

Σ. ΒΟΡΕΙΟΥ

ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΟ
ΚΑΤΑ ΤΟΝ XVIII ΑΙΩΝΑ

ΦΛΑΜΜΑ
ΑΘΗΝΑΙ
1940

Η
ΟΥ
Σ
Ο.
ΜΑΤΟΣ
ΡΗΣ

2 BOHNER



HE
8729
1433
1340
c.2

02333 / BOP
ΣΑ

Σ. ΒΟΡΕΙΟΥ

ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΟ
ΚΑΤΑ ΤΟΝ XVIII ΑΙΩΝΑ

ΦΛΑΜΜΑ
ΑΘΗΝΑΙ
1940

Βιβλιοθήκη
ΤΕΛΛΟΓΛΕΙΟΥ
ΙΔΡΥΜΑΤΟΣ
ΤΕΧΝΩΝ
Α.Π.Θ.
Κωδ.....05573

2695

0640005953



ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ
ΤΕΛΛΟΓΛΕΙΟΥ
ΙΔΡΥΜΑΤΟΣ
ΤΕΧΝΩΝ
Α.Π.Θ.
Κωδ.....

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Ἡ ἐργασία αὐτὴ ἔγινε στὴν ἀρχὴ γιὰ τὴν ἐπιθεώρησι «*Revue d'histoire Economique et Sociale*», δημοσιεύθηκε ὅμως στὸ περιοδικὸ «*Les Balkans*», πρῶτο τρίμηνο 1940, ὅπως ἦτανε στὸ ἀρχικὸ γαλλικὸ κείμενο. Ἐνα μέρος τῆς πάλι — μερικὰ ἐγγράφια μὲ σχετικὲς παρατηρήσεις — εἶχε καταχωρηθῇ στὸ περιοδικὸ «*Ναυτικὰ Χρονικὰ*» τὸν Μάιο τοῦ 1939. Ἐπειδὴ, στὸ διάστημα αὐτό, οἱ φάκελλοι τοῦ γαλλικοῦ προξενείου Ἀρτης, ποὺ βρίσκονται στὰ «*Γαλλικὰ Ἐθνικὰ Ἀρχεῖα*» μὲ τὰ στοιχεῖα *Arch. Nat. Aff. Etr. B'* 170—171—172 παρουσίαζαν — ἐν τῷ μέτρῳ ὅπου ἡ ἐργασία προχωροῦσε — νέα στοιχεῖα, ἐνῶ ἀπὸ τὸ ἄλλο μέρος ντοκουμέντα, περιεχόμενα σὲ ἄλλους φακέλλους, ἔθιγαν διάφορες ὀψεις σχετικὲς μὲ τὸ ἴδιο θέμα, ὅπως π. χ. οἱ στατιστικοὶ πίνακες γιὰ τὴν ναυτιλιακὴ κίνησι στὴν Ἀνατολὴ καὶ ἄλλα, ἔγινε ἀνάγκη νὰ προστεθῇ ἕνα δεῦτερο μέρος μὲ τὰ νεώτερα στοιχεῖα καὶ ἕνα τρίτο ποὺ περιέχει μόνον στατιστικὲς. Ἔτσι ἡ ἐλληνικὴ ἐκδοσι εἶνε πληρέστερη ἂν καὶ ἡ πλατύτερη ἐπεξεργασία τῶν νέων κειμένων ἔμεινε γιὰ ἀργότερα.

Θέλω νὰ προσθέσω ὅτι δὲν πρόκειται γιὰ καμμιά ἱστορίαν τοῦ ἐλληνικοῦ ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ. Μιὰ τέτοια ἱστορία, ἐφ' ὅσον ἀφορᾷ τὸν 18ον αἰῶνα, ποὺ εἶνε αἰὼν θεμελιώδους γιὰ ὅλη τὴν νεώτερη ἐλληνικὴ ἐξέλιξι, ἀπαιτεῖ στοιχεῖα περισσότερα, ποὺ βρίσκονται ἴσως ὄχι μόνον στὰ γαλλικά, ἀλλὰ καὶ στὰ ἐνετικά, τὰ αὐστριακὰ, τὰ ρωσικὰ ἢ καὶ ἄλλα ἀρχεῖα. Πρόκειται κυρίως γιὰ μιὰ μονογραφίαν ποὺ σκοπεύει νὰ φέρῃ εἰς φῶς τὶς ἰδιαιτέρες συνθήκες, μέσα στὶς ὁποῖες ἔκαμε τὴν ἐμφάνισί του ὁ ἐλληνικὸς ἐμπορικὸς στόλος καὶ πὺς συγκεκριμένα οἱ πρῶτες ἐλληνικὲς ναυτιλιακὲς ἐπιχειρήσεις.

ΑΘΗΝΑΙ, 4 ΙΟΥΝΙΟΥ 1940

Σ. ΒΟΡΕΙΟΣ

ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ

Ἀγγλογαλλικὸς ἀνταγωνισμὸς καὶ ἑλληνικὴ ναυτιλία

Ὁ δέκατος ὀγδοὺς αἰὼν εἶδε τοὺς ἀνταγωνισμοὺς τῶν Μεγάλων Δυνάμεων νὰ μεγαλώνουν καὶ νὰ ἀναπτύσσονται σ' ὁλόκληρη τὴν Μεσόγειο, πρὸ παντὸς δὲ στὴν ἀνατολική της λεκάνη, δηλαδή στὶς περιοχὰς τῆς Ἀνατολῆς. Ἡ κατάκτησι τῶν ἀγορῶν τῆς Ὁθωμανικῆς Αὐτοκρατορίας, ἀπὸ τὸ ἓνα μέρος, ἡ εὐρυνσι καὶ ἡ προσστασία τῶν ναυτικῶν καὶ ἡπειρωτικῶν συγκοινωνιῶν πρὸς τὶς Ἰνδίες, ἀπὸ τὸ ἄλλο μέρος, ἀπετέλεσαν τὸ ἀντικείμενο μιᾶς μακρᾶς καὶ ἀκατάπαυστης πάλης.

Γιὰ νὰ πραγματοποιηθοῦν οἱ σκοποὶ, ἦτανε ἀνάγκη νὰ ὀργανωθῇ καὶ νὰ τεθῇ ὑπὸ συνεχῇ ἐκμετάλλευσι ἕνας δυνατὸς ἐμπορικὸς στόλος. Ἔτσι, βλέπουμε νὰ ἀναφαίνονται στὸ πεδίο τῆς ναυσιπλοΐας τὰ πολλαπλὰ σημεῖα μιᾶς ἀξιοσημειώτης δραστηριότητος, ἡ ὁποία, παρ' ὅλα τὰ προστατευτικὰ μέτρα τοῦ ἐν καταπτώσει μερικαντισμοῦ, χαρακτηρίζεται κυρίως μὲ τὴν παρακμὴ τῶν παλαιῶν μοτοπωλιακῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων καὶ τὴν δημιουργία μερικῶν ἄλλων, μικροτέρων ἀλλὰ πολυαριθμῶν, ποὺ ἀνήκουν σὲ ἄτομα ἢ ἐμπορικὰς ἐταιρεῖες. Ὑπὸ τὴν ἔποψι τῶν κεφαλαίων, ἡ ἴδια αὐτὴ ἐξέλιξι, σημειώνεται μὲ μιὰ ἀποκέντρωσι⁽¹⁾, ἀναπόφευκτη, ἐνόσω ἡ πρωτοβουλία τῶν ἀτομικῶν κεφαλαιούχων μποροῦσε νὰ ἀξιοποιήσῃ τὴν ὑπάρχουσαν ἀφθονὴν ἐργατικὴν δύναμι, μέσα στὰ πλαίσια μιᾶς μέσης ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως. Οἱ σχετικὰ σύντομες ἀποστάσεις ποὺ τὰ πλοῖα εἶχαν νὰ διανύσουν, ἡ ἀπειρία τῶν μικρῶν ἀγκυροβολίων στὴν Ἀνατολικὴ Μεσόγειο, οἱ ἀναρίθμητες σκάλες στὶς ὁποῖες προσήγγιζαν, ἀπλησίαστες πολλὰς φορὲς σὲ μεγάλαι σκάφῃ, καθῶς καὶ ὁ μέσος τύπος τῶν ἐμπορικῶν ἐπιχειρήσεων ποὺ ἐπεκράτησε στὴν Ἀνατολή, συνέβαλαν στὴν δημιουργία ἐνὸς πλοίου μεταφορᾶς μέσης

(1) Στὰ 1613 ἡ «Ἐταιρεία τῆς Ἱερουσαλὴμ» ποὺ συνεστήθη γιὰ τὸ ἐμπόριο μὲ τὴν Ἀνατολή, διέθετε 3 ἑκατομμύρια λίρες τουρνοῦζ κεφάλαια καὶ πλοῖα 800—1000 τόνων. Ἡ «Ἐταιρεία τῆς Ἀνατολῆς», τὴν ὁποίαν ἴδρυσεν ὁ Κολμπέρ, διέθετε καὶ αὐτὴ κεφάλαια ἄνω τῶν 300.000 λιρῶν τουρνοῦζ.

χωρητικότητατος 200—300 τόννων, που μπορούσε να ναυπηγηθῇ και να κινηθῇ με μικρά σχετικῶς κεφάλαια.

Πρέπει να σημειωθῇ, ὅτι οἱ ναυτιλιακὲς ἐπιχειρήσεις τῆς ἐποχῆς δὲν εἶχαν ὡς ἀποκλειστικὴ ἀπασχόλησι τὶς ναυλώσεις φορτίων προσωρισμένων γιὰ τὴν Ἀνατολὴ ἢ ἀντιθέτως. Οἱ ἔμποροι ἢ οἱ ἐμπορικὲς ἐταιρεῖες ποὺ εἶχαν στὴν κατοχὴ τοὺς πλοῖα, τὰ χρησιμοποιοῦσαν κυρίως γιὰ νὰ μεταφέρουν δικὰ τοὺς ἐμπορεύματα (πρῶτες ὕλες ἀγορασμένες καὶ ἐναποθηκευμένες στὶς σκάλες ἢ προϊόντα βιομηχανίας πρὸς πώλησι ἢ παρακαταθήκη). Ἡ εἰδικὴ λειτουργία τῶν ἐπιχειρήσεων αὐτῶν, ὡς ἐπιχειρήσεων ναυτιλιακῶν, ἦτανε στὶς περισσότερες περιπτώσεις, ἐξάρτησι τῆς γενικῆς τοὺς λειτουργίας, παρμένης ὑπὸ ἐποψί ἐμπορικῇ. Καὶ ὅταν ἀκόμα τὸ πλοῖο ἀνῆκε σ' ἓναν ἰδιώτη, οἱ δυὸ αὐτὲς λειτουργίαι τῆς ναυτιλιακῆς καὶ τῆς ἐμπορικῆς ἐπιχειρήσεως, ἠνοῦντο στὸ πρόσωπο τοῦ ἰδιοκτῆτη ποὺ στὴ περίπτωσι αὐτὴ λεγότανε «καραβοκύρης» (1). Τὰ πλοῖα ἢ οἱ ἐπιχειρήσεις ποὺ δὲν ἀπέβλεπαν παρὰ στὶς ναυλώσεις ἦτανε σπάνια. Ἐν τῷ μετρῷ ὅμως ποὺ μέσα στὴν πρόοδο καὶ τὸν γενικὸ καταμερισμὸ ἢ μεταφορὰ τῶν ἐμπορευμάτων ἔπαιρνε σιγὰ - σιγὰ τὴ μορφή ἐιδικοῦ κλάδου, στὸ ὅλο σύγχρονο ἐμπόριο, οἱ δυὸ ὅψεις ἀρχισαν νὰ χωρίζονται ἢ μιὰ ἀπὸ τὴν ἄλλη καὶ τότε ἐμφανίζονται οἱ καθ' αὐτὸ ἐφοπλιστικὲς ἐπιχειρήσεις. Στὴ ναυτιλία τῆς Ἀνατολῆς τὸ γεγονὸς αὐτὸ ἐπισυμβαίνει, ὑπὸ μορφή ἐμβρυώδη, διαρκούντος τοῦ *XVIII* αἰῶνος καὶ πιὸ συγκεκριμένα περὶ τὸ τέλος του.

Δυὸ κυρίως Δυνάμεις ἀντιπαλαίανε τότε γιὰ τὴν κυριαρχία στὴν Ἀνατολικὴ Μεσόγειο : ἡ Ἀγγλία καὶ ἡ Γαλλία. Χωρὶς νὰ θέλουμε νὰ ὑποτιμήσουμε τὸν ἀξιοσημάντο ρόλο τῆς ὁλλανδικῆς ναυτιλίας, οὔτε τὴ δύναμι τῆς Βενετιᾶς, οὔτε καὶ τὶς αὐστριακὲς προσπάθειες στὴν Ἀδριατικὴ (Τεργέστη (2) καὶ στὸν Δούναβι, οὔτε ἀκόμα καὶ τὸν ρόλο τῶν ναυτικῶν πόλεων τῆς Ἰταλίας, εἴμαστε ὑποχρεωμένοι νὰ παρατηρήσουμε, στηριζόμενοι στὰ γεγονότα ὅπως σημειώνονται καὶ περιγράφονται στὴν «Προξενικὴ ἀλληλογραφία» τῆς Ἀνατολῆς, τὴν κατατεθειμένην στὰ Ἐθνικὰ Γαλλικὰ Ἀρχεῖα, ὅτι ὁ ἀγγλογαλλικὸς ἀνταγωνισμὸς ἀποτελεῖ τὸν δεσπόζοντα παράγοντα τοῦλάχιστον γιὰ ὅ,τι ἀφορᾷ τὰ τρία τέταρτα τοῦ αἰῶνος. Ὅσο γιὰ τὴ Ρωσσία, αὐτὴ βαρύνει στὴν πλάστιγγα τῶν δυνάμεων τῆς μεσογειακῆς ἰσορροπίας μόνο μετὰ τὰ 1774, δηλαδὴ μετὰ τὴν ἐξάπλωσί τῆς στὰ παράλια τῆς Μαύρης Θάλασσας. Ἡ ρωστικὴ παρέμβασι στὸν ναυτιλιακὸ ἀνταγωνισμὸ, γίνεται αἰσθητὴ καὶ ἔχει συνέπειες ἀργότερα. Ἀπὸ τὴν ἐποψί τῆς ναυτιλίας καὶ τῆς ναυτιλιακῆς δράσεως, ὁ καθοριστικὸς παράγων παραμένει πάντα ὁ ἀνταγωνισμὸς

(1) Ὁ карабоκύρης (*capitain - patron*) φόρτωνε συχνὰ γιὰ δικό του λογαριασμὸ ἐμπορεύματα ποὺ τὰ πουλοῦσε ὅλα μαζί ἢ τμηματικὰ στὶς σκάλες, ἀγοράζοντας ἄλλα πρὸς μετὰπώλησι.

(2) Βλέπε Ἐθνικὰ Γαλλικὰ Ἀρχεῖα *Aff. Etr. B'* 1082.

ανάμεσα στις δυο ναυτικές δυτικές Δυνάμεις, την 'Αγγλία και τη Γαλλία.

Ο ανταγωνισμός αυτός αναπτύσσεται και έμβοθύνεται πότε σε ρυθμό βραδύ και πότε απότομα, όσον άφορξ δέ τις αίτίες και τά άποτελέσματά του. Ξεπερνά κατά πολύ τά πλαίσια ένός ανταγωνισμού στενά έμπορικού. Γίνεται παράγων ούσιαστικός και κάποτε μάλιστα άποφασιστικός για την όλη εξέλιξη, οίκονομική και πολιτική, πού έπέρχεται στην άνατολική μεσογειακή λεκάνη. Μιά σειρά φαινομένων μεγάλης άξίας πού έμφανίζονται την έποχή αυτή όφείλουν την άμεση ή έμμεση ύπαρξί τους σ' αυτόν. Όπως π. χ. ή δημιουργία και ή ανάπτυξη έλληνικού έμπορικού στόλου.

Οι έμπορικές και ναυτιλιακές θέσεις της Γαλλίας στην 'Ανατολική Μεσόγειο, ήτανε, κατά τόν XVIII αιώνα, ισχυρότερες, στερεώτερες και πιό έκτεταμένες στό σύνολό τους άπό τις άγγλικές. 'Η πολιτική της παραδοσιακής φιλίας άπέναντι στην 'Οθωμανική Αύτοκρατορία, άνανεωμένη μέσα στις πολύ δύσκολες συνθήκες πού είχαν πρόσφατα δημιουργηθί, άπό την ρωσική τάσι πρός την κάθοδο στη Μαύρη Θάλασσα, καθώς και έξ αίτίας ένός άτυχούς πολέμου κατά της Αύσπρίας πού κατέληξε στην συνθήκη του Παζάρουιτς, δημιούργησε ένα κλίμα, έξαιρετικά εύνοϊκό, για τó γαλλικό έμπόριο και τη γαλλική ναυτιλία. Τόσο τó πρώτο όσο και ή δεύτερη είχαν κατορθώσει νά χρησιμοποιήσουν τις Διομολογήσεις, για νά έξασφαλίσουν την προτεραιότητα και την ύπεροχή. Έτσι, μέσα στό σύνολο μιάς πολιτικής πού θεωρούσε την έδαφική άκεραιότητα της 'Οθωμανικής Αύτοκρατορίας προϋπόθεσι ούσιαστική για την όλη εύρωπαϊκή ίσορροπία, οι γαλλικές παροικίες («Nations») πού είχαν ιδρυθί στις σκάλες της 'Ανατολής, με τó περιβάλλον τών προστατευομένων τους, απέλαμβαναν όλες τις εύνοιες τών τοπικών τουρκικών άρχών — άρκετά αύθαιρέτων κατά τά άλλα — πρός όφελος του γαλλικού έμπορίου και της γαλλικής ναυτιλίας. 'Η πρωτοβουλία τών άρχών αύτών πού ξεπερνούσε κατά πολύ τις όδηγίες της κεντρικής έξουσίας (Κωνσταντινούπολις), απέδαινε, μέσα σε ώρισμένες εύνοϊκές συγκυρίες, παράγων άποφασιστικός στις ύποθέσεις, όπως άποδεικνύεται άπό τις έκθέσεις τών Γάλλων προξένων Θεσσαλονίκης και Άρτης(1) πρός τó 'Υπουργείο στό Παρίσι. 'Η συστηματική όργάνωσι τών γαλλικών παροικιών στις σκάλες της 'Ανατολής, ή ακούραστη επίβλεψι πού άσκούσε επάνω τους τó «Συμβούλιο Έμπορίου» του Βασιλέως της Γαλλίας, οι νόμοι, τά διατάγματα και οι άποφάσεις πού ρύθμιζαν πρός όφελός τους τó έμπόριο(2), καθώς και οι παράλληλες συχνές και άποτελεσματικές έπεμβάσεις τών πρεσβευτών στην 'Υψηλή Πύλη,

(1) Έθνικά Γαλλικά Άρχεία *Aff. Etr.* B¹ 170 — 171 και B¹ 990 — 998.

(2) Κείμενο έπιστολής «Γραμμένης άπό τόν κόμητα Μωρεπά πρός τους Συμβούλους και άντιπροσώπους του Έμπορικού Έπιμελητηρίου Μασσαλίας : «Βερσαλλίαι, 27 Αύγούστου 1727.

«Ο Βασιλεύς, κύριοι, έπληροφορήθη ότι πολλοί Γάλλοι έμποροι, της

βοηθοῦσαν πολὺ στὴ γαλλικὴ οἰκονομικὴ διεξόδῳ στὴν Ἀνατολή, ἀπὸ τὴν ὁποῖαν ἐπωφελεῖτο ἡ γαλλικὴ ναυτιλία.

Ἀπέναντι σ' αὐτὴ τὴν ἐπιταχυνομένη καὶ διαρκῶς ἀνιούσα γαλλικὴ ἐμπορικὴ καὶ ναυτιλιακὴ δραστηριότητα, ὁ ἀγγλικὸς ἀνταγωνισμὸς ἐξεδηλώνετο ὅπως εἴτε ἔμμεσα, μὲ ἀντιδράσεις οἰκονομικῆς περισσότερο παρὰ πολιτικῆς. Ἐν τῷ μέτρῳ ὅπου οἱ περιοχὲς τῆς Ἀνατολῆς ἀποκτοῦσαν μιὰ περισσότερη ἀξία, ὡς ἀγορὲς καὶ ὡς στρατηγικὲς θέσεις πρὸς τὰς Ἰνδίας, ἢ βιομηχανία ἢ ἀγγλικὴ καὶ ἢ ναυτιλία κατέτειναν, μὲ μιὰ σύμμετρη δρᾶσι, νὰ τὰς περιλάβουν στὴν δικὴν τους σφαῖρα μὲ μέσα ὅπως διαφορετικὰ, ὡς πρὸς τὸ περιεχόμενον καὶ τὴν μορφήν τους. Ἡ γαλλικὴ οἰκονομικὴ πολιτικὴ ἔτεινε πάντα στὸ νὰ συνταυτίζῃ τὰ πράγματα μὲ τὰ πρόσωπα, τὰ ἐμπορεύματα μὲ τὴν ἐθνικότητα τῶν ἐμπόρων, τὴ μεταφορὰ τῶν ἐθνικῶν ἐμπορευμάτων μὲ τὴν ἐθνικότητα τῶν ἐφοπλιστῶν, τῶν πλοιάρχων. Ἦταν, πρὶν ἀπ' ὅλα, πολιτικὴ προστατευτικὴ, ἀποκλειστικὴ.

Τὸ ἀντίθετον συνέβαινε μὲ τὴν Ἀγγλίαν. Ἡ οἰκονομικὴ πολιτικὴ τῆς, ἂν καὶ ἀπέβλεπε στοὺς ἴδιους σκοποὺς, παρέμεινε οὐσιωδῶς φιλελεύθερη. Νὰ κυκλοφοροῦν διαρκῶς καὶ περισσότερα ἐμπορεύματα τῆς ἀγγλικῆς βιομηχανίας ἀπὸ ἐμπόρους Ἀγγλοὺς καὶ μὲ πλοῖα ἀγγλικά, ἀλλὰ καὶ ἀπὸ ἐμπόρους ὁποιασδήποτε ἐθνικότητος καὶ μὲ πλοῖα ὁποιασδήποτε σημαίας. Νὰ ὠθηθῇ ὁ ἀνταγωνισμὸς ὡς τὰ ἄκρα, μὲ ὅλα τὰ μέσα ποὺ ὑπῆρχαν στὴ διάθεσιν, μὲ τὴ συμμετοχὴ τῶν ἐν γενέσει στοιχείων τοῦ γηγενικοῦ καπιταλισμοῦ στὸν προκύπτοντα γενικὸν καταμερισμὸν τοῦ κέρδους, δηλαδὴ μὲ τὴ σύνδεσιν τῶν τοπικῶν (ἐλληνικῶν ἢ ἄλλων) ἐμπορικῶν στοιχείων πρὸς τὴ γενικὴ ὑπόθεσιν τῆς Ἀγγλίας, νὰ ποιά ἦταν στὴν οὐσία ἡ ἀγγλικὴ οἰκονομικὴ πολιτικὴ στὴν Ἀνατολή. Στὸ πρακτικὸν πεδίον τῆς ἐμπορικῆς καὶ ναυτιλιακῆς δράσεως, ἡ πολιτικὴ αὐτὴ ἀπέβλεπε, πρὶν ἀπ' ὅλα, στὸ νὰ ὀργανώσῃ ἓνα δικτυο ἀνεφοδιασμοῦ τῶν ἀγορῶν τῆς Ἀνατολῆς, μὲ τὸ σύστημα τῆς διαμετακομιστικῆς ἐναποθηκέυσεως ἐμπορευμάτων (λιθόρνο) καὶ νὰ ὑποστηρίξῃ τὰς δευτερεύουσας σημαίους τῶν ναυτι-

Μασσαλίας καὶ τῆς Προβηγκίας, ναυλῶνουν στὸ λιμάνι σας ἀγγλικά πλοῖα γιὰ νὰ τὰ στείλουν νὰ φορτώσουν σιτάρη στὴν Ἀνατολή καὶ νὰ τὸ μεταφέρουν στὴν πόλιν σας ἢ ἀκόμα σὲ ἄλλο προορισμὸ, μὲ τὴ δικαιολογίαν ὅτι (τὰ ἀγγλικά) πλοῖα ταξιδεύουν φθηνότερα ἀπὸ τὰ γαλλικά, τὰ ὁποῖα, ἐξ αἰτίας αὐτῆς τῆς καταχρήσεως, μένουν στὰ λιμάνια καὶ φθειρόνται, οἱ δὲ ναῦται τοὺς παραμένουν ἄεργοι, λόγῳ τῆς προτιμήσεως ποὺ ἡ ἀπληστία τῶν ἐμπόρων αὐτῶν δίνει στοὺς ἄλλους (τοὺς Ἀγγλοὺς). Ἡ Μεγαλειότητά Του θέλει νὰ παύσῃ αὐτὸ καὶ μὲ διέταξε νὰ σὰς εἰδοποιήσω ὅτι ἡ ἐπιθυμία Του εἶνε νὰ συγκεντρώσετε τοὺς κυριώτερους ἐμπόρους τῆς Μασσαλίας καὶ τοὺς ἄλλους τῆς Προβηγκίας ποὺ θὰ βρίσκονται αὐτοῦ, γιὰ νὰ τοὺς τόνισετε, ὅτι ἀπαγορεύει ἀπολύτως καὶ ἐπὶ ποινῇ, νὰ ναυλῶνουν, αὐτοῦ ἢ στοὺς ἄλλους λιμένας τῆς Προβηγκίας, ὁποιοδήποτε ἀγγλικὸ ἢ ἄλλο ξένο πλοῖον γιὰ τὰ ταξίδια τῆς Ἀνατολῆς καὶ τῆς Μπερμπεριᾶς, μὲ ἐπιστροφὴν στὴ Μασσαλία, γιὰ νὰ φορτώσουν σιτάρη καὶ νὰ τὸ μεταφέρουν αὐτοῦ ἢ σὲ ἄλλην ὁποιαδήποτε διεύθυνσιν. Ἡ Μεγαλειότητά Του θέλει ὅπως, ἂν ἀντιταχθῇ κανεὶς ἐπὶ ζημίᾳ εἰς τὴν ἀπαγόρευσιν αὐτήν, φροντίσετε νὰ μὲ πληροφορήσετε ἀμέσως, διὰ νὰ Τοῦ τὰ ἐκθέσω καὶ λάβω τὰς διαταγὰς Του, ἐπὶ τῆς τιμωρίας ποὺ θὰ ἀξίξῃ εἰς ἐκεῖνον ὁ ὁποῖος ἤβελεν ἀντιταχθῆναι».

