωτερικό των ελληνικών κοινοτήτων. Ο χώρος του Σίτυ στο Λονδίνο και ο χαρακτήρας του ως διεθνές χρηματοπιστωτικό κέντρο ενθάρρυνε μία ιδιαίτερη εξειδίκευση στον τομέα των χρηματοπιστωτικών υπηρεσιών. Μάλιστα, πολλοί Έλληνες όπως αναφέρεται και πρωτύτερα, που ασχολήθηκαν με το χρηματιστήριο, κατάφεραν με τον καιρό να προοδεύσουν οι ίδιοι και, κατόπιν, να χρηματοδοτήσουν και άλλους Έλληνες. Είναι γνωστό σήμερα πως η ελληνική κοινότητα του Λονδίνου ενίσχυε οικονομικά τους Έλληνες εμπόρους σε Ανατολή και Δύση.

4) ΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ ΤΟΥ ΗΝΩΜΕΝΟΥ ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ ΤΟΝ 20^Ο ΑΙΩΝΑ

4.1) ΠΡΩΤΟΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΠΟΛΕΜΟΣ

Στην εξάπλωση του ελληνικού εμπορικού στόλου σπουδαίο ρόλο έπαιξε ο Μεγάλος πόλεμος. Εξαιτίας του προκλήθηκαν τεράστιες ανακατατάξεις στην ελληνική ναυτιλία, περιορίζοντας την ενασχόληση με το εμπόριο των προϊόντων, των παραδοσιακών αγορών και παρέχοντας τη δυνατότητα στα ελληνικά καράβια να διακινούν μεγάλο μέρος του εμπορίου στον Ατλαντικό ωκεανό.

Η δολοφονία του αρχιδούκα της Αυστρίας Φραγκίσκου Φερδινάνδου, το 1914 στο Σεράγεβο, από μέλη της σερβικής τρομοκρατικής οργάνωσης “Μαύρη χείρ”, οδήγησε τις δύο χώρες σε πόλεμο. Αμέσως μετά, η Τσαρική Ρωσία, φοβούμενη πως θα πληγωθεί ανεπανόρθωτα το γόητρό της, ως η προστάτιδα της πανσλαβιστικής συμμαχίας, κήρυξε γενική επιστράτευση για την αντιμετώπιση της αυστροουγγρικής απειλής. Η πανίσχυρη τότε γερμανική αυτοκρατορία, κήρυξε τον πόλεμο στη Ρωσία, ως όφειλε, ούσα σύμμαχος της δυαδικής μοναρχίας. Παράλληλα, λόγω των τότε καλών σχέσεων μεταξύ Ρωσίας και Γαλλίας, αποφάσισε να κηρύξει πόλεμο και με τη Γαλλία.

Δυστυχώς για τους Γερμανούς, η εισβολή στα Βέλγικα εδάφη, είχε χαρακτηριστεί αναγκαία από το γενικό επιτελείο στρατού. Το σχέδιό τους περιελάμβανε τη γρήγορη καταστροφή των γαλλικών ενόπλων δυνάμεων, σε διάστημα μόλις έξι εβδομάδων, ώστε να μπορέσει αμέσως μετά να αντιμετωπιστεί η ρωσική απειλή. Η παραβίαση, όμως, της βελγικής ουδετερότητας, οδήγησε την θαλασσοκράτειρα Μεγάλη Βρετανία σε πόλεμο ενάντια των Γερμανών.

Η Ελλάδα, λόγω των τεταμένων τότε σχέσεων μεταξύ πρωθυπουργού Ελευθέριου Βενιζέλου και Βασιλιά Κωνσταντίνου, παρέμεινε ουδέτερη μέχρι το 1917. Η ουδετερότητα αυτή, ήταν αρκετά επικερδής για τον ελληνικό στόλο, καθώς δεχόταν μόνο τον έλεγχο και σπάνια τα πυρά των πολεμικών πλοίων των εμπόλεμων κρατών. Τα ελληνικά καράβια ναυλώνονταν σε πολλές περιπτώσεις από τους Συμμάχους για δραστηριότητες εισαγωγικού ή εξαγωγικού εμπορίου. Η αύξηση της ζήτησης και ιδιαίτερα αυτής για ποντοπόρα πλοία, οδήγησε στη θεαματική αύξηση της τιμής των ναύλων. Ο ελληνόκτητος στόλος, κατείχε εκείνη την περίοδο την τρίτη θέση σε ποσοστά ύπαρξης πλοίων χωρητικότητας, άνω των 2000 Κοχ.

Αξίζει να σημειωθεί πως τα ελληνικά καράβια πριν το 1914, κάλυπταν σχεδόν αποκλειστικά τη διεξαγωγή εμπορίου κάρβουνου, μαλλιού και δημητριακών μεταξύ δυτικής και βόρειας Ευρώπης με τη Μαύρη θάλασσα και την ανατολική Μεσόγειο.

Το κλείσιμο των Δαρδανελλίων από την εμπόλεμη Τουρκία, είχε ως αποτέλεσμα την απώλεια των προϊόντων που προέρχονταν από τη Μαύρη θάλασσα. Η κατάσταση αυτή οδήγησε στην αναζήτηση νέων αγορών και τα ελληνικά καράβια σε υπερατλαντικά ταξίδια.

Τα συνολικά κέρδη των Ελλήνων πλοιοκτητών στο διάστημα του τετραετούς πολέμου, υπολογίζονται στις 30.000.000 αγγλικές λίρες. Το ελληνικό κράτος προσπάθησε να αποκομίσει μέρος αυτού του κέρδους, για να προνοήσει για την αντικατάσταση των απολεσθέντων πλοίων. Έτσι, θέσπισε αρχικά τον νόμο για τη φορολόγηση των υπερβαλλόντων κερδών. Αυτός ο νόμος οδήγησε τελικά σε δύο νέους φόρους. Ο ένας αφορούσε στη φορολόγηση στα υπερβάλλοντα κέρδη (21,5%) και ο άλλος στη φορολόγηση της διαφοράς της τιμής ενός πλοίου με την οποία αγοράστηκε, και της πολεμικής αποζημίωσης ή τιμής πώλησης στο διάστημα του πολέμου (22%). Ο δεύτερος φόρος, θα επιστρεφόταν στον φορολογούμενο αν σε διάστημα δύο χρόνων, αγόραζε πλοίο για την αντικατάσταση του απολεσθέντος.

Η πεποίθηση πως οι τιμές των ναύλων θα παραμείνουν υψηλές, σε συνδυασμό με την τάση αποφυγής καταβολής των φόρων, οδήγησε πολλούς Έλληνες στην αγορά караβιών. Έτσι, σε σύντομο χρονικό διάστημα ο ελληνόκτητος στόλος διπλασιάστηκε. Σε αντίθεση, όμως, με αυτό που περίμεναν οι Έλληνες, οι τιμές και των ναύλων και των πλοίων μειώθηκαν δραματικά, με αποτέλεσμα πολλοί από αυτούς να πτωχεύσουν.

4.2) ΤΟ ΔΙΑΣΤΗΜΑ ΤΟΥ ΜΕΣΟΠΟΛΕΜΟΥ

ΟΙ 12 ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟΙ ΕΜΠΟΡΙΚΟΙ ΣΤΟΛΟΙ (πλοία άνω των 100 Κοχ)
--

Χώρα	1914	1921	1925	1930	1937
Βρετανία	21.0%	22.0%	22.2%	23.4%	20.6%
Γερμανία	5.5%	0.7%	3.0%	4.2%	3.9%
ΗΠΑ	5.4%	17.0%	15.4%	14.0%	12.4%

Νορβηγία	2.5%	2.5%	2.7%	3.7%	4.3%
Γαλλία	2.3%	3.6%	3.5%	3.5%	2.8%
Ιαπωνία	1.7%	3.3%	3.9%	4.3%	4.5%
Ιταλία	1.7%	2.6%	3.0%	3.3%	3.2%
Ολλανδία	1.5%	2.2%	2.6%	3.1%	2.6%
Σουηδία	1.1%	1.2%	1.3%	1.6%	1.5%
Αυστροουγγαρία	1.0%	-	-	-	-
Ρωσία	1.0%	0.4%	0.3%	0.5%	1.3%
Ισπανία	0.9%	1.2%	1.2%	1.2%	1.0%
Ελλάδα	0.8%	0.6%	0.9%	1.4%	1.9% ⁸

Όπως προαναφέρθηκε, τα ελληνικά καράβια στο διάστημα 1914-1918, δραστηριοποιήθηκαν σε μεγάλο ποσοστό εκτός Μεσογείου, κυρίως στον Ατλαντικό ωκεανό. Με το πέρας του πολέμου, οι Έλληνες επανήλθαν στα γνωστά λιμάνια της Μεσογείου. Μέσα σε σύντομο χρονικό διάστημα, όμως, ο ελληνικός στόλος ξανανοίχτηκε και βγήκε από τη στενή και όχι τόσο κερδοφόρα λεκάνη της Μεσογείου. Παράλληλα, ο ελληνόκτητος στόλος ανέβηκε την ένατη από τη δέκατη τρίτη θέση.

Αξιοσημείωτη ήταν και η αύξηση της δραστηριοποίησης του ελληνικού στόλου, με την αγορά των ελεύθερων φορτηγών πλοίων. Σημαντικός παράγοντας που συνετέλεσε σε αυτήν την αύξηση, ήταν η μείωση του βρετανικού στόλου ελεύθερων φορτηγών πλοίων, σε συνδυασμό με όσα προαναφέρθηκαν. Ένας από τους πλέον πιο πολυσύχναστους θαλάσσιους δρόμους για τα ελληνικά ποντοπόρα, ήταν αυτός που συνέδεε την Αργεντινή με τη Μεγάλη Βρετανία. Οι αφίξεις ελληνικών πλοίων στο λιμάνι του Ρίο ντε λα Πλάτα, αυξάνονταν κάθε χρόνο με αποτέλεσμα το 1930να φτάνει σε ποσοστό 12% επί των συνολικών αφίξεων. Η Ελλάδα ήταν η δεύτερη όσον αφορά τη συμμετοχή της στο εξαγωγικό εμπόριο της Αργεντινής, αμέσως μετά τη Βρετανία.

Είναι προφανές πως, παρά την απώλεια των 2/3 της συνολικής του χωρητικότητας εξαιτίας του πολέμου, ο ελληνικός στόλος κατόρθωσε μέσα σε επτά χρόνια να υπερβεί του προηγούμενου μέγιστου αριθμού Κοχ κατά 18,959 κόρους. Αυτή η άνοδος διατηρήθηκε μέχρι και το τέλος της δεκαετίας, ενώ φαίνεται να συνεχίζει και στα δύσκολα χρόνια της ύφεσης (1932-1935), σε αντίθεση με το

⁸ (Χαρλαύτη Τζελίνα 2001). Ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας.

αγγλικό και το νορβηγικό ναυτικό. Αυτό, σύμφωνα με την Ελένη Θανοπούλου, οφείλεται στην αντικυκλική επενδυτική συμπεριφορά των Ελλήνων εφοπλιστών.

Σύμφωνα με την ανακυκλική επενδυτική συμπεριφορά, οι Έλληνες εφοπλιστές αγόραζαν πλοία όταν η ναυλαγορά βρισκόταν σε περίοδο παρακμής και τα πλοία ήταν φθηνά. Η τεχνική αυτή δεν ήταν ελληνική, αλλά χρησιμοποιήθηκε σε μεγαλύτερο βαθμό από τους Έλληνες, σε σχέση με τους όποιους ανταγωνιστές τους. Επίσης, σε πολλές περιπτώσεις αγόραζαν πλοία μόνο και μόνο για να τα πωλήσουν, λίγο αργότερα σε υψηλότερες τιμές. Κατ' αυτόν τον τρόπο, τα ελληνικά ναυτιλιακά γραφεία κυριάρχησαν στο Λονδίνο, εκμεταλλευόμενα την κρίση που αντιμετώπιζε το αγγλικό ναυτικό.