κῶν πόλεων τῆς Ἰταλίας, τοὺς Ραγουζαίους, τοὺς Καταλανούς, τοὺς Μπαλτέζους κλπ. ἀρκεῖ οἱ σημαίες αὐτὲς νὰ συναγωνίζοντο τῇ γαλλικῇ. Ὁ συναγωνισμὸς ἐπαίρνε ἐξ ἄλλου μιὰ πιὸ καθαρὴ ἐκδήλωσι στὰ ναῦλα καὶ στὶς συναφεῖς διευκολύνσεις, προκειμένου γιὰ τὴ φόρτωσι καὶ τὴν ταχύτερη μεταφορὰ τῶν φορτίων. Στὸ πεδίο αὐτὸ οἱ Ἕλληνοι προξενούσαν μεγάλες ζημιές στὴ γαλλικὴ ναυτιλία, γιὰτὶ εἶχαν μικρότερο κόστος μεταφορᾶς, ἐξ αἰτίας τῶν χαμηλῶν μισθῶν καὶ τῆς κακῆς τροφῆς ποὺ ἔδιναν στὰ πληρώματά τους, ἐπίσης δὲ γιὰτὶ εἶχαν ἐπιφέρει τεχνικὲς βελτιώσεις ἀξιοσημάντες στὰ πλοῖα τους. Χαρακτηριστικὴ εἶνε, στὸ σημεῖο αὐτό, ἡ ἀπάντησι ποὺ ἔδωσε ὁ Γάλλος πρόξενος Θεσσαλονίκης Μπουαμόν⁽¹⁾, στὰ 1718, σ' ἓνα ἐρωτηματολόγιο ποὺ τοῦ ἀπηύθυνε ἡ γαλλικὴ κυβέρνησι, μὲ σκοπὸ νὰ ἐξακριβώσῃ τίς αἰτίες γιὰ τίς ὁποῖες τὰ ἀγγλικά πλοῖα ὑπερεῖχαν στὸ συναγωνισμὸ. Ὁ Μπουαμόν ὑποχρεώνεται νὰ ἀναφέρῃ ὅτι :

«Ἐνα γαλλικὸ πλοῖο τῆς ἴδιας χωρητικότητος μ' ἓνα ἀγγλικό, ἔχει πλήρωμα σχεδὸν μισὸ πάρα πάνω. Ὅταν ρωτᾷ κανεὶς στοὺς πλοιάρχους μας τὴν αἰτία, λέγουν ὅτι τὰ σχοινιά ποὺ μεταχειρίζονται οἱ Ἕλληνοι στὶς μανοῦβρες, εἶνε πολὺ πιὸ μικρὰ καὶ κατὰ συνέπεια πιὸ εὐμεταχειρίστα. Κι' ὅταν τοὺς ἀπαντήσῃ γιὰτὶ δὲν κάνουν κι' αὐτοὶ τὸ ἴδιο, λέγουν ὅτι δὲν εἶνε συνήθεια, ἐκτὸς τοῦ ὅτι τὸ κανάβι δὲν εἶνε τόσο φένο ὅσο τὸ ἀγγλικό. Ἐν σχέσει μὲ τὸ κανάβι, φαίνεται ὅτι θὰ μπορούσαμε νάχουμε κι' ἐμεῖς ἐξ ἴσου φένο ὅπως καὶ τὸ δικό τους, ὅσο δὲ γιὰ τὴ συνήθεια, τὸ ἐπιχείρημα δὲν ἔχει ἀξία, ἀφοῦ δὲν εἶνε ἐδύνατο νὰ τὴν ἀλλάξουμε, ἂν θὰ μᾶς συνέφερε.

»Ἐκεῖνο ποὺ μπορεῖ ἀκόμη νὰ συμβάλλῃ ὥστε οἱ Ἕλληνοι νὰ ναυλῶνουν φθηνότερα ἀπὸ τοὺς Γάλλους καὶ νὰ ταξιθεύουν μὲ λιγώτερα πληρώματα, εἶνε ὅτι δίνουν πολὺ πενιχροὺς μισθοὺς καὶ τὰ τρέφουν πολὺ ἄσχημα. Δὲν δίνουν καυόλου κρασί, ἐλάχιστο παστὸ ἢ φρέσκο κρέας καὶ τὴν πιὸ μαύρη γαλέττα, ἐνῶ τὰ γαλλικὰ πληρώματα θέλουν νὰ μισθοδοτοῦνται καλὰ, νὰ τρέφονται σύμφωνα μὲ τοὺς κανονισμοὺς, δὲν ἱκανοποιοῦνται δὲ νὰ πίνουν νερό, οὔτε νὰ τρῶνε ἄσχημη γαλέττα».

Ἄνταγωνισμὸς λοιπὸν ἔμμεσος μὲ τὴν ὑποστήριξι τῶν πλοίων ποὺ ἀνήκαν στὶς μεσογειακὲς καὶ ἀδριατικὲς ναυτικὲς πόλεις, ἄφθονη χρησιμοποίησί τους στὸ ὅλο δίκτυο τοῦ θαλασσινοῦ διαμετακομιστικοῦ ἐμπορίου καὶ ἀνταγωνισμὸς ἄμεσος στὸ πεδίο τῶν ναύλων, μὲ τὴν καλύτερη τεχνικὴ ὀργάνωσι τῆς ἐργασίας μέσα στὰ πλοῖα, τὴν χειρότερη τροφοδοσία, τοὺς χαμηλότερους μισθοὺς. Αὐτὰ ἦταν τὰ πρακτικὰ ὄπλα, μὲ τὰ ὁποῖα οἱ Ἕλληνοι πολέμουσαν τὸ γαλλικὸ ἐμπόριο καὶ τὴ γαλλικὴ ναυτιλία στὴν Ἀνατολή.

Ἡ ἐμφάνισι τοῦ ἑλληνικοῦ ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ εἶνε γεγονὸς

(1) Γαλλικὰ Ἑθνικὰ Ἀρχεῖα *Aff. Etr.* B¹ 999.

πού σχετίζεται άμεσα με τόν άγγλογαλλικό αὐτόν ανταγωνισμό. Παραμένει μάλιστα μιὰ ἀπό τίς συνέπειές του. Τό ὅτι οἱ πρῶτες σοβαρές ναυτιλιακές ἐπιχειρήσεις ἐμφανίζονται στίς δυτικές περιοχές τῆς σημερινῆς Ἑλλάδος — Αἰτωλικό, Μεσολόγγι, Ἀμβρακικός — δηλαδή κατὰ μήκος τῆς παραλίας πού βρίσκεται ὄχι καί τόσο μακριά ἀπό τήν Ἰταλία, ὅπου ἡ ἀγγλική οἰκονομική δρᾶσι παρουσίαζε ἐξαιρετική ζωηρότητα, θά καταδείξη ἴσως τίς σχέσεις αἰτίας πρὸς ἀποτέλεσμα πού ὑπάρχουν μεταξύ τοῦ ἀγγλογαλλικοῦ ανταγωνισμοῦ καί τῆς ἐμφανίσεως τοῦ ἑλληνικοῦ ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ. Γραπτές ἀποδείξεις μεγάλης σπουδαιότητος πού ἔχουν ἀντληθῇ ἀπό τήν ἀλληλογραφία τοῦ γαλλικοῦ προξενείου Ἄρτης, τείνουν νά ἀποκαταστήσουν καθαρὰ τίς συνθήκες, μέσα στίς ὁποῖες ἐσηηματίσθη καί ἀνεπιτύχθη ἡ ἑλληνική ἐμπορική ναυτιλία, ἐν συναρτήσει πρὸς τίς συνθήκες τῆς ὅλης τοπικῆς καί γενικῆς ἐξελίξεως τοῦ ἐμπορίου καί τῆς ναυτιλίας στή Μεσόγειο.

Τὰ ἀρχεῖα τοῦ γαλλικοῦ προξενείου Ἄρτης περιέχουν ἐπιστολές καί ὑπομνήματα πλούσια σέ πληροφορίες, σχετικές με τήν ἐμπορική ἀξία τῶν περιοχῶν πού ἦταν ἐν ἔλεγχῳ τοῦ ἐν λόγῳ προξενείου, δηλαδή τῶν περιοχῶν τῆς Νοτίου Ἀλβανίας, τῆς Ἡπείρου καί τῆς Δυτικῆς Στερεᾶς. Τό προξενεῖο αὐτό εἶχε ἐγκατασταθῇ στίς ἀρχές τοῦ XVIII αἰῶνος καί κατὰ συνέπεια ἡ δρᾶσι του χρονολογεῖται ἀπό τήν ἴδια ἐποχή, ἐκτείνεται δέ ὡς τὸ τέλος περίπου τοῦ ἴδιου αἰῶνος, ἂν καί ἡ ἀλληλογραφία του, ἡ κατατεθειμένη στὰ Ἐθνικά Γαλλικά Ἀρχεῖα, σταματᾷ στὸ ἔτος 1784, δηλαδή στὸ ἔτος κατὰ τὸ ὁποῖο τα προξενεῖα τῆς Γαλλίας, ἐξηρητημένα ὡς τότε ἀπὸ τὸ Ὑπουργεῖο Ναυτικῶν, πέρασαν στήν ἀρμοδιότητα τοῦ Ὑπουργείου τῶν Ἐξωτερικῶν. Γιά τὸ θέμα πού ἐξετάζουμε, τὸ γεγονός αὐτὸ δὲν ἔχει καί τόση ἀξία.

Ἐνα δίκτυο ὑποπροξενείων — Μεσολόγγι, Πρέβεζα, Σαγιάδα, Αὐλῶνα — πλαισίωνε τὸ ἔδαφος τῆς ἀρμοδιότητος τοῦ προξενείου Ἄρτης, ἡ ὁποία ἐφθανε ὡς τὸ ἐσωτερικὸ τῆς Ἡπείρου, στὰ Γιάννενα, «πρωτεύουσα τῆς Ἀλβανίας, πού εἶνε περίπου τόσο μεγάλη ὅσο καί ἡ Μασσαλία», κατὰ μιὰ ὑπερβολικὴ ἑκφρασι τοῦ προξένου Πικαρνιῆ(1), καί πέραν ἀκόμη ὡς τὴ Θεσσαλία καί τὴ Δυτικὴ Μακεδονία. Γάλλοι, ἔμποροι καί ναυτικοί, σύχναζαν βέβαια στὰ λιμάνια τῆς ἀρκετὰ ἐκτεταμένης αὐτῆς παραλίας πολὺ πρὶν ἐγκατασταθῇ γαλλικὸ προξενεῖο στήν Ἄρτα. Ἀλλὰ ἡ συστηματικὴ ἐμπορική καί ναυτιλιακὴ γαλλικὴ δρᾶσι ἀρχίζει με τήν κανονικὴ λειτουργία τοῦ ἐπισήμου αὐτοῦ γραφείου. Ὅσο γιὰ τὴν προηγούμενη ἐποχή, μποροῦμε νά ποῦμε με βεβαιότητα, ὅτι οἱ ἐν λόγῳ περιοχές τελοῦσαν σχεδόν, ἐξ ὁλοκλήρου, ὑπὸ τὸν οἰκονομικὸ ἑλεγχὸ τῶν Βενετῶν, πού ἦταν τότε κύριοι στήν Ἀδριατικὴ καί τὰ Ἐπτάνησα. Τὸ νεοσυσταθὲν γαλλικὸ προξενεῖο Ἄρτης τοὺς Βενετοὺς συνήνησε, ἀπὸ τὴν πρώτη στιγμή τῆς δράσεώς του, ὡς κύριο ανταγωνιστῇ. Αὐτοὶ ἦταν μοναδικοὶ σχεδόν ἀγορασταὶ τῶν προϊόντων τοῦ τόπου (καπνῶν Ἀγρι-

(1) Ἐθνικά Γαλλικά Ἀρχεῖα *Aff. Etr.*, B¹ 170.

νίου, ξυλείας δασών Λούρου, μαλλιών, κηροῦ) καὶ σχεδὸν μοναδικοὶ προμηθευταὶ ἐμπορευμάτων τῆς βιομηχανίας.

Ἀλλὰ οἱ Βενετοὶ διεξήγαγαν τὸ ἐμπόριό τους μέσῳ Ἑλλήνων ἐμπόρων τοῦ τόπου καὶ πρὸ παντὸς τῶν ἐμπόρων ἀπὸ τὰ Γιάννενα «ἀνθρώπων πολὺ ἐπιτηδείων», ποὺ τόσο λόγῳ τῆς πείρας, ὅσο καὶ ἐξ αἰτίας τοῦ ὅτι ὁ συμπαγὴς πληθυσμὸς ποὺ κατοικοῦσε στὶς περιοχὲς αὐτὲς ἦτανε ἑλληνικὸς, εἶχαν ἀποκτήσει τὴν προτεραιότητα στὸ τοπικὸ ἐμπόριο καὶ κρατοῦσαν στὰ χέρια τους ἕναν ἐμπορικὸ μηχανισμό, ἀπλωμένο στὴν περιφέρεια διὰ μέσου τῶν ἐπαρχιακῶν ἐμποροπανηγύρεων, ὅπου κατὰ συνήθεια ἀγόραζαν τὰ τοπικὰ προϊόντα ἢ τὰ ἀντήλλασσαν μὲ ἐμπορεύματα τοῦ ἐξωτερικοῦ (τρόκ). Πολὺ φυσικὸ λοιπὸν τὸ γαλλικὸ προξενεῖο νὰ ἐπιζητήσῃ, πρὶν ἀπ' ὅλα, νὰ ἐπιτύχῃ στενὴ συνεργασία μὲ τοὺς ἐμπόρους Ἑλλήνας. Εὐκολίαις στὶς πληρωμὲς, πιστώσεις μεσοπρόθεσμες, τιμὲς λογικὲς, αὐτὰ ἦτανε τὰ μέσα, μὲ τὰ ὁποῖα οἱ Γάλλοι ἐπέτυχαν νὰ ἀποκαταστήσουν σχέσεις συνεργασίας, πρὸς ὄφελος τοῦ ἐμπορίου καὶ τῆς ναυτιλίας των.

Ὅμως οἱ Ἕλληνες ἔμποροι ἦτανε συγχρόνως καὶ ἐξαγωγεῖς. Ἐκτὸς ἀπὸ τὰ προϊόντα τοῦ τόπου ποὺ πουλοῦσαν στοὺς Γάλλους παραβοκραίους ἢ ἐμπόρους, καθὼς καὶ τὰ προϊόντα ποὺ ἀγόραζαν ἀπ' αὐτοὺς (ὑφάσματα τοῦ Λάνγκεντοκ, μεταξωτὰ Λυῶνος, Λοντρίνια, Λόντρες κλπ.) εἶχαν πρὸς ἐξαγωγή προϊόντα τῆς τοπικῆς χειροτεχνίας, ἕνα εἶδος ὑφάσματα χονδροειδῆ καὶ κάπες ποὺ εὕρισκαν μεγάλη κατανάλωσι στὶς ἀγορὲς τῆς Μεσσηνίας, στὴ Νεάπολι, στὴ Καλαβρυά καὶ ἄλλοι. Ἐνα ἐντατικὸ ἐμπόριο γινότανε πάντα μ' αὐτὲς τὶς περιοχὲς, ἀπὸ τὸ ὁποῖο οἱ Ἕλληνες γιαννιώτες ἔμποροι ἀπεκόμιζαν σημαντικὰ κέρδη. Τὸ ἐξαγωγικὸ αὐτὸ ἐμπόριο ἦτανε φυσικὸ νὰ θέσῃ, μπροστὰ στὸ γαλλικὸ προξενεῖο, τὸ πρόβλημα τῆς μεταφορᾶς τῶν ἐμπορευμάτων τῆς ἐξαγωγῆς μὲ πλοῖα γαλλικά. Ἐπειδὴ οἱ γαλλοελληνικὲς ἐμπορικὲς σχέσεις ποὺ μόλις τότε εἶχαν ἀποκατασταθῇ, ἔπαιρναν μιὰ ἐξέλιξι ὁλοένα εὐρύτερη, τὸ πρόβλημα τῆς μεταφορᾶς τῶν προϊόντων τῆς τοπικῆς χειροτεχνίας στὸ ἐξωτερικὸ βρῆκε μιὰ λύσι, εὐνοϊκὴ γιὰ τοὺς Γάλλους. Οἱ Ἕλληνες ἔμποροι ἔδωσαν εὐχαρίστως τὴν προτίμησί τους στὴ γαλλικὴ σημαία καὶ στὴ γαλλικὴ ναυτιλία, ὡς τὴ στιγμὴ ὅμως ὅπου ἄλλες χριστιανικὲς σημαῖες ἦρθαν νὰ ἀμφισβητήσουν τὸ μεταφορικὸ κέρδος. Ἐνας ὀξύς ἀνταγωνισμὸς ἄρχισε τότε γύρω ἀπὸ τὰ ναῦλα καὶ τὰ προξενικὰ δικαιώματα, ἀνάμεσα σ' ὅλες αὐτὲς τὶς σημαῖες καὶ στὴ γαλλικὴ, ἀνταγωνισμὸς ποὺ προκάλεσε τὶς πρῶτες διαφωνίες καὶ τὶς πρῶτες παρεξηγήσεις.

Σὲ μιὰ ἐπιστολὴ ποὺ ὁ Ντυμπροκά, πρόξενος τῆς Γαλλίας στὴν Ἄρτα, ἀπηύθυνε ὑπὸ ἡμερομηνία 10)9)1725 πρὸς τὸ Ὑπουργεῖο στὸ Παρίσι, ἀναφέρειται ὅτι :

«Ἀπὸ τότε ποὺ ὁ Αὐτοκράτωρ⁽¹⁾ ἔκαμε εἰρήνη μὲ τὶς δυνάμεις τῆς Μπερμπερίας, βλέπουμε τὴν ναπολιτάνικη ση-

(1) Πρόκειται γιὰ τὸν Αὐτοκράτορα τῆς Αὐστρίας.

μαία νά πολλαπλασιάζεται εξαιρετικά σ' αὐτὰ ἐδῶ τὰ μέρη. Ἡ ροπή αὕτη ὥθησε ἕνα μέρος τῶν Ἑλλήνων ἐμπόρων τοῦ τόπου — τοὺς παρεκίνησαν σ' αὐτὸ καὶ κακόβουλα άτομα τῆς ἰδίας ἐθνότητος — νά ἀπευθυνθῇ στὸ βέη μουσελῆμ πού κυβερνᾷ τὰ Γιάννενα καὶ τὴν Ἄρτα καὶ νά ζητήσῃ νά ἀποσυρθῇ τὸ ἐμπόριό τους ἀπὸ τὴ γαλλικὴ σημαία καὶ νά τεθῇ ὑπὸ τὴ σημαία τὴν αὐτοκρατορικὴ, μὲ τὴ δικαιολογία ὅτι εὕρισκαν ἔτσι μιὰ ἀνακούφισι στὰ ναῦλα καὶ πλήρωναν λιγώτερα δικαιώματα. Ὁ βέης, πού εἶνε ἕνας ἀπὸ τοὺς πιὸ στενοὺς μου φίλους, ὑπῆρξε δὲ στήριγμα τοῦ μακαρίτη πατέρα μου, τοὺς ἀπάντησε ὅτι, ἐν ὅσῳ ἔχει τὴ διοίκησι στὰ χέρια, δὲν θὰ ἐπέτρεπε ποτὲ νά γίνῃ καμιὰ καίνοτομία ἐπιζήμια σὲ ὅ,τι ἀπὸ τριάντα χρόνια ἔχει ἀποκατασταθῇ ὑπὸ τὴ γαλλικὴ σημαία, ἐφ' ὅσον δὲ δὲν ἐπρόκειτο παρὰ γιὰ μιὰ ἐλάφρυνσι στὰ ναῦλα καὶ σὲ ἄλλα δικαιώματα, θὰ μιλοῦσε μαζί μου, ὅταν θὰ ἤρχετο στὴν Ἄρτα, γιὰ νά ἐβλεπε ἂν θὰ ἦτανε δυνατόν νά παραχωρηθῇ. Ὁ σκακγιᾶς του, πού διοικεῖ ἐδῶ κατὰ τὴν ἀπουσία του, μὲ βεβαιώνει ὅτι πρόκειται νά ἐλθῇ σὲ λίγες μέρες. Ὅταν θὰ ἐλθῇ, θὰ ἰδῶ τί εἶνε τὸ ζήτημα καὶ ἂν πρόκειται γιὰ λίγα πράγματα, θὰ προσπαθῶ νά συμβιβασθῶ μαζί τους γιὰ νά τοὺς εὐχαριστήσω. Θὰ ἔχω δὲ τὴ τιμὴ νά ἀναφερθῶ στὴν Ἐξοχότητά σας γιὰ τὸ ἀποτέλεσμα.

Ντυμπροκάς.

Διαπιστώνεται ἐδῶ, σ' αὐτὸ τὸ κείμενο, ὅτι ὁ συναγωνισμὸς μὲ τὰ ξένα πλοῖα καὶ συγκεκριμένως μὲ τὰ πλοῖα τὰ ἰταλικά, ἔγινε ἀφορμὴ νά διαταραχθῇ ἡ γαλλοελληνικὴ ἐμπορικὴ συνεργασία πού εἶχεν ἀποκατασταθῇ σ' ὁλόκληρὴ τὴν περιοχὴ. Τὸ γεγονὸς δὲ αὐτὸ ἔλαθε χώραν στὸ πεδίο ἐκεῖνο τῶν ἰδιαίτερων σχέσεων τοῦ ἑλληνικοῦ ἐμπορίου μὲ τὴν Ἰταλία, στὸ πεδίο τῆς θαλασσίας μεταφορᾶς ἐμπορευμάτων ἑλληνικῶν ἀπὸ τὰ λιμάνια τῆς νοτίου Ἀλβανίας, Ἡπείρου καὶ Στερεᾶς, στὰ λιμάνια τῆς ἀνατολικῆς καὶ πρὸ παντὸς τῆς δυτικῆς Ἰταλίας. Ὁ συναγωνισμὸς αὐτὸς θὰ μεγάλωσῃ περισσότερο ἀργότερα, θὰ γίνῃ πολὺ πιὸ ὀξύς. Θὰ τὸν ἰδοῦμε νά προκαλῇ πολλαπλὰς ἀντιδράσεις, τόσο ἀπὸ τὸ ἕνα ὅσο καὶ ἀπὸ τὸ ἄλλο μέρος. Ἀργότερα ὁμως. Πρὸς τὸ παρόν, ἡ διαταραχὴ πού ἐπέρχεται ἐξ αἰτίας τῶν ναύλων, καθὼς καὶ γύρω ἀπὸ τὰ ἄλλα βάρη (προξενικά κλπ.), βρίσκει μιὰ λύσι. Τὰ αἰτήματα τῶν Ἑλλήνων ἐμπόρων ικανοποιοῦνται ἐν μέρει. Τὰ ναῦλα πέφτουν. Τὰ ἐμπορεύματα τῆς τοπικῆς χειροτεχνίας πού ἐξάγονται στὴν Ἰταλία καὶ ἀνήκουν σὲ ἐμπόρους Ἑλλήνας ὑπηκόους τοῦ «Μεγάλου Κυρίου»(1), ἐξαίρουνται προσωρινὰ ἀπὸ μερικὰ προξενικά δικαιώματα, καθὼς καὶ ἀπὸ τὸ βάρος τοῦ «κοτίμο»(2) πού ὑπεχρεοῦντο νά καταβάλλουν στὸ Ἐμπορικὸ Ἐπιμελητή-

(1) Πρόκειται γιὰ τὸ Σουλτάνο πού τὸν ἀποκαλοῦσαν Μεγάλο Κύριο.

(2) Κοτίμο : Εἰδικὸ δικαίωμα πού εἰσέπρατταν οἱ πρόξενοι τῆς Γαλλίας, πρὸς ὄφελος τοῦ Ἐμπορ. Ἐπιμελητηρίου Μασσαλίας ἀπὸ ὅλα τὰ πλοῖα ὅσα φόρτωναν γιὰ τὶς χριστιανικὰς χώρας, ἐκτὸς ἀπὸ τὰ γαλλικά πού κατέβαλαν τὰ ἴδια δικαιώματα στὴ Μασσαλία. Τὸ ποσοστὸ τοῦ κοτίμο ἦτανε

ριο Μασσαλίας. Τὰ γαλλικά πλοία ἀνακτοῦν τίς θέσεις των, γεγονός ποῦ ἐπιτρέπει στὸν ἴδιο πρόξενο νὰ ἀναφέρῃ, τὸν Ὀκτώβριο τοῦ 1730, «στὴν Α. Ε. τὸν Ἐκκλαμπρότατο κάμητα Μωρεπά» ὅτι «τὸ ἐμπόριο τῶν Ἑλλήνων ἐμπόρων ἀπὸ τὰ Γιάννενα γιὰ τὴν Ἰταλία, φαίνεται σήμερα ἐξ ὀλοκλήρου ἐξησφαλισμένο ὑπὸ τὴν σημαία μας».

Ἀργότερα ἀνακύπτουν νέες δυσκολίες. Κηρύσσεται καὶ γενικεύεται ὁ πόλεμος γιὰ τὴ διαδοχὴ τῆς Πολωνίας. Τὸ βασιλεῖο τῶν δύο Σικελιῶν περνᾷ ὑπὸ ἰσπανικὴ κυριαρχία καὶ ἡ ναπολιτάνικη σημαία ποῦ τὴν προστάτευε ὡς τότε ἡ Αὐστρία, παύει νὰ προσεγγίξῃ στὶς περιοχὰς τῆς Δυτικῆς Στερεᾶς, στὴν Ἡπειρο καὶ τὴν Ἀλβανία. Ἀλλες σημαίες τὴν ἀντικαθιστοῦν : Οἱ Γενοβέζοι, οἱ Καταλανοί, οἱ Μαγιорκέζοι, οἱ Μαλτέζοι, ποῦ ταξιθεύουν μὲ ἀγγλικὴ προστασία. Μὲ τὴ βοήθεια τῆς Ἀγγλίας κατακλύζουν τὰ λιμάνια τῆς περιοχῆς καὶ διεκδικοῦν ἀπὸ τὴ Γαλλία τὴ ναυτικὴ ὑπεροχὴ σ' ὀλόκληρην τὴν Ἀνατολή, προ παντὸς ὅμως στὰ παράλια ἐκεῖνα, ὅπου μετὰ λίγα χρόνια θὰ ἐμφανισθῇ ὁ πρῶτος ἑλληνικὸς ἐμπορικὸς στόλος.

Ὁ ἀνταγωνισμὸς γίνεται ἐντατικώτερος μὲ τὰ νέα μέτρα ποῦ ἐφαρμόζουν οἱ Βενετοί. Κύριοι τῶν δύο φρουριῶν ποῦ βρίσκονται στὴν εἴσοδο τοῦ Ἀμβροακικοῦ, ἀπὸ τότε ποῦ ὑπεγράφη ἡ συνθήκη τοῦ Παζάρωβιτς, κύριοι ἀκόμα τῆς Κέρκυρας, τῆς Κεφαλληνίας καὶ τῆς Λευκάδος, καθὼς καὶ ὅλων τῶν ἄλλων νησιῶν, ἀναλαμβάνουν, μὲ μιὰ νέα προσπάθεια, νὰ διοχετεύσουν ὅλο τὸ ἀπέναντι ἡπειρωτικὸ ἐμπόριο στὸ λιμάνι τῆς Κερκύρας ποῦ τὸ μετατρέπουν σὲ λιμάνι διαμετακομίσεως καὶ κατασκευάζουν, πρὸς τὸ σκοπὸ αὐτό, εἰδικὰ ἀποθήκες. Ὅλα τὰ ἐμπορεύματα, τὰ ἐξαγόμενα καὶ εἰσαγόμενα, κοὺ ἀνήκουν σὲ ἐμπόρους Ἑλλήνας ὑπηκόους τοῦ Σουλτάνου ἢ προωρίζοντο γι' αὐτοὺς, ἀπελαμβάνοναν εἰδικὰ προνόμια. Ἦταν ἀπηλλαγμένα ἀπὸ κάθε τελωνεῖο ἢ πλήρωναν ἕναν εἰδικὸ δασμὸ 1% μόνον, μὲ τὸν ὅρο νὰ ἐναποθηκεύονται στὶς ἀποθήκες τῆς Κέρκυρας ἢ τῆς Πρέβεζας(1).

Τὰ μέτρα αὐτὰ τῆς Βενετιᾶς πρέπει νὰ ἐπισύρουν τὴν προσοχὴ μας ἀπὸ τὴν ἀποψὶ ὅτι, στὸ σύνολό τους, εὐνοοῦσαν τὸ ἑλληνικὸ ἐμ-

ἀνάλογο μὲ τὴν χωρητικότητά των πλοίων. Τὰ μεγάλα πλοία πλήρωναν, πιάστρα 66.80, οἱ πολάκρες, οἱ κορβέττες καὶ τὰ κέσσια 50, τὰ μπριγκαντίνια 33.40, οἱ ταρτάνες, κάτω τῶν 80 τόννων, 16.80.