4.3) ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΤΟΥ ΛΟΝΔΙΝΟΥ

Το 1914τα ελληνικά ναυτιλιακά γραφεία στο Λονδίνο ήταν έντεκα και διαχειρίζονταν λίγο περισσότερο από το ένα τέταρτο των Κοχ του στόλου. Το μεγαλύτερο ποσοστό ήταν υπό την επίβλεψη γραφείων, που ανήκαν σε πλοιοκτήτες από την Κεφαλονιά και την Άνδρο. Αντίστοιχα, το 1938, τα γραφεία έγιναν 17 και διαχειρίζονταν σχεδόν ένα εκατομμύριο Κοχ, που αντιστοιχούν στο μισό του συνόλου του ελληνικού στόλου. Το μεγαλύτερο μέρος ήταν τα γραφεία πλοιοκτητών από την Κάσο. Τα 4/5 αυτού αντιπροσώπευαν χιώτικα συμφέροντα. Έτσι, τα ηνία ξαναπέρασαν στα χέρια των Χιωτών.

Η ταξινόμηση των ναυτιλιακών γραφείων του Λονδίνου είναι απαραίτητη, καθώς έτσι μπορεί να γίνει αντιληπτός ο τρόπος λειτουργίας των Ελλήνων. Τον 20^ο αιώνα, ένα γραφείο πέρα από την αντιπροσωπεία των συμφερόντων των ελληνικών εταιρειών, είχε και μερίδιο σε κάθε πλοίο που διαχειριζόταν. Έτσι, οι Έλληνες του Λονδίνου πέρασαν από την απλή αντιπροσωπεία, στην ιδιοκτησία μέσω μεριδίων. Και, όπως είναι γνωστό από τα όσα έχουν αναφερθεί για τα δίκτυα των Ελλήνων στο εξωτερικό, όλοι είτε ήταν Χιώτες είτε Κεφαλλονίτες, προτιμούσαν να τους αντιπροσωπεύει ένας συμπατριώτης τους. Θεωρούσαν πως ο συμπατριώτης τους θα ήταν καλύτερος διαχειριστής των συμφερόντων τους από έναν ξένο. Αυτό προφανώς και οφείλεται στις στενά συγκροτημένες κοινωνίες των νησιών.

Τα ελληνικά ναυτιλιακά γραφεία του Λονδίνου είχαν αναλάβει τη διαχείριση και πλοίων που ανήκαν σε εταιρείες που μπορεί να έδρευαν στην Ελλάδα. Για την αποφυγή φορολογικών υποχρεώσεων στη Βρετανία, συχνά εμφανίζονταν ως

πράκτορες ναυτιλιακών εταιρειών. Έτσι, στο Lloyds Register τα ναυτιλιακά αυτά γραφεία, καταχωρίζονται ως "πρακτορεία του Λονδίνου", με έδρα την ελληνική διεύθυνση. Αντίθετα, όμως, με τα στοιχεία αυτά, πολλές φορές τα "πρακτορεία" ήταν στην πραγματικότητα οι διαχειριστές των εταιρειών που αντιπροσώπευαν.

Ως επί το πλείστον, τα γραφεία του Λονδίνου και οι εταιρείες που αυτά εκπροσωπούσαν, είχαν μερίδια ο ένας στα πλοία του άλλου. Η αγορά ενός πλοίου από έναν πελάτη, είχε συνήθως ως προϋπόθεση την καταβολή του μισού ποσού πριν την αγορά, ενώ το άλλο μισό εξασφαλιζόταν από το γραφείο του Λονδίνου ή ακόμη και από βρετανικές εταιρείες που συνεργάζονταν με αυτό. Πολλές φορές τα ελληνικά γραφεία αναλάμβαναν τις αγοραπωλησίες μεταχειρισμένων πλοίων, παρέχοντας ναυλώσεις μέσω του Βαλτικού Κέντρου και φρόντιζαν για την ασφάλεια και τα καύσιμα. Πολλοί πλοιοκτήτες, με την καταβολή μεγαλύτερου ποσού από το μισό, εξασφάλιζαν πως το πλοίο τους θα έχει ναύλο, καύσιμα και ασφάλεια σε καλή τιμή.

Το πρώτο μέλημα των πλοιοκτητών μετά την απόκτηση ενός πλοίου ήταν η εύρεση κατάλληλου προς επάνδρωση πληρώματος, η επισκευή και η επαρκής συντήρηση. Το σύστημα αυτό ξέγνοιαζε αρκετά τους Έλληνες πλοιοκτήτες, ενώ παράλληλα μείωνε τα γενικά έξοδα ιδιοκτησίας, με τέτοιο τρόπο, ώστε να γίνεται πιο εύκολα η καταβολή των δόσεων εντός της προθεσμίας. Στην πραγματικότητα, όμως, τίποτα δεν ήταν δωρεάν. Όπως μας πληροφορεί ο πλοιοκτήτης Νικόλαος Μεταξάς, το επιτόκιο αυξήθηκε σε 30%, δηλαδή + 16% από αυτό του 1914.

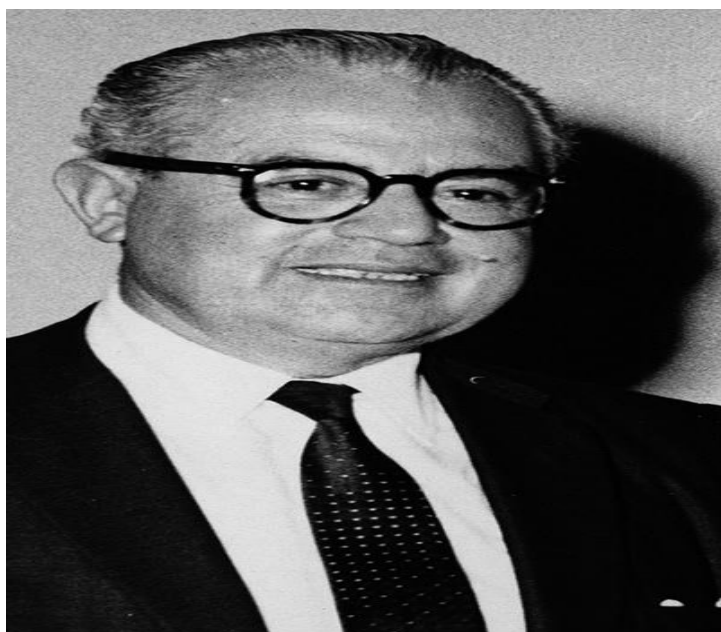
Όπως προαναφέρθηκε, οι ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες συνεργάζονταν με βρετανικές για την παροχή χρηματοδοτικών ή μεσιτικών υπηρεσιών. Σε πολλές περιπτώσεις, ακόμα και στις βρετανικές αυτές εταιρείες, εργάζονται έμπειροι Έλληνες ναυλομεσίτες. Αρκετοί από αυτούς κατέληξαν να διαχειρίζονται δικά τους ναυλομεσιτικά γραφεία. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι η χρηματοδότηση Ελλήνων πλοιοκτητών από την "Lambertbros" που εμπορευόταν άνθρακα, μέσω της εταιρείας του Ρεθύμνη και του Κουλουκουνητή.

4.3.1) G.S.C.C.

Ένα σπουδαίο επίτευγμα των Ελλήνων εφοπλιστών του Λονδίνου, κατά τη διάρκεια του 20^{ου} αιώνα, ήταν η ίδρυση της ελληνικής επιτροπής ναυτιλιακής συνεργασίας. Ιδρυτής της ήταν ο τέταρτος γιος του Ηλία Κουλουκουνητή, ο Μανώλης. Ο Μανώλης Κουλουκουνητής γεννήθηκε στην Κάσο το 1898. Το 1920 εγκαθίσταται

για πρώτη φορά στο Λονδίνο και εργάζεται αρχικά στην “WmMcAllumandCo”, με μόνο εφόδιο την αξιόλογη οικογενειακή ναυτική εμπειρία του. Λίγο αργότερα κατάφερε με τη σκληρή εργασία και το κοφτερό μυαλό του να εργαστεί στην εταιρεία “Eastern Shipping Agents” και, συγκεκριμένα, στο τμήμα πωλήσεων και αγορών.

Τον επόμενο χρόνο και σε ηλικία 23 ετών, μαζί με τον συμπατριώτη, συγγάτοικο και πολύ καλό του φίλο, Μηνά Ρεθύμνη, ιδρύουν τον επιτυχημένο ναυλομεσιτικό οίκο με παγκόσμιο κύρος, “Rethimnis Kulukundis Ltd”, με έδρα τούτο Bury street του Λονδίνου. Ο Ρεθύμνης καταγόταν επίσης από ναυτική οικογένεια. Μαζί με τον αδερφό του, Νικόλαο, ολοκλήρωσαν τη ναυτική τους εκπαίδευση στην αγγλική ναυτική ακαδημία. Μάλιστα, κατά τη διάρκεια του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου, ανέλαβε καθήκοντα πλοιάρχου στο πλοίο ΧΡΥΣΟΥΠΟΛΙΣ, με το οποίο διέσωσε πάνω από 150 ναύτες των δυνάμεων της Αντάντ, έπειτα από τον



Μανώλης Κουλουκουντής

επιτυχημένο τορπιλισμό του πλοίου τους από τους Γερμανούς.

Η εταιρεία, λοιπόν, των δύο Ελλήνων, έφτασε σε σημείο να αποτελεί το μεγαλύτερο ναυτιλιακό γραφείο του Λονδίνου της εποχής του. Πολλοί Έλληνες εφοπλιστές με καταγωγή από άλλες περιοχές της Ελλάδας αντιπροσωπεύονταν από το ναυλομεσιτικό οίκο R&K, πράγμα που τον καθιστά πρωτοπόρο σε μια εποχή που οι περισσότεροι

εφοπλιστές προτιμούσαν την εκπροσώπηση τους από συμπατριώτες τους. Συγκεκριμένα, το 1938 η εταιρεία έφτασε σε σημείο, να αντιπροσωπεύει 12 ναυτιλιακές εταιρείες και να διαχειρίζεται 50 πλοία συνολικής χωρητικότητας 230,000 Κοχ, που αντιστοιχούσε στο 12% του συνόλου του ελληνικού στόλου. Η πιο κερδοφόρα εκπροσώπηση ήταν αυτή των Χιωτών. Μάλιστα, σε πολλά από τα πλοία του Κουλουκουντή, είχαν μερίδια οι Χιώτες.

Όπως ήταν φυσικό, το γραφείο εμφανιζόταν ως πρακτορείο, με έδρα την Ελλάδα. Η ανάπτυξη της εταιρείας οφείλεται στον συνδυασμό των γνώσεων της αγοράς μεταχειρισμένων πλοίων του Λονδίνου και στην επιτυχή εκμετάλλευση των ευκαιριών. Η πρώτη τέτοια ευκαιρία δόθηκε από τον λόρδο Inchcape, όταν, για λογαριασμό της διασυμμαχικής επιτροπής, εγκαινίασε τη διάθεση γερμανικών πλοίων

που είχαν κατασχεθεί ως αποζημιώσεις. Η R&K αγόρασε το πλοίο 6000 κόρων για λογαριασμό του E. Χατζηλία, στην τιμή των 17000 λίρων, δηλαδή τουλάχιστον 100.000 λιγότερο κόστος από την προπολεμική αξία του.

Ο Κουλουκουντής εξελίχτηκε σε σπουδαίο γνώστη μεταχειρισμένων πλοίων της Βρετανίας. Αυτό αποδεικνύεται από την αγορά άλλων εννέα γερμανικών πλοίων από την εταιρεία για λογαριασμό Χιωτών πελατών της μόνο το 1921, ενώ μέσα στα επόμενα τρία χρόνια κατάφερε να αγοράσει τουλάχιστον άλλα σαράντα. Έτσι, η χρηματοδότηση από την Lambertbros ήταν αναγκαία, καθώς οι βρετανικές τράπεζες δεν χρηματοδοτούσαν εύκολα την αγορά μεταχειρισμένων πλοίων.

Το 1937 το ποσοστό των караβιών με ηλικία άνω των 25 ετών ανά στόλο ήταν Βρετανικά 8%, Νορβηγικά 16%, Ιαπωνικά 11% και Ελληνικά 45%. Αυτό αποδεικνύει πως οι Έλληνες βασιζόνταν σε αυτήν την τακτική, ενώ το γεγονός ότι οι μεταφορές πραγματοποιούνταν με επιτυχία, αποδεικνύει ότι οι αγορές τους ήταν προσεκτικές. Το ίδιο έτος, μόνο το 6% των πλοίων ήταν κάτω των δεκαπέντε ετών, ενώ το 49% ήταν μεταξύ των προαναφερθέντων ηλικιών.

Η μεγαλύτερη, όμως, επιτυχία του γραφείου, ήταν οι μαζικές αγορές των τυποποιημένων πλοίων του Μεγάλου Πολέμου, ανάμεσα στα έτη 1932-1934. Η ναυτιλιακή κρίση του 1930, οδήγησε τον Λόρδο Kylsant στην πώληση των 77 πλοίων που αγόρασε το 1919, μειώνοντας τις ήδη χαμηλές τιμές στο ελάχιστο που μπορούσαν να φτάσουν. Έτσι, η εταιρεία αγόρασε πάνω από δώδεκα πλοία αυτού του τύπου έναντι του εξευτελιστικού ποσού των 4500-7500 λίρων, για λογαριασμό των εταιρειών “Elder Dempster”, την “Union-Castle” και την “Pacific Steam Navigation Co”.

Παρ' όλες τις αθρόες αγορές, η παγκόσμια ναυτιλιακή κρίση ήταν αναμενόμενο να επηρεάσει και την ελληνική ναυτιλία. Το 1932 το 27% του συνόλου των φορτηγών πλοίων είχαν παροπλιστεί. Ένα χρόνο αργότερα αρκετά πλοία πωλήθηκαν έναντι 2000 λιρών το καθένα, σε Ιταλικά διαλυτήρια. Τα ποσά αυτά ήταν επαρκή για την κάλυψη του χρέους της R&K στους “Lambert Bros”. Ο Κουλουκουντής, όμως, τότε ζήτησε αύξηση του ποσού του δανεισμού, με την αιτιολογία πως αυτό αύξανε τις πιθανότητες αποπληρωμής του χρέους. Έτσι, η R&K κατάφερε να διαλύσει και να κατασκευάσει νέα καράβια, ώστε σε σύντομο χρονικό διάστημα να ανανεώσει το στόλο της, φέρνοντας, ταυτόχρονα, περισσότερους Έλληνες στην αγορά του Λονδίνου. Καθώς τα ελληνικά γραφεία ακολούθησαν το παράδειγμα του Κουλουκουντή, αυτό είχε ως αποτέλεσμα οι Έλληνες πλοιοκτήτες να επιβιώσουν χωρίς τη μείωση του στόλου τους.

Σε μια διεθνή τάση υπέρ του προστατευτισμού, διάφορες ευρωπαϊκές κυβερνήσεις, όπως αυτές της Γερμανίας, της Ολλανδίας, της Γαλλίας και της Βρετανίας, αντέδρασαν στην κρίση, εισάγοντας λειτουργικές επιχορηγήσεις στα ελεύθερα φορτηγά πλοία. Οι Έλληνες πλοιοκτήτες, αφού δε μπορούσαν να ζητήσουν κάτι τέτοιο από την κυβέρνησή τους, έπραξαν διαφορετικά: τα συμφέροντα των

ελληνικών ναυτιλιακών γραφείων που έδρευαν στο Λονδίνο, προστατεύτηκαν και προστάτευσαν και τα συμφέροντα των εταιρειών που αντιπροσώπευαν, μέσω της ίδρυσης της Επιτροπής Διαχείρισης Ελεύθερων Φορτηγών Πλοίων (Tramp Shipping Administration Committee), στη Βρετανία το 1935. Εκμεταλλεύομενοι, λοιπόν, το γεγονός πως ήλεγχαν το δεύτερο ισχυρότερο στόλο ελεύθερων φορτηγών πλοίων της εποχής, υιοθέτησαν, μέσω των γραφείων τους στο Λονδίνο, το Σχέδιο Ελάχιστης Τιμής Ναύλων (Minimum Rate Scheme, MRC). Αυτό αποσκοπούσε στον τερματισμό της μείωσης των τιμών των ναύλων. Αξίζει να σημειωθεί ο λόγος του δημιουργού και πρωτοστάτη αυτής της κίνησης, Εμμανουήλ Κουλουκουντή:

“Στις 14 Ιανουαρίου 1935 έγινε μια ιστορική συνάντηση ανάμεσα στους Βρετανούς και τους Έλληνες ιδιοκτήτες ελεύθερων φορτηγών πλοίων, η οποία κατέληξε στην ίδρυση του Σχεδίου Ελάχιστης Τιμής Ναύλων. Το Σχέδιο, που επινοήθηκε και προτάθηκε από τους Έλληνες, υιοθετήθηκε από τους Βρετανούς και, μέσα σε μια εβδομάδα, οι Νορβηγοί και οι Ολλανδοί το ακολούθησαν επίσης, όπως έκαναν λίγο αργότερα και οι Γάλλοι και οι Ιταλοί. Ξεκίνησε να λειτουργεί στις 15 Μαρτίου 1935 και μια διεθνής επιτροπή οργανώθηκε, για να το διαχειρίζεται”.

Τη λειτουργία του MRC επέπτευε επιτυχώς μέχρι το 1939. Οι πρωτοβουλίες του Κουλουκουντή, όμως, δε σταματούν εκεί. Αφού πρωτοστάτησε στην ίδρυση του TSAC και στη λειτουργία του MRC, αποφάσισε να συντονίσει όλους τους ελληνικούς ναυτιλιακούς οίκους του Λονδίνου, φέρνοντας και την ίδρυση της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου (G.S.C.C), κατά το έτος 1935, η οποία παραμένει σημαντική μέχρι και σήμερα για τη χάραξη της πολιτικής των ναυτιλιακών επιχειρήσεων της Ελλάδας και του εξωτερικού.

Το Greek Shipping Co-operation Committee, όπως προαναφέρθηκε, ιδρύθηκε από τον Μανώλη Κουλουκουντή το 1935. Την εποχή εκείνη στο Λονδίνο λειτουργούσαν 21 ελληνικοί ναυτιλιακοί οίκοι. Αξίζει να αναφερθεί ότι ο Κουλουκουντής πρότεινε να συμμετέχουν όλα τα γραφεία ισότιμα και να διαθέτουν το δικαίωμα μόνο μιας ψήφου το καθένα, ανεξάρτητα από τον αριθμό των πλοίων που είχε στην κατοχή του. Η πρώτη συνάντηση διαδραματίστηκε στα γραφεία Χατζηλία, στα μέσα του 1935. Πρώτος πρόεδρος της επιτροπής εξελέγη ο Περικλής Δρακούλης, ο οποίος καταγόταν από πλούσια ναυτική οικογένεια της Ιθάκης. Υπήρξε από την αρχή της εγκατάστασης του στο Λονδίνο αρκετά δραστήριο μέλος της παροικίας, με πλούσιο κοινωφελές έργο. Λόγω των άριστων ικανοτήτων και γνώσεων του, διοριζόταν διαρκώς πρόεδρος της επιτροπής.

Οι λόγοι ίδρυσης της επιτροπής, είναι πολλοί και ποικίλοι. Ένας από τους βασικότερους λόγους συσπείρωσης των Ελλήνων ήταν οι πολλές και διαδοχικές οικονομικές και κοινωνικοπολιτικές κρίσεις, οι οποίες εμφανίστηκαν κυρίως στις αρχές του 20^{ου} αιώνα. Συν τοις άλλοις, με τη λήξη του Α' Παγκοσμίου Πολέμου τεράστιος ήταν ο αριθμός των κατεστραμμένων караβιών του ελληνόκτητου στόλου και μερικές εκατοντάδες οι νεκροί ναύτες. Παράλληλα, μεγάλη προσπάθεια

κατέβαλαν οι Μεγάλες Δυνάμεις της εποχής για τον αποκλεισμό των Ελλήνων από σημαντικές ναυλαγορές.

Όλα αυτά συνετέλεσαν στη σταδιακή συσπείρωση των Ελλήνων εφοπλιστών. Ατυπα, αρχικά, όπως το Coffee House του Lloyd, που οδήγησε στη δημιουργία του Lloyd 's register, έτσι και οι Έλληνες στην αρχή, χωρίς καμία γραμματειακή υποστήριξη, συσκέπτονταν τακτικά. Αργότερα, όμως, λόγω της ανάγκης για πιο τακτικές συσκέψεις και της έλλειψης ιεράρχησης, εγκαινιάζονται τα γραφεία στην οδό Mary Axe και προσλαμβάνεται ως πρώτος γραμματέας ο Νίκος Μεταξάς.

Το MRC υπέβαλε την αποφυγή περαιτέρω μείωσης των τιμών των ναύλων για τα ελεύθερα φορτηγά πλοία, οι οποίες, άλλωστε, αυξήθηκαν σημαντικά μετά το πρώτο έτος λειτουργίας του. Τα κέρδη για τα ελληνικά ναυτιλιακά γραφεία του Λονδίνου παρέμειναν υψηλά μέχρι την τέταρτη δεκαετία του 20^{ου} αιώνα, εξαιτίας του Ιταλοαιθιοπικού πολέμου του 1934-1935 και του ισπανικού εμφυλίου. Παράλληλα, οι πωλήσεις ελληνικών πλοίων σε Γερμανούς αύξαναν τα κέρδη των Ελλήνων, παρά το γεγονός ότι απαγορεύονταν μετά την υπογραφή της συνθήκης των Βερσαλλιών. Έτσι από τα 13 ναυτιλιακά γραφεία του 1929, φτάσαμε στα 17 το 1939.

Η επιρροή του ελληνικού εμπορικού ναυτικού, ήταν μεγαλύτερη στη Βρετανία, από ό,τι σε άλλες χώρες. Οι Άγγλοι προσπάθησαν να διαλύσουν τον ισχυρότερο ανταγωνιστή τους, πιέζοντας τους ασφαλιστές των Lloyds of London να αρνηθούν να ασφαλίσουν τα γέρικα ελληνικά καράβια, ή να τα ασφαλίζουν έναντι υψηλών ασφαλιστρών. Αυτό, εν μέρει επιτεύχθηκε, καθώς πολλοί Άγγλοι εφοπλιστές ήταν και μέλη των Λόυντς. Η αντικατάσταση των Βρετανών από τους Έλληνες ενόχλησε σε μεγάλο βαθμό τους πρώτους. Το 1925, ήταν μια πολύ δύσκολη χρονιά, κυρίως για τους πλοιοκτήτες ελεύθερων φορτηγών πλοίων. Ακολούθησε παροπλισμός πολλών πλοίων, ενώ τουλάχιστον 30 ελληνικά ατμόπλοια έδεσαν στη Βίλλα Κονστιτούσιον για πολλούς μήνες, σύμφωνα με τα λεγόμενα του εμπορικού ακόλουθου της βρετανικής πρεσβείας.

Η κατάσταση άλλαξε το 1926, αλλά επανήλθε ύφεση των ναύλων το 1927. Έτσι, όπως μας πληροφορεί ο Μανώλης Κουλουκουντής, το Σεπτέμβριο του 1927 οι Bunge, ο μεγάλος σιτεμπορικός οίκος της Αργεντινής, ζήτησαν διαπραγματεύσεις με τους Λόυντς για την ανανέωση του Cover ασφαλίσεως. Οι Λόυντς προσέφεραν πρόταση για γενναιόδωρη μείωση των ναύλων, αν οι πρώτοι απέκλειαν τα ελληνικά βαπόρια. Οι Bunge δέχτηκαν την πρόταση, υπό τον όρο κάποιοι Έλληνες φίλοι τους πλοιοκτήτες να συμπεριληφθούν, δίνοντας μια λίστα (approved list) με τα ελληνικά γραφεία και τα καράβια που αυτά αντιπροσώπευαν.

Ο Κουλουκουντής ζήτησε αμέσως να συναντηθεί με το επιτελείο των Λόυντς και με τον υπεύθυνο των ασφαλιστών των φορτίων. Εκεί απαίτησε την κατάργηση της λίστας και την ανανέωση των ασφαλιστρών, με μερικές υποχωρήσεις. Με τον τρόπο, λοιπόν, αυτόν ο Κουλουκουντής αντιμετώπισε το πρόβλημα για όλους τους Έλληνες, για τους υπάρχοντες και τους μελλοντικούς πελάτες τους. Η R&K

κατόρθωσε να ανταπεξέλθει καθώς έλαβε τη σωστή πληροφόρηση την κατάλληλη στιγμή.