(1) Τὸ σχετικὸ κείμενο τῆς ἐπιστολῆς τοῦ προξένου Ἀρτῆς πρὸς τὸ Ὑπουργεῖο τὸ Παρίσι, μὲ ἡμερομηνία 10-6-1736, λέει :

«Τὸ γεγονός, χωρὶς νὰ εἶνε ἀνάγκη νὰ ἀνατρέξῃ κανεὶς σὲ ἄλλα παραδείγματα γιὰ νὰ τὸ ἀποδείξῃ, ἐμφανίζεται στὴν Κέρκυρα πρὸς ὄφελος τῶν Ἑλλήνων ἐμπόρων ἀπὸ τὰ Γιάννενα καὶ τὴν Ἀρτα, οἱ ὅποιοι δὲν ὑποχρεώνονται νὰ πληρώσουν παρὰ 1% στὰ ἐμπορεύματα ποῦ ἀποστέλλουν μὲ πλοία ἀπὸ τὴ Σαγιάδα, γιὰ νὰ μεταφορτώσουν σ' αὐτὸ τὸ λιμάνι τῆς Κέρκυρας πάνω σὲ πλοία ἀπὸ ἄλλες ἐθνικότητες γιὰ τὴν κόστα τῆς Καλάβριας, τῆς Ἀγκῶνας καὶ γιὰ ἄλλα ἰταλικά λιμάνια. Γιὰ ἐμπορεύματα ποῦ προορίζονται γιὰ τὴ Βενετιὰ δὲν πληρώνουν κανένα τελωνειακὸ δικαίωμα, οὔτε καὶ αὐτὸ ἀκόμα τὸ δικαίωμα τῆς διαμετακομίσεως, μολονότι τὰ ἐναποθηκεύουν στὸ Λαζαρέτο. Γιὰ ποῖο λόγο λοιπὸν οἱ Βενετοί, ἀπὸ μιὰ προσπονητὴ καὶ ἀπρεπὴ περιφρόνησι, θὰ υποδίδαν τὸ γαλλικὸ ἔθνος σὲ συνθήκες χειρότερες ἀπὸ τὸ ἑλληνικὸ ; ...»

πόριο, ἐκτὸς αὐτὸ δέ, ἀνοίγαν τὰ πρῶτα περιθώρια γιὰ μιὰ αὐτοτελῆ ἐλληνικὴ ναυτιλιακὴ δρᾶσι. Ἡ μετατροπὴ τῆς Κέρκυρας σὲ λιμάνι ἐλεύθερο, ὅπου μποροῦσαν νὰ φορτώνονται ἢ νὰ ἐκφορτώνονται ἐμπορεύματα ἀνήκοντα σὲ "Ἑλλήνας ἐμπόρους ραγιάδες, χωρὶς νὰ καταβάλλονται τελωνειακοὶ δασμοί, καθιστοῦσε τὴν Κέρκυρα ἀφετηρίαν καὶ τέρμα τῆς εὐρωπαϊκῆς ναυσιπλοΐας ποὺ ἀπέφευγε ἔτσι νὰ πλησιάζῃ τὰ ἐπικίνδυνα καὶ ἀβαθῆ ἀγκυροβόλια τῆς ἀπέναντι τουρκικῆς παραλίας. "Ἐμεινε ὅμως κατ' αὐτὸ τὸν τρόπο διαθέσιμο γιὰ τὴν τοπικὴ ναυτιλία τὸ διάστημα, ἀπὸ τὴν Κέρκυρα ὡς τὴν ἀπέναντι ἀκτὴ. Εἴτε στὸ ἐξωτερικὸ θὰ πηγαιναν τὰ ἐμπορεύματα ἀπὸ τὴν Νότιον Ἀλβανίαν, "Ἡπειρο καὶ Δυτικὴ Σιππερά, εἴτε ἀπὸ τὸ ἐξωτερικὸ θὰ εἰσήγοντο, ἔπρεπε, ἐν ὅσῳ τὰ εὐρωπαϊκὰ σκάφη τὰ ξεφόρτωναν ἢ τὰ παρελάμβαναν ἀπὸ τὴν Κέρκυρα, νὰ μεταφερθοῦν μὲ ἄλλα πλοῖα ὡς ἐκεῖ ἢ πρὸς τὴν ἀπέναντι ἀκτὴ. Τὸ διάστημα αὐτὸ ἀναγκαστικὰ τὸ κάλυψε ἡ τοπικὴ ναυτιλία, δηλαδὴ τὰ μικρὰ σκάφη τῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν ἀπὸ τὸ Μεσολόγγι, καθὼς καὶ μερικὰ τουρκικὰ ποὺ τὰ εἶχαν οἱ Ἀλβανοὶ Δουλτσινιώτες. Τὰ ἱστιοφόρα αὐτὰ εὕρισκαν ἔτσι τὴν εὐκαιρίαν νὰ πάρουν ἓνα τμήμα, ἔστω καὶ μικρὸ, ἀπὸ τὴν ὅλη θαλασσίαν μεταφορὰ τῶν ἐμπορευμάτων καὶ νὰ ταξιδεύουν ἀνάμεσα Σαγιάδα, Πρέβεζα, Αὐλῶνα καὶ Κέρκυρα ὑπὸ συνθήκες ἀρκετὰ εὐνοϊκές, πρᾶγμα ποὺ δημιουργοῦσε καλὴ οἰκονομικὴ συγκυρία γιὰ τὴν κατοπινὴν ἀνάπτυξίν τους. Μιὰ δραστηριότητα, περιορισμένη ἀλλὰ ἀξιοσημάντη, ἀρχίζε ἔτσι, γιὰ τὸ ἐν ἐμβρυῶν καταστάσει ἐλληνικὸ ἐμπορικὸ ναυτικὸ, ποὺ ἀπετέλεσε πιθανώτατα τὴν ἀφετηρίαν γιὰ τὶς κατοπινές ἐλληνικὲς ναυτικὲς ἐπιχειρήσεις. Πρέπει νὰ προσθέσουμε ἐδῶ, ὅτι οἱ Βενετοί, ἐν τῇ ἐπιθυμίᾳ τους νὰ ἀντιδράσουν στὸ ἐξαπλούμενο γαλλικὸ ἐμπόριο καὶ τῇ γαλλικῇ ναυτιλίᾳ, ἐπέβαλλαν στὰ γαλλικὰ πλοῖα διάφορα βάρη μὲ δικαιολογίες διάφορες. Ἀπαιτοῦσαν π. χ. ἀπὸ τοὺς πλοιαρχοὺς, ποὺ ἀπλῶς διήρχοντο ἀπὸ βενετοκρατούμενες διαβάσεις, δικαιώματα ἀγκυροβολίου καὶ προσπαθοῦσαν ἐν γένει νὰ παρεμποδίσουν τὴν γαλλικὴν δρᾶσιν μὲ ὅλα τὰ μέσα.

"Ὡς τόσο οἱ Βενετοὶ δὲν ἦτανε παρὰ ἀντίπαλοι δευτερεύοντες, ἐνῶ οἱ Γενοέζοι, οἱ Καταλανοί, οἱ Μαλτέζοι, οἱ Μαγιρκέζοι καὶ οἱ Ραγουζαῖοι ἔμμεσοι ὑποστηρικταὶ τῆς ἀγγλικῆς οἰκονομικῆς πολιτικῆς. Ἐξυπηρετοῦσαν, ἐνσυνείδητα ἢ ὄχι, τὴν ἀγγλικὴν ὑπόθεσιν, μεταφέροντες ἐμπορεύματα ἀγγλικά, κατὰ προτίμησιν, εἰς βάρος τῆς βασιλικῆς γαλλικῆς ναυτιλίας ποὺ παρέμενε πάντα ὁ κύριος ἀντίπαλος τοῦ ἀγγλικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου. Ὁ συναγωνισμὸς τους δὲν εἶχε ἀξίαν παρὰ μόνον ἐν συναρτήσει πρὸς τὸν ἀγγλογαλλικὸν συναγωνισμόν, ἕναν συναγωνισμόν σκληρὸν καὶ καταβλητικόν. Ἡ δὲ ἀντίδρασί τους δὲν μποροῦσε νὰ φέρῃ ἀποτελέσματα θετικὰ, παρὰ μόνον ὅταν ἡ Ἀγγλία ἀνέλαθε νὰ διεκδικήσῃ ἀπ' εὐθείας ἀπὸ τοὺς Γάλλους τὸ ἐμπόριο καὶ τὶς μεταφορὰς τῶν ἐμπορευμάτων, μὲ τὸν προσεταιρισμὸν τοῦ ἐλληνικοῦ ἐμπορικοῦ στοιχείου στὰ Γιάννενα καὶ σ' ὀλόκληρην τὴν περιφέρειαν. Ἡ ἄμεση αὐτὴ ἀγγλικὴ ἐπέμβασις στὸ ἐμπόριο καὶ στὴ ναυτιλία τῶν περιοχῶν τῆς σημερινῆς Δυτικῆς Ἑλλάδος σημειώνει ἓνα ἀποφασιστικὸ βῆμα πρὸς τὴν ἐμφάνισιν τῆς ἐλληνικῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας.

"Ἡ κατάστασις ποὺ δημιουργήθηκε μὲ τὴν νέαν ἀγγλικὴν

παρέμβασι στή σφαῖρα τῶν συμφερόντων τοῦ γαλλικοῦ ἐμπορίου καὶ τῆς γαλλικῆς ναυτιλίας, ἀποκαλύπτεται μὲ σαφήνεια σὲ μιὰ ἐκθεσι τοῦ προξένου Ντυμπροκά ὑπὸ ἡμερομηνία 1-1-1734. Ἐπειδὴ τὸ ντοκουμέντο αὐτὸ εἶνε κεφαλαιώδεις γιὰ τὴν κατανόησι τῶν συνθηκῶν μέσα στὶς ὁποῖες ἔλαθε χώραν ἡ πρώτη σοβαρὴ ἐμφάνισις τοῦ ἑλληνικοῦ ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ, κρίνουμε σκόπιμο νὰ τὸ καταχωρίσουμε ὁλόκληρο :

«Ἄρτα, 1-1-1734

Ὁ προξένος Ντυμπροκά πρὸς τὸν Ἐκλαμπρότατο κόμητα Μωρεπά.

Ἐκλαμπρότατε,

«,Απὸ τότε ποὺ τὸ βασιλεῖο τῆς Νεαπόλεως περιήλθε ὑπὸ τὴν ἰσπανικὴ κυριαρχία ἢ καλύτερα ὑπὸ τὴν κυριαρχία τοῦ Ἰνφάντη Δὸν Καρόλου, ἡ αὐτοκρατορικὴ σημαία ἔχει ἐξαφανισθῇ ἀπὸ τὰ ἰταλικά πλοῖα καὶ δὲν τὰ βλέπουμε πιά νὰ ἔρχονται στὴν Ἀνατολή, γιὰ νὰ ἐμπορευθοῦν ὑπὸ τὴν ἐν λόγω σημαία. Ἀρχίζουμε ὅμως νὰ βλέπουμε νὰ ἐμφανίζονται γιενοθέζικα, καταλανικά καὶ μαγιорκέζικα μὲ σημαία ἀγγλική. Ἡ εὐκολία ποὺ ἔχουν νὰ πέρνουν ἄδεια καὶ ἔγγραφα γιὰ Γιβραλτάρ καὶ Μαόν, τὰ κάμει νὰ συρρέουν πρὸς τὰ ἐδῶ. Ὑπάρχουν μάλιστα Γενοθέζοι, ποὺ ὑψώνουν αὐτὴ τὴ σημαία, γιὰ νὰ ἔρχονται στὰ λιμάνια τῆς Τουρκίας, χωρὶς νὰ ἔχουν καμμιά ἄδεια. Ἄλλως τε εἴχαμε μιὰ τέτοια περίπτωσι στὸ Δυρράχιο. Οἱ πρεσβευταὶ ὅμως τῆς Ἀγγλίας καὶ τῆς Ὀλλανδίας στὴν Πύλη δὲν παρέλειψαν ἀπὸ τοῦ νὰ διορίσουν προξένους, Ἰταλοὺς οἱ μὲν, Ἕλληνας οἱ δέ, γιὰ νὰ ἔχη ἡ σημαία τους πέρασι, μὲ τὸ πρόσχημα ὅτι εἶνε τοὺς σίγουρη ἡ σημαία τῆς δικῆς μας, ἐξ αἰτίας τῆς οὐδετερότητός τους. Στὴν Θεσσαλονίκη, ἓνας Λιθονέζος ἐγκατεστάθη προξένος τῆς Ὀλλανδίας κι' ἐδῶ ἐπίσης ἓνας Γενοθέζος μὲ τὴν ἴδια ιδιότητα. Καὶ οἱ δύο τους δὲ μὲ τὴν πατέντα τοῦ πρεσβευτοῦ τῆς Δημοκρατίας αὐτῆς. Ἕνας Ἕλλην ἀπὸ τὰ Γιάννενα, ὀνόματι Θεοδόσιος Πάνου, ποὺ εἶνε ἐπίτιμος δραγομάνος τῆς Ἀγγλίας, ἐδῶ καὶ λίγον καιρὸ, προμηθεύθηκε ἐπίσης στὴν Κων)πολὶ ἓνα διορισμὸ προξένου τῆς Ἀγγλίας, γιὰ τὸν γυιὸς του, ποὺ δὲν εἶνε παρὰ δώδεκα δεκατριῶν ἐτῶν. Ἐπειδὴ αὐτὸς ὁ Ἕλλην εἶνε φαδιοῦργος καὶ ταραχοποιός, κατάρθρωσε δὲ μάλιστα νὰ συντελέσῃ ὥστε νὰ δοθῇ ἡ διοίκησις τῆς ἐπαρχίας αὐτῆς στὸν Ἀλῆ Βέη, γιὰ νὰ ἐκτοπίσῃ τὸν ἀδελφὸ του Μεχμέτ Βέη, ποὺ δὲν ἦτανε διόλου μὲ τὸ κόμμα του, ἔχει τῶρα τὸν διοικητὴ αὐτὸν (σ. μ. τὸν Ἀλῆ βέη) ἐξ ὁλοκλήρου στὴν διάθεσί του, ὅχι βέβαια χωρὶς μεγάλη ἀντίδρασι ἐκ μέρους τοῦ ἀντιπολιτευομένου κόμματος, ποὺ εἶνε ἰσχυρότερο ἀπὸ τὸ δικό του καὶ ἐργάζεται νὰ ἀποκαταστήσῃ τὸν παλαιὸ μουσελὶμ (σ. μ. τὸν Μεχμέτ βέη). Ἐπειδὴ ὁ Ἄγγλος αὐτὸς προξένος (σ. μ. ὁ Θεοδόσιος Πάνου) εἶνε ἐπίσης καὶ ἔμπορος, ἔχει δὲ μάλιστα καὶ μερικοὺς συνεταίρους στὴν

ἀγορά, δὲν τοῦ ἦτανε δύσκολο νὰ ἐπωφεληθῇ ἀπὸ τὴν πολεμικὴ συγκυρία ποὺ ἀπηγόρευε στὴν σημαία μας τὸ ἐμπόριο τῆς Νεαπόλεως καὶ τῆς Σικελίας, γιὰ νὰ συνεχίσῃ τὸ ἐμπόριο τῶν Ἰωαννίνων καὶ τῆς Ἀρτας μὲ ἀγγλικά πλοῖα. Πραγματικὰ οἱ ἔμποροι δὲν εἶχαν ἄλλη διέξοδο ἀπ' αὐτὴν προκειμένου νὰ συνεχίσουν τὸ ἐμπόριό τους. Φαίνονται μάλιστα πολὺ δυσηρεστημένοι ἀπὸ τὴν ἀπιστία καὶ τοὺς τρόπους τῶν Ἀγγλῶν. Ἐκτὸς τοῦ ὅτι πρέπει νὰ πληρώνουν διπλὸ τελωνεῖο στὴν Πρέβεζα, ποὺ ἐξηροῦντο ὑπὸ τὴν δική μας σημαία, στὴν ὁποία ἐλπίζω νὰ ξαναγυρίσουν.

Ἀνεκάλυψα ἐν τούτοις, ὅτι ὁ νέος πρόξενος τῆς Ἀγγλίας (σ. μ. ὁ Θ. Πάνου) κινεῖται διαφοροτρόπως, τόσο σπὸν διοικητῇ, ὅσο καὶ μεταξὺ τῶν ἐμπόρων τοῦ τόπου, γιὰ νὰ τοὺς πείσῃ νὰ συνεχίσουν τὸ ἐμπόριό τους ὑπὸ ἀγγλικὴ σημαία, ἀποκλείοντας τὴ δική μας. Ἐδῶσε μάλιστα διαταγὴ σ' ἓναν ὀνόματι Μιχαὴλ Βασιλόπουλο, ποὺ εἶνε κουνιάδος του ἐγκατεστημένος στὴ Μεσσήνη, νὰ ἀγοράσῃ ἓνα πίνκι ἢ μιὰ πολάκρα καὶ νὰ τὸ στείλῃ στὸ Μαδὺν μὲ ἀγγλικὴ σημαία, μὲ προορισμὸ νὰ μεταφέρῃ ἐμπορεύματα γιὰ τὴ Μεσσήνη καὶ Νεάπολι (σ. μ. ἐμπορεύματα ἀπὸ τὰ Γιάννενα καὶ τὴν Ἀρτα γιὰ τὴ Μεσσήνη καὶ Νεάπολι). Ἐπειδὴ οἱ ἔμποροι ἀπὸ τὰ Γιάννενα εἶνε πολὺ ἐπιτήδριοι καὶ πολὺ ἀφωσιωμένοι στὸ ἐμπόριο, ποὺ τὸ ἐπεξέτειναν σ' ὅλα σχεδὸν τὰ λιμάνια τῆς Ἰταλίας καὶ στίς κυριώτερες σκάλες τῆς Ἀνατολῆς, ὅπου ἔχουν ἐγκαταστήσει ἀντιπροσώπους, φοβοῦμαι, ὅτι ἂν ἀρχίσουν νὰ χρησιμοποιοῦν ξένες σημαίες θὰ πολλαπλασιασθοῦν πολὺ καὶ θὰ ὑπερισχύσουν πάνω στὴ δική μας καὶ ὅτι ἂν μᾶς ἀφαιρέσουν τὴ μεταφορὰ τῶν ἐμπορευμάτων, μπορεῖ νὰ μᾶς ἀφαιρέσουν ἐπίσης καὶ τὸ ἐμπόριο, πράγμα πολὺ σπουδαῖο ὥστε νὰ ἀξίζῃ κάθε προσοχῆς. Γιὰ νὰ προλάβουμε τὴν ζημίαν ποὺ μιὰ τέτοια ροπὴ μπορούσε νὰ ἐπιφέρῃ στὸ ἐμπόριό μας, θὰ ἦτανε ἀναγκαῖο ὅπως στίς νέες συνθήκες ποὺ θὰ συναφθοῦν μὲ τὸ βασιλεῖα τῆς Νεαπόλεως, ἐξηγηθῇ ὅτι οἱ ὑπῆκοι τοῦ Σουλτάνου, ποὺ ἀπὸ τώρα καὶ στὸ ἐξῆς θὰ ἔχουν ἀνάγκη νὰ τοὺς παραχωρηθῇ ἐλευθερία νὰ ἐμπορεύωνται στὰ κράτη τῶν δύο Σικελιῶν, νὰ μὴν μποροῦν νὰ πηγαίνοιρχονται παρὰ ὑπὸ τὴ σημαία τῆς Γαλλίας, χωρὶς νὰ τοὺς ἐπιτρέπεται κατὰ κανένα τρόπο νὰ παίρνουν ἄλλη, ὅπως ἀκριβῶς ἐξηγεῖται πρὸς ὄφελος τῶν χριστιανικῶν ἐθνῶν ἐχθρῶν τῆς Πύλης στὰ ἄρθρα 38—39 καὶ 43 τῶν Διομολογήσεών μας. Νομίζω πῶς τὸ ἄρθρο αὐτὸ θὰ εἶνε εὐκόλο νὰ τὸ ἐπιτύχουμε, τοσοῦτο μᾶλλον, ὅσον ὁ βασιλεὺς τῆς Νεαπόλεως λαμβάνει ἀπὸ τὰ χέρια τοῦ Βασιλέως (τῆς Γαλλίας) τὸ στέμμα ποὺ πρόκειται νὰ φέρῃ.

Τὸ σημεῖο αὐτὸ εἶνε τόσο πιὸ πολὺ οὐσιῶδες καθόσον βλέπουμε ὅτι ἡ Πύλη, ἀπὸ μιὰ παρεξηγημένη φιλοφροσύνη, παραθείνει τίς υποχρεώσεις ποὺ ἀνέλαβε ἀπέναντι τῆς Γαλ-

λίας, παραχωρούσα στους "Αγγλους τὰ αὐτὰ δικαιώματα προστασίας, τὰ ὁποῖα μᾶς ἀμφισβητοῦν καὶ τὰ ὁποῖα, συμφώνως πρὸς τὸ περιεχόμενο τῶν Διομολογήσεων, εἶχαν ἀπονεμηθῇ ἀποκλειστικὰ στὸν Βασιλέα (σ. μ. τὸν βασιλέα τῆς Γαλλίας), ἀποκλειομένου παντὸς ἄλλου χριστιανοῦ πρίγκηπος. "Αν μπορούσαμε νὰ ἐπιτύχουμε αὐτὸ τὸ ἄρθρο θὰ ἦτανε τότε δυνατόν νὰ ἐξασφαλισθοῦμε, ὅτι τὸ ἔθνος μας δὲν θὰ στεναχωρεθῇ διόλου στὸ ἐμπόριο τῆς Ἀνατολῆς, τὸ ὁποῖο θὰ ἔμενε δικό του, ὅπως ἦτανε καὶ παλαιότερα. Διότι (ἀλλέως) δὲν θὰ ἦτανε δυνατόν νὰ κρατηθοῦμε, ὅταν οἱ "Εἰλληνες μπορούσαν νὰ ἀσκήσουν προξενικὰ λειτουργήματα, ἐξ αἰτίας τῶν δεσμῶν ποὺ ἔχουν μὲ ὅλους τοὺς συμπατριώτας τῶν καὶ ἀκόμη μὲ τοὺς Τούρκους διοικητάς, ποὺ βρίσκουν συμφερότερο νὰ ἔχουν νὰ κάμουν μὲ αὐτοὺς παρὰ μὲ μᾶς. Διότι (οἱ "Εἰλληνες), ἀδιαφοροῦν ἂν θὰ διατηρήσουμε τὰ πρόνομια τῶν παραιοῦν μας, ἀρκεῖ αὐτοὶ νὰ ἀποκτήσουν τὴ φιλία τῶν Τούρκων, ἐγκαταλείποντες ὡς λεῖα ἐκείνους ποὺ ἔπρεπε ἀκριβῶς νὰ προστατεύσουν, γιὰ νὰ ἱκανοποιήσουν τὴν ἀκόρεστο φιλαργυρία τους. Τοῦτο εἶνε τόσο μᾶλλον ἐπικίνδυνο ποὺ θὰ μπορούσε νὰ ἐπιφέρῃ τὴν κατάρρευσι καὶ τὴν καταστροφὴ τῶν προνομίων μας.

Ντυμπροκά».

Σὲ περιοχὲς ποὺ κατοικοῦσαν κυρίως "Εἰλληνες, ὅπου τὸ τοπικὸ ἐμπόριο καθὼς καὶ ἓνα σημαντικὸ μέρος τοῦ ἐξωτερικοῦ ἐμπορίου μὲ τὴν Ἰταλία, ἦτανε ἐξ ὀλοκλήρου στὰ χέρια τῶν Ἑλλήνων ἐμπόρων, ὁ διορισμὸς Ἑλλήνων, ὑπηκόων τοῦ Σουλτάνου, ὡς προξένων τῆς Ἀγγλίας, ἐκτὸς τοῦ ὅτι ἀνακινούσε ζητήματα φύσεως δικαίου, ἀποτελοῦσε ἓνα γεγονὸς νέο, γεγονὸς πολιτικὸ, ποὺ ἔτεινε νὰ εὐνοήσῃ τὸ ἑλληνικὸ στοιχεῖο μὲ σκοπὸ νὰ τὸ ἀπομακρύνῃ ἀπὸ τὴ στενὴ καὶ καρποφόρο συνεργασία τὴν ὁποία εἶχε ὡς τότε μὲ τοὺς Γάλλους. Αὐτοὶ οἱ ραγιαδες ξένοι πρόξενοι ὀπλισμένοι μὲ τὰ δικαιώματα ποὺ τοὺς παρείχε τὸ σοβαρὸ ἀξίωμα, μπορούσαν πολὺ θαυμασία νὰ παρουσιάζουντα. μετὰ τῶν συμπατριωτῶν τους ὡς ὄντα προνομιούχα, δυνάμενα νὰ ἐπεμβαίνουν στὶς τόσο ἀνταρχικὲς καὶ ἀπροσπέλαστες ὀθωμανικὲς ἀρχὲς καὶ νὰ μιλοῦν ἐκεῖ ὡς ἴσοι πρὸς ἴσους, πρᾶγμα ἀρκετὰ περίεργο καὶ σχεδὸν ἐκπληκτικὸ γιὰ τὴν ἐποχὴ. Ἐξ ἄλλου οἱ πρόξενοι αὐτοὶ εἶχαν καὶ μιὰ δευτέρα ιδιότητα, ὅπως στὸ καταχωρηθὲν κείμενο ἀναφέρεται, τὴν ιδιότητα νὰ εἶνε ἔμποροι καὶ μάλιστα παράγοντες σοβαροὶ στὴν ἀγορά, ἱκανοὶ νὰ ἐλκύσουν, ἀνὰ πᾶσα στιγμή, ἓνα μέρος τοῦ ἐμπορίου, εἴτε εἰσαγωγικοῦ εἴτε ἐξαγωγικοῦ, στὰ πλοῖα τῆς ἐθνικότητος τὴν ὁποία ἐκπροσωποῦσαν, ἔναντι τῆς πιθανῆς ἢ καὶ πραγματικῆς προστασίας ποὺ ἦτανε εἰς θέσι νὰ παρέχουν, πρὸς ἀτομικὸν τοὺς βέβαια ὄφελος. Αὐτὸ καὶ ἐγίνε ἄλλως τε μὲ τὸν προαναφερόμενον Θεοδόσιο Πάνου πρόξενο τῆς Ἀγγλίας, ὁ ὁποῖος, ὅπως ἀπὸ τὰ σχετικὰ ἐγγράφα ἀποδεικνύεται, ἀνέπτυξε μιὰ πολὺπλευρὴ καὶ ἀξιοπρόσεκτη δράσι πρὸς ὄφελος τοῦ ἀγγλικοῦ ἐμ-

πορίου και της αγγλικής σημαίας έν συναγωνισμό προς τὸ γαλλικὸ ἐμπόριο καὶ τὴ γαλλικὴ σημαία. Εἶνε ἄλλως τε χαρακτηριστικὸ ὅτι τέσσαρα χρόνια μετὰ τὸ διορισμό του ὡς προξένου καὶ μέσα στὶς ἀρκετὰ εὐνοϊκὲς καὶ ἀρκετὰ καρποφόρες γιὰ τὸ ἑλληνικὸ ἐμπόριο νέες συνθήκες, ὁ Θεοδόσιος Πάνου «έν συνεταφρισμῷ με φίλους του, ἀγόρασε δυὸ ἀγγλικά πλοῖα ἀποκλειστικά καὶ μόνο γιὰ τὰ ταξίδια στὴ Μεσσήνη. Σ' ἓνα ἀπ' αὐτὰ ἕνας ἄλλος "Ἑλλήν ἀπὸ τὰ Γιάννενα ἦτανε πλοίαρχος». Νὰ λοιπὸν δυὸ ἑλληνικά πλοῖα στὴν ἀκτοπλοῖα Μεσσήνης, ὑπὸ τὴν προστασία τῆς αγγλικῆς σημαίας.