Οι Λούντς προσπάθησαν άλλη μια φορά να αυξήσουν τα ασφάλιστρα των Ελλήνων, με το επιχείρημα ότι είχαν απώλειες εξαιτίας των Ελλήνων στην Αργεντινή, χωρίς να παρουσιάζουν κάποιο αποδεικτικό στοιχείο. Τότε ξανασυναντήθηκαν με τον δυναμικό ιδρυτή του G.S.C.C και τον αντιπρόεδρο της επιτροπής. Οι ασφαλιστές υποσχέθηκαν πως θα επανεξετάσουν το θέμα. Τελικά το ζήτημα παρέμεινε σε αδράνεια, χωρίς οι Έλληνες να υποχρεωθούν σε αύξηση των ασφάλιστρων.

Ο Κουλουκουντής αποδεικνύει την ευφυΐα του για άλλη μια φορά, όταν, με το ξέσπασμα της μεγάλης οικονομικής κρίσης του έτους 1937, σχεδόν όλες η εφοπλιστικές εταιρείες ελληνικών συμφερόντων βυθίζονται στα χρέη, αφήνοντας χιλιάδες ναυτικούς άνεργους και τα καράβια τους εκτός λειτουργίας. Παρά τις δυσκολίες των καιρών, ο Κουλουκουντής, καταβάλλοντας τεράστια προσπάθεια, κατορθώνει τη σύναψη συμφωνίας με την ελβετική κυβέρνηση και ανανεώνει το στόλο της εταιρείας του, χρονοναυλώνοντας τα καράβια της στους Ελβετούς.

Ο επιτυχημένος ελληνικός ανταγωνισμός στο χώρο της ναυτιλίας προκάλούσε θυμό στη Βρετανία. Οι Βρετανοί κατηγορούσαν τους Έλληνες πως αξιοποιούν τις βρετανικές υποδομές εις βάρος των ίδιων. Εντούτοις, και στις δύο περιπτώσεις, οι στενές διασυνδέσεις των ελληνικών ναυτιλιακών γραφείων με τη βρετανική αγορά, αποδείχθηκαν σωτήριες για τη συνέχιση των παράτολμων εγχειρημάτων του στόλου διεθνώς.

4.4) ΔΕΥΤΕΡΟΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΠΟΛΕΜΟΣ

Μετά την απροειδοποίητη εισβολή των Γερμανικών ενόπλων δυνάμεων στα Πολωνικά εδάφη, το έτος 1939, οι δύο υπερδυνάμεις της εποχής, Αγγλία και Γαλλία, αναγκάζονται, ως εγγυήτριες δυνάμεις της Πολωνίας, να κηρύξουν τον πόλεμο στο Γ' Ράιχ. Σε σύντομο χρονικό διάστημα, ο πόλεμος εξαπλώθηκε σε όλη την ευρωπαϊκή ήπειρο. Στις 10 Μαΐου του 1940, τα γερμανικά στρατεύματα με τη γνωστή τακτική του Blitzkrieg (αστραπιαίος πόλεμος), εισβάλλουν μέσω των Αρδεννών στη Γαλλία, προσπερνώντας τη γραμμή Μαζινό.

Η κίνηση αυτή έφερε γρήγορα τη νίκη στους Γερμανούς. Στις 22 Ιουνίου η Γαλλία παραδίνεται και υπογράφεται συνθήκη ανακωχής με τη Γερμανία. Πλέον ο μόνος αντίπαλος στην Ευρώπη είναι η Μεγάλη Βρετανία. Επικεφαλής της κυβέρνησης του Ηνωμένου βασιλείου είχε μόλις εκλεγεί ο Ουίνστον Τσόρτσιλ, ο οποίος ήταν απόλυτος σε οποιοδήποτε ενδεχόμενο συμφιλίωσης με το γερμανικό καθεστώς. Αρχικά, ο φύρερ προσπάθησε να βρει κάποιο τρόπο να αποβιβάσει τη Βέρμαχτ σε κάποιο σημείο των βρετανικών νήσων. Αφού, όμως, το σχέδιο "θαλάσσιος λέων" ματαιώθηκε, ο Χίτλερ αποφάσισε να αφήσει την πρωτοβουλία στη λουφτβάφε.

Η στρατηγική που εφάρμοσε η αεροπορία της Γερμανίας ήταν ο συνεχής βομβαρδισμός των πόλεων της Αγγλίας, μέχρι εκείνη να παραδοθεί. Η μάχη της Αγγλίας ώθησε πολλούς Έλληνες στη μετεγκατάστασή τους στις Η.Π.Α. Σημαντική για την έκβαση του πολέμου ήταν η κυριαρχία στη θάλασσα. Αρχικά, η εκστρατεία που εξαπέλυσαν οι Ιταλοί κατά των Άγγλων στη Βόρεια Αφρική απαιτούσε το διαρκή ανεφοδιασμό των δύο στρατών. Ο ανεφοδιασμός γινόταν σχεδόν αποκλειστικά δια θαλάσσης. Πιθανόν ο Ερβιν Ρόμελ (η αλεπού της Ερήμου) να είχε συντρίψει τους Άγγλους, αν το στράτευμά του μπορούσε να εφοδιαστεί άρτια.

Πιο σημαντική, όμως, ήταν η μάχη του Ατλαντικού. Ο Χίτλερ, αφού κατάλαβε ότι ο βομβαρδισμός δεν τρομάζει, παρά εξαγριώνει τους Άγγλους, αποφάσισε μετά και από τη συμβουλή του αρχιναύαρχου Ρέντερ, να υποτάξει τη Βρετανία, λόγω του λιμού που θα της προκαλούσαν. Το σχέδιο ήταν απλό: συνδυασμένες επιθέσεις αεροπλάνων και υποβρυχίων για την βύθιση 700.000 τόνων εμπορικών πλοίων κάθε μήνα. Ο ελληνικός εμπορικός στόλος τότε αριθμούσε περίπου 610 σκάφη και 19.000 ναυτικούς, κατέχοντας την ένατη θέση ως προς την χωρητικότητα.

Τα ελληνικά σκάφη συμμετείχαν στο μέγιστο στην προσπάθεια διάσωσης της Αγγλίας, μεταφέροντας σιτηρά και πολεμικά εφόδια από τις Η.Π.Α προς την Αγγλία. Με το πέρας του πολέμου, τα ελληνικά σκάφη μειώθηκαν στα 121, ενώ οι απώλειες σε ανθρώπινο δυναμικό, είτε λόγω αναπηρίας, είτε λόγω θανάτου, έφταναν περίπου τις 5000. Μεγαλύτερες, δε, ήταν οι απώλειες που προκλήθηκαν τα πρώτα δύο χρόνια του πολέμου, καθώς οι σύμμαχοι ήταν απροετοίμαστοι μπροστά στα γερμανικά υποβρύχια και αεροπλάνα. Από το 1939 ως τον Απρίλιο του 1941 οι Έλληνες εφοπλιστές θέλησαν να διαπραγματευθούν μία εμπορική συμφωνία με το Ηνωμένο βασίλειο, ώστε να μπορούν να μεταφέρουν προϊόντα στην ανοικτή αγορά. Δυστυχώς για τους πρώτους, τα κέρδη που αποκόμισαν κατά τη διάρκεια του Α' Παγκοσμίου Πολέμου ήταν τόσο μεγάλα, που οι Σύμμαχοι αποφάσισαν πως σε αυτόν τον πόλεμο, θα χρονοναυλώνουν τα επιταγμένα πλοία με προκαθορισμένο ναύλο.

Το Μάιο του 1941 η ελληνική κυβέρνηση, χρονοναυλώνει τα πλοία άνω των 4000 τόνων του εμπορικού της στόλου στη Μεγάλη Βρετανία. Αυτός ήταν ο λόγος για τον οποίο οι Έλληνες εφοπλιστές την κατηγόρησαν για ξεπούλημα στο Ηνωμένο Βασίλειο, άσχετα αν το ίδιο είχε συμβεί και στον βρετανικό και στον νορβηγικό στόλο. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η ήδη γνωστή εταιρεία R & K Ltd, η

οποία αριθμεί 37 φορτηγά πλοία, εκ των οποίων μόνο το 10% υπό ελληνική σημαία, ενώ υπήρχαν περίπου ακόμα 60 εμπορικά σκάφη με αγγλική και καναδική, υπό τη διαχείριση της “Countiew Ship Management” εταιρεία που είχε, επίσης, ιδρυθεί από τον Μανώλη στην Αγγλία. Αυτά τα 60 καράβια ναυλώνονται από την κυβέρνηση του Λονδίνου.

Η ελληνική κυβέρνηση όρισε ως αρμόδια για τη διαχείριση των επιταγμένων πλοίων τα ελληνικά ναυτιλιακά γραφεία του Λονδίνου. Αυτά θα λειτουργούσαν πάντα υπό τον έλεγχο της ΕΝΕΛ, στην οποία συμμετείχε ο Έλληνας πρεσβευτής και δύο Έλληνες μεγαλοεφοπλιστές. Σύμφωνα με το άρθρο 86 της αγγλοελληνικής συμφωνίας, οι ασφαλιστικές αποζημιώσεις των απολεσθέντων πλοίων όφειλαν να κατατεθούν από τους Άγγλους σε δεσμευμένους λογαριασμούς στην κεντρική τράπεζα της Αγγλίας στο όνομα της ελληνικής κυβέρνησης.

Αξιοσημείωτη είναι η απεργία των Ελληνικών πληρωμάτων όλων των πλοίων που είχαν αγκυροβολήσει στα βρετανικά λιμάνια, η οποία άρχισε στα τέλη του 1940. Διήρκεσε μόλις τρεις εβδομάδες και κατέληξε στην υπογραφή συλλογικών συμβάσεων, επικυρωμένες στην Αγγλία τον Αύγουστο του 1941 και εγκεκριμένες από το επισήμως αναγνωρισμένο σωματείο των ναυτικών ΠΝΟ (Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία) και από το πλέον ισχυρό αριστερίζον σωματείο ΝΕΕ (Ναυτική Ένωση Ελλάδος). Η ηγεσία της ΝΕΕ αποφάσισε την αυτοδιάλυση της το 1943, για την ίδρυση, της ΟΕΝΟ (Ομοσπονδία Ελληνικών Ναυτιλιακών Οργανώσεων) με έδρα το Λονδίνο. Η ΟΕΝΟ έκανε πολλές κινήσεις προς βελτίωση της συνθήκης διαβίωσης των ναυτικών στα καράβια, ενώ, παράλληλα, ενίσχυε τον αγώνα κατά του Άξονα, προωθώντας τους Έλληνες ναυτικούς να διατηρήσουν τις υπερπόντιες γραμμές ενεργές.

4.5) ΤΑ ΛΙΜΠΕΡΤΥ ΚΑΙ Ο ΜΑΝΩΛΗΣ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

Το έτος 1940, όταν οι Γερμανοί κατέλαβαν τη Γαλλία και ξεκίνησαν τους ασταμάτητους βομβαρδισμούς της Αγγλίας, πολλοί πλούσιοι του Λονδίνου, Έλληνες και ξένοι, εγκαταστάθηκαν στην Αμερική. Μαζί με αυτούς και ο Κουλουκουντής, ο οποίος εγκαθίσταται στην Νέα Υόρκη. Εκεί πάλι, λόγω του δυναμικού χαρακτήρα του, αναλαμβάνει καθήκοντα προέδρου της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών της Νέας Υόρκης. Από τη θέση αυτή προτείνει στην τότε εξόριστη ελληνική κυβέρνηση του Κάρου, να ζητήσει από την αμερικανική κυβέρνηση την παροχή liberties στους Έλληνες εφοπλιστές. Με την αποδοχή της πρότασης από τους Αμερικανούς, ο Κουλουκουντής, ο Κώστας Λαιμός και ο Νικόλαος Ρεθύμνης, παραλαμβάνουν τα πρώτα 15 πλοία.