Τὸ γεγονός ἔχει μιὰ σημασία ἰδιάζουσα γιὰ τὸ θέμα μας. Τὰ δυὸ αὐτὰ ἑλληνικά πλοῖα, γιὰ τὴ χωρητικότητά καὶ τὸν ὅπλισμό τῶν ὁποίων δὲν ὑπάρχει κανένα συγκεκριμένο στοιχεῖο στὴν ἀλληλογραφία τοῦ προξένου "Αρτης, ἀγορασθέντα ἀπὸ "Αγγλους, δὲν ἦτανε ὡς τόσο καὶ τὰ μοναδικὰ ἑλληνικά σκάφη τῆς ἐποχῆς. Ὑπῆρχαν καὶ ἄλλα, ναυπηγημένα ἐκεῖ ἀπὸ "Ἑλληνας ναυτικούς, μικρὰ ἱστιοφόρα, ποὺ ἦτανε εὐκόλο νὰ κατασκευασθοῦν χάρις στὴν ἀφθονία καὶ πολὺ κατάλληλη γιὰ ναυπηγήσεις, ξυλεία τῶν δασῶν τοῦ ποταμοῦ Λούρου⁽¹⁾ καὶ πολὺ πὶο εὐκόλο νὰ ταξιθεύσουν χάρις σὲ μιὰ ἐπίσης ἀφθονία, ὅσο καὶ εἰδικευμένη, ἐργατικὴ δύναμι ποὺ προσεφέρετο με ὅρους ἐξευτελιστικούς, ἀφοῦ ματαίως ἀναζητοῦσε ἐργασία σὲ ξένα πλοῖα⁽²⁾.

Τὰ ἱστιοφόρα ὅμως αὐτά, τὰ ὁποῖα ἀνήκαν σὲ "Ἑλληνας καὶ ἐχρηματοδοτοῦντο συχνὰ ἀπὸ Τούρκους, ποὺ συνέβαινε κάποτε - κάποτε νὰ εἶνε καὶ συνιδιοκτῆται, δὲν ἦτανε παρὰ σκάφη μικρῆς χωρητικότητος, δέκα, τὸ πολὺ εἴκοσι τόννων, ἱκανὰ βέβαια νὰ πλεύσουν μέσα στοὺς ἀπειρους μικροὺς κόλπους τῆς παραλίας καὶ τὰ στενὰ ποὺ τὴν χώριζαν ἀπὸ τὰ ἀπέναντι νησιά, ἀκατάλληλα ὅμως γιὰ μεγαλύτερα ταξίδια, ὅπως τῆς Μεσσήνης, τῆς Νεαπόλεως, τοῦ Λιθόρου. Οὐτε ὑπὸ ἔποψι ὄγκου, οὔτε ὑπὸ ἔποψι προσόντων, οὔτε καὶ ὑπὸ

(1) Τὰ δάση τοῦ Λούρου, ποὺ τὰ εἶχαν ἐπιθεωρήσει πολλοὶ Γάλλοι ναυπηγοὶ τῆς ἐποχῆς, παρῆσαν ἐκλεκτῆς ποιότητος ξυλεία, πολὺ κατάλληλη γιὰ τὴ ναυπήγησι πλοίων καὶ μάλιστα πολεμικῶν. Ἀργότερα ἡ γαλλικὴ κυβέρνησι κατάρθωσε νὰ ἐπιτύχη εἰδικὴ ἄδεια, χάρις στὴν ὁποία τεράστιες ποσότητες ξυλείας εἶχαν μεταφερθῇ στὴν Τουλῶνα πρὸς ναυπήγησι σκαφῶν τοῦ γαλλικοῦ πολεμικοῦ ναυτικοῦ. Σχετικὰ στοιχεῖα ὑπάρχουν στὸ φάκελλο "Αρτης : Γαλλικά Ἐθνικά Ἀρχεῖα *Aff. Etr. B'* 173.

(2) Χαρακτηριστικὸ τῶν ἐμποδίων ποὺ οἱ ξένες Δυνάμεις ἔφερναν στὴ ναυτολόγησι Ἑλλήνων ραγιάδων ναυτικῶν σὲ ξένα πλοῖα, εἶνε καὶ τὸ ἐξῆς ἔγγραφο :

«Ἐπιστολὴ τοῦ κόμητος ντὲ Μωρεπα πρὸς τὸν κύριο Ματῶρ πρόξενο Ἀτταλείας.

Βερσαλλίαι 28 Ἰουλίου 1728

Δὲν πρέπει διόλου νὰ ἐπιτρέπετε στοὺς πλοίαρχους ἢ πλοιοκτῆτας ποὺ ἔχουν ἀνάγκη ἀπὸ ναῦτες, νὰ τοὺς ἀντικαθιστοῦν με "Ἑλληνας, με τὸν ὅρο νὰ τοὺς ἐξαιροῦν ἀπὸ τὸ χαράτσι. Οἱ ὑπηρεσίες ποὺ οἱ ναῦτες αὐτοὶ προσφέρουν στὰ γαλλικά πλοῖα, δὲν μποροῦν νὰ τοὺς ἀπαλλάξουν ἀπὸ τὴν ὑποχρέωσι νὰ καταβάλλουν τὸ δικαίωμα τοῦ κεφαλικοῦ φόρου ποὺ ὀφείλουν στὸν Σουλτάνο ὡς ὑπῆκοοί του, ἐφ' ὅσον δὲν φεύγουν ἀπὸ τὸ κράτος Του.

τὴν ἐποψὶ τῆς ἐπιχειρηματικῆς ἀποδοτικότητος, μπορούσαν νὰ φθάσουν καὶ νὰ συναγωνισθοῦν μὲ ἐπιτυχία, τὸν μέσο τύπο τοῦ πλοίου τῆς ἐποχῆς στὴν Μεσόγειο. Τὰ εἶδαμε νὰ ναυλώνονται γιὰ λογαριασμό 'Ελλήνων ἐμπόρων στὴν μεταφορὰ ἐμπορευμάτων, ἀπὸ τὴν Κέρκυρα στὴν ἀπέναντι παραλία καὶ ἀντιθέτως, ὅταν οἱ Βενετοὶ μετέτρεψαν τὴν Κέρκυρα σὲ διαμετακομιστικὸ λιμένα. Ἡ διαδρομὴ ὅμως αὐτὴ, ἂν καὶ πολὺ κατάλληλη, ἦτανε ὡς τόσο πολὺ μικρὴ. Περιωρισμένη κατὰ συνέπεια καὶ ἡ δραστηριότητά τους. Ἐκτὸς αὐτοῦ τὰ σκάφη εἶχαν τουρκικὴ ὑπηκοότητα. Ἦτανε ἐπιχειρήσεις Ἑλλήνων, ὑπηκόων τοῦ Σουλτάνου, πρᾶγμα ποὺ δὲν τὰ ἐπέτρεπε νὰ ταξιδεύσουν ἔξω ἀπὸ τὰ χωρικὰ ὕδατα, δεδομένου ὅτι ἡ σημαία τους δὲν ἀπελάμβανε τοῦ δικαιώματος τῆς ἀμοιβαιότητος στὰ λιμάνια τοῦ ἐξωτερικοῦ. Ἐπικίνδυνο λοιπόν, τόσο γιὰ τὰ ἐμπορεύματα ποὺ θὰ μετέφεραν ὅσο καὶ μὲ τὰ πληρώματά τους, νὰ ἐπιχειρήσουν διαδρομὲς σὲ ξένες χώρες, σὲ ξένα λιμάνια, μὲ σημαία τουρκικὴ. Τὰ δὴ αὐτὰ γεγονότα, δηλαδὴ ἡ μικρὴ χωρητικότης τῶν σκαφῶν καὶ ἡ ὑπηκοότης τῶν πλοιοκτητῶν ὡς ραγιώδων τοῦ Σουλτάνου, ἀποτελοῦσαν ἐμπόδια, σχεδὸν ἀνυπέρβλητα, γιὰ ἕναν ἀποτελεσματικὸ συναγωνισμό μὲ τὴν ξένη ναυτιλία.

Τὸ πρῶτο ἀπὸ τὰ δύο αὐτὰ ἐμπόδια — ἡ μικρὴ χωρητικότης — μπορούσε νὰ υπερπηδηθῇ μὲ τὴ ναυπήγησι μεγαλειτέρων σκαφῶν. Αὐτὸ ὅμως εἶχε δύο βασικὲς προϋποθέσεις : πρῶτον, ἔπρεπε νὰ ὑπάρχουν κεφάλαια διαθέσιμα καὶ δευτερο, δυνατότητες ἐπιτυχίας ἐπιχειρηματικῆς, δηλαδὴ δυνατότητες κέρδους. Ἡ πρώτη ἀπὸ τίς προϋποθέσεις αὐτὲς εἶχεν ἀρχίσει νὰ δημιουργῇται χάρις στὸ συναγωνισμό ποὺ προκαλοῦσε ἡ διαδοχικὴ παρέμβασι τῶν Γάλλων καὶ Ἀγγλων στὸ ἐμπόριο τοῦ τόπου. Ὁ συναγωνισμὸς αὐτὸς δυνάμωσε τὸ γηγενικὸ ἐμπορικὸ στοιχεῖο ἐκ τοῦ λόγου ὅτι οἱ συναγωνισταὶ ἐπιχειροῦσαν, ὁ καθένας γιὰ λογαριασμό του, νὰ ἐπιτύχουν τὴν ἀναγκαίαν συνεργασία του, ἔτοιμοι πρὸς τοῦτο νὰ δεχθοῦν ἕνα λογικώτερο καταμερισμὸ τῶν κερδῶν, δηλαδὴ ἔτοιμοι νὰ παραχωρήσουν ἕνα μεγαλιότερο ποσοστὸ κέρδους στὸ ἑλληνικὸ ἐμπορικὸ στοιχεῖο. Σὲ μιὰ ἄλλη ἐργασία θὰ προσκομίσουμε εἰδικὰ κείμενα σχετικὰ μὲ τὰ ὑπέρογκα κέρδη ποὺ ἀπέφερε στοὺς ξένους τὸ ἐμπόριο τῆς Ἀνατολῆς γενικὰ καὶ εἰδικῶς στὶς περιοχὲς τῆς Ἡπείρου, Δυτικῆς Στερεᾶς καὶ Ν. Ἀλβανίας. Πρὸς τὸ παρόν, ἀναφέρουμε μόνον ὅτι τὰ κέρδη, στὰ μὲν ἐξαγόμενα ἐμπορεύματα ἔφθαναν τὸ ποσοστὸ 50 — 100%, στὰ δὲ εἰσαγόμενα 40% καὶ περισσότερο. Τοῦτο δὲ γιὰ νὰ καταστήσουμε πιὸ εὐνόητο γιὰτὶ ὁ συναγωνισμὸς ἦτανε τόσο ἰσχυρὸς καὶ γιὰτὶ οἱ ἀνταγωνιζόμενοι μπορούσαν, προκειμένου νὰ ἐξασφαλίσουν διὰ μέσου τῶν Ἑλλήνων ἐμπόρων μιὰ μεγαλιότερη κυκλοφορία στὰ ἐμπορεύματά τους, νὰ δεχθοῦν ἕνα καταμερισμὸ τῶν κερδῶν τέτοιο ποὺ νὰ ἐπιτρέπη μιὰ σχετικὴ συσσώρευσι κεφαλαίων στὰ χέρια τοῦ ἑλληνικοῦ γηγενικοῦ ἐμπορίου. Τὸ ἐμπόριο αὐτό, πότε ἐν συνεργασίᾳ μὲ τὸν ἕναν ἀπὸ τοὺς ἀνταγωνιστάς, πότε σὲ ἀντίθεσι καὶ πότε σὲ μιὰ ἀνεξάρτητη δρᾶσι, ἔφθανε βαθμιαίᾳ σὲ ἕνα τέτοιο σημεῖο ἀκμῆς, ποὺ εἶχε πιά τὴν δυνατότητα νὰ ἐνδιαφερθῇ καὶ γιὰ ἐπιχειρήσεις θαλασσίας μεταφορᾶς, νὰ χρηματοδοτήσῃ τὴ ναυπή-

γῆσι ἢ τὴν ἀγορὰ σκαφῶν, ἱκανῶν νὰ ἀνταγωνισθοῦν τὰ ἀντίστοιχα ξένα, νὰ ἀναμιχθῇ δηλαδὴ σὲ ἐπιχειρήσεις ναυτιλιακές, ἀπὸ τίς ὁποῖες θὰ ἀπεκόμιζε νέα κέρδη. Ὅσον ἀφορᾷ τὰ ἐμπόδια ποὺ προέκυπταν ἀπὸ τὴν σημαία τῶν πλοίων, δηλαδὴ ἀπὸ τὴν ὑπηρεσίαν τῶν πλοιοκτητῶν ὡς ὑπρκῶν τοῦ Σουλτάνου, αὐτὰ κατωρθώθη νὰ ὑπερπηδηθοῦν κατὰ τρόπο προσωρινὸ ἀλλὰ ἱκανοποιητικόν.

Ὁ διορισμὸς τοῦ Θεοδοσίου Πάνου «Ἑλληνας ἐμπόρου ἀπὸ τὰ Γιάννενα» ὡς προξένου τῆς Ἀγγλίας εἶχε συνέπειες σοβαρές, πολὺ μεγαλείτερες ἀπ' αὐτὲς ποὺ ἀναφέραμε, γιὰ τὸ γαλλικὸ ἐμπόριο καὶ τὴ γαλλικὴ ναυτιλία, δεδομένου ὅτι ἡ ἐπιρροή τοῦ ἀνθρώπου αὐτοῦ μεταξὺ τῶν ἄλλων ὁμοεθνῶν ἐμπόρων ἦτανε τόσο μεγάλῃ, ὥστε νὰ τοὺς παρασύρῃ μέσα στὸν κύκλο τῆς ἀγγλικῆς ἐμπορικῆς καὶ ναυτιλιακῆς δράσεως, ἐπὶ ζημίᾳ τῶν Γάλλων ποὺ ὑποχρεώθηκαν ἔτσι, σὲ ἓνα συναγωνισμὸ ἐξαντλητικόν. Ὁ συναγωνισμὸς αὐτὸς πῆρε, ὅπως εἶδαμε, χαρακτηριστὰ ὀξὺ, πρὸ παντὸς γύρω ἀπὸ τὰ ναῦλα καὶ τὰ προξενικὰ δικαιώματα. Τὰ ἀγγλικά πλοία ποὺ ἐκπροσωποῦσε ὁ Θ. Πάνου ἔβριξαν τοὺς ναύλους καὶ δὲν εἰσέπρατταν ἀπὸ τοὺς Ἑλληνας φορτωτὰς δικαιώματα προξενικά. Ἡ πίεσι σὺν τῷ χρόνῳ ἔγινε μεγαλείτερη καὶ ἐπικίνδυνη γιὰ τὴ γαλλικὴ ναυτιλία, τόσο ἐπικίνδυνη, ποὺ ἀνάγκασε τὸ Γάλλο πρόξενον Ἀρτὴς νὰ ζητήσῃ ἀπὸ τὸν Θ. Πάνου ἓνα συμβιβασμό. Κατὰ μιὰ ἐπιστολὴ τοῦ γραμματέως τοῦ προξενείου Μπρύν, μὲ ἡμερομηνία 7-10-1738, γραμμένη ἓνα χρόνον μετὰ τὸ θάνατον τοῦ προξένου Ντυμπροκά,

«...τὸ ἐμπόριο ποὺ ἡ γαλλικὴ παροικία ἔκαμε ἐδῶ γιὰ τὴ Μεσσηνίαν θὰ εἶχε πολὺ ἐλαττωθῇ μὲ τὴν εἴσοδον ἀγγλικῶν πλοίων. Ἡ παρουσία τοῦ μακαρίτου Ντυμπροκά συγκρατοῦσε ἀκόμα μερικοὺς ἐμπόρους πιστοὺς στὸ προξενεῖο, μὴ φαίνεται ὅμως, Ἐκλαμπρότατε, ὅτι ὅλα ἔχουν ἀλλάξει ὅψι καὶ φοβοῦμαι μήπως οἱ Ἀγγλοὶ μᾶς ἀπορροφήσουν τὸ λίγο αὐτὸ ἐμπόριο τῆς παροικίας».

Λίγες ἡμέρες ἀργότερα ὁ ἴδιος γραμματεὺς τοῦ προξενείου πληροφορεῖ τὸ Ὑπουργεῖο στὸ Παρίσι ὅτι ὁ Ντυμπροκά εἶχεν ἔρθει σὲ ἓνα συμβιβασμό, πρὶν πεθάνῃ μὲ τὸν Ἀγγλο πρόξενον, τὸν Θεοδοσίον Πάνου. Ὑπὸ ἡμερομηνία 15-10-1738 ἀναφέρει συγκεκριμένα τὰ ἑξῆς :

«Ἐκλαμπρότατε,

Πρὶν ἀπὸ ἓνα χρόνον ὁ κύριος πρόξενος, βλέποντας ὅτι τὰ ἀγγλικά πλοία εἶχαν μῆ σ' αὐτὴ τὴ σκάλα καὶ ὅτι δὲν μπορούσε πιά νὰ κρατηθῇ, ἀπεφάσισε νὰ συνεννοηθῇ μὲ τὸν Ἀγγλο πρόξενον καὶ ἔκαμαν μεταξὺ τους μιὰ μυστικὴ συμφωνία ὅπου καὶ ἀνεφέρετο, ὅτι τὰ γαλλικά πλοία θὰ συνέχιζαν τοῦ λοιποῦ τὸ ἐμπόριο τῆς σκάλας αὐτῆς γιὰ τὴ Μεσσηνίαν καὶ ὅτι σ' ὅλα τὰ προξενικὰ δικαιώματα, τόσο τῶν ἀγγλικῶν ὥς καὶ τῶν γαλλικῶν πλοίων, ὁ πρόξενος τῆς Παλλίας θὰ εἶχε τὰ δύο τρίτα καὶ τῆς Ἀγγλίας τὸ ἓνα τρίτον, θὰ ἐργαζότανε δὲ ἀμοιβαῖα νὰ ὑποστηρίξουν τὸ ἐμπόριο. Αὐτὸ ὅμως, Ἐκλαμπρότατε, διήρκεσε πολὺ λίγο. Ὁ

θάνατος τοῦ κ. προξένου ἀνέτρεψε ὅλες τὶς ἐλπίδες μας καὶ τὰ ἀγγλικά πλοῖα μπεῖκαν ἐκ νέου στὴ σκάλα, ἀπὸ τὸν τελευταῖο μῆνα Μάιο, πρὸς ζημία τῶν δικῶν μας».

Ὁ Μπουίγ, διάδοχος τοῦ Ντυμπροκά στὸ προξενεῖο Ἄρτης, ἄνθρωπος μεγάλης πείρας στὸ ἐμπόριο τῆς Ἀνατολῆς — διατηροῦσε ὡς τότε ἓνα ἀπὸ τὰ μεγαλειότερα ἐμπορικὰ σπίτια στὴ Θεσσαλονίκη — ἐπιθεβαιῶνει στὶς ἐκθέσεις του τὴν ἔκτασι τοῦ ἀγγλικοῦ συναγωνισμοῦ καὶ τὴν σοβαρότητα τῆς καταστάσεως ποὺ δημιουργήθηκε κατ' αὐτὸ τὸν τρόπο. Ἀποφασισμένος νὰ ἀντιδράσῃ μὲ ὅλα τὰ μέσα καὶ νὰ ὑπερασπισθῇ πάσῃ θυσίᾳ τὰ συμφέροντα τῆς χώρας του, μόλις ἀναλαβόνει τὸ προξενεῖο, προβαίνει σ' ἐκδηλώματα πρὸς τὸν πρεσβευτὴ τῆς Γαλλίας στὴν Κωνσταντινούπολι, μὲ τὴν παράκλησι νὰ ἐπέμβῃ στὴν Πύλῃ καὶ ἐπιτύχῃ νὰ καθαιρεθῇ ὁ Ἄγγλος πρόξενος, «Ἕλλην καὶ ὑπήκοος τοῦ Μεγάλου Κυρίου», ἐνῶ ταυτοχρόνως προτείνει στὴ γαλλικὴ κυβέρνησι νὰ καταργήσῃ τὸ κοτίμο ποὺ εἶχε ἐν τῷ μεταξύ τεθῇ ἐν ἰσχύϊ, προκειμένου γιὰ τὰ γαλλικά πλοῖα τὰ ἐκτελοῦντα τὴν ἀκτοπλοῖα μετὰξὺ Δυτικῆς Ἑλλάδος καὶ Ἰταλίας. Ὑπὸ ἡμερομηνία 6 Αὐγούστου 1738 γράφει, σχετικὰ μὲ τὸ κοτίμο, τὰ ἑξῆς :

«Στὶς ἄλλες σκάλες τῆς Ἀνατολῆς, τὰ πλοῖα ποὺ φορτώνουν γιὰ τὴν Ἰταλία ὀφείλουν τὸ κοτίμο στὸ Ἐμπορικὸ Ἐπιμελητήριο (Μασσαλίας). Τὸ δικαίωμα αὐτὸ ἐν τούτοις δὲν πληρώθηκε ποτὲ ἐδῶ ἀπὸ κανέναν μετὰξὺ ἐκείνων ποὺ φορτώνουν γιὰ τὴ Μεσσήνη καὶ τὴ Νεάπολι γιὰ λογαριασμὸ τῶν Ἑλλήνων ἀπὸ τὰ Γιάννενα, ἐπεὶδὴ (τὸ ἐμπόριο τοῦτο) θεωρεῖται καραβάνι. Καὶ τώρα ποὺ οἱ Ἄγγλοι κατέβασαν σ' ἄθλιο ἐπίπεδο τὰ ναῦλα τῶν ἐμπορευμάτων, ὥστε νὰ εἶνε ἴσως ἀνάγκη νὰ τὰ μειώσουμε ἀκόμη περισσότερο στὴν ἀρχή, γιὰ νὰ ἐπιχειρήσουμε νὰ τοὺς ἀπογοιτεύσουμε (τοὺς Ἕλληνας), θὰ ἦταν ἀδύνατο στὰ γαλλικά πλοῖα, ποὺ ἐξ αἰτίας τῶν μεγάλων πληρωμάτων εἶνε ἐκτεθειμένα σ' ἐκ πολλὰ ἐξοδα, νὰ ἐξακολουθοῦν νὰ συχναῖουν σ' αὐτὰ τὰ μέρη καὶ νὰ ξεφύγουν ἀπὸ τὴν σκευωρία, ἂν τὰ ὑπεβάλαμε στὸ δικαίωμα αὐτὸ τοῦ ὁποῖου οἱ Ἄγγλοι ἐξαιροῦνται».

Νὰ καταργηθῇ τὸ κοτίμο, ἦταν ἀσφαλῶς μιὰ προσπάθεια ποὺ μποροῦσε βέβαια νὰ προσελκύσῃ τοὺς Ἕλληνας ἐμπόρους στὰ γαλλικά πλοῖα καὶ νὰ τοὺς ἀποσπάσῃ ἔτσι ἀπὸ τὰ πλοῖα τῆς ἀγγλικῆς σημαίας. Δὲν ἦταν ὅμως προσπάθεια πολὺ ἀποτελεσματικὴ. Θὰ ἔπρεπε ἴσως νὰ παραχωρηθοῦν καὶ ἄλλες εὐκολίες ἢ νὰ γίνῃ κάτι γενναιότερο : νὰ δοθῇ στοὺς Ἕλληνας δικαίωμα συνιδιοκτησίας στὰ γαλλικά πλοῖα⁽¹⁾ γιὰ νὰ δημιουργηθοῦν ἔτσι δεσμοὶ σταθερότεροι, στενώτεροι, στερεώτεροι. Τὸ παράδειγμα τοῦ Θεοδοσίου Πάνου, ποὺ εἶχε ἀγοράσει ἀπὸ τοὺς Ἄγγλους δυὸ πλοῖα καὶ τὰ ταξί-

(1) Μιὰ διακοίνωσι τοῦ Βασιλέως τῆς Γαλλίας στὰ 1727 ἀπηγόρευε αὐστηρὰ στοὺς ξένους νὰ συμμετέχουν στὴν ἰδιοκτησία γαλλικῶν πλοίων,

δευε με ἀγγλική σημαία στὴν ἀκτοπλοΐα με τὴν Ἰταλία, ἀπεδείκνυε ὅτι ἡ Ἀγγλία, κυριώτερος ἀνταγωνιστὴς τῶν Γάλλων στὴ ναυτιλία, ἔκαμε στοὺς Ἕλληνας παραχωρήσεις πολὺ μεγαλειότερες. Τοὺς ἐπέτρεπε νὰ ἔχουν, ὅχι συνιδιοκτησία, ἀλλὰ πλοῖα ὀλόκληρα δικὰ τους με σημαία ἀγγλική. Τὸ ἴδιο παράδειγμα ἀπεδείκνυε ἐπίσης ὅτι οἱ Ἕλληνες εἶχαν συγκεντρώσει ἀρκετὰ κεφάλαια (1) ποὺ μπορούσαν, ἀπὸ στιγμή σὲ στιγμή, νὰ εἰσπληθῇ στὴ σφαῖρα τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων, πρὸς ζημία τῆς γαλλικῆς βασιλικῆς ναυτιλίας. Ὁ Μπούιγ, φαίνεται νὰ κατανοοῦσε καλὰ αὐτὸ τὸ τελευταῖο, γιὰ νὰ ἀντιμετωπίσῃ δὲ τὸν πολὺμορφο καὶ ἐντεταμένο ἀνταγωνισμό καὶ νὰ ματαιώσῃ τὸ πολὺ σοβαρὸ ἐνδεχόμενο ποὺ προέκυπτε ἄμεσα, δηλαδή τὴ δημιουργία ἑλληνικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου, συστηματοποίησε μιὰ νέα δρᾶσι, τὴς ἐκδηλώσεις τῆς ὁποίας περιεγράψαμε πρὶν. Χαμήλωσε τὰ ναῦλα, προκειμένου γιὰ τὰ γαλλικὰ πλοῖα, ἀνοιξε νέες πιστώσεις στὸ ἑλληνικὸ ἐμπόριο τῆς περιοχῆς, καὶ διηκόλυε ὅσο τοῦ ἦταν δυνατόν τοὺς ἐμπόρους Ἕλληνες. Παράλληλα ὅμως ἔθετε σὲ κίνησι τὸ διπλωματικὸ μηχανισμό τῆς Γαλλίας γιὰ νὰ ἐπιτύχῃ τὴν «φιλική» πίεσι τῶν τουρκικῶν ἀρχῶν πάνω στοὺς ραγιαδες ἐμπόρους ὑπὲρ τοῦ γαλλικοῦ ἐμπορίου καὶ τῆς γαλλικῆς ναυτιλίας.

Θαυμαστὸς συνδυασμὸς οἰκονομικῆς καὶ πολιτικῆς δράσεως ! Ποὺ ἀπέδωκεν ἀποτελέσματα. Ὁ Θεοδόσιος Πάνου, ὁ ἐπικίνδυνος αὐτὸς ἀντίπαλος, ἐξέπιπτε σὲ λίγο ἀπὸ τὸ ἀξίωμα του ὡς προξένου τῆς Ἀγγλίας. Ἐμείναν ὅμως ἀκέραια τὰ προβλήματα, ὅπως φαίνεται ἀπὸ τὸ σχετικὸ ἔγγραφο :

«Ἄρτα 5 Μαρτίου 1740

Ὁ πρόξενος τῆς Ἀγγλίας, Ἕλλην ἀπὸ τὰ Γιάννενα, ἐπαύθη. Τὸ προξενεῖο ἐδόθη στὸν σιὸρ Πιζάνυ, ἀδελφὸ τοῦ διερμηνέως τῆς ἀγγλικῆς πρεσβείας στὴν Πόρτα. Ἡ μεταβολὴ αὐτὴ δὲν μπορεῖ παρὰ νὰ μᾶς εἶνε ὠφέλιμη. Λέγεται ὅτι τὸ κτύπημα τοῦ τὸ κατέφερε ὁ ἀρχιεπίσκοπος καὶ ἓνας βέης ἀπὸ τὰ Γιάννενα.

Ὁ σιὸρ Μουρούζης, ἐπίσημος δραγουμάνος τῆς Γαλλίας στὰ Γιάννενα, φαίνεται νὰ ἔχῃ σφετερισθῇ, ἀπὸ τὸν καιρὸ ποὺ φύγανε τὰ τελευταῖα τρία ἢ τέσσερα καράβια, ἓνα δικαίωμα 2% πάνω στὰ ναῦλα, γιὰ τὴν Μεσσηνί. Ἐπειδὴ αὐτὸ τὸ βάρος ἦτανε λίγο σκληρὸ γιὰ τοὺς καρaboκυράιους ποὺ ταξιδεύουν, σκέφθηκα νὰ παύσω ἓναν ἀξιώματικὸ τῆς σκάλας ἄχρηστο, ἓνα δὴθεν συγγραφέα Ἕλληνα ἀπὸ τὴν Σαγιάδα, δημιούργημα τοῦ μακαρίτη Ντυμπροκά, ποὺ προσελήφθη ἀπὸ χάρι καὶ νὰ δώσω αὐτὸ ποὺ ἔπαιρνε σ' ἐκεῖ-

(1) Στὰ 1693 οἱ Ἕλληνες ἐμποροὶ ἀπὸ τὴν Θεσσαλονίκη Μιχάλης, Νικολῆς, Ποντελῆς, Ἰωάννης καὶ Αὐγουστος παρουσιάζονται πληρώνοντες προξενικὰ δικαίωματα γιὰ φορτία ἀξίας 5.650 πιάστρων ἢ 14.125 χρ. φράγκων. Τριάντα χρόγια ἀργότερα Ἕλληνες ἐμποροὶ ἀπὸ τὰ Γιάννενα φορτώνουν γιὰ 40.000 πιάστρα ἢ 100.000 χρ. φράγκα καὶ περὶ τὰ 1740 γιὰ 80.000 πιάστρα ἢ 200.000 χρ. φράγκα.

νον (σ. μ. στὸν σιὸρ Μουρούζη) ποὺ κοπιάζει γιὰ τὶς φορτώσεις. "Ἐτσι τὰ καράβια θὰ ἀνακουφισθοῦν λίγο. Παρακαλῶ τὴν Ἐκλαμπρότητά σας νὰ μὲ σημειώσῃ ἂν ἐγκρίνῃ τὴν τακτοποίησιν ποὺ ἔκωμα πάνω σ' αὐτὸ τὸ ζήτημα.

«Ἀπὸ τὸν περασμένο Ἰούλιο κι' ἔπειτα δὲν φορτώθηκε μέσα σ' αὐτὸ τὸν κόλπο σιτάρι παρὰ μονάχα : ἓνα καράβι καὶ μιὰ πολάκρα γιὰ τὴν Μπερμπεριά καὶ μιὰ ταρτάνια γιὰ τὴν Μασσαλία. Ἕνα πίνκι φόρτωσε ξύλα γιὰ τὴν Κρήτη, τὸ δὲ πλοῖο τοῦ καπετὰν Καρμπονέλ φόρτωσε δυὸ φορὲς γιὰ τὴν Μεσσήνη. Τὴν δεύτερη φορὰ ἄμως φεύγει κατὰ ἓνα μέρος ἄδειο ἐπειδὴ δὲν βρῆκε ἐμπορεύματα ἀρκετὰ γιὰ νὰ συμπληρώσῃ. Εἶνε ὡς τόσο δυόμισυ μῆνες ποὺ περιμένει στὴν σκάλα, πρῶγμα ποὺ σημαίνει ὅτι ξεοδεύει περισσότερα ἀπ' ὅ,τι κερδίζει καὶ ἂν ὑποχρεωθῇ νὰ πληρώσῃ τὸ κοτίμο, οἱ ζημιές του θ' αὐξηθοῦν.

»Τὸ βάρος αὐτὸ (σ. μ. τὸ κοτίμο), ποὺ θέλουν νὰ τὸ εἰσγάγουν κι' ἐδῶ καὶ στὸ ὅποιο κανεὶς δὲν ὑπόκειται, θὰ εἶνε δυσάρεστο γιὰ τὰ πλοῖα ἐκεῖνα ποὺ θὰ μπορούσαν νὰ κάμουν τὸ ἐμπόριο Μεσσήνης, Νεαπόλεως, Κεφαλληνίας, Ζακύνθου, Κερκύρας, Ὁτράντο, Μπαρλέττας καὶ ἄλλων γειτονικῶν θέσεων, ἂν ἡ Ἐκλαμπρότης σας ἐπέτρεπε νὰ ἐπιβληθῇ. Τὰ βενετσιάνικα πλοιάρια (φελοῦκες) καὶ τὰ γηγενικὰ ἑλληνικὰ πλοῖα ἔχουν στὰ χέρια τους τὸ ἐμπόριο τῶν παραπάνω πέντε θέσεων. Δὲν ἀπελπίζομαι ὅμως νὰ τὸ ἀποσπάσω ἐν μέρει ἀπὸ τοὺς μὲν (σ. μ. τοὺς Βεντούς) καὶ νὰ κάμω τοὺς ἄλλους (σ. μ. τοὺς Ἑλλήνας) νὰ τὸ διεξάγουν ὑπὸ τὴν σημαία τῆς Γαλλίας μὲ μικρὲς ταρτάννες 100 ὡς 120 τόννων, ἂν ἐπετρέπετο στοὺς Ἑλλήνας ποὺ εἶνε σήμερα πλοιοκτῆται, νὰ ἔχουν ἓνα συμφέρον στὰ μικρὰ αὐτὰ πλοῖα καὶ νὰ μὴν ὑπόκεινται στὸ κοτίμο.

»Στὶς γειτονικὲς ἀκτὲς ἔχουν ἐμφανισθῇ πολλοὶ κουρσάροι μὲ ἰσπανικὴ σημαία. Ἕνας μάλιστα ἀπ' αὐτοὺς πῆρε λεία δυὸ ἑλληνικὰ πλοῖα (ἀφοῦ οἱ Ἀγγλοὶ δὲν ἐμφανίζονται πλέον). Ὁ κυβερνήτης τῆς Κέρκυρας τοῦ ἔστειλε μιὰ γαλιότα⁽¹⁾ γιὰ νὰ τὸν παρακαλέσῃ νὰ ἀποσυρθῇ ἀπὸ τὰ πέριξ νησιά ποὺ ἀνήκουν στὴν Δημοκρατία. Δὲν τὸν βρῆκαν ὅμως. Ἐχὼ ἀλληλογραφία φιλικὴ μὲ τὸν κυβερνήτη αὐτὸν καθὼς καὶ μὲ ὅλους τοὺς γύρω ἄλλους καὶ ἐργάζομαι νὰ μπορέσω, μ' ἓνα δῶρο, νὰ ἐπιτύχω τὴν ἄδεια νὰ σύρω ἓνα ἢ δυὸ φορτία λάδι κάθε χρόνο ἀπὸ τοὺς Παξοὺς, λάδι ἄσπρο καὶ ἐξαίρετο ποὺ ἡ ἐξαγωγή του ὅμως ἀπαγορεύεται ἐκτὸς ἂν εἶνε γιὰ τὴν Βενετία. Ἄν τὰ καταφέρω, αὐτὸ θὰ εἶνε, νομίζω, μιὰ καλὴ δουλειά. Μπουῖγ».

Ὡς τόσο μὲ τὴν καθάαρσι τοῦ Θ. Πάνου κατωρθώθη νὰ ἀπο-

(1) Γαλιότα : Μικρὴ γαλέρα, μὲ λιγώτερα κυοπιά, πανιά καὶ δυὸ τὸ πολὺ πυροβόλα.

κατασταθούν για την Γαλλία νέοι δεσμοί και να σημειωθεί μια νέα δραστηριότητα, έμπορική και ναυτιλιακή, μεταξύ Μασσαλίας και των περιοχών που αναφέρουμε. Γεγονότα όμως γενικώτερα, όπως ο πόλεμος για τη διαδοχή της Αυστρίας και η αγγλογαλλική σύρραξις που έπηκολούθησε, ήρθαν εκ νέου να κλονίσουν την γαλλοελληνική έμπορική συνεργασία. Τα γεγονότα αυτά καθώρισαν όριστικά την κατά μάζας είσοδο ελληνικών πλοίων στις γραμμές της 'Ιταλίας και στη Μεσόγειο γενικώτερα.

Σκιαγραφήσαμε ήδη τους κυριώτερους ανταγωνισμούς δια μέσου των οποίων το γηγενικό ελληνικό κεφάλαιο δυνάμωσε και ανεπύχθη καθώς και τις δυσκολίες που συναντούσε — δυσκολίες που προέκυπταν από τη θέση των 'Ελλήνων ως υπηκόων του Σουλτάνου — προκειμένου να ριφθί σε έπειχειρήσεις ναυτικές, να αξιοποιήση δηλαδή, μέσα στα πλαίσια μιας ανταγωνιστικής έπειχειρήσεως, την άφθονη έργατική δύναμι του ναυτεργατικού κόσμου, να του δώση τη δυνατότητα εργασίας σε ελληνικά πλοία. Οί δυσκολίες αυτές δεν έπαυσαν στην πραγματικότητα να υπάρχουν ποτέ και να δημιουργούν, από καιρού σε καιρό, καθ' όλο τον XVIII αιώνα και ως την ελληνική ανεξαρτησία (1821) εμπόδια σοβαρά και κάποτε - κάποτε άνυπέρβλητα. Λύσεις διάφορες, εφήμερες, ή διαρκέστερες, παρουσίζότανε από καιρού σε καιρό χάρις στους ανταγωνισμούς και την πολιτική των ανταγωνιζομένων, λύσεις που επέτρεπαν μια διέξοδο μέσα σε ώρισμένες ευνοϊκές συνθήκες, διέξοδο προσωρινή. Αυτό συνέβη π. χ. στην προκειμένη περίπτωση όπου χάρις στην προστασία του Μεγάλου Κυρίου της Μάλτας, τα πλοία των 'Ελλήνων ραγιάδων κατώρθωναν να υπερπηδήσουν τα νομικά εμπόδια και να ναυσιπλοούν σχετικώς ελεύθερα.

Το γεγονός πρέπει να θεωρηθί αξιοσημάντο στην όλη εξέλιξι των συνθηκών μέσα στις οποίες ανεπύχθη ή ελληνική έμπορική ναυτιλία. Τουτό δε γιατί ή πραγματική ιστορία της δεν αρχίζει παρά από τη στιγμή όπου τα ελληνικά πλοία, άφησαν τα χωρικά τουρκικά ύδατα και μπήκαν στις μεγάλες γραμμές της θαλασσίας μεταφοράς, ως μονάδες μέσης χωρητικότητος όπλισμένες με όλα τα συναγωνιστικά προσόντα του οίουδήποτε ξένου πλοίου που είχαν να άντιμετωπίσουν. Δεδομένου ότι όλες οι άλλες προϋποθέσεις (κεφάλαια, πρώτη ύλη, έργατική δύναμι) είχαν πραγματοποιηθί, το γεγονός αυτό φαίνεται να έπισυμβαίνει περί τα 1740, δηλαδή από τότε όπου ό Μέγας Κύριος της Μάλτας χαρακτήρισε τα πλοία αυτά ως πλοία άνήκοντα σε χριστιανούς και δέχθηκε να τα προστατεύση.

Τά πρώτα από τά έν λόγω πλοία που έμπαιναν για πρώτη φορά στις μεγάλες γραμμές, άνήκαν σε "Ελληνες του Μεσολογγίου. 'Η γεωγραφική θέση της παραλιακής αυτής πόλεως, ή ειδική τοποθεσία της μέσα στο όλο ναυτικό συγκοινωνιακό δίκτυο της έποχής, την έφερε ένωρίτερα από όλα τα άλλα ναυτικά κέντρα — Γαλαξίδι, 'Υδρα, Σπέτσαι, Ψαρά — στο προσκήνιο της δράσεως. "Όπως από

τὰ ἔγγραφα φαίνεται, ὁ Γάλλος πρόξενος Ἄρτης, ὁ Μπουϊγ, εἶχε σαφὴ γνώσι περὶ τοῦ ποία ἦταν ἡ ναυτικὴ δρᾶσι τῶν μεσολογγιτῶν καὶ τί ἐσήμαινε ἡ εἴσοδος τῶν πλοίων τους στὶς γραμμὲς τῆς Ἰταλίας. Γνώριζε ἀκόμα καὶ τὸ γεγονὸς ὅτι ἡ Μάλτα τοὺς παρείχε τὴν προστασία της. Στὴν ὑπὸ ἡμερομηνία 7 Μαΐου 1745 ἐπιστολὴ τοῦ πρὸς τὸ Ὑπουργεῖο, υπενθυμίζει ἓνα ἀντίγραφο ἀδείας τῆς Μάλτας σὲ πλοῖα Ἑλλήνων ραγιαδῶν, ἀντίγραφο ποὺ εἶχε διαβιβάσει ἐν καιρῷ στὸ Παρίσι μαζὶ μὲ τὴν ἀναγγελία τοῦ γεγονότος καὶ τὶς παρατηρήσεις του. Ἀλλὰ τὰ μεσολογγίτικα πλοῖα δὲν εἶχαν ἐμφανισθῇ ἀκόμα ὁμαδικῶς, ἀν καὶ ἐπιτύχανε τὴν προστασία τῆς Μάλτας. Γι' αὐτὸ καὶ ὅταν τὸ πρῶτο ἀπὸ τὰ πλοῖα αὐτὰ εἰσέπλευσε στὸν Ἀμβρακικὸ γιὰ νὰ φορτώσῃ στὴν γραμμὴ Ἰταλίας, ὁ Μπουϊγ ἀνήγγειλε τὸ γεγονὸς στὸ Ὑπουργεῖο στὸ Παρίσι, ὡς κάτι τὸ νέο καὶ ἐξαιρετικὸ :

«...Στὴν ἀκτοπλοῖα τῆς σκάλας αὐτῆς, γράφει ὑπὸ ἡμερομηνία 5 Μαΐου 1745, μπῆκε μόλις ἓνα πλοῖο ἑλληνικὸ ἀπὸ τὸ Μεσολόγγι. Ὑπάρχουν στὸ ἐν λόγω Μεσολόγγι περισσότερα ἀπὸ 50 μικρὰ πλοῖα ἢ ταρτάνες, 1, 2 ὡς 180 τόνων χωρητικότητος, ἱκανὰ νὰ πάρουν τὴ σκάλα αὐτὴ στὰ χέρια τους ἀπὸ τὰ πλοῖα μας, ὅταν ἡ εἰρήνῃ ἀποκατασταθῇ. Πρῶτο, γιατί ὅλοι οἱ ἔμποροι ποὺ ἐμπορεύονται καὶ ποὺ εἶνε στὴ Μεσσήνῃ καὶ ἐδῶ, εἶνε Ἕλληνες, δίνουν δὲ εὐχαρίστως τὴ προτίμησί τους στοὺς ὁμοεθνεῖς. Δεύτερο, γιατί ὑπὸ τὴ σημαία αὐτὴ ἐξαίρονται ἀπὸ τὰ προξενικὰ δικαιώματα, ποὺ ὑπάγονται ὑπὸ κάθε ἄλλῃ, πρᾶγμα ποὺ ἔχει μιὰ μεγάλῃ σημασία. Ἀπὸ τότε ποὺ τὰ πλοῖα αὐτὰ ἐπέτυχαν τὴν ἀδεία τοῦ Μεγάλου Κυρίου τῆς Μάλτας, τῆς ὁποίας ἀντίγραφο ἔστειλα στὴν Ἐκλαμπρότητά σας πρὶν ἀπὸ δυὸ χρόνια, ταξιδεύουν μὲ ὅλη τὴν ἀσφάλεια, χωρὶς ἐμπόδια καὶ χωρὶς φόβο. Ὡς τόσο σὲ πολλὰ ἀπὸ τὰ πλοῖα αὐτὰ ἐνδιαφέρονται Τοῦρκοι Μεσολογγῖτες, πρᾶγμα ποὺ τὸ ἐπιζητοῦν αὐτοὶ οἱ ἴδιοι Ἕλληνες πλοιοκτῆται, γιὰ νὰ ἔχουν προστασία στὶς ἀρχὲς τοῦ τόπου. Αὐτὸ ὅμως ποὺ τὸ κρύβουν καὶ εἶνε δύσκολο νὰ ἀποδειχθῇ, δὲν παύει ἀπὸ τοῦ νὰ εἶνε μιὰ μεγάλῃ κατάχρησι ἀπέναντι στὴ θρησκεία τῆς Μάλτας. Ἄν τὰ πλοῖα αὐτὰ συναντοῦσαν κάποια ἐμπόδια στὸν πλοῦ τους, δὲν θὰ ἔκαμαν τὴ ζημία ποὺ εἶνε εἰς θέσιν νὰ κάμουν τώρα καὶ περισσότερο στὸ μέλλον, γιατί τὸ κακὸ θὰ χειροτερεύσῃ. Τὸ αἰσθάνθηκα καλὰ ὅταν ἔστειλα τὸ ἀντίγραφο τῆς ἀδείας αὐτῆς στὴν Ἐκλαμπρότητά σας. Προκειμένου γιὰ τὴν σκάλα μας, εἶνε εἰς θέσι νὰ μᾶς κάμουν νὰ τὴν χάσουμε ἐξ ὀλοκλήρου, δεδομένου ὅτι ἡ Μεσσήνῃ εἶνε σὲ μικρὴ ἀπόστασι ἀπὸ ἐδῶ καὶ τὸ ἐμπόριο γίνεται ὅλο ἀπὸ Ἕλληνες. Παρακαλῶ τὴν Ἐκλαμπρότητά σας νὰ δώσῃ μιὰ ἀδιάπτωτη προσοχὴ στὸ ζήτημα.

Μπουϊγ»

Σὲ ἄλλες ἐκθέσεις τοῦ ἴδιου προξένου ποὺ παρακολουθεῖ μὲ

προσοχή τῇ νεοδημιουργηθεῖσα κατάστασι, παρέχονται περισσότερες καὶ πιδ ἐνδιαφέρουσες λεπτομέρειες, ὅσον ἀφορᾷ τῇ δράσει τῆς ἑλληνικῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας, πού μόλις εἶχε πρωτοεμφανισθῇ. Πρὶν συνοψίσουμε τὰ συμπεράσματά μας, σκόπιμο εἶνε νὰ παραθέσουμε αὐτοῦσια τὰ κυριώτερα κείμενα :

« Ἀρτα 23 Μαΐου 1746

«... Ἀπὸ τότε πού ἔγινε ὁ πόλεμος, δὲν φόρτωσαν ἐδῶ παρὰ δυὸ μονάχα γαλλικά πλοῖα, εἶνε δὲ τώρα ἕνας χρόνος καὶ περισσότερο, πού δὲν φαίνεται κανένα.

» Τὰ ἑλληνικά μεσολογγίτικα πλοῖα χάρις στὴν ἄδεια τῆς Μάλτας, τῆς ὁποίας ἀντίγραφα ἔστειλα ἐγκαίρως στὴν Ἐκλαμπρότητά σας, πῆραν ἐξ ὀλοκλήρου στὰ χέρια τους τὴν ἀκτοπλοῖα αὐτῆς τῆς σκάλας. Στὸ διάστημα τῶν ἐξ τελευταίων μηνῶν, φόρτωσαν τέσσερα ἀπὸ αὐτὰ γιὰ τὴν Ἀγκῶνα καὶ τὴν Μεσσήνη, ἀφοῦ πρῶτα πῆγαν νὰ ξεφορτώσουν καὶ νὰ κάμουν καραντίνα στὴ Μάλτα. Ἐκτὸς ἀπὸ ὅσα ὑπῆρχαν πρὶν ἐδῶ ἀπὸ τὰ πλοῖα αὐτά, ναυπηγημένα ἐπὶ τόπου, ἀγοράσαν ἀκόμα καὶ διάφορα ἄλλα, ἀπὸ λείες πού εἶχαν γίγει. Ὑπάρχουν σήμερα μεγάλα ἱστιοφόρα ἢ ταρτάνες, ἱκανὰ νὰ ἀναλάβουν κάθε εἶδος ταξίδι σ' αὐτὴ τὴ θά-θάλασσα. Τὰ περισσότερα ἔχουν ἐνδιαφερομένους Τούρκους, ὑπάρχουν μάλιστα μερικά, καθὼς μοῦ εἶπαν, πού τοὺς ἀνῆλθον ἐξ ὀλοκλήρου. Τὰ πλοῖα αὐτὰ ὑψώνουν, στὴ μὲν χριστιανωσύνη μὴ σημαία μὲ τὴν εἰκόνα τῆς Παναγίας, στὰ δὲ λιμάνια τοῦ Σουλτάνου σημαία τουρκικὴ. Ἐπειδὴ ὅσοι φορτώνουν σ' αὐτοῦ τοῦ εἵδους τὰ πλοῖα ἐξαιροῦνται τῆς ὑποχρέωσης νὰ πληρώσουν προξενικὰ δικαιώματα, ἢ Ἐκλαμπρότητά σας θὰ κατανοήσῃ εὐκολα, γιὰ ποῖο λόγο τὰ προιστατεύουν καὶ θὰ τὰ προτιμοῦν, ἐν ὅσῳ ἡ Ἰσπανία καὶ οἱ πρίγκιπες τῆς Ἰταλίας δεῖχνουν ἀπέναντί τους τὴν ἴδια ἐπιείκεια, ὅπως ἡ Μάλτα. Τώρα πού πῆραν στὰ χέρια τους τὴν ἀκτοπλοῖα, θὰ εἶνε πολὺ δύσκολο νὰ τὰ ξεκολλήσῃ κανεὶς, ἐκτὸς ἂν συμβῇ κάτι. Σκάφη μεγάλα, μισθοὶ ναυτῶν χαμηλοὶ, τροφή ἀπὸ τίς πιδ λιτές, ναῦλα κατὰ συνέπειαν χαμηλά, προξενικὰ δικαιώματα κανένα οὔτε καὶ κοτίμο ἢ ἀθαρῖες ὑπὲρ τῆς παρουκίας, πληρωτέες ἀπὸ τοὺς φορτωτάς, πλοῖα ὁμοεθνῇ ἐφ' ὅσον ἐκεῖνοι πού ἔχουν στὰ χέρια τους τὸ ἐμπόριο, ἐδῶ καὶ στὴ Μεσσήνη, εἶνε Ἕλληνες. Οἱ λόγοι αὗτοί δὲν εἶνε περισσότερο ἀπὸ ἐπαρκεῖς γιὰ νὰ δίδετα: ἢ προτίμησι καὶ νὰ καταστρέφεται ἐξ ὀλοκλήρου γιὰ μᾶς ἡ ἀκτοπλοῖα ἐδῶ καὶ στὸ Μωρητᾶ ἀκόμη ;

» Θεώρησα καθήκον μου νὰ πληροφορήσω τὴν Ἐκλαμπρότητά σας γιὰ τίς προόδους τῶν πλοίων αὐτῶν ὥστε νὰ ἐξευρεθῇ ἕνα φάρμακο ἐν καιρῷ.

» Ἐκτὸς ἀπὸ τὴ ζημία πού τὰ πλοῖα αὐτά κάμουν γενικῶς στὴ ναυτιλία, σὲ πόσους κινδύνουν δὲν ἐκθέτουν τίς περιοχὰς πού συχνάζουν ! Συνηθισμένα νὰ βλέπουν τίς ἀρ-

ρώστειες στην Τουρκία, δὲν παρατηροῦν αὐτὸ τὸ πρᾶγμα μὲ τὸ ἴδιο μάτι ποὺ τὸ κάμουν τὰ ἄλλα ἔθνη καὶ δὲν φοβοῦνται καμμιὰ τιμωρία ἀπὸ μέρους τῶν ἀρχόντων τους στὸ σημεῖο αὐτό. Δὲν προσέχουν διόλου, δὲν δυσκολεύονται καθόλου νὰ φορτώσουν σ' ἓνα μέρος καὶ νὰ πάρουν ἄδεια σ' ἄλλο μέρος ἀπὸ κάποιον ὑποπρόξενο. Ἑλληνα ἢ ἄλλης ἐθνότητος, ὅταν ὑπάρχουν τέτοιοι ἱκανοὶ γιὰ μιὰ τόσο μεγάλη ἀπάτη.

Μπουῖγ».

«Γιάννενα 30 Δεκεμβρίου 1746

«Τὰ μεσολογγίτικα πλοῖα κυριαρχοῦν τώρα ἀπολύτως στὴν ἄκτοπλοῖα τῆς σκάλας καὶ δὲν γίνεται πιά λόγος γιὰ καμμιὰ ἄλλη σημαία. Ὑπάρχει ἓνα ἀπὸ αὐτὰ ποὺ κυβερνᾶται ἀπὸ ἓναν πλοιοκτῆτη ὀνόματι Κωνσταντῖνο Ἑμμανουήλ ποὺ ἔχει ἤδη κάμει ἔξ ταξίδια ἀπ' ἐδῶ στὴ Μάλτα καὶ ἀπὸ τὴ Μεσσήνη ἐδῶ. Ὁ ἐν λόγω πλοίαρχος ἦρθε προχθὲς ἐδῶ ἀπὸ τὸ Μεσολόγγι διὰ ξηρᾶς καὶ ἀφοῦ συνεφώνησε ἓνα φορτίο γιὰ τὴ Μάλτα, γιὰ τὸ ὁποῖο συνενοήθηκε μὲ τοὺς Ἑλληνας ἐμπόρους, ξανάφυγε γιὰ νὰ πάη νὰ φέρη τὸ πλοῖο του ἀπὸ τὸ ἐν λόγω Μεσολόγγι στὴν Ἄρτα. Μόλις φεύγει ἓνα ἀπὸ τὰ πλοῖα αὐτά, φθάνει ἓνα ἄλλο. Μόνον ἓνα βίαιο φάρμακο θὰ μπορέση νὰ τὰ ξερριζώσῃ ἀπὸ ἐδῶ καὶ ἀπὸ τὸ Μωρητᾶ, ἀλλοιῶς θὰ πολλαπλασιασθοῦν ἀκόμα πιὸ πολὺ καὶ ἀφοῦ καταστρέψουν ἐξ ὀλοκλήρου, ἐδῶ καὶ στὴν Ἄρτα, τὴν ἄκτοπλοῖα γιὰ τὴ σημαία μας, θὰ ζημιώσουν στὸ μέλλον ἀρκετὰ καὶ τὴν ἄκτοπλοῖα στὶς ἄλλες σκάλες, ὅπου ἀσφαλῶς θὰ ἐπεκταθοῦν.

Μπουῖγ».