Η ιστορία του σπουδαίου αυτού ανθρώπου για την ελληνική και την ελληνόκτητη ναυτιλία δεν παύει εδώ. Ο Κουλουκουντής καταφέρνει, παρά την αρνητική στάση των υπόλοιπων εφοπλιστών, να πείσει τον τότε πρωθυπουργό της Ελλάδας,

Σοφοκλή Βενιζέλο να ζητήσει από τους Αμερικανούς και άλλα liberties, διότι η ναυπήγηση πλοίων ήταν ακατόρθωτη, λόγω έλλειψης κεφαλαίων. Τελικά επιτυγχάνεται η υπογραφή συμφωνίας για παροχή 100 καραβιών, τα οποία, σε συνδυασμό με την ελληνική ναυτική νοοτροπία, συνέβαλαν στην επίτευξη του μεγάλου θαύματος της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας.

Ο Μανώλης Κουλουκουντής έκανε ακόμη πολλά θαυμαστά έργα, τα οποία, όμως, δεν αποτελούν αντικείμενο μελέτης της εργασίας αυτής.



ΛΙΜΠΕΡΤΥ

4.6) ΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ ΤΗΣ ΟΥΑΛΙΑΣ

Από τις αρχές του 20^{ου} αιώνα παρατηρείται η περαιτέρω ανάπτυξη και οργάνωση της ελληνικής παροικίας της Αγγλίας. Στην Ουαλία, νοτιοδυτικό άκρο του Ηνωμένου Βασιλείου, μέχρι και σήμερα κατοικούν σχεδόν 2000 Έλληνες, εκ των οποίων οι μισοί περίπου στην πρωτεύουσα της, στο Κάρντιφ. Η κοινότητα του

Κάρντιφ, ιδρύθηκε τον 19^ο αιώνα, όπως και πολλές άλλες, από Έλληνες ναυτικούς και εμπόρους που βρέθηκαν εκεί, λόγω του εμπορίου άνθρακα.

Πολλές από τις οικονομικά ισχυρότατες εφοπλιστικές οικογένειες του Λονδίνου ξεκίνησαν την εμπορική τους δραστηριότητα από τη σπουδαία αυτή πόλη. Αυτός, μάλιστα, είναι και ο λόγος για τον οποίο το έτος 1906 ίδρυσαν ελληνορθόδοξο ναό προς τιμήν του Αγίου Νικολάου, Προστάτη των Ναυτικών, ο οποίος διατηρείται μέχρι και σήμερα από τις γενναιόδωρες προσφορές των πιστών. Μάλιστα, το 1903 ιδρύθηκε και ελληνικό προξενείο, λόγω της έντονης παρουσίας Ελλήνων στην περιοχή. Οι γνωστότερες ελληνικές οικογένειες της Ουαλίας, ήταν η οικογένεια Κολλάκη, Φαφαλιού, Εμπειρικού, Βεντούρη και Καλαμοτούση.

α) ΟΙΚΟΣ ΚΟΛΛΑΚΗ

Ο Στέφανος Κολλάκης αγόρασε το πρώτο του φορτηγό πλοίο το 1947 με αγγλική σημαία, οπότε εργάστηκε ως πλοίαρχος. Το ίδιο έτος αγόρασε και δεύτερο καράβι με τον αδερφό του και ίδρυσαν μαζί, με έδρα το Λονδίνο, την εταιρεία “Kollakis Bros”. Το 1966, λίγο μετά το θάνατο του αδερφού του, ο Στέφανος ίδρυσε την “P.G.M.Agencies” και την “Chartwell”, με έδρα τον Πειραιά. Πρωτότοκος γιος του, χιώτικης καταγωγής, Στέφανου Κολλάκη, είναι ο Μιχάλης Κολλάκης, ο οποίος σπούδασε πλοίαρχος και ασχολείται με επιχειρήσεις στο Λονδίνο.

Ο Παντελής-Ελευθέριος Κολλάκης είναι ο δεύτερος γιος της οικογένειας. Γεννήθηκε στο Μπέρι της Μεγάλης Βρετανίας το 1948 και, αφού ολοκλήρωσε τις πανεπιστημιακές του σπουδές στη διοίκηση επιχειρήσεων και τη ναυτιλία, διοικεί μαζί με το μικρότερο αδερφό του, Γιώργο Κολλάκη, τη ναυτιλιακή εταιρεία “Chartwell/Chartworld”, η οποία αποτελείται από 45 πλοία, με δεξαμενόπλοια, φορτηγά, ψυγεία και μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Στην πρωτεύουσα του Ηνωμένου Βασιλείου έχουν εταιρεία, η οποία ασχολείται αποκλειστικά με τις ναυλώσεις και την ασφάλιση του στόλου, με την επωνυμία “Kappa Maritime”.

β) ΟΙΚΟΣ ΒΕΝΤΟΥΡΗ

Ο Κωνσταντίνος Βεντούρης γεννήθηκε το 1927 στην Κίμωλο και, ως άξιος πλοίαρχος του εμπορικού ναυτικού, πέρασε στον εφοπλισμό με τη σοφή αγορά του μικρού πλοίου “Κίμωλος”. Σταδιακά ασχολήθηκε με τη διαχείριση μικρών φορτηγών πλοίων, που οδήγησε στην απόκτηση ενός μικρού στόλου. Το στόλο αυτόν τον διαχειριζόταν μέσω της εταιρείας Ventouris G.Constantinos A. Σε αυτόν περιλαμβάνονταν τέσσερα μεσογειακά φορτηγά, ενώ, λίγα χρόνια αργότερα, προστέθηκαν και πλοία μεγαλύτερης χωρητικότητας.

Αξιόλογο μέλος της οικογένειας Βεντούρη είναι ο γιος του Κωνσταντίνου, Βαγγέλης Βεντούρης, ο οποίος χάραξε τη δική του πορεία, με σπουδές μηχανολόγου στο North Eastern Michigan και ναυπηγού στο University of Michigan, ενώ είχε διατελέσει γραμματέας στην Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών.

γ) ΟΙΚΟΣ ΦΑΦΑΛΙΟΥ

Η εταιρεία της χιώτικης καταγωγής οικογένειας Φαφαλιού, είναι στενά συνυφασμένη με την πλούσια ιστορία της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας του Ηνωμένου Βασιλείου. Η οικογένεια αυτή αρχίζει να εργάζεται στο ναυτιλιακό χώρο από τον 19^ο αιώνα. Η εγκατάστασή της, όμως, στη Μεγάλη Βρετανία, καταγράφεται για πρώτη φορά στο διάστημα του μεσοπολέμου (1919-1939), με την ίδρυση της εταιρείας “Menandros” στην πρωτεύουσα της Ουαλίας. Μάλιστα, βρισκόταν σε στενή συνεργασία με τις εταιρείες του ομίλου Λιβανού, ενώ παράλληλα διαχειρίζονταν και τα δικά τους ατμόπλοια. Τα ηνία της εταιρείας ανέλαβε ο Ιωάννης, όταν μετανάστευσε στο Κάρντιφ της Ουαλίας, ενώ ο Δημήτρης και ο Παναγιώτης εργάζονταν ως έμπιστοι και άξιοι πλοίαρχοι της οικογενειακής εταιρείας.

Μετά τη λήξη του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, η οικογένεια Φαφαλιού μετακομίζει στην πρωτεύουσα του Ηνωμένου Βασιλείου, όπου ιδρύουν το ναυλομεσιτικό γραφείο “Fafalios Ltd”. Όταν οι Η.Π.Α. έδωσαν στην Ελλάδα τα 100 liberties, η οικογένεια παρέλαβε 2, με τα οποία ενίσχυσε τον αποδεκατισμένο στόλο της, στον οποίο, εξαιτίας του πολέμου, είχε απομείνει μόνο με το φορτηγό πλοίο “Στάμος”. Σταδιακά, τα γραφεία της εταιρείας επεκτάθηκαν στη Νέα Υόρκη και τη ναυτιλιακή πρωτεύουσα της μητέρας πατρίδας, τον Πειραιά.

Η οικογένεια Φαφαλιού, συνεχίζει να διαπρέπει ακόμα και σήμερα στον τομέα της ναυτιλίας, καθώς ο Δημήτρης Ι. Φαφαλιός εξελέγη πρόεδρος της Διεθνούς Ένωσης Πλοιοκτητών Πλοίων Μεταφοράς Χύδην Ξηρού Φορτίου, ενώ ο αδερφός του, Χαράλαμπος, διατελεί καθήκοντα προέδρου στην σπουδαία σημασία Ελληνική Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου. Αξίζει να αναφερθεί πως ο 54χρονος Χαράλαμπος Γ. Φαφαλιός εκλέχτηκε δύο φορές πρόεδρος της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου, αρχικά το 2010 και επανεξελέγη το 2021, γεγονός το οποίο τον καθιστά τον πιο γνωστό από τα μέλη της οικογένειας.

δ) ΟΙΚΟΣ ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ

Η οικογένεια Εμπειρικού είναι αδριώτικης ή χιώτικης, κατά άλλους, καταγωγής και τα μέλη της διακρίθηκαν σε διάφορους τομείς με τα επιτεύγματα τους. ο Λεονάρδος Εμπειρικός ασχολήθηκε με το εμπόριο και τη ναυτιλία, δημιουργώντας τεράστια περιουσία. Πρώτος απόγονός του, που εγκαταστάθηκε στο Λονδίνο, ήταν ο Κωνσταντίνος Εμπειρικός, ο οποίος εξελέγη βουλευτής Κυκλάδων στις εκλογές του 1926. Αργότερα ασχολήθηκε με τις τραπεζικές και ναυτιλιακές επιχειρήσεις, με έδρα το Λονδίνο. Επίσης, διατέλεσε χρέη προέδρου της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών. Ο Ανδρέας Εμπειρικός σπούδασε αγγλική φιλολογία και αργότερα εγκαταστάθηκε προσωρινά στο Λονδίνο, με τη βοήθεια του ξαδέρφου του Κωνσταντίνου, ώστε να ολοκληρώσει τις σπουδές του στο King 's college.

ε) ΟΙΚΟΣ ΛΙΒΑΝΟΥ

Άλλος Σπουδαίος Έλληνας εφοπλιστής του 20^{ου} αιώνα, ήταν ο Σταύρος Λιβανός. Γεννήθηκε το 1887 στη Χίο και ήταν απόγονος ναυτικών. Εφοπλιστής έγινε αρχικά, ο πατέρας του, καθώς αγόρασε το πρώτο του καράβι το 1907. Ο ίδιος μπάρκαρε πρώτη φορά σε καράβι σε πολύ μικρή ηλικία και έγινε σπουδαίος αρχιμηχανικός, έπειτα από την ολοκλήρωση των σπουδών του στη μηχανική. Κατά τους βαλκανικούς πολέμους, κατατάχθηκε εθελοντικά στο πολεμικό ναυτικό, λόγω του εξαιρετικού πατριωτικού φρονήματός του. Μάλιστα, τραυματίστηκε κατά την απελευθέρωση της Λέσβου.

Με το πέρας των βαλκανικών πολέμων και την διαδοχή τους, από το Μεγάλο Πόλεμο, ο Σταύρος εγκαταστάθηκε στο Λονδίνο, όπου ίδρυσε την επικερδή εταιρεία “S. Livanos&Co”, αγοράζοντας πολλά πλοία και χτίζοντας έναν ισχυρό στόλο. Αξιοπρόσεχτο είναι το γεγονός ότι αγόραζε πάντα καράβια, τα οποία μπορούσε να πληρώσει χωρίς την παραμικρή ενίσχυση. Έτσι, η Μεγάλη Ύφεση με το Κραχ της Νέας Υόρκης το 1929, τον βρήκε πανίσχυρο οικονομικά.