«Ἄρτα 26 Ἰουνίου 1747

«Τὰ ναπολιτάνικα πλοῖα, καθὼς καὶ ἓνα σουηδικὸ ποὺ ἐπιχείρησαν νὰ ἀνταγωνισθοῦν μὲ τοὺς Μεσολογγίτες στὴν ἄκτοπλοῖα, δὲν μπόρεσαν νὰ ἀνθέξουν, δεδομένου, ὅτι οἱ Ἕλληνες ποὺ φορτώνουν σ' αὐτὰ τὰ πλοῖα (τοῦ Μεσολογγίου) γλυτώνουν τὰ προξενικὰ καὶ πληρώνουν ναῦλα φθηνά, χωρὶς καμμιὰ ἄλλη δαπάνη στὶς σκάλες. Ἐξ ἄλλου τὰ πληρώματα αὐτοῦ τοῦ ἔθνους (τῶν μεσολογγίτικων πλοίων) εἶνε ἀνθρώποι συνηθισμένοι νὰ ζοῦν μὲ μεγάλη λιτότητα. Ἀπὸ τὸν καιρὸ ὅπου σὰς ἔγραψα τὸ τελευταῖο μου γράμμα ὁ ἴδιος Ἕλληνας καρθακύρης, ὁ Κωνσταντῖνος Ἑμμανουήλ, ἔκανε ἄλλα δυὸ ταξίδια γιὰ τὴν Μάλτα καὶ τὴν Μεσσήνη, ἀπ' ὅπου μόλις ἔφθασε, μὲ 62 κάσσες μεταξωτὰ ὑφάσματα καὶ 240 μπάλλες γουναρικά, δηλαδὴ φορτίο ἀξίας 80.000 γροσίων τὸ λιγώτερο, φορτώνει δὲ ξανά γιὰ τὴν Μάλτα.

Μπουῖγ».

«Ἄρτα 31 Δεκεμβρίου 1747

«Αἰάμεσα στὰ διάφορα οὐδέτερα πλοῖα ποὺ πῆραν στὰ χέρια τους τὴν ἄκτοπλοῖα τῆς σκάλας, οἱ Μεσολογγίτες ἔρ-

χουνται πρώτοι. Τέσσερα από τα μεγαλύτερα ελληνικά έμπορικά σπύτια των Ίωαννίνων που έμπορεύονται με την Μεσσήνη, ένδιαφέρθηκαν για δυο από τα μεγαλύτερα καράβια (του Μεσολογγίου). Ένας άλλον Έλληνα, που έγινε πρόξενος της δημοκρατίας της Ραγούζης, διαθέτει κι' αυτός άλλα δυο πλοία για την άκτοπλοία.

Μπουϊγ».

«Πρέβεζα 3 Νοεμβρίου 1748

«Έσημείωσα σε πολλές από τις έπιστολές μου προς την Έκλαμπρότητά σας, την μεγάλη ζημία, που τα μεσολογγίτικα πλοία έφεραν και εξακολουθούν να φέρνουν στην άκτοπλοία της Άρτας, ή δε Έκλαμπρότητά σας είχε την καλώςήν να μου σημειώση πως όταν άποκατασταθί ή ειρήνη θα φροντίση για τα μέσα της θεραπείας. Η στιγμή έφθασε Έκλαμπρότατε. Άλλοιώς είνε άνώφελο να καλέσω στην Άρτα γαλλικά πλοία για την άκτοπλοία, όπως θέλω να κάνω και έγγραφα ήδη στην Μασσαλία για να μου διαθέσουν δυο, ένα που βρίσκεται στην Μεσσήνη και το άλλο στην Άρτα.

»Είνε τώρα εδώ ο καραβοκύρης Κωνσταντίνος Έμμανουήλ από το Μεσολόγγι με ένα μεγάλο πλοίο, που το φόρτωσε δέρματα, κάπες, κηριά και προβιές για την Μάλτα και Μεσσήνη. Είνε ο ίδιος που έκαμε ήδη δέκα, δώδεκα ταξίδια. Έτσι, αν και ή ειρήνη άπεκατεστάθη, οι Έλληνες έμποροι από τα Γιάννενα γλυκάθηκαν με το να φορτώνουν δίχως να πληρώνουν προξενικά και δέν βλέπω να υπάρχει μέσο να τους μεταπείσουμε από το να ναυλώνουν αυτά τα πλοία (του Μεσολογγίου). Είτε από συμφέρον, είτε από πατριωτισμό, δέν ξέρω γιατί, ξέρω μονάχα, ότι αν και τα πλοία αυτά είνε εκτεθειμένα στις επιδρομές κουρσάρων Ισπανών ή από το Μόνακο και την Σαβοΐα, που μπορεί να συναντήσουν στο δρόμο τους, άδύνατο να μεταπείσουμε τους Έλληνες έμπόρους να μη τα φορτώνουν, μόνο δε αν τύχη και συλληφθί κανένα τους, θα πάψουν να τα ναυλώνουν.

Όταν ζήτησα να παραστήσω στους Έλληνες έμπόρους τους κινδύνους που διατρέχουν φορτώνοντας σ' αυτά τα πλοία (τα μεσολογγίτικα), μ' άπήντησαν, ότι ασφαλίζονται στην Βενετία με 2%, πράγμα που δέν μπόρεσα να έξηγήσω.

Το πλοίο του Κωνσταντίνου Έμμανουήλ είνε πλούσιο, αξίζει πάνω από πενήντα χιλιάδες πιάστρα και ένας κουρσάρης που θα το περίμενε στον κάβο Σπαρτιθέντο, κοντά στο φάρο της Μεσσήνης, θα πετύχαινε να το πάρη λεία μ' έναν όπλισμό πενήντα άνδρων μονάχα, άφου τα πληρώματα των καραβιών αυτών (του Μεσολογγίου) δέν έχουν πάνω από 15—18 πρόσωπα,

Ἐλπίζω πὼς ἡ Ἐκλαμπρότητά σας θὰ θέσῃ γρήγορο
τέρμα σ' αὐτὸ τὸ κακὸ, ἀλλοιῶς ἡ ἀκτοπλοῖα Ἄρτας — Μεσ-
σήνης εἶνε χαμένη γιὰ τὰ πλοῖα μας. Μπουῦγ.

Ὁ ἱστορικὸς Σάθας σὲ μιὰ μελέτη του «Τὸ ἑλληνικὸν ἐμπο-
ρικὸν ναυτικὸν τοῦ Μεσολογγίου κατὰ τὰς ἐκθέσεις τῶν προξένων
τῆς Ἑνετικῆς Δημοκρατίας» δημοσιευομένη στὸ περιοδικὸ «Οἰκονο-
μικὴ ἐπιθεώρησις» (1) παρατηρεῖ ὅτι τὸ ἔτος 1740 δύναται νὰ ὀρισθῇ,
μὲ κάποια πιθανότητα, ὡς τὸ ἔτος κατὰ τὸ ὁποῖο ἀρχίζει ἡ ναυτικὴ
δραστηριότης τῶν κατοίκων τοῦ Μεσολογγίου. Τὰ ἀρχεῖα τοῦ γαλ-
λικοῦ προξενείου Ἄρτης, κείμενα τῶν ὁποίων καταχωροῦμε στὸ πα-
ρόν, ἐπιβεβαιώνουν τὴν παρατήρησιν τοῦ Σάθα μὲ τὴν προσθήκην ὅτι
διαφωτίζουν περισσότερο τίς πρὶν ἀπὸ τὸ 1740 συνθηκῆς, μέσα στίς
ὁποῖες ἐμφανίζονται οἱ πρῶτες σοβαρὲς προσπάθειες γιὰ νὰ δη-
μιουργηθῇ ἐμπορικὸς ἑλληνικὸς στόλος. Οἱ συνθήκες αὐτὲς εἶνε συν-
θήκες ἰσχυροῦ ξενικοῦ ἀνταγωνισμοῦ, τόσο στὸ ἐμπορικὸ ὅσο καὶ στὸ
ναυτιλιακὸ πεδίο.

Ἡ χρονολογικὴ διαδοχὴ τῶν γεγονότων καθὼς καὶ οἱ λεπτο-
μέρειες τῶν περιστατικῶν ποὺ προαναφέραμε καταδεικνύουν ὅτι τὰ
πρῶτα σημαντικὰ ἑλληνικὰ κεφάλαια ποὺ εἶχαν διατεθῇ σὲ σοβαρὲς
ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις, προήλθαν ἀπὸ τὸ ἐμπόριο. Αὐτὸ ὅμως δὲν
θὰ ἦταν δυνατόν ἂν τὸ ἑλληνικὸ ἐμπόριο τῆς Νοτίου Ἀλβανίας, Ἡ-
πείρου καὶ Δυτικῆς Στερεᾶς, δὲν ἠσθάνετο τὸν ἑαυτοῦ τοῦ ἀρκετὰ
ἰσχυρὸ, στίς ἐσωτερικὰς ἀγορὰς, ὥστε νὰ ἐπιχειρήσῃ νὰ ἐκταθῇ ἔξω
ἀπὸ τὰ τοπικὰ του πλαίσια καὶ νὰ διεκδικήσῃ ἀπὸ τοὺς ξένους ἀν-
ταγωνιστὰς τὸ ἐξωτερικὸ ἐμπόριο τῶν περιοχῶν. Στὸν νέο που αὐτὸ
ρῶλο τὸ ἑλληνικὸ ἐμπόριο κατενόησε πολὺ γρήγορα, ὅπως ἦταν φυσί-
κό, τὴν ἀνάγκη μιᾶς φθηνῆς θαλασσίας μεταφορᾶς καὶ τὴν σπου-
δαιότητα ἐνὸς δικοῦ του, ἐθνικοῦ δηλαδὴ, ἐμπορικοῦ στόλου. Ἐτσι
ὠθήθη σιγά - σιγά, ἀπὸ τὴν ἴδια τὴν τάσιν νὰ ἐξασφαλίσῃ ἕνα
μεγαλειότερο ποσοστὸ κέρδους, στὸ νὰ προσέξῃ περισσότερο τὰ ζητή-
ματα τὰ σχετικὰ μὲ τοὺς ναύλους καὶ τὰ ἄλλα δικαιώματα στὰ ὁ-
ποῖα ὑπεχρεοῦτο, ἐν ὅσῳ χρησιμοποιοῦσε πλοῖα μὲ ξένες σημαῖες.
Διέρρηξε τὴν μακρὰ καὶ στενὴ συνεργασία του μὲ τοὺς Γάλλους
καὶ προσέτρεξε σὲ ξένα πλοῖα ποὺ προσεφέροντο χαμηλότερα.
Ἐν τῷ μέτρῳ ὅμως ὅπου ἡ δραστηριότης του ἀνεπτύσσεται προσπα-
θοῦσε νὰ διεκδικήσῃ μεγαλύτερο μερίδιον στίς μεταφορὰς — εὐνοϊ-
κώτερους ναύλους καὶ ἄλλες εὐκολίας — πράγμα ποὺ τὸ ἐπετύγχανε
ἐξ αἰτίας τῆς βαρύτητος ποὺ εἶχε καὶ τοῦ ξενικοῦ ἀνταγωνισμοῦ.
Στὸ τελευταῖον αὐτὸ σημεῖον κάθε τι ποὺ ἐξησφάλιζε τὴν συνεργασία
καὶ τὴν ὑποστήριξίν του, ἀξίζε νὰ γίνῃ ἀπὸ τοὺς ξένους, εἶνε δὲ χα-
ρακτηριστικὸ ὅτι καὶ αὐτὴ ἀκόμα ἢ ἀπὸ τοῦ 1727 ἀπόφασιν τοῦ Βα-

(1) «Οἰκονομικὴ Ἐπιθεώρησις» Δεκέμβριος 1878 καὶ Ἰανουάριος
1879, σελ. 433—450 καὶ 486—518.

σιλέως της Γαλλίας που άπηγόρευε σέ κάθε μή Γάλλο νά είνε μεριδιούχος στην ιδιοκτησία γαλλικού πλοίου, είχε τροποποιηθή άργότερα κατ' έξάίρεσι για «τους έμπορους της Άλβανίας», που δέν ήτανε παρά οί ίδιοι οί «Έλληνες έμποροι από τά Γιάννενα και την περιοχή. Ή παραχώρησι όμως αυτή, όλως διόλου προνομιακή, δέν έφερε τó άναμενόμενο άποτέλεσμα, όπως φαίνεται από ένα έγγραφο του ίδιου Μπουτγ υπό ήμερομηνία 20 Μαΐου 1750, όπου γίνεται λόγος για μεγαλύτερες παραχωρήσεις. Τó σχετικό κείμενο λέγει :

«...Μολονότι σύμφωνα με τή δήλωσι του 1727 άπηγορεύθη στους ξένους νά συμμετέχουν στην ιδιοκτησία των γαλλικών πλοίων, ό Βασιλεύς είχε τήν καλωσύνη νά επιτρέψη στους έμπορους της Άλβανίας νά έχουν ένα τέταρτο στα μικρά πλοία τά κάτω των 120 τόννων, καθώς ή Έκλαμπρότης σας δύναται νά ιδή στην από 22 Ίουλίου 1740 έπιστολή, χρονολογημένη από τήν Κομπιένη. Άν αυτή ή άδεια μπορούσε νά έκταθῇ λίγο, είτε ως προς τήν χωρητικότητα των πλοίων είτε ως προς τó μερίδιο των ξένων, θά έπιχειρούσα, βλέπων τις άντιξοότητες που παρουσιάζονται, νά κάμω μερικούς από τους Έλληνες έμπορους Ίωννίνων και Άρτης μετόχους στα δυό πλοία της άκτοπλοίας. Θά έπρεπε όμως τó μερίδιο νά είνε τουλάχιστον διπλάσιο γιατί άλλοιως ένα τέτοιο μικρό πλοίο δέν θά ήτανε δυνατόν νά αναλάβῃ ταξίδια για Λιβόρνο, Μάλτα και Μεσσήνη και άν τόκαμε, δέν θά τάβγαζε πέρα έξ αίτίας της μικρής χωρητικότητος. Παρακαλώ ταπεινώς τήν Έκλαμπρότητά σας νά έξετάσῃ άν ταιριάζῃ νά αύξηθῇ λίγο (σ. μ. τó μερίδιο) και έφ' όσον ό Βασιλεύς θά τó επέτρεπε.

Μπουτγ».

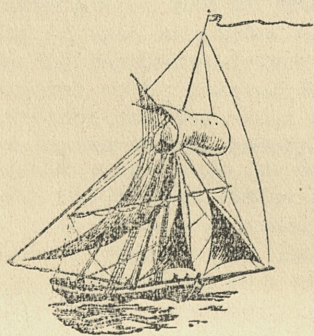
Βλέπει κανείς έδώ έκδηλες τις συνέπειες του ξένου άνταγωνισμού, νά έπιδρουν ευνοϊκά στην ανάπτυξι του γηγενικού έμποροκρατικού στοιχείου. Οί ίδιοι οί άνταγωνιζόμενοι προσφέρονται, οί μὲν με τή σημαία τους, οί δὲ με τήν ιδιοκτησία στα πλοία. Άν και ή τελευταία αυτή προσφορά δέν άποσκοπεί παρά στο νά ανακόψῃ τήν ραγδαία ανάπτυξι του έλληνικού έμπορικού ναυτικού, είνε χαρακτηριστική, γιατί άνατρέπει όλόκληρη τήν ως τότε γαλλική ναυτική νομοθεσία.

Τό μέτρο νά έκταθῇ ή συνιδιοκτησία στα γαλλικά πλοία μόνο και μόνο για νά άποσυρθοῦν οί Έλληνες έμποροι από τά μεσολογγίτικα, νά παραιτηθοῦν δηλαδή της ιδέας ενός αυτότελου στόλου, δέν επέτυχε, για τó λόγο ότι τó ώργανωμένο έλληνικό έμπόριο, δέν ζητούσε πλέον συνιδιοκτησία σέ ξένα πλοία, αλλά πλοία ιδιόκτητα. Ένῳ ή προστασία της σημαίας που ή Άγγλία και τά εξηρητημένα κρατίδια (Μάλτα, Μαδὸν κλπ.) παραχωρούσαν στους πλοιοκτήτας ευνοούσε άπόλυτα τήν ναυτιλιακή έλληνική έπιχείρησι. Ήτανε παραχώρησι πιό ουσιαστική. Και πιό άποτελεσματική. Άλλως τε τó πρόβλημα δέν ήτανε πιά πώς νά ναυπηγηθοῦν έλληνικά πλοία, αλλά πώς τά

υπάρχοντα νὰ ἐλευθεροπλοοῦν μὲ ὁποιαδήποτε νόμιμη σημαία. Αὐτὸ ἦταν τὸ πρόβλημα.

Ἡ προσωρινὴ λύσι τοῦ βρέθηκε στὴν ἄδεια τοῦ Μεγάλου Κυρίου τῆς Μάλτας. Ἀργότερα, τέτοιες ἄδειες παραχωροῦσε καὶ ἡ τοπικὴ ἀρχὴ τοῦ Μαδόν, στὶς Βαλεαρίδες ποῦ ἦσαν ὑπὸ ἀγγλικὴ κι' αὐτὲς προστασία. Στὶς καταστάσεις τοῦ λιμένος Χίου, ἄλλως τε, ἀναφέρεται ὅτι ἀνάμεσα στὰ καταπλέοντα καὶ ἀποπλέοντα πλοῖα ὑπῆρχε «ἓνα καράβι ἀπὸ τὸ Μαδόν καὶ μιὰ πολάκρια ἀπὸ τὸ Μαδόν ἐλληνικά» τῶν ὁποίων «οἱ πλοίαρχοι ἦτανε Ἕλληνες καθὼς καὶ τὸ ὑπόλοιπο πλήρωμα».

Ἔτσι, μέσα σὲ ὀξεῖς ἀνταγωνισμοὺς, πολέμους καὶ ἀκατάπαυστες συγκρούσεις, ἀποτέλεσμα παραγόντων ἀντιτιθεμένων ἢ καὶ συντονισμένων, ποῦ δροῦσαν ἢ ἀντιδροῦσαν πρὸς κατευθύνσεις διάφορες, ἀνέκυψε ὁ ἐλληνικὸς ἐμπορικὸς στόλος, ποῦ, ὅπως ὅλα τὰ προϊόντα τοῦ οἰκονομικοῦ λιμπεραλισμοῦ, δὲν εἶχε τίποτε τὸ εἰδωλιακὸ στὴν πρώτη του ἐμφάνισι.



ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ

“Αλλα στοιχειῖα σχετικὰ μετὸ ἴδιο ζήτημα

Arch. Nat. Aff. Etr. B¹ 170—171—172.

“Αρτα 10 Ἰουλίου 1740

Ἐκλαμπρότατε,

Ἐλαβα τὶς ἐπιστολές, μετὶ τὶς ὁποῖες ἡ Ἐκλαμπρότητά σας θέλησε νὰ με τιμήσῃ, στὶς 29 Ἰανουαρίου καὶ 30 Μαρτίου καὶ εἶδα ὅτι εἶχε τὴν καλὴ σὺνῃ νὰ δώσῃ τὶς ἀναγκαῖες διαταγὰς γιὰ νὰ ἐξαιρεθοῦν, σύμφωνα μετὴν παλαιὰ συνήθεια, ἀπὸ τὸ δικαίωμα τοῦ κοτίμο, τὰ πλοῖα ποὺ φορτώνουν στοὺς ἀλβανικοὺς λιμένας γιὰ τὴ Μεσσήνη καὶ τὴ Νεάπολι. Εἶδα ἐπίσης, ὅτι ἔγραψε στὸν κόμητα ντὲ Φρονλαί ἐν σχέσει μετὰ τὰ παράπονα τὰ ὁποῖα μοῦ διετύπωσαν οἱ Γάλλοι πλοίαρχοι, ποὺ τοὺς ὑπεχρέωναν νὰ ἀγκυροβολοῦν στὴ Πρέβεζα, καθὼς καὶ στὸν Μαρκήσιο ντὲ Βιλλνέφ. τόσο σχετικὰ μετὶ τὶς μεγάλες ἀναλήψεις δημητριακῶν ἀπὸ τὸν κόλπο αὐτὸν (σ. μ. τῆς Πρέβεζας) ποὺ ἐναποθηκεύονται στὴν ἀνωτέρω πόλι, ὅσο καὶ γιὰ τὴν (ἀνάγκη) νὰ προκληθοῦν διαταγὰς, ὥστε τὰ ξένα προξενεῖα νὰ μὴ ἀναλαμβάνουνται, στὸ μέλλον, ἀπὸ ραγιάδες τοῦ Σουλτάνου. Ἐπίσης καὶ γιὰ τοὺς κατακρατοῦντας τὰ γραμμάτια τοῦ ἐμπορικοῦ γραφείου στὴν Αὐλῶνα, νὰ προσαχθοῦν στὴν Κων)πολι.

Μόλις πληροφορηθῶ ὅτι τὰ διαβήματα τοῦ πρεσβευτοῦ μας στὴν Βενετιὰ ἐπέτυχαν, θὰ γράψω στοὺς κ. κ. προξένους τῆς Γαλλίας, στὴν Μεσσήνη καὶ στὴν Νεάπολι, νὰ προειδοποιήσουν τοὺς πλοίαρχους ὅπως τοῦ λοιποῦ, ὅταν ὁ καιρὸς καὶ ἡ παλίρροια τοὺς ἐπιτρέπουν, μπαίνουν στὸν κόλπο χωρὶς ν’ ἀγκυροβολοῦν στὴν Πρέβεζα, ἀρκεῖ, περνώντας, νὰ εἰδοποιοῦν.

Ὁ κ. Μαρκήσιος ντὲ Βιλλνέφ ὤρῃκε ὅτι ἡ ὑπόθεσις τῆς μεταφορᾶς τῶν δημητριακῶν περικλείει ἐπικίνδυνες δυσχέρειες γιὰ τὸ γαλλικὸ ἐμπόριο. Ἐμαθα ὅτι τὸ ἀγγλικὸ προξενεῖο ἐδόθη ἐκ νέου σ’ ἕναν ἀξιοσήμενον Ἕλληνα ἀπὸ τὰ Γιάννενα ποὺ λέγεται Καραγιάννης.

Ὁ πατέρας τοῦ καθαιρεθέντος προξένου (σ. μ. τοῦ Θ. Πάνου) ἐπίσημος δραγουμάνος τῆς Ἀγγλίας, μεγάλος ἀνταγωνιστὴς τοῦ νέου προξένου, μ’ ἔκαμε προτάσεις φιλίας μετὰ τὸν γιό τοῦ, μετὰ σκοπὸ νὰ ἀντιταχθῶμε, ἀπὸ κοινοῦ, στὴν πρόοδο τῆς ἀγγλικῆς σημαίας. Τὸν δέχθηκα μετὰ ἀνοικτὰς ἀγκάλες,

ὁ δὲ Μουρούζης πού εἶνε συγγενὴς καὶ στενὸς φίλος του, θὰ μᾶς ὑποδοθήσῃ στὶς ἀπόψεις μας καὶ στὰ διαδήματά μου.

Ἔβαλα μερικά πρόσωπα νὰ ἐνεργήσουν στὴν Αὐλὴ τῆς Νεαπόλεως, γιὰ νὰ πάρω τὸ προξενεῖο τοῦ Βασιλέως τῶν δύο Σικελιῶν στὴν Ἀλβανία. Ἀλλὰ, μόλις ἔμαθα ὅτι θέλουν νὰ κάμουν τὴν Ἄρτα ὑποπροξενεῖο ἐξηρτημένο ἀπὸ τὸ Δυρράχιο, εἰδοποίησα τοὺς φίλους μου νὰ μὴ συνεχίσουν τὰ διαδήματα τοὺς Μόλις ἄλλως τε μὲ διεβεβαίωσαν ὅτι κάποιος ὀνόματι Βαλμούδης, Ἕλληνα ἀπὸ τὰ Γιάννενα, διωρίσθη ὑποπρόξενος γιὰ τὰ Γιάννενα καὶ τὴν Ἄρτα. Ἕνας πλοίαρχος, ὁ Σκλάβου, πού ἦρθε ἀπὸ τὸν κόλπο τοῦ Λεπάντε(1) μ' ἀνέφερε ὅτι ὑπῆρχεν ἐκεῖ ἕνας ἀριθμὸς καραβιῶν μὲ σημαία τοῦ Βασιλέως τῶν δύο Σικελιῶν, πού ἄρχισαν νὰ χαλοῦν τὶς δουλειές. Ὁ Θεὸς νὰ φυλάῃ μήπως μποῦν καὶ στὴν ἄκτοπλοία αὐτοῦ τοῦ κόλπου. Ἐν ὅσῳ ἡ Α. Μ. Δὸν Κάρλος θὰ βρίσκεται σὲ πόλεμο μὲ κάποιαν ἀπὸ τὶς δυνάμεις τῆς Μπερμπερίας, τὰ πλοία αὐτὰ δὲν θὰ εἶνε σὲ θέσι νὰ φέρουν ζημία στὴ ναυτιλία μας. Ἄν ὅμως γινότανε εἰρήνη, θὰ βλέπαμε τὴ θάλασσα νὰ γεμίξῃ ἀπ' αὐτοῦ τοῦ εἶδους τὰ πλοία πού κατὰ ἓνα μεγάλο μέρος, εἶνε γενοβέζικα.

Μπουῖγ.

Ἄρτα 22 Ἰανουαρίου 1749

Ἐκλαμπρότατε,

Ἀποστέλλω στὴν Ἐκλαμπρότητά σας, ἐσώκλειστο σημείωμα γιὰ ὅλο τὸ ἐμπόριο τοῦ περασμένου ἔτους, πού συνίσταται σ' ἓνα μονάχα φορτίο σιταριοῦ. Μπορεῖτε Ἐκλαμπρότατε νὰ κρίνετε πόσο ὑποφέρω ἀπὸ τὶς ἀπαγορεύσεις τοῦ πολέμου πού μὲ ὑπεχρέωσε σὲ ἔξοδα, γιὰ νὰ συγκρατήσω τὸ προξενεῖο αὐτό, ἔντιμα.

Πληροφοροῦμαι ὅτι ὑπάρχουν ἔξω πολλοὶ κουρσάροι ἀπὸ τὴ Σαβοΐα. Αὐτὸ διαταράσσει κάπως τὴ ναυσιπλοία γιὰ τὰ ἑλληνικὰ μεσολογγίτικα καράβια, τὰ μπερμπερινικά, πού δὲν εἶνε λιγώτερα καὶ τὰ ναπολιτάνικα.

Μπουῖγ.

Ἄρτα 28 Μαΐου 1749

Ἐκλαμπρότατε,

Ἀνέφερα στὴν Ἐκλαμπρότητά σας ἀπὸ 31 Δεκεμβρίου 1747 καὶ 15 Μαΐου 1743, ὅτι διωρίσθη πρόξενος Νεαπόλεως καὶ Ραγούζης ὁ Ἀναστάσιος Πάνου, Ἕλληνα ἀπὸ τὰ Γιάννενα, ὑπήκοος τοῦ Σουλτάνου, κάτοικος αὐτῆς τῆς πόλεως, ἀδελφὸς τοῦ Μιχαὴλ Πάνου, ἐγκατεστημένος στὴ Νεάπολι, ἄνθρωπος τολμηρὸς καὶ ἐπιχειρηματικὸς. Εἶνε ὁ ἴδιος πού στὸν καιρὸ τοῦ προκατόχου μου πολέμησε τόσο πολὺ τὴ ναυτιλία μας, μὲ τὴν προτίμησι πού ἐπέτυχε νὰ δίνεται στὰ ἀγγλικά καράβια, ὥστε κατάφερε νὰ μὴ μπορεῖ νὰ παρουσιασθῇ σ' αὐτὴ τὴ σκάλα οὔτε ἓνα πλοῖο γιὰ φορτίο. Αὐτὸ ἔγινε, γιὰτὶ ὁ πατέρας του ὀνόματι Θεοδόσιος Πάνου, ἦτανε πρόξενος τῆς Ἀγγλίας. Τώρα διώρισε τὸν ἀδελφὸ του πρόξενον Νεαπόλεως καὶ Ραγούζης, ὁ ὁποῖος μὲ τὰ μέσα τῶν συγγενῶν καὶ φίλων πού ἔχει στὴ Νεάπολι, στὴ Μεσσηνί καὶ στὰ Γιάννενα, σχημάτισε μιὰ ἰσχυρὴ ὁμάδα πού, πρὸς τὸ παρόν, φορτώνει κατὰ προτίμησι σὲ καράβια ραγουζέϊκα, χωρὶς νὰ λαμβάνῃ ὑπ' ὄψιν τὴ διαφορὰ πού ὑπάρχει

(1) Τοῦ Αἰτωλικοῦ.

μεταξύ μιάς τέτοιας σημαίας και της γαλλικής. Με την επιμονή που έχουν αυτοί οι άνθρωποι, δεν θάξιζε άραγε να τους γίνη κάποιο μεγάλο κακό; Ματαίως προσπάθησα να τους πείσω ότι τα εμπορεύματά τους δεν προστατεύονται διόλου με μια τέτοια σημαία, από προσβολές μπερμπερινών και άλλων κουρσάρων χριστιανών πριγκήπων, έχθρών της Πύλης, οι οποίοι, εξ αιτίας της προστασίας που παρέχεται σ' αυτή τη Δημοκρατία (σ. μ. της Ραγούζης) και της τουρκικής άδειας με την όποιαν εφοδιάζονται αυτά τα πλοία, θα μπορούσαν πολύ θαυμάσια να τα παρεμποδίσουν, τόσο περισσότερο όσο τα πιό πολλά εμπορεύματα που φορτώνονται, ανήκουν σε υπηκόους έχθρους. Έπόμεναν ως τόσο κι' έτσι δεν μπόρεσα να εμποδίσω ώστε ένα καράβι απ' αυτά της Ραγούζης, να φύγει φορτωμένο με όλα τα εμπορεύματα των Έλλήνων εμπορών της περιοχής. Το προτιμήσανε από ένα γαλλικό πλοίο.

Αυτό δεν θα μπορούσε να συμβή αν τα προξενεία δεν δινότανε σε Έλληνες υπηκόους του Σουλτάνου, πράγμα που επιθυμεί και η Πύλη. Άλλα οι Έλληνες κατορθώνουν, με το χρήμα, να παίρνουν τέτοιους διορισμούς, παρασιωπώντας την ιδιότητά τους ως Όθωμανών υπηκόων. "Αν μπορούσαμε να σταματήσουμε αυτή την κατάχρησι, θα ήτανε ένα μεγάλο καλό.

Μπουτγ.

"Αρτα 28 Σεπτεμβρίου 1749

Έκλαμπρότατε,

Για να αντιπαραθέσω ανταγωνιστάς στα ξένα καράβια που πήραν στα χέρια τους το εμπόριο και την ακτοπλοία αυτής της σκάλας, έφερα από τη Μασσαλία δυο γαλλικές ταρτάνες και τις έβαλα έδω με τα πιό χαμηλά ναύλα που ήτανε δυνατόν, εις βάρος των δικών μου συμφερόντων, με σκοπό να επιτύχουμε την προτίμησι που είχαμε, πριν από τον πόλεμο, απέναντι στις ξένες σημαίες.

Μπουτγ.

"Αρτα 1 'Απριλίου 1750

Έκλαμπρότατε,

Στις 31 Δεκεμβρίου είχα την τιμή να γράψω στην Έκλαμπρότητά σας, μέσω Βενετίας και Θεσσαλονίκης, έπειδή δεν υπήρχε πλοϊον κατ' ευθείαν και να σās στείλω δυο αντίγραφα για την κατάσταση του εμπορίου, σ' αυτή τη σκάλα καθώς και για τα έξοδα του προξενείου, του περασμένου έτους, να απαντήσω δε ταυτόχρονα στην έπιστολή με την όποια η Έκλαμπρότητά του είχε την καλωσύνη να με τιμήση από 31 Αυγούστου και την όποια άρghσα να λάβω.

Η παρούσα μου στέλλεται μέσω Λιβόρνου με το πίνκι του καπετάν Ζάν, ναυλωμένο από τον Άθανάσιο Ζάκο στο Λιβόρνο με διεύθυνσι προς τον Άντωνή Άντωνόπουλο, Έλληνα από την Άρτα. Όταν το καράβι έφθασε, ο Άντωνόπουλος έγραψε σ' έναν Δημήτριο Λάππα του Άναστασίου, άλλον Έλληνα από τα Γιάννενα, για να ειδοποιήση ότι όσοι έμποροι έχουν να φορτώσουν κάπες — έχουν δε έδω φορτίο για τρία πλοία σαν κι' αυτό — να στείλουν τις διαταγές τους ώστε να φορτωθούν τα εμπορεύματά τους, όσα προορίζονται για το Λιβόρνο. Ο Δημήτριος Λάππας του απήντησε ότι μίλησε με τους ενδιαφερομένους εμπορούς, οι όποιοι και του έδωσαν την υπόσχεσι ότι θα φορτώσουν μ' αυτό το πλοίο. Του έλεγε όμως στο ίδιο γράμμα ότι μίλησε και με έναν όνόματι Άναστάσιο Πάνου, άλλον Έλληνα από τα Γιάννενα, που είνε πρόξενος της Νεαπόλεως και της Ραγούζης, και ότι φοβότανε πολύ μήπως

αὐτὸς τοὺς ἄλλαξε γνώμη, τοὺς μετέστρεψε ἀπὸ τὴν καλὴ ἀπόφασί τους. Τὰ πράγματα ἔγιναν ὅπως ἔγραψε ὁ Δημήτριος Λάππας, ὁ ὁποῖος σὲ μιὰ ἄλλῃ ἐπιστολῇ πρὸς τὸν Ἀντώνιο Ἀντωνόπουλο, γνωστοποιεῖ, ἀπὸ κοινοῦ μὲ τὸν Δῆμο Ἀντωνόπουλο, ἀδελφὸ ἐγκατεστημένο στὰ Γιάννενα, ὅτι (ὁ Ἀναστάσιος Πάνου) μετέπεισε ἀπόλυτα τοὺς ἐμπόρους ἀπὸ τοῦ νὰ φορτώσουν στὸ ἐν λόγω πλοῖο, διαβεβαιώνοντάς τους ὅτι περιμένει ἀπὸ στιγμή σὲ στιγμή δυὸ μεγάλα ραγουζέϊκα πλοῖα, ποὺ θὰ τοὺς ἔπαιρναν ὅλα τους τὰ ἐμπορεύματα. Ἔτσι, βρέθηκα στὴ δυσάρεστη θέσι νὰ βλέπω νὰ χάνονται τὰ 3)4 τῆς σταλίας τοῦ πλοίου, χωρὶς νὰ μῆναι μέσα οὔτε ἓνα δέμα. Ὁφείλω νὰ ἀναφέρω στὴν Ἐκλαμπρότητά σας, ὅτι ὁ τελωνὴς τῆς Σαγιάδας ποὺ εἶνε μιὰ σκάλα ἐξηρτημένη ἀπὸ τὸ ἐδῶ προξενεῖο, ἔξω ἀπὸ τὸν κόλπο τῆς Ἄρτας ἀπέναντι στὴν Κέρκυρα (μὲ πολὺ ἄσχημο ἀγκυροβόλιο), ἀπέστειλε ἀναφορὰ στὴν Πύλῃ μὲ τὴν ὁποία ζητεῖ ὅπως ὅλα τὰ ἐμπορεύματα φορτώνονται στὴ σκάλα του. Ὁ ὀνόματι Ἀναστάσιος Πάνου, Ἕλλην πρόξενος Νεαπόλεως καὶ Ραγούζης, χρησιμοποίησε κι' αὐτὸ ἀκόμα γιὰ νὰ πείσῃ τοὺς ἐμπόρους ποὺ ἐμπορεύονται κάπες, νὰ μὴ φορτώσουν σὲ τοῦτο ἐδῶ τὸ γαλλικὸ καράβι, μὲ τὴν ὑπόσχεσι, ὅτι τὰ δυὸ ραγουζέϊκα πλοῖα ποὺ περιμένει, θὰ τὰ φέρῃ, τὸ ἓνα στὴ Σαγιάδα γιὰ νὰ φορτώσῃ ὅσα δέματα κάπες ἔχουν οἱ ἔμποροι στὰ Γιάννενα καὶ τὸ ἄλλο στὴν Ἄρτα γιὰ νὰ πάρῃ ὅσα δέματα βρίσκονται ἐκεῖ. Ἐπεισε μάλιστα καὶ τὸν τελωνὴ τῆς Σαγιάδας νὰ διευκολύνῃ αὐτοὺς τοὺς ἐμπόρους γιὰ νὰ τοὺς τραβήξῃ στὴ σκάλα του, πράγμα ποὺ ἔγινε χάρις σὲ μιὰ ταρίφα πάνω στὴν ὁποία συμφωνήσανε, ὅλα δὲ αὐτὰ γιὰ νὰ ὑποχρεώσουν τὸ γαλλικὸ πλοῖο νὰ φύγῃ κενὸ καὶ νὰ ἐπιτύχουν ὥστε κανεὶς πιά νὰ μὴ ναυλῶνῃ πλοῖα μὲ γαλλικὴ σημαία.

Ὁφείλω ἀκόμη νὰ πληροφρήσω τὴν Ἐκλαμπρότητά σας ὅτι ἓνας ἄλλος Ἕλλην ἀπὸ τὰ Γιάννενα, ὑπήκοος τοῦ Σουλτάνου ὅπως καὶ ὁ Ἀναστάσιος Πάνου, ἐπέτυχε, ἀπὸ ἔτους τώρα, τὸ προξενεῖο τῆς Αὐτοκρατορίας(1) καὶ τῆς Ὁλλανδίας, προκάλεσε δὲ ἓνα διορισμὸ τῆς Πύλης γιὰ τὸν Ἀντώνιο Ἀντωνόπουλο ὡς ὑποπρόξενον. Ἀπὸ καιρὸ δὲ τώρα κυκλοφοροῦν φήμες, ὅτι ὁ ὡς ἄνω πρόξενος τῆς Αὐτοκρατορίας καὶ τῆς Ὁλλανδίας, ποὺ λέγεται Θεόδωρος Μεσίνης, Ἕλλην ἀπὸ τὰ Γιάννενα, ἀγόρασε στὸ Λιθόρνο ἓνα ἀγγλικὸ κῆς(2) παρέα μὲ μερικοὺς ἄλλους Ἕλληνας φίλους του ἀπὸ τὰ Γιάννενα. Τὸ περιμένουν ἀπὸ στιγμή σὲ στιγμή μὲ αὐτοκρατορικὴ σημαία.

Ὅλα αὐτὰ τὰ ἐμπόδια τῶν Ἑλλήνων προξένων καὶ ὑποπροξένων μ' ἔκαμαν νὰ ὑποψιασθῶ ὅτι ὁ ἐν λόγω Ἀντώνιος Ἀντωνόπουλος, ὑποπρόξενος τῆς Αὐτοκρατορίας καὶ τῆς Ὁλλανδίας, στὸν ὁποῖο εἶχε ἀπευθυνθῇ τὸ κακὸ-τυχὸ μας πλοῖο, χωρὶς νὰ ἤξευρε κανεὶς τὴν νέα του ιδιότητα, δὲν κινήθηκε μὲ περισσότερη καλὴ πίστι ἀπὸ τὸν Ἀναστάσιο Πάνου. Τὸν φώναξα μιὰ μέρα σπῆτι μου γιὰ νὰ τοῦ δώσω ἐπὶ τέλους νὰ καταλάβῃ ὅτι εἶχα ἀμφιβολίες γιὰ τὸ ἐνδιαφέρον του καὶ νὰ τὸν καταστήσω, ἐνώπιον Θεοῦ καὶ ἀνθρώπων, ὑπεύθυνον γιὰ τὴν μεγάλη ζημία ποὺ ἀπειλεῖ τὸν δυστυχῆ Ἀθανάσιο Ζάκο, ναυλωτὴ τοῦ πλοίου, ὑποχρεωμένο νὰ πληρώσῃ τὴν ἀξία τοῦ ναύλου ποὺ εἶνε τετρακόσια δώδεκα γρόσια καὶ νὰ ἰδῇ τὸ πλοῖο νὰ ἐπιστρέφῃ κενό. Παρουσία τῶν κ. κ. Κωνσταντίνου Βλαχούτση καὶ Σπυρίδωνος Παπαδοπούλου, διερμηνέων τοῦ προξενείου μας ποὺ εἶχα τὴν πρόνοιαν νὰ τοὺς ἔχω παρόντας, μ' ἀπάντησε ὅτι οἱ ἀμφιβολίες ποὺ εἶχα καὶ ποὺ τίς καταλάβαινε πολὺ καλά, ἦταν ἀστήρικτες, ὅτι αὐτὸς ἦταν πραγματικὸς ὑποπρόξενος τῆς Αὐτοκρατορίας καὶ τῆς Ὁλλανδίας, ὅτι περίμενε ἓνα καράβι αὐτοκρατορικὸ ἀλλὰ ὅτι δὲν θὰ πρόδιδε τὸν φίλο του Ἀθανάσιο Ζάκο, ναυλωτὴ τοῦ γαλλικοῦ πλοίου. Γιὰ νὰ δικαιολο-

(1) Τῆς Αὐστρίας.

(2) Τύπος ἰστιοφόρου τῆς ἐποχῆς.

γῆση δὲ αὐτὰ πού εἶπε, παρουσίασε δυὸ γράμματα ἀπὸ τὸν Δημήτριον Λάππα, ἀνταποκριτὴ του στὰ Γιάννενα καὶ ἓνα ἄλλο ἀπὸ τὸν ἀδελφὸ του Δῆμο Ἀντωνόπουλο ὁ ὁποῖος τοῦ λέγει ὅλα ὅσα ἀνέφερα ἀνωτέρω στὴν Ἑκλαμπρότητά σας, πού τὰ εἶχα μάθει ἀπὸ διάφορες ἐπιστολὰς ἀπὸ τὰ Γιάννενα. Βλέποντας τὴ σημαία μας νὰ καταδιώκεται ἔτσι ἀπὸ τοὺς Ἑλλήνας αὐτοὺς προξένους καὶ ὑποπροξένους, τοὺς ὁποῖους ὅλοι οἱ συγγενεῖς, σύμμαχοι καὶ φίλοι, προσπαθοῦν φυσικὰ νὰ τοὺς εὐνοήσουν περισσότερο ἀπὸ ἓνα ξένο, παρεκάλεσα τὸν Ἀντώνιο Ἀντωνόπουλο νὰ μὲ ἐπιτρέψῃ, ἀπὸ περιέργεια, νὰ ἀντιγράψω τὶς δυὸ ἐπιστολὰς τοῦ Δημητρίου Λάππα, ἀνταποκριτὴ του στὰ Γιάννενα, τὶς σχετικὰς μ' αὐτὸ ἐδῶ τὸ πλοῖο, καθὼς καὶ τὴν ἐπιστολὴ τοῦ ἀδελφοῦ του, ὅπου καταγγέλλεται ἡ διαγωγὴ τοῦ Ἀναστασίου Πάνου, προξένου Νεαπόλεως καὶ Ραγούζης. Μιὰ ἄλλως τε πού ἐπέτρεψε στοὺς διερμηνεῖς μου νὰ διαβάσουν οἱ ἴδιοι τους, παρουσίᾳ μου, τὰ γράμματα αὐτά, μοῦ τὸ ὑπεσχέθη. Καθυστέρησε ὅμως τρεῖς μέρες αὐτὴ τὴν ὑπόσχεσι. Στὸ τέλος, ἀφοῦ τὸν ἐπίεσα νὰ μοῦ καμῇ αὐτὴ τὴ χάρη συμφώνως καὶ πρὸς τὴν ὑπόσχεσί του, μοῦ εἶπε ὅτι σκέφθηκε καὶ ὅτι δὲν μπορούσε νὰ τὸ κάμῃ. Τοῦ ἀπήντησα ὅτι ἓνας ἄνθρωπος ἢ ἀναλαμβάνει ἢ δὲν ἀναλαμβάνει κάτι καὶ ὅτι ὅταν τὸ κάμει πρέπει νὰ κρατῇ τὸ λόγο του. Αὐτὸς ὅμως ἡρνήθη ἀπολύτως.

Ἐσκόπευα νὰ στείλω στὴν Ἑκλαμπρότητά σας νομιμοποιημένα τὰ ἀντίγραφα τῶν ἐπιστολῶν αὐτῶν, γιὰ νὰ ἰδῆτε σὲ ποιά κατὰστασι περιῆλθε ἐδῶ ἡ σημαία τοῦ Βασιλέως μας ἐξ αἰτίας τῆς συγχύσεως πού προκαλοῦν οἱ Ἕλληνες αὐτοὶ πρόξενοι καὶ ὑποπρόξενοι. Ἀλλὰ σὰς στέλνω μιὰ γραπτὴ ἀνακοίνωσι πού θὰ σὰς κάμῃ τὴν ἴδιον, μὲ τὰ αὐτοῦσια κείμενα τῶν ἐπιστολῶν, ἐντύπως. Ἐν τούτοις γιὰ νὰ μὴν ὑποστούμε τὸν ἐξευτελισμὸ νὰ ἰδοῦμε τὸ γαλλικὸ καράβι νὰ φύγῃ κενὸ ἐξ αἰτίας τῶν ραδιουργιῶν αὐτῶν τῶν Ἑλλήνων, καθὼς καὶ τὸν δυστυχῆ Ἀθανάσιο Ζάκο στὸ Λιθόρνο, πού ἦταν πάντοτε ἐμποτισμέιος μὲ γαλλικὸ πνεῦμα, νὰ ἀπειλεῖται μὲ ζημίαι δύο χιλιάδων περίπου λιρῶν, ἐπεὶδὴ ἀνακατεύτηκε μὲ γαλλικὴ σημαία, ἐπέβαλα στὸν Ἀντώνιο Ἀντωνόπουλο καθὼς καὶ στὸν πλοίαρχο, νὰ ἔλθουν σὲ νέα συμφωνία οὕτως ὥστε τὸ πλοῖο, μὲ μιὰ μικρὴ ἀποζημίωσι, νὰ φύγῃ γιὰ τὴ Μάλτα, γιὰ τὴν ὁποία ὑπάρχει μισὸ περίπου φορτίο στὰ χέρια ἐνὸς Ἑλλήνου, συντρόφου ἐνὸς ἀπὸ τοὺς ἐπισήμους διερμηνεῖς τῆς Γαλλίας στὰ Γιάννενα, τὰ δὲ ὑπολοιποῦ νὰ φορτωθῇ σὲ σιτάρι γιὰ λογαριασμὸ τοῦ ναυλωτοῦ, πράγμα πού ἔγινε ἀποδεκτό.

Ἐν τῷ μεταξύ ὁ βοεβόδας τῆς Ἀρτας, πληροφορηθεὶς ὅτι ὁ Ἀναστάσιος Πάνου ἀπειλεῖ νὰ μεταστρέψῃ τὰ ἐμπορεύματα πρὸς μιὰ ἄλλη σκάλα, παρὰ τὴ συνθήκη πού ὑπάρχει νὰ φορτώνονται σ' αὐτὴν ἐδῶ καὶ περιμένοντας ἀπὸ στιγμή σὲ στιγμή νὰ γυρίσῃ ἀπὸ τὴν Κωνσταντινούπολι ὁ ταχυδρόμος, πού ἔστειλε μὲ σκοπὸ νὰ ἐπιτύχῃ νέα διαταγὴ τῆς Πύλης, ἀκυρωτικὴ τῆς ἄλλης πού ὑφῆρπασε ὁ τελώνης τῆς Σαγιάδας μὲ ψευδεῖς ἐκθέσεις, ἐπέβαλε νὰ φορτωθοῦν διὰ τῆς βίας στὸ γαλλικὸ πλοῖο τοῦ πλοίαρχου Ζὰν Τορτέλ πενήντα μπάλες, λέγοντας πὼς δὲν θὰ ἤθελε νὰ ἀκουσθῇ ὅτι ἂν καὶ ὑπάρχουν ἐδῶ τρία φορτία γιὰ τὸ Λιθόρνο κι' ἓνα ἀκόμα στὰ Γιάννενα, τὸ πλοῖο αὐτὸ ὑπεχρεώθη νὰ φύγῃ κενὸ ἢ ἐξηναγκάσθῃ νὰ κάμῃ ἄλλη σκάλα ἀλλάζοντας δρομολόγιο. Ἐξ ἄλλου αὐτὸ θὰ ἐφόβιζε τοὺς ἄλλους πλοίαρχους, πού θὰ τὸ μάθαιναν καὶ θὰ ὑπέφεραν. Ἐτι περισσότερο πού ὁ (βοεβόδας) ἔμαθε ὅτι οἱ Ἕλληνες ἔμποροι ἀπὸ τὰ Γιάννενα ὑποχρεώθηκαν νὰ συμβιβασθοῦν μὲ τὸν τελώνη τῆς Σαγιάδας καὶ νὰ τοῦ πληρῶνουν κάτι τί ὡς τελωνεῖο γιὰ κάποιον ἐμπόρευμα πού (ὡς τώρα) ἐρχότανε ἐδῶ στὴ σκάλα του πρὸς φόρτωσι. Καὶ ἀκόμα, ὅτι ὁ τελώνης τῆς Σαγιάδας ἔστειλε ἀνθρώπους στὸ δρόμο πρὸς τὰ Γιάννενα, μὲ σκοπὸ νὰ γυρίσουν πίσω κάθε ἐμπόρευμα πού ἐρχότανε ἐδῶ χωρὶς τὴν ἄδειά του. Ἐτσι ἡ ὥραία ἔμπνευσι πού εἶχε ὁ βοεβόδας συντέλεσε ὥστε τὸ γαλλικὸ πλοῖο νὰ φορτώσῃ πρὸς μεγάλη ἐκπληξί

δλου τοῦ κόσμου καὶ παρὰ τὶς ραδιουργίεις τῶν ἐχθρῶν τῆς σημαίας μας.

Ἐχω πολλὰς φορὰς ὑποδείξει τὴν ἀδίκην ζημίαν ποὺ ἐπιφέρουν στὴ γαλλικὴ ναυσιπλοΐα αὐτοὶ οἱ Ἕλληνες πρόξενοι καὶ ὑποπρόξενοι ὑπήκοοι τοῦ Σουλτάνου, ἐντόπιοι ἀπὸ τὰ Γιάννενα καὶ τὴν Ἄρτα ὅπου ἔχουν τὰ ἐμπορικὰ σπιτία τους, τοὺς συγγενεῖς, συνεταίρους καὶ φίλους καὶ ὅλους τοὺς ἄλλους ποὺ συνδέονται μαζί τους μὲ αἷμα καὶ φιλία, κόσμος καὶ κόσμος ποὺ δίνει φυσικὰ μὲ εὐχαρίστησι τὴν προτίμησίν του στὶς ἄλλες σημαίαι παρὰ στὴ δική μας. Πραγματικὰ, σὲ ποιά ἄλλη σκάλα ἐκτὸς ἀπὸ τούτην ἐδῶ, ἐξαιρέσει βέβαια σὲ μερικὰ μικρὰ νησιά ἢ στὸ Ἀρχιπέλαγος, ὑπάρχουν πρόξενοι Ἕλληνες ὑπήκοοι τοῦ Σουλτάνου; Καὶ ὅμως ἀκριβῶς ἐδῶ θὰ ἦταν ἀναγκαῖο νὰ ἐπιτύχουμε ὥστε νὰ μὴ συμβαίῃ ἓνα τέτοιο πρᾶγμα, ἐπειδὴ ἐδῶ ὅλο τὸ ἐμπόριο γίνεται ἀπὸ Ἕλληνας, μὲ ἄλλους Ἕλληνας ἐγκατεστημένους στὴ Μεσσηνίη, Νεάπολι, Λιδόρνο, Μάλτα. Ἄν εἶχα νὰ παλαίσω μὲ ξένους πρόξενους, Αὐτοκρατορικοὺς, Ἀγγλους, Ναπολιτάνους, Ὀλλανδοὺς, Ραγουζαίους καὶ ἄλλους, εἶμαι βέβαιος ὅτι ἡ γαλλικὴ σημαία θὰ εἶχε πάντα τὴν προτίμησιν ποὺ τῆς ὀφείλεται. Τί μπορῶ ὅμως νὰ κάμω ἐναντίον τῶν καὶ τῶν ἀνθρώπων ποὺ ἔχουν μαζί τους αὐτοὶ οἱ Ἕλληνες πρόξενοι; Παρήγγειλα νὰ ναυπηγηθῇ γρήγορα ἓνα πλοῖο γὰρ τὴν ἀκτοπλοΐαν σ' αὐτὴν ἐδῶ τὴ σκάλα καὶ ἀγόρασα ἓνα ἄλλο γὰρ νὰ τὸ κρατῶ συνεχῶς στὴ διάθεσιν τῶν ἐμπόρων. Ἄν ὅμως ἡ Ἐκλαμπρότητά σας δὲν μὲ βοηθήσῃ ἐναντίον τῶν Ἑλλήνων προξένων, τὰ πλοῖα αὐτὰ θὰ φθαροῦν καὶ δὲν θὰ βροῦν ἐργασίαν ἢ θὰ βρίσκουν πολὺ σπάνια. Τὸ περασμένο ἔτος εἶχα ναυλώσει δύο καὶ ὅπως ἀνέφερα ἐν καιρῷ στὴν Ἐκλαμπρότητά σας, ζήμια ἀπὸ τὶς ναυλώσεις ἐκείνες. Κάθε μέρα, κάθε στιγμὴ καὶ σὲ κάθε εὐκαιρίαν, αἰσθάνομαι τὸ κακὸ ποὺ προκύπτει ἀπὸ τὴν ἀνάχρησιν τῶν προξενίων ποὺ δίδονται στοὺς Ἕλληνας. Εἶνε θεμιτὸ νὰ ὑπάρχουν πρόξενοι ποὺ νὰ ἀνήκουν σὲ ὁποιαδήποτε ἐθνικότητα θέλουν, ὥρα τους καλὴ, ὅχι ὅμως ὑπήκοοι τοῦ Σουλτάνου.

Ὁ βοεβόδας πειράχθηκε ἀπὸ τὴν δολιότητα τοῦ Ἀναστασίου Πάνου καὶ τοῦ ὑποπρόξενου τοῦ Δημητρίου Λεοντίδη, ἄλλου Ἕλληνος ἀπὸ τὴν Ἄρτα, ἐπειδὴ προσεπάθησαν νὰ στρέψουν τὰ ἐμπορεύματα ἀπὸ τὴ σκάλα τῆς Ἀρτᾶς στὴ σκάλα τῆς Σαγιάδας καὶ εἶπε, παρουσίᾳ μου καὶ παρουσίᾳ τοῦ Ἀρχιεπισκόπου, ὅτι εἶνε καλὰ πληροφορημένος περὶ τοῦ πῶς οἱ Ἕλληνες ὑφαρπάζουν ἀπὸ τὴν Πύλιν τοὺς διορισμοὺς καὶ τὰ ἀξιώματα τῶν προξένων καὶ ὑποπρόξενων, δωροδοκοῦντες τοὺς πρεσβευτὰς καὶ τοὺς ἀξιωματοὺς τῆς Πύλης καὶ ἀποκρύπτοντες ἀπὸ τὸ Ντιβάνι καὶ τὸν Μ. Βεζύρη ὅτι τὰ πρόσωπα ποὺ προτείνονται (γιά τὰ ἀξιώματα αὐτὰ) εἶνε ραγιαδες τοῦ Σουλτάνου. Προσέθεσε δὲ ὅτι αὐτὸ γίνεται σὲ τέτοιο σημεῖο ὥστε οἱ διορισμοὶ (μπεράτια καὶ φερμάνια) δὲν μιλοῦν κἄν γιά τὴν ιδιότητα τῶν διοριζομένων ὡς ὑπήκων τοῦ Σουλτάνου. Δὲν ἐννοεῖ δὲ εἶπε νὰ ἀναγνωρίσῃ παρομοίους πρόξενους καὶ θὰ γράψῃ σχετικῶς στὴν Πύλιν. Μακάρι νὰ γίνῃ αὐτό, φοβοῦμαι ὅμως πολὺ, μήπως ἓνα διάδημα κάπως πιδὲ σημαντικὸ ἀπὸ τὰ συνηθισμένα ἔχει ἐπάνω του τὴν ἴδια ἐπίδρασιν ποὺ ἔχει καὶ στὴν Κωνσταντινούπολιν.