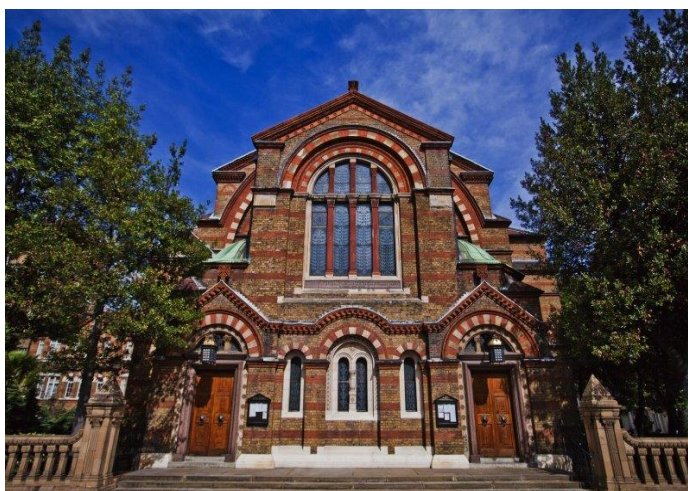
Κατά τη διάρκεια της πιο αιματηρής συμπλοκής στην ιστορία της ανθρωπότητας, το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, εγκαταστάθηκε στη Νέα Υόρκη. Επωφελήθηκε κι αυτός από τις χαμηλές τιμές πώλησης των αμερικανικών Λίμπερτυ. Παρέμεινε ισχυρός στο χώρο της ναυτιλίας μέχρι το τέλος της ζωής του. Κάτι ακόμα που αξίζει να αναφερθεί, είναι ότι και οι δύο κόρες του παντρεύτηκαν τους δύο ισχυρότερους Έλληνες εφοπλιστές, τον Σταύρο Νιάρχο η Ευγενία και τον Αριστοτέλη Ωνάση η Αθηνά.

4.7) ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ ΤΟΝ 20^Ο ΑΙΩΝΑ

Η συγκέντρωση όλο και περισσότερων ευκατάστατων ομογενών στο Λονδίνο οδήγησε στην πιο ομαλή ενσωμάτωση νέων μεταναστών από την Ελλάδα. Η αναπτυσσόμενη ελληνική κοινότητα ήταν αναμενόμενο, να απαιτεί εκπαίδευση για τη στερέωση των βάσεων για το μέλλον των νέων. Έτσι, μετά την ίδρυση του ελληνικού νεκροταφείου, η ίδρυση σχολείου αποτελεί τη δεύτερη ένδειξη εδραίωσης της ελληνικής κοινότητας στο Λονδίνο κατά τα τέλη του 19ου αιώνα. Η σχολή του Λονδίνου λειτούργησε από το 1870 για περίπου 15 χρόνια. Αξιοσημείωτη είναι και η συνεισφορά των Ράλληδων στην ίδρυση του σχολείου, καθώς και η στήριξή τους με τη φοίτηση επτά παιδιών της οικογένειας στη σχολή. Στο Μάντσεστερ, ελληνική σχολή λειτουργούσε από το 1869, με στόχο την απόκτηση γνώσεων ιστορίας, θρησκείας και την καλλιέργεια της γλώσσας. Τελικά, η σχολή έκλεισε το 1877, λόγω έλλειψης μαθητών.

Αξιοσημείωτο γεγονός για την εκπαίδευση των Ελλήνων στο Ηνωμένο Βασίλειο τον 20^ο αιώνα είναι η ίδρυση, με έδρα το Λονδίνο, της Μητρόπολης Θυάτειρων, η οποία διαδραμάτισε κεντρικό ρόλο στην εξέλιξη της εκπαίδευσης και της μόρφωσης των Ελλήνων της περιοχής. Η ονομασία της Μητρόπολης προέρχεται από την ομώνυμη πόλη της Μικράς Ασίας, η οποία, μάλιστα, είναι από τις λίγες που αναφέρονται στην αποκάλυψη του Ιωάννη. Η Μητρόπολη ιδρύθηκε το Μάρτιο του 1922 και πρώτος εκλεγμένος Μητροπολίτης της ήταν ο Γερμανός Στρηνόπουλος.

Πρώτο μέλημα του νέου μητροπολίτη, ήταν η οργάνωση εράνου για την ενίσχυση των πολλών χιλιάδων Ελλήνων προσφύγων από τον Πόντο και τη Μικρά Ασία. Το ίδιο έτος, ο Αρχιμανδρίτης Ιλαρίων Βασδέκας, αποφάσισε να διδάσκει ελληνικά για λίγες ώρες κάθε Σάββατο, στην κρύπτη του ναού της Αγίας Σοφίας και η απόφασή του αυτή επικροτήθηκε από το Μητροπολίτη. Αξίζει να αναφερθεί ότι ο Βασδέκας, αμέσως μετά την ολοκλήρωση των σπουδών του στη θεολογία, σπούδασε στην Οξφόρδη και πήρε πτυχίο στην βρετανική λογοτεχνία. Γενικά ήταν πατριώτης, δυναμικός και καινοτόμος.



ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ ΛΟΝΔΙΝΟΥ

Δύο χρόνια αργότερα, ο αρχιμανδρίτης Ιλαρίων, σε συνεργασία με το Μητροπολίτη Γερμανό, καταφέρνουν και πείθουν μέλη της ελληνικής ομοιογένειας του Λονδίνου, να ιδρύσουν τον ελληνικό φιλεκπαιδευτικό σύλλογο της Αγγλίας. Πρόεδρος τέθηκε ο Ιωάννης Σταυρίδης και επίτιμο μέλος ο Μητροπολίτης. Ο σύλλογος τέθηκε άμεσα υπό την

προστασία του υπουργείου Παιδείας, ενώ αμέσως εγγράφηκαν 60 ονομαστοί ομογενείς του Σίτυ ως μέλη.

Το μάθημα των ελληνικών συνέχισε να διδάσκεται στην κρύπτη του ναού κάθε Σάββατο έως το έτος 1940. Το 1942 γίνεται η δεύτερη απόπειρα ίδρυσης αγγλοελληνικού σχολείου. Πρωτεργάτες της προσπάθειας αυτής ήταν και πάλι ο Μητροπολίτης Γερμανός και ο Σερ Τζων Σταυρίδης. Η ελληνική εφημερίδα του Λονδίνου αναφέρει πως πάνω από 300 Έλληνες των παροικιών του Λονδίνου, του Λίβερπουλ και του Κάρντιφ συγκεντρώθηκαν για την ιδρυτική συνέλευση της νέας Οργάνωσης Ένωσης Ελλήνων εν Μεγάλη Βρετανία. Κύριος σκοπός της οργάνωσης ήταν ο, με νόμιμα μέσα, απελευθερωτικός αγώνας από τη γερμανική κατοχή.

Το 1944 οι Βρετανοί παραχωρούν ένα κτήριο στην οδό Greek για τη στέγαση της κυπριακής αδελφότητας. Εκεί, ο αρχιμανδρίτης Ιάκωβος Βίρβος και άλλοι μετανάστες οργανώνουν την κυπριακή αδελφότητα. Στους χώρους του κτηρίου παρέχονταν στους νεοφερμένους μετανάστες φθηνή τροφή, ψυχαγωγία και μόρφωση στην αγγλική γλώσσα, με τμήματα αγγλικών που διοργανώνονταν. Παράλληλα, το νέο κτήριο λειτουργούσε σαν παράρτημα της Αγίας Σοφίας, και στους μαθητές παρέχονταν ακόμα και μαθήματα μουσικής.

Το ελληνικό σχολείο στην Κυπριακή αδελφότητα συνέχισε να λειτουργεί και σταδιακά αύξανε τον αριθμό των μαθητών του, καθώς αυξάνονταν οι μετανάστες που έφταναν από την Ελλάδα και την Κύπρο. Τη στελέχωσή του αναλάμβαναν κατά διαστήματα εκπαιδευτικοί που πήγαιναν στο Λονδίνο για μεταπτυχιακές σπουδές. Όλο αυτό το διάστημα ο Μητροπολίτης συνέχισε να προσπαθεί για τη δημιουργία ημερήσιου ελληνικού σχολείου.

Μέχρι το τέλος της τέταρτης δεκαετίας του 20^{ου} αιώνα, η ελληνική παροικία του Λονδίνου αριθμούσε τουλάχιστον 15000 ανθρώπους, από τους οποίους οι περισσότεροι εργάζονταν ως ιδιοκτήτες ή υπάλληλοι σε εστιατόρια, στη βιομηχανία ένδυσης ή ως αρτοποιοί, κρεοπώλες, κουρείς και εργάτες. Όλους αυτούς δε μπορούσε να τους στεγάσει μόνο η εκκλησία της Αγίας Σοφίας. Για το λόγο αυτό και, κατόπιν, αιτήματος του Μητροπολίτη Γερμανού, χτίζεται ο ιερός ναός των Αγίων Πάντων.

Ο αριθμός των Ελλήνων της ομογένειας εκτινάχτηκε στους 120000 την εικοσαετία που ακολούθησε τη λήξη του πολέμου. Το 1949, το ελληνικό σχολείο παύει να λειτουργεί, αλλά μετατίθεται στο All Souls School, στην οδό Foley και λειτουργεί υπό την εποπτεία του νέου εφημέριου της Αγίας Σοφίας. Λίγο καιρό αργότερα, το σχολείο αυτό παραδόθηκε στη φροντίδα του νεοσύστατου ναού των Αγίων Πάντων. Αρχικά, το σχολείο λειτουργούσε με ένα δάσκαλο, αλλά, λόγω της αύξησης των μαθητών, προσελήφθη και δεύτερος. Οι Αγγλικανοί προσπάθησαν να διεκδικήσουν την επιστροφή του ναού στην κυριαρχία τους, αλλά η εκκλησιαστική επιτροπή, με τη βοήθεια του Μητροπολίτη Γερμανού, εξασφάλισε την παράταση του συμβολαίου.

Κατά τη διάρκεια της ποιμαντορίας του Μητροπολίτη Γερμανού, ιδρύθηκαν πολλές κοινότητες στην Αγγλία και ξεκίνησαν να λειτουργούν όλο και περισσότερα παραιοικακά σχολεία. Το 1952, με πρωτοβουλία του αριστερού ποιητή Τεύκρου Ανθιά, ιδρύθηκε ο Σύλλογος Ελλήνων Γονέων και, ταυτόχρονα, λειτούργησε το πρώτο, ανεξάρτητο από την εκκλησία, σχολείο στην περιοχή του Camden Town. Καθώς τα σχολεία του συλλόγου λειτουργούσαν με τον ίδιο τρόπο που λειτουργούσαν και τα σχολεία της εκκλησίας, ο σύλλογος κατάφερε και ίδρυσε άλλα οχτώ, στα οποία φοιτούσε το 25% των παιδιών της αγγλικής παραιοικίας.

Κατά το έτος 1953, ο νέος Αρχιεπίσκοπος της Κύπρου μετέβη στο Λονδίνο για το ζήτημα της αυτοδιάθεσης και ένωσης της Κύπρου με τη μητροπολιτική Ελλάδα. Τον επόμενο χρόνο αποφασίστηκε η ίδρυση του Γραφείου της Εθναρχίας, με σκοπό την καλύτερη διαφώτιση της κοινής γνώμης για το κυπριακό. Οι Έλληνες και οι Κύπριοι της εποχής πάσχιζαν να απελευθερωθούν από τη Βρετανική επίβλεψη, η οποία ήταν ιδιαίτερα αυστηρή.

Η μεγαλύτερη ανάγκη για δασκάλους παρουσιάστηκε μεταξύ των ετών 1955-1958 και 1962-1967. Σπουδαιότερη ήταν η ζήτηση που προέκυψε το 1964, λόγω της ίδρυσης πολλών ελληνικών κοινοτήτων. Τότε το πηδάλιο της εκκλησίας των Θυάτειρων, ανέλαβε ο Αθηναγόρας Κοκκινάκης, ο οποίος έριξε όλο το βάρος του ενδιαφέροντός του στην ισχυροποίηση και καλύτερη οργάνωση των υφιστάμενων μεγάλων σχολείων, αλλά και την εδραίωση και την ενίσχυση των μικρών. Για το σκοπό αυτό συγκάλεσε το Πρώτο Εκπαιδευτικό Συνέδριο τον Ιούλιο του 1964. Εκεί παρουσίασε την επερχόμενη ίδρυση ενός Κεντρικού Εκπαιδευτικού Συμβουλίου, στο οποίο ξεχώριζαν ο σκοπός και η διοίκηση.