Στὸν καιρὸ τοῦ προκατόχου μου τοῦ Ντυπροκά, ἓνας παρόμοιος πρόξενος τῆς Ἀγγλίας, ὀνόματι Θεοδόσιος Πάνου, μαζί μὲ ἓναν ὀνόματι Μίχαηλ Πάνου, ἀδελφὸ τοῦ σημερινοῦ Ἀναστασίου Πάνου, τωρινοῦ προξένου τῆς Νεαπόλεως καὶ τῆς Ραγούζης, ἐκδιώξαν ἐξ ὀλοκλήρου ἀπὸ τὴ σκάλα αὐτὴ τὰ γαλλικὰ πλοῖα, ὑποχρεώνοντας πολλὰ ἀπ' αὐτὰ νὰ φύγουν κενὰ σὲ σημεῖο ποὺ κανένα πιά δὲν φαινότανε κατὰ ἐδῶ τὰ τελευταῖα χρόνια, ὃ δὲ δυστυχῆς Ντυπροκά, ὑπεχρεώθη νὰ χρεωθῇ γιά νὰ συντηρεῖται. Ἡ Ἐκλαμπρότητά σας θὰ βρῇ στὸ γραφεῖο τῆς τὴν ἀπόδειξι τῶν ὧν ἔχω τὴν τιμὴ νὰ ἀναφέρω. Ὅταν ἄλλως τε ἦλθα ἐδῶ στὸ προξενεῖο, ἐξεποίησα τὸ σπιτί καὶ τὰ πράγματά του γιά νὰ πληρώσω τὰ χρεῖά του.

Δὲν γνωρίζω ὥς ποῦ μποροῦσαν νὰ φθάσουν οἱ βλέψεις αὐτῆς τοῦ

Θεοδοσίου Πάνου, Ἕλληνας ἀπὸ τὰ Γιάννενα, προξένου τότε τῆς Ἀγγλίας, ἀλλὰ οἱ βλέψεις τοῦ Ἀναστασίου Πάνου, νέου προξένου Νεαπόλεως καὶ Ραγούζης, εἶνε ὑπέρμετρες.

Κυκλοφορεῖ ἐδῶ ἡ φήμη, ἀπὸ μιᾶς ἐπιστολῆς ἐκ Θεσσαλονίκης, ὅτι οἱ κουρσάροι τῆς Σαβόιας καὶ τοῦ Μονακὸ ἔκαμαν καλὰς λείες σὲ ἐμπορεύματα ραγιαδῶν ὑπηκόων, φορτωμένα ὑπὸ ραγούζικῃ σημαίᾳ ἐξ αἰτίας τῆς προστασίας πού ἡ Πύλη παρέχει σ' αὐτὴ τῇ Δημοκρατίᾳ καὶ τῆς ἀδείας μὲ τὴν ὁποία οἱ πλοίαρχοι τῆς Ραγούζης εἶνε ἐφωδιασμένοι, πληρώνοντες ὡς τόσο τὰ ναῦλα τους. Ἡ εἶδησις ὅμως αὐτὴ δὲν ἔχει ἐπιβεβαιωθῇ. Ἄν ἦταν ἀλήθεια, θὰ ἀποτελοῦσε ἓνα σοβαρὸ λόγο διαταραχῆς γιὰ τὴ ναυσιπλοΐα αὐτῶν τῶν καραβιῶν.

Βεβαιώνουν ἐδῶ ὅτι ὁ γυιὸς τοῦ Μεχμέτ ἐφέντη, πρεσβευτοῦ στὴ Γαλλία, ἔγινε Μ. Βεζύρης. Ἴσως ἔτσι θὰ εἶνε πρὸ εὐκόλου νὰ καταπολεμήσουμε τὴν κατάχρησι τῶν Ἑλλήνων προξένων, ὑπηκόων τοῦ Σουλτάνου, μέσα σὲ μιὰ τέτοια συγκυρία παρὰ σὲ μιὰ ἄλλη, ἐφ' ὅσον ἄλλως τε ὁ βοεβόδας βεβαιώνει τὶς καταχρήσεις πού γίνονται, παρὰ τὴ θέλησι τῆς Πύλης. Ἰκετεύω ταπεινῶς τὴν Ἐκλαμπρότητά σας πού εἶνε τόσο προσεκτικὴ γιὰ τὸ καλὸ τοῦ ἐμπορίου καὶ τῆς ναυτιλίας, νὰ ἐνδιαφερθῇ σὲ ὅσα τῆς σημειῶνω πού δὲν εἶνε διόλου ἄνευ σημασίας γι' αὐτὴ τὴ σκάλα, μὲ σκοπὸ ὅπως ἡ Α. Μεγαλειότης, βλέπουσα τὸ ἐπικαιρὸν δῶση τὰς διαταγὰς της εἰς τὸν κόμητα νιὲ Σαγιέρ καὶ διορθωθῇ ἓνα τόσο μεγάλο κακὸ.

Μπουτῆ.

Ἄρτα 20 Μαΐου 1750

Ἐκλαμπρότατε,

Εἶχα τὴν τιμὴ νὰ γράψω στὴν Ἐκλαμπρότητά σας τὴν πρώτη τοῦ περασμένου μηνὸς καὶ νὰ τὴν πληροφρήσω γιὰ ὅλη τὴν ἀδικία πού προκύπτει στὴ βασιλικὴ ναυτιλία τῆς σκάλας αὐτῆς ἀπὸ τὰ ξένα προξενεῖα πού δίδονται στοὺς Ἕλληνας ὑπηκόους τοῦ Σουλτάνου, διαμένοντας ἐνταῦθα, ἀπὸ πατέρα σὲ γυιό. Τὸ κακὸ μεγαλῶνει καθημερινῶς ἐξ αἰτίας τῶν εὐκολιῶν πού τοὺς γίνονται καθὼς καὶ τῆς βοηθείας πού τοὺς παρέχεται στὸ νὰ βγοῦν ἔξω ἀπὸ τὴν σφαῖρα τους γιὰ νὰ προσπαθήσουν νὰ διαφύγουν κατὰ κάποιον τρόπο τοῦ ζυγοῦ τῶν Βασιλέων τους καὶ ἀπὸ φιλοδοξία νὰ θέλουν νὰ ἀνταγωνισθοῦν τοὺς ἐθνικοὺς προξένους, ἀρχίζοντας ἀπὸ τὰ λίγα πλεονεκτήματα πού τοὺς ἀποφέρει (τὸ προξενικὸ ἀξίωμα) χωρὶς νὰ φεύγουν ἀπὸ τὸν τόπο τους καὶ στηριζόμενοι στὴν εὐνοία πού οἱ συγγενεῖς καὶ φίλοι εἶνε φυσικὸ νὰ τοὺς παρέχουν.

Τὸ αὐτοκρατορικὸ πλοῖο πού ἀνεμένετο ἀπὸ τὸ Λιβόρνο καὶ γιὰ τὸ ὁποῖο εἶχα μιλήσει στὴν Ἐκλαμπρότητά σας, ἔφθασε, συνέλεξε ὅλα τὰ ἐμπορεύματα τῶν Ἑλλήνων πού εὐρίσκοντο ἐδῶ καὶ ἔφυγε πάλι γιὰ τὸ Λιβόρνο. Ἄν ἔβλεπε κανεὶς μὲ τί καρδιά τὸ φόρτωσαν αὐτοὶ οἱ Ἕλληνες, θὰ ἔλεγε ὅτι τοὺς τὰ μεταφέρει δωρεάν. Στὴν πραγματικότητα πάνω ἀπὸ δέκα Ἕλληνες ἐνδιαφέρονται στὴν ιδιοκτησία αὐτοῦ τοῦ πλοίου. Ὁ Ἕλλην πρόξενος τῆς Ὁλλανδίας πού ἔχει τὸν τίτλο τοῦ προτέκτορος τῆς Αὐτοκρατορίας (σ. μ. τῆς Αὐστρίας) ἐνδιαφέρεται ἐπίσης. Ὁ πλοίαρχος εἶνε Ἕλληνας. Δὲν μπορεῖ ὅμως νὰ ἔχη ἄδεια στὸ δνομά του καὶ γι' αὐτὸ ἔβαλαν πλοίαρχο ἓναν Λιβονέζο, πού δὲν πλοιαρχεῖ ὅμως διόλου, πρᾶγμα γιὰ τὸ ὁποῖο εἶμαι πολὺ καλὰ πληροφορημένος.

Ἄρτα 10 Αὐγούστου 1750

Ἐκλαμπρότατε,

«...Ὁ πλοίαρχος Ζὰν Μπιγιὸν πού διοικεῖ ἓνα ὠραῖο, νέο σκάφος

έφθασε στις 16 Ιουνίου για να τεθῇ στὴν διάθεσι τῶν Ἑλλήνων ἐμπόρων ἀπὸ τὰ Γιάννενα. Μόλις τὸ ἐπληροφορήθη ὁ ὀνόματι Ἀναστάσιος Πάνου, πρόξενος Νεαπόλεως καὶ Ραγούζης, ἄλλος Ἕλλην ἀπὸ τὴν αὐτὴ πόλι, ἔκαμε, κατὰ τὴ συνήθειά του, συνωμοσίαν με τοὺς Ἕλληνας ἐμπόρους ποὺ ἔχει ὑπὸ τὴν ἐπιτροπὴν του καὶ κατὰφερε νὰ τοὺς γυρίσῃ με τὸ μέρος του, γιὰ νὰ πάρῃ δὲ τίς μπάλες τοῦ κηροῦ ἀπὸ τὸ καράβι τοῦ πλοιαρχοῦ Μπιγιόν, ναύλωσε ἐπειγόντως στὴν Κέρκυρα ἓνα μικρὸ ραγουζέϊκο πίνκι, τὸ ἔφερε στὴ Σαγιαδά καὶ μᾶς πήρε ὅλο τὸν κηρὸ ποὺ βρέθηκε στὰ χέρια τῶν ἐμπόρων τοῦ συγγενολογίου του, τὸν ὁποῖο καὶ φόρτωσε, περὶ τίς 200 μπάλες (ἀξίας) ὡς δυὸ χιλιάδες κορδοβάνικα(1). Παρεκίνησε μάλιστα τὸν Ἑμίνη τελῶν Σαγιαδάς νὰ ἐμποδίσῃ τὴν ἀποστολὴν ἐμπορευμάτων ἀπὸ τὰ Γιάννενα στὴν Ἄρτα με τὴ δικαιολογίαν, ὅτι τὰ φορτώνουν στὴ σκάλα του, χρειάσθηκε δὲ οἱ ἀφωσιωμένοι στὴ σημαίαν μας ἔμποροι ποὺ φόρτωσαν στὸ καράβι μας περὶ τὰ 30 χιλιάδες δέρματα καὶ μερικὲς μπάλες κάπες, νὰ ἔλθουν σὲ συμβιβασμὸ με τὸν ἐν λόγῳ τελῶν τῆς Σαγιαδάς, γιὰ νὰ πάρουν τὴν ἄδεια νὰ τὰ στείλουν (τὰ ἐμπορεύματά τους) ἀπὸ τὰ Γιάννενα ἐδῶ. Ὅσο γιὰ τὸν μαῦρο κηρὸ δὲν μπορέσαμε νὰ ἔχουμε παρὰ 4 μπάλες. Μᾶς πήραν ὅλο τὸ ὑπόλοιπο ποὺ θὰ ἔδινε ἓνα καλὸ ναῦλο στὸ καράβι, τὸ ὁποῖο, ἐλλείψει ἐμπορευμάτων, μένει ἀκόμα ἐδῶ ἀπὸ τίς 16 Ἰουνίου.

Τὸ πίνκι τοῦ Ἀναστασίου Πάνου θὰ τοῦ στοιχίσῃ ὡς τόσο κάτι τί αὐτὴ τὴ φορὰ. Γιατὶ τὸ μικρὸ αὐτὸ πλοῖο τὸ ναύλωσε πρὸς 220 (σκούδα) με 20 ἡμέρες σταλία ἀλλὰ δὲν μπόρεσε, χάρις στὶς συνεννοήσεις μου με τὰ Γιάννενα, νὰ μᾶς πάρῃ τὰ ἐμπορεύματα ποὺ φορτώθηκαν στὸ καράβι τοῦ πλοιαρχοῦ Μπιγιόν καὶ ζήμωσε 60 σκούδα πάνω στὸ ναῦλο.

Ἄρτα 25 Αὐγούστου 1751

Ἐκλαμπρότατε,

Κατέστησα γνωστὰ ἐπὶ τῇ εὐκαιρίᾳ στὸν κ. Μπαγιγιὺ ντὲ Μποκάξ καὶ στοὺς κ. κ. συμβούλους καὶ ἀντιπροσώπους τοῦ Ἐμπορικοῦ Ἐπιμελητηρίου (Μάσσαλίας) τὰ σχετικὰ με τὴν ἐπικίνδυνον κατάχρησι ποὺ κάμουν ἐδῶ οἱ πρόξενοι Ἕλληνες στὰ ὑγειονομικὰ χαρτιά (τῶν πλοίων), γιὰ τὰ ὁποῖα ὀλόκληρη ἡ χριστιανωσύνη εἶνε τόσο ὑπερήφανη καὶ ταυτοχρόνως ἐνδιαφέρεται τόσο πολὺ. Εἶνε λίγος καιρὸς τώρα ὅπου ἔφυγε ἀπ' ἐδῶ μιὰ πολάκρα με σημαίαν ραγουζέϊκη καὶ με διοικητὴ τὸν ὀνόματι καπετὰν Νικόλαο Ναρδέλλη. Τὸ σκάφος αὐτὸ φόρτωσε κατ' εὐθείαν γιὰ Μεσσήνη, ἐνῶ εἶνε πολλὰ χρόνια τώρα ποὺ δὲν γίνονται ἐκεῖ δεκτὰ πλοῖα προερχόμενα ἀπὸ τὴν Ἀνατολὴ τόσο ποὺ καὶ τὰ δικὰ μας πλοῖα φορτώνουν γιὰ τὴ Μάλτα, ὅπου καὶ ξεφορτώνουν τὰ ἐμπορεύματα γιὰ νὰ κάνουν καραντίνα. Πληροφορήθηκα (ὅμως) με τί τρόπο τὰ ξένα αὐτὰ πλοῖα ἔχουν τὸ μέσο νὰ γίνονται δεκτὰ στὴ Μεσσήνη καὶ ἔμαθα ὅτι ἀντὶ νὰ τοὺς δίνη πατέντα ὁ ἐδῶ πρόξενός τους, τοὺς βγάζει ἀπὸ τὸ Ὑγειονομεῖο τῆς Πρέβεζας. Ἐν συνεχείᾳ δέ, ἔμαθα ἀκόμη ἀπὸ τὸν ὀνόματι Νικολὸ Γεωργούλη ποὺ ἐκτελοῦσε χρέη γραμματέως τοῦ Ἀναστασίου Πάνου, Ἕλληνας ἀπὸ τὰ Γιάννενα, προξένου Νεαπόλεως καὶ Ραγούζης, ὅτι ὁ ἐν λόγῳ πρόξενος ἠθέλησε νὰ τὸν θάλῃ νὰ προσυπογράψῃ μιὰ πατέντα, ἡ ὁποία νὰ λέγῃ ὅτι τὸ ἐν λόγῳ ραγουζέϊκο πλοῖο φόρτωσε μέσα στὸν κόλπο τῆς Πρέβεζας, πράγμα ποὺ αὐτὸς (ὁ Νικολὸς Γεωργούλης) ἠρνήθη νὰ τὸ κάμῃ. Σκέφθηκαν τότε καλύτερα καὶ πήραν πατέντα ἀπὸ τὴν Πρέβεζα διατυπωμένη κατὰ τὸν ἴδιον τρόπο. Ἐπειδὴ ἡ (Ἑνετικὴ) Δημοκρατία διατείνεται ὅτι

(1) Νόμισμα ἰσπανικό.

ἔχει τὴν κυριαρχία τῶν ὑδάτων τοῦ κόλπου, οἱ Βενετοὶ τὸν ὀνομάζουν πάντοτε κόλπο τῆς Πρέβεζας, πράγμα πού προκαλεῖ τὴν παρεξήγησι στὶς ὑγειονομικὰ πατέντες γιὰ τὴ Μεσσηνία καὶ ἐπιτρέπει σ' αὐτοῦ τοῦ εἵδους τὰ πλοῖα, ραγούζικα, λιθορνήζικα καὶ ἄλλα νὰ βρίσκουν τὸν τρόπο — παραβιάζοντας τὴν ἀλήθεια — νὰ γίνονται δεκτὰ στὴ Μεσσηνία, ἐνῶ τὰ δικά μας πού θὰ πηγαίνουν ἐκεῖ μὲ πατέντα δική μου, νὰ μὴ γίνονται δεκτά.

Ὑπάρχουν τώρα ἐδῶ πρὸς φόρτωσι τὸ μπρικαντίνι ἢ κὲς ἀπὸ τὸ Λιδόρνο Ὁ Ἅγιος Νικόλαος καὶ τὸ ταχυδρομικὸ τῆς Ἀρτας ὑπὸ τὸν πλοίαρχο Μπρυμέ καὶ σημαία αὐτοκρατορικῆ. Ὁ Ἕλλην πρόξενος τῆς Αὐτοκρατορίας καὶ τῆς Ὀλλανδίας στὰ Γιάννενα Θεόδωρος Μεσηνέζης φορτώνει τὸ ἐν λόγω πλοῖο μὲ ὅλη του τὴν ἀνέσι γιὰ τὴ Μεσσηνία, ὅπου θὰ παρουσιασθῇ μὲ πατέντα σὰν τὶς ἀνωτέρω.

Μὲ πείσαν νὰ κάμω κι' ἐγὼ ὅπως οἱ Ἕλληνες πρόξενοι, ἐξεδίωξα ὅμως μὲ περιφρόνησι καὶ ἀγανάκτησι αὐτοὺς πού μὲ ἐπρότειναν αὐτὴ τὴ πλαστογραφία. Ἀλλὰ κανεὶς πιά δὲν φορτώνει σὲ γαλλικὰ πλοῖα γιατί, ὅπως κατὰ λαθαίνει καὶ ἡ Ἐκλαμπρότητά σας, οἱ Ἕλληνες ἔμποροι βρίσκουν μεγάλη οἰκονομία νὰ ἀποστέλλουν τὰ ἐμπορεύματά τους κατ' εὐθείαν στὴν Μεσσηνία, ἀντὶ νὰ τὰ περνοῦν ἀπὸ τὴ Μάλτα γιὰ νὰ κάμουν καραντίνια καὶ νὰ τὰ μεταφορτώνουν ἔπειτα γιὰ τὴ Μεσσηνία.

Μὲ μιὰ παρόμοια πλαστογραφία ὁ Μιχαὴλ Πάνου κατώρθωσε νὰ στείλῃ στὴ Μεσσηνία ἓνα ἑλληνικὸ πλοῖο, ὁ δὲ ἀδελφός του Ἀναστάσιος Πάνου, πρόξενος, προσπαθεῖ νὰ τὸ ἀποστείλῃ ὅχι μόνον στὴ Μεσσηνία ἀλλὰ καὶ στὸ βασιλεῖο Νεαπόλεως. Ὁφείλω νὰ πληροφορήσω τὴν Ἐκλαμπρότητά σας ὅτι πρὸς τὸ μέρος τῆς Σαγιάδας πού εἶνε ἀγκυροβόλιο σὲ τουρκικὴ γῆ ἀπέναντι στὴ Κέρκυρα, φελοῦκε καὶ ἄλλα πλοῖα ναπολιτανικά φορτῶνουν ἐμπορεύματα πού τὰ κατεβάζουν ἀπὸ τὰ Γιάννενα. Τὰ πλοῖα αὐτὰ ξεφορτῶνουν στὴ Σικελία ὅπου γίνονται πάντοτε δεκτὰ ὡς τώρα. Πρέπει λοιπὸν νὰ πηγαίνουν ἐκεῖ μὲ πατέντα ἀπὸ τὴ Κέρκυρα, ἀφοῦ εἶνε γνωστὸ ὅτι, ἀπὸ πολλὰ χρόνια, σκάφη προερχόμενα ἀπὸ τὴν Ἀνατολή καὶ ἐμπορεύματα, δὲν γίνονται δεκτὰ στὰ λιμάνια τῆς Σικελίας καὶ τοῦ Βασιλείου τῆς Νεαπόλεως.

Δὲν ἀμφιβάλλω ὅτι ὁ κ. Μπαγιὺ ντὲ Μπωκάξ θὰ θῷ νωρὶς στὴ Μεσσηνία γιὰ νὰ πληροφορηθῇ μὲ τί πατέντα θὰ παρουσιασθῇ τὸ ὡς ἄνω αὐτοκρατορικὸ μπρικαντίνι, ἔμαθα ὅμως προκαταβολικὰ ὅτι ὁ Ἕλλην πρόξενος ὑπεχρέωθη νὰ τοῦ πάρῃ πατέντα ἀπὸ τὴν Πρέβεζα ὅπως ἔκαμε καὶ ὁ ἄλλος πρόξενος Νεαπόλεως καὶ Ραγούζης.

Ἡ Ἐκλαμπρότητά σας ἀντιλαμβάνεται καλὰ τί σημασία ἔχει νὰ μὴ μάθουν θετικὰ ὅτι ἐγὼ ἔδωσα αὐτὴ τὴ γνώμη (ὅτι ἐγὼ ἀπεκάλυψα αὐτὰ τὰ πράγματα), γιατί οἱ Ἕλληνες ἔμποροι πού εἶνε προδιατεθειμένοι νὰ δίδουν τὴν προτίμησίν τους στοὺς ὁμοεθνεῖς τῶν προξένους, ἂν μάθουν ὅτι ἐγὼ τοὺς ἔκλεισα τὴν πόρτα στὶς εὐκολίες καὶ τὴν οἰκονομία πού βρίσκουν μ' αὐτὴ τὴν κατάχρησι καὶ τὴν πλαστογραφία (τῆς πατέντας), θὰ κακοδιαθεθοῦν περισσότερο ἐναντίον μας καὶ τὰ πλοῖα μας θὰ ὑποφέρουν. Ἐξ ἄλλου οἱ ὑπάλληλοι τοῦ Ὑγειονομείου Πρεβέζης θὰ φέρουν κάθε δυσκολία στοὺς ὑπηκόους μας καὶ σὲ μένα πού ἐναποθηκεύω ἐκεῖ τὰ περισσότερα σιτάρια μου πρὸς εὐκολία τῶν πλοίων μας.

Ἀρτα 18 Μαΐου 1753

Ἐκλαμπρότατε,

Εἶχα τὴν τιμὴ νὰ γράψω στὴν Ἐκλαμπρότητά σας τὴν 22 Φεβρουαρίου συνοδεύων τὴν ἐπιστολήν μου μὲ μιὰ γενικὴ κατάστασι τοῦ ἐμπορίου καὶ τῶν ναύλων τοῦ περασμένου ἔτους. Ἡ Ἐκλαμπρότητά σας θὰ παρετήρη-

σε, ὅτι τὸ κεφάλαιο τὸ σχετικὸ πρὸς τὴν μεταφορὰ ἐμπορευμάτων Μεσσήνης, Λιθόρνου κλπ. παρουσιάζει πολὺ λίγα πράγματα. Γιατὶ τὰ ραγουζέικα πλοῖα ἔχουν ἐξ ὁλοκλήρου καταστρέψει τὶς μεταφορὰς αὐτές. Εἶνε πολλὰ, ταξιδεύουν μπορεῖ νὰ πῇ κανεὶς γιὰ τίποτε, ἐκτὸς τοῦ ὅτι κατέβασαν τὰ ναῦλα σ' ἓνα τέτοιο σημεῖο ποῦ δὲν ὑπάρχει πιά ψωμί. Ἡ σκάλα αὕτη λόγω τῆς θέσεώς της ὑποφέρει περισσότερο ἀπὸ τὶς ἄλλες.

Φεύγοντα ἢ ἐρχόμενα ἀπὸ τὴ Ραγούζα ὅλα αὐτὰ τὰ πλοῖα, πιάνουν στὴ Κέρκυρα. Ἀπ' ἐκεῖ στέλνουν, μέσω Σαγιάδας στὰ Γιάννενα ποῦ εἶνε πολὺ κοντά, ἓνα ἐπείγον γράμμα καὶ μόλις ὑπάρχουν λίγα ἐμπορεύματα παρουσιάζεται ἓνα πρὸς φόρτωσι, πρᾶγμα ποῦ δὲν μπορεῖ νὰ γίνη ἀπὸ τὰ δικά μας πλοῖα, ἐπειδὴ προσεγγίζουν πολὺ λίγο στὴ Κέρκυρα καὶ ἐξ ἄλλου, τὰ δυὸ ἢ τρία ποῦ ἀπασχολοῦνται ὅλο τὸ ἔτος μὲ τὴν ἐδῶ ἀκτοπλοΐα, δὲν μποροῦν νὰ κρατηθοῦν περισσότερο γιατί συναντοῦν πάντα κάποιο ραγουζέικο ὑπὸ φόρτωσι. Ἐκτὸς αὐτὸ οἱ πρόξενοι, ὅπως πολλὰς φορὲς ἀνέφερα στὴν Ἐκλαμπρότητά σας, εἶνε Ἕλληνες καὶ τὸ ἔθνος τους τοὺς προτιμᾷ εὐχαρίστως, πρᾶγμα ποῦ δὲν θὰ συνέβαινε ἂν ἦσαν ξένοι. Στὴν ἀκτοπλοΐα ἐδῶ μῆκαν καὶ λιβονέζικα πλοῖα, ἀλλὰ μ' αὐτὰ μποροῦμε νὰ παλαίψουμε ἐπειδὴ ὁ πρόξενός τους εἶνε ξένος ὅπως κι' ἐγώ.

Ἐκτὸς αὐτὸ ἀνοίγουν τώρα μιὰ πόρτα ποῦ θὰ εἶνε ἡ καταστροφή τοῦ ἐδῶ προξενείου μας. Ἄν ὑποτεθῇ ὅτι ἡ κατάχρησι συνεχίζεται, οἱ ἔμποροι τῆς Μεσσήνης θὰ φορτώνουν τὰ ἐμπορεύματά τους ποῦ προορίζονται γιὰ τὴν Ἄρτα, σὲ πλοῖα ποῦ θὰ προσεγγίζουν στὴ Κέρκυρα ὅπου καὶ θὰ τὰ μεταφορτώνουν σὲ ἑλληνικὰ πλοῖα, τὰ ὁποῖα θὰ τὰ μεταφέρουν στὴ Σαγιάδα καὶ ἀπὸ κεῖ στὰ Γιάννενα, κατὰ τρόπο ποῦ νὰ μὴ πληρώνουν πιά προξενικά.

Ἄρτα 30 Νοεμβρίου 1753

Ἐκλαμπρότατε,

Ἡ ἐταιρεία τῆς Μεσσήνης ἄρχισε ἐδῶ τὸ ἐμπόριό της (ἐμπόριο) δερμάτων κατεργασμένων καὶ νωπῶν. Δὲν παρέλειψα νὰ στείλω μία φιλοφρονητικὴ ἐπιστολὴ πρὸς τὸ διευθυντὴ της, γιὰ νὰ προσπαθῶ νὰ τὸν ὑποχρεώσω νὰ προτιμήσῃ τὰ πλοῖα μας. Ἐλαβα μία ἀπάντησι φιλοφρονητικὴ. Ὁ Θεὸς νὰ δώσῃ νὰ δοῦμε ἐν συνεχείᾳ τὰ ἀποτελέσματα. Ἐκεῖνο ποῦ μὲ ἔκαμε νὰ γράψω εἶνε ὅτι ὁ Ἕλλην ὑπῆκοος τοῦ Σουλτάνου πρόξενος Νεαπόλεως εἶνε