Το 1980 πραγματοποιήθηκε μια νέα προσπάθεια για την ίδρυση ενός ημερήσιου σχολείου. Η ιδέα είχε δοθεί τρία χρόνια νωρίτερα από τον Αρχιεπίσκοπο Αθηναγόρα. Η τότε κυβέρνηση Κωνσταντίνου Καραμανλή προχώρησε σε μια γρήγορη προεργασία, η οποία κατέληξε στο υποσχόμενο ιδιωτικό σχολείο της κυβέρνησης Ράλλη. Τελικά, το ελληνικό κολλέγιο τέθηκε σε λειτουργία το 1980 στο Βόρειο Λονδίνο. Χρέωνε υψηλά δίδακτρα για την κάλυψη των μισθών και των λειτουργικών εξόδων του σχολείου. Από τους 140 μαθητές του 1981-1982, οι 36 φοιτούσαν δωρεάν ενώ 16 με μισή υποτροφία. Το κολλέγιο έλαβε, μάλιστα, και την οικονομική στήριξη των Ελλήνων του Σίτυ. Δυστυχώς, όμως, δεν έλειψαν οι κομματικές αντιπαραθέσεις, αφού στο κολλέγιο φοιτούσαν και τα παιδιά του Τέως Βασιλιά Κωνσταντίνου. Όταν το 1983, μέσα στο κλίμα της διακυβέρνησης ενός κεντροαριστερού κόμματος, στάλθηκαν οι πρώτοι δάσκαλοι της νέας κυβέρνησης, αυτοί διαμαρτυρήθηκαν έντονα για τους τιμητικούς τίτλους που αναγνωρίζονταν στον Βασιλιά.

Το γεγονός αυτό επέφερε ως αποτέλεσμα την παύση της αναγνώρισης ως δημοσίου, με υπουργική απόφαση, ενώ, κατά τη διάρκεια της σχολικής χρονιάς, αποσύρθηκαν όλοι οι Έλληνες εκπαιδευτικοί που υπηρετούσαν σε αυτό. Έτσι, το ελληνικό κολλέγιο συνέχισε τη λειτουργία του για άλλα 22 χρόνια, χρεώνοντας δίδακτρα, παρέχοντας, όμως, και ορισμένες υποτροφίες. Τελικά, έκλεισε οριστικά το

2005. Στον αντίποδα, η ελληνική κυβέρνηση ίδρυσε το 1983 το ελληνικό σχολείο του Λονδίνου, γνωστό ως προξενικό. Το προξενικό σχολείο του Λονδίνου, στεγάζει Νηπιαγωγείο, Δημοτικό, Γυμνάσιο, Λύκειο και εδρεύει στην περιοχή Acton του δυτικού Λονδίνου.

Με τα παραπάνω, γίνεται εύκολα αντιληπτή η συνεισφορά της εκκλησίας στην εκπαίδευση των ξενιτεμένων νέων και η σπουδαιότητα που έδωσαν οι Έλληνες της Αγγλίας στη μόρφωση. Το ελληνικό κράτος, έστω και αργά, προσπάθησε να ενισχύσει αυτήν την προσπάθεια με διάφορα μέσα, είτε με τη χρηματοδότηση, είτε με την ίδρυση νέων σχολείων. Δυστυχώς τα κομματικά δεν έλειψαν ακόμα και από τους ιερούς διδακτικούς χώρους, αλλά το αθάνατο ελληνικό πνεύμα, οδήγησε και πάλι στην ακμή της παιδείας.

5) Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ ΣΗΜΕΡΑ

5.1) ΤΟ ΣΙΤΥ

Το γαλανόλευκο χρώμα συνεχίζει μέχρι και σήμερα να φαίνεται με γυμνό μάτι, στις όχθες του σπουδαίου, από την εποχή ακόμα της ρωμαϊκής αυτοκρατορίας, λιμανιού του ποταμού Τάμεση. Ο λόγος είναι πως, όπως προαναφέρθηκε, η ελληνική ναυτιλία και εμπορία των προϊόντων της ανατολής και της δύσης, καθώς και των real estate, μεγαλούργησε και εξελίχτηκε με γοργούς ρυθμούς στην περιοχή. Παρόλο που πολλοί Έλληνες εφοπλιστές μετέφεραν τις έδρες τους στην Ελλάδα, το Λονδίνο παραμένει ένα σημαντικό εφοπλιστικό κέντρο για τους Έλληνες εφοπλιστές.

α) ΟΙΚΟΣ ΛΟΓΟΘΕΤΗ

Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί ο νεαρός Γιώργος Λογοθέτης, του οποίου το όνομα αναφέρθηκε στο περιοδικό “Fortune” για τους σαράντα πλουσιότερους ανθρώπους με ηλικία νεαρότερη των 40. Όλα ξεκίνησαν όταν ο πατέρας του, Μιχάλης Λογοθέτης, ίδρυσε το 1976 τη ναυτιλιακή εταιρεία πλοίων ψυγείων με έδρα το Λονδίνο. Μέσα σε 18 χρόνια, είχε υπό τον έλεγχό του έναν αξιοσημείωτο στόλο, πραγματοποιώντας το κύριο βάρος των επενδύσεών του σε περιόδους πτώσης της ναυλαγοράς(μέθοδος των αντικυκλικών επενδύσεων). Η διοίκηση της εταιρείας περνάει το 1995 στα χέρια του πρωτότοκου γιού του Μιχάλη, Γιώργου Λογοθέτη, ο οποίος, αλλάζοντας την πολιτική της εταιρείας, συνέβαλε στην επέκτασή της και, έπειτα από την πώληση των πλοίων της, στην αλλαγή του είδους της.

Έτσι, μέχρι το 2007 κατάφερε να πωλήσει όλα τα πλοία της εταιρείας στη βέλτιστη δυνατή τιμή (συνολικά 67) και να δημιουργήσει μια τεράστια περιουσία, η οποία αξιοποιήθηκε λίγο αργότερα, για την αγορά άλλου τύπου πλοίων, όπως δεξαμενόπλοια, πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων κ.λπ. Σήμερα, ο Γιώργος, σε ηλικία 45 ετών, διευθύνει ένα στόλο αποτελούμενο από 75 πλοία.

β) ΟΙΚΟΣ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ

Πρόκειται για εφοπλιστική οικογένεια με παράδοση δύο αιώνων στο χώρο της ναυτιλίας. Κατάγονται από τις Οinouσες και διατηρούν την εθνική τους συνείδηση. Ο Κωνσταντίνος Χατζηπατέρας συνέγραψε, μαζί με την Μαρία Φαφαλιού, πολλά βιβλία για τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο. Μάλιστα, ένα εξ αυτών, με τίτλο “Μαρτυρίες 40-41”, τιμήθηκε από την ακαδημία των Αθηνών. Τις καλλιτεχνικές του ανησυχίες ακολούθησαν και τα παιδιά του. Ο Μαρκ είναι ένας διεθνώς αναγνωρισμένος

εικαστικός, ενώ η Κάθριν είναι ηθοποιός με το ψευδώνυμο Κάθριν Χάντερ, η οποία συμμετείχε σε σπουδαίες διεθνείς κινηματογραφικές παραγωγές, όπως ο Χάρι Πότερ κ.λπ.

Σπουδαίος για τα κατορθώματα του στο χώρο της ναυτιλίας, είναι ο γιος του Κωνσταντίνου, Ιωάννης Χατζηπατέρας, ο οποίος, συνεργαζόμενος με την εταιρία "Seacor Holdings", κατάφερε να ιδρύσει την εταιρεία "Dorian V.L.C.G.", με στόλο αποτελούμενο από πλοία μεταφοράς αερίου, μεγάλης χωρητικότητας (V.L.C.G). Επίσης, εξαιρετο μέλος της οικογένειας, υπήρξε και ο αείμνηστος Γιάννης Χατζηπατέρας, ο οποίος υπήρξε ο μακροβιότερος πρόεδρος της Ελληνικής Επιτροπής.

γ) ΟΙΚΟΣ ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ

Ο Ιωάννης Π. Γουλανδρής, απέκτησε το πρώτο ατμόπλοίο του το 1910. Τη σκυτάλη πήραν το 1920 οι γιοί του, οι οποίοι ίδρυσαν αμέσως την εταιρεία "Goulandris Bros", που εξελίχτηκε γρήγορα στη δεύτερη μεγαλύτερη ελληνική ναυτιλιακή εταιρεία. Ισχυρότεροι, όμως, αποδείχθηκαν οι εγγονοί του Ιωάννη, οι οποίοι ίδρυσαν εταιρεία στο όνομα του πατέρα τους, Νικόλα, στο Λονδίνο με την ονομασία "N.J. Goulandris", η οποία κατείχε καράβια υψηλής ποιότητας, όσον αφορά τα πλοία και τη λειτουργία τους. Επίσης, ίδρυσαν και την Αδριατική εταιρεία, ως διαχειριστικό βραχίονα του Πειραιά.

Αξιοσημείωτη ήταν και η παρουσία του Γιάννη Γουλανδρή, ο οποίος, εκτός από ιδρυτής του ομίλου "N.G. Γουλανδρή", ενδιαφερόταν ιδιαίτερα για τη μηχανολογία, καθώς, τη δεκαετία του 70 ήθελε να μετατρέψει την Ελλάδα σε προηγμένη κατασκευάστρια ηλεκτρικών αυτοκινήτων. Επίσης, προς τα τέλη της έκτης δεκαετίας του 20^{ου} αιώνα, ο Γιάννης κατάφερε να αποκτήσει τμήμα των θαλάσσιων κινητήρων της βρετανικής κατασκευαστικής εταιρείας μοτοσικλετών "Enfield". Εκεί παρήγαγε και το πρώτο ηλεκτροκινούμενο αυτοκίνητο. Κατόρθωσε, μάλιστα, να κατασκευάσει 120 Enfield 8000 στη Σύρο.

δ) ΟΙΚΟΣ ΛΑΙΜΟΥ

Η οικογένεια Λαιμού κατάγεται από τις Οινούσες. Η ναυτική της παράδοση ξεκινά το 1905, με την απόκτηση του πλοίου "Μαριέττα Ράλλη", από κοινού με τις οικογένειες Πατέρα και Χατζηπατέρα. Πατριάρχης του οικογενειακού κλάδου της Αγγλίας ήταν ο μεγιστάνας πλοιοκτήτης Κωνσταντής Μιχαήλ Λαιμός, ο οποίος ξεκίνησε να αναπτύσσει το στόλο του πριν το 1939 και την έναρξη του Παγκοσμίου Πολέμου.

Κατά τη δεκαετία του 1950 εισήλθε στον κερδοφόρο χώρο των supertankers (δεξαμενόπλοια χωρητικότητας άνω των 250.000 τόνων πετρελαίου) Μέχρι το 1980

κατάφερε να διαθέτει ολόκληρο στόλο, που αριθμούσε 38 τέτοια δεξαμενόπλοια. Τη δεκαετία του 1980, αποφασίζει την οριστική απόσυρσή του από το χώρο της ναυτιλίας και επενδύει στους τομείς των ακινήτων, στον ασφαλιστικό και στον τουριστικό κλάδο. Με τη σύζυγο του απέκτησαν τρία παιδιά, των οποίων η περιουσία υπολογίζεται στις μια δις λίρες Αγγλίας.

Όπως εύκολα μπορεί να καταλάβει κανείς, το Σίτυ του Λονδίνου ήταν, είναι και θα παραμείνει η καρδιά της ναυτιλίας και του εμπορίου. Και οι Έλληνες, από τότε που ο Παντιάς Ράλλης ίδρυσε το πρώτο γραφείο στο Λονδίνο, εδραίωσαν και διατηρούν τη θέση τους στην πόλη.

5.2) ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ

Η ελληνική και κυπριακή κοινότητα του Ηνωμένου Βασιλείου αριθμεί σήμερα 212.000 μέλη. Σημαντικό ρόλο για την ελληνική μετανάστευση στο πρώην ευρωπαϊκό κράτος διαδραμάτισε η οικονομική κρίση και η ύπαρξη πολλών Ελλήνων στην περιοχή. Στην Αγγλία οι Έλληνες έχουν ιδρύσει και διάφορες μικροεπιχειρήσεις. Από το 2009 μέχρι και το 2018, οι ιδρυθείσες εταιρείες με ελληνικής καταγωγής ή υπηκοότητας διευθυντές, ανέρχονται στις 38.000. Από αυτές, περίπου οι 23.000 είναι ακόμη ενεργές και διευθύνονται από 8.500 Έλληνες με ελληνική υπηκοότητα. Οι υπόλοιποι είναι κυρίως Κύπριοι ή Βρετανοί.

Οι κλάδοι με τους οποίους συχνότερα ασχολούνται οι Έλληνες, είναι πέντε. Πρώτα από όλα, ο κλάδος επαγγελματικών, επιστημονικών και τεχνικών δραστηριοτήτων. Σε αυτόν τον τομέα ιδιαίτερο ενδιαφέρον δείχνουν οι Έλληνες για τις δραστηριότητες παροχής επαγγελματικών και μη συμβουλών. Άλλος τομέας είναι αυτός των διοικητικών και υποστηρικτικών δραστηριοτήτων, όπως αυτή της παροχής υπηρεσιών προς επιχειρήσεις. Επίσης, ασχολούνται με τον κλάδο της ενημέρωσης και της επικοινωνίας, κυρίως με δραστηριότητες προγραμματισμού, υπολογισμού και παροχής συναφών συμβουλών. Τέλος, ο κλάδος χονδρικού και λιανεμπορίου και ο κλάδος διαχείρισης ακίνητης περιουσίας.

Κατά κύριο λόγο, οι Έλληνες της Αγγλίας, εδρεύουν στο Λονδίνο. Για την ακρίβεια, το 56% των εταιρειών με διευθυντές ελληνικής υπηκοότητας, εδρεύει στο Λονδίνο. Εντός της πρωτεύουσας υπάρχει μεγαλύτερη συγκέντρωση στο Βόρειο και δυτικό Λονδίνο, καθώς εκεί ήταν παραδοσιακά εγκατεστημένοι ελληνικοί πληθυσμοί.

Εκτός Λονδίνου στις πόλεις με σημαντικό αριθμό ελληνικών επιχειρήσεων συγκαταλέγονται το Birmingham, το Hertsmere, το Brighton, το Manchester και το Liverpool.

Με άλλα λόγια, η επιχειρηματική δραστηριότητα των Ελλήνων στο Ηνωμένο Βασίλειο, παραμένει σταθερή ως προς τον αριθμό και τους τομείς δραστηριότητας, από τον 19^ο μέχρι τις αρχές του 21^{ου} αιώνα. Η τεράστια αλλαγή συμπίπτει με την οικονομική κρίση του 2009-2018, όπου ο αριθμός των ελληνικών επιχειρήσεων τετραπλασιάστηκε, καθώς ακολούθησε το ρυθμό έλευσης και εγκατάστασης Ελλήνων στην Αγγλία, όπως αποτυπώνεται και στα επίσημα στοιχεία του Αριθμού Κοινωνικής Ασφάλισης.

5.3) ΧΩΡΟΙ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

Οι Έλληνες και Ελληνοκύπριοι του Λονδίνου σήμερα είναι περίπου 180.000, με ποσοστό 85% των ελληνοκυπρίων. Οι περισσότεροι κατοικούν στην περιοχή του Palmers Green, στο βόρειο Λονδίνο. Επίσης, στην οδό Green ή κατά τους ντόπιους Greek lanes, υπάρχουν δεκάδες από τα ελληνικά και κυπριακά καταστήματα που προαναφέραμε. Βέβαια, οι πιο ευκατάστατοι Έλληνες του Λονδίνου επιλέγουν τις περιοχές Chelsea, Bayswater, Kensington και της Belgravia. Τα καζίνο του Bayswater είναι από τους χώρους που συχνάζουν οι Έλληνες. Στις περιοχές της Σκωτίας και της Ουαλίας ζουν σήμερα 8000 Έλληνες

6) ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Εν κατακλείδι, οι δύο πολιτισμοί, ο ελληνικός και ο αγγλικός, ήρθαν για πρώτη φορά σε επαφή μέσω του εμπορίου και της Ανατολίας και συνέχισαν, διαιωνίζοντας τη σχέση αυτή, διαμέσου αυτών των προσφορών τομέων. Οι Έλληνες, από την εποχή, ακόμη, του θρυλικού Τρωικού πολέμου, έφθαναν με τα καράβια τους μέχρι τις νότιες ακτές των Βρετανικών νήσων. Η θετική στάση των Άγγλων προς τα ελληνικά μεταναστευτικά κύματα εξαρτήθηκε κατά πολύ από τις σπουδαίες ηγετικές προσωπικότητες που αναδείκνυε η Ελλάδα. Οι Έλληνες κατά την εποχή της Ρωμαϊκής, αλλά και της Βυζαντινής Αυτοκρατορίας μπορούσαν να εγκατασταθούν στο Ηνωμένο Βασίλειο, χάρη στη σπουδαία εντύπωση που είχε προκαλέσει ο πολιτισμός τους στους ξένους.

Η μεταναστευτική ροή αυξήθηκε εκθετικά μετά την εγκατάσταση και ισχυροποίηση των πρώτων Ελλήνων εμπόρων, οι οποίοι ασχολούνταν με την εμπορία προϊόντων δια θαλάσσης. Εκεί πολλές σπουδαίες προσωπικότητες κατόρθωσαν να υψώσουν ανάστημα με τη βοήθεια ορισμένων διασυνδέσεων, φθάνοντας, μάλιστα, στο σημείο πολλές φορές να ανταγωνίζονται τους ίδιους τους Βρετανούς. Η επικράτηση της ελληνικής ναυτιλίας δεν ήταν εύκολη, καθώς βρίσκονταν στην έδρα του ανταγωνιστή, χωρίς την απαιτούμενη υποστήριξη από το ελληνικό κράτος. Παρ' όλα αυτά, η ελληνική προσπάθεια στέφθηκε με επιτυχία, καθώς εξέχουσες φυσιογνωμίες όπως ο Κουλουκουντής είχαν τη θέληση, το θάρρος και τη δυνατότητα να υπερβούν κάθε εμπόδιο που θα βρίσκονταν στο διάβα τους.

Σήμερα ο ελληνόκτητος στόλος αριθμεί περίπου 5.000 πλοία ολικής χωρητικότητας άνω των 1.000 κόρων. Επίσης, αποτελεί το μεγαλύτερο όσον αφορά την ολική χωρητικότητα. Πολλά από τα ναυτιλιακά γραφεία που διαχειρίζονται τον τεράστιο αυτόν όγκο παραμένουν στην πρωτεύουσα του εμπορικού κόσμου, το Σίτυ του Λονδίνου. Εκτός, όμως, από τη ναυτιλία, οι Έλληνες κατάφεραν να επεκταθούν και σε άλλους οικονομικούς τομείς, διατηρώντας, έτσι, το σπουδαίο όνομα των προγόνων τους και γεμίζοντας εμάς υπερηφάνεια.

7) ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. ΒΙΒΛΙΑ

- 1) Glotz, G., 1982. *Η εργασία στην αρχαία Ελλάδα*, Αθήνα: Δίφρος
- 2) Howard, M., 2006. *Ο πρώτος παγκόσμιος πόλεμος*, Αθήνα: Θύραθεν
- 3) Manfredi, V.M., & Braccesi L., 1997. *Οι Έλληνες της Δύσης*, Αθήνα: Λιβανής
- 4) Norman, D., 2008. *Η Ευρώπη σε πόλεμο*, Αθήνα: Ιωλκός
- 5) Pears, E., 2005. *Η καταστροφή της ελληνικής αυτοκρατορίας*, Αθήνα: Στοχαστής
- 6) *The ancient Greeks in great Britain*
- 7) Βακαλόπουλος, Ε.Α, 2005. *Νέα ελληνική ιστορία 1204-1985*, Αθήνα: Βάνιας
- 8) Χαρλαύτη, Τ., 2001. *Ιστορία της Ελληνόκτητης ναυτιλίας*, Αθήνα: Νεφέλη

ΔΙΑΔΙΚΤΥΑΚΕΣ ΠΗΓΕΣ

- 1) *Απεβίωσε ο εφοπλιστής Κωνσταντίνος Βεντούρης*. Available at: <https://www.tanea.gr/2010/08/18/greece/apebiwse-o-efoplistis-kwnstantinos-bentoyris/>
- 2) *Αφιέρωμα στις 12 μεγάλες εφοπλιστικές οικογένειες της Κεφαλονιάς*
- 3) *Βιογραφικό αδελφών Βαλλιάνων* Available at: <http://klirvaglianos.gr/>
- 4) *Έλληνες Έμποροι και Τραπεζίτες στο City του Λονδίνου. Η πρώτη εγκατάσταση (αρχ. 19ου αιώνα)* Available at: <https://www.academia.edu/24388744/>
- 5) *Εμπόριο και ναυτιλία τον 19^ο αιώνα*. Available at: <https://ejournals.epublishing.ekt.gr/index.php/mnimon/article/viewFile/8009/7843.pdf>
- 6) *Η άνοδος και η πτώση του Βεντούρη*. Available at: <https://www.zougla.gr/greece/article/i-anodos-ke-i-ptosi-tou-ventouri>
- 7) *Η ελληνική επιχειρηματικότητα στο Ηνωμένο Βασίλειο*. Available at: <https://ecozen.gr/2018/08/elliniki-epichirimatikotita-sto-inomeno-vasilio/>
- 8) *Η ελληνική οικονομία κατά τον 19^ο αιώνα*. Available at: <http://ebooks.edu.gr/ebooks/v/html/8547/2758/Themata-Neoellinikis-Istorias-G-Lykeiou.html>
- 9) *Η ελληνική παροικία της Αγγλίας*. Available at: <http://www.ime.gr/projects/migration/15-19/gr/v2/england.html>
- 10) *Μανώλης Ηλίας Κουλουκουνητής(1988-1988)*. Available at: <https://kasosnews.wordpress.com/2013/03/24/>.
- 11) *Μια ελληνική συνοικία στο Λονδίνο*. Available at: <https://kriti360.gr/mia-elliniki-synoikia-sto-londino-eik/>
- 12) *Νικόλαος Και Μηνάς Ρεθύμνης. Οι Πιο Μεγάλοι Ευεργέτες*. Available at: <https://alithinesgynaikes.gr/2021/01/27/>
- 13) *Ο Ελληνισμός στην Ουαλία και η ανάγκη επίτιμου άμισθου προξενείου*. Available at: <https://geopolitics.iisca.eu/2019/01/31/>

- 14) Οι Έλληνες εφοπλιστές που κυριαρχούν στο City του Λονδίνου. Available at: <https://www.protothema.gr/economy/article/550178/oi-ellines-efoplistes-pou-kuriarhoun-sto-city-tou-londinou/>
- 15) Οι Έλληνες μέρος της κουλτούρας του city. Available at: <https://www.aeinaytes.com/>
- 16) Οι Έλληνες στη διασπορά 15^{ος} – 21^{ος} αιώνας. Available at: https://www.hellenicparliament.gr/UserFiles/f3c70a23-7696-49db-9148-f24dce6a27c8/CD_1-115.pdf
- 17) Οι μεγιστάνες της Ανατολής διώχνουν τους Έλληνες από το Λονδίνο. Available at: <https://www.tovima.gr/2008/11/25/finance/oi-megistanes-tis-anatolis-diwxnoyn-toys-ellines-apo-to-londino/>
- 18) Περικλής Γ. Καλλιμανόπουλος. Available at: <https://greekshippinghalloffame.org/?inductee=pcallimanopulos-el&lang=el>
- 19) Πού ζουν και πού συχνάζουν οι Έλληνες του Λονδίνου. Available at: <https://www.newsbomb.gr/ellada/story/139949/poy-zoyn-kai-poy-syhnazoyn-oi-ellines-toy-londinou>
- 20) Το city των Ελλήνων. Available at: https://www.aeinaytes.com/city_ellhnwn/
- 21) Χατζηιωάννου, Μ., Έλληνες έμποροι στη Βικτωριανή Αγγλία Available at: <https://www.academia.edu/24619976>
- 22) Ο Θεόδωρος της Ταρσού. Available at: https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%98%CE%B5%CF%8C%CE%B4%CF%89%CF%81%CE%BF%CF%82_%CE%A4%CE%B1%CF%81%CF%83%CE%BF%CF%8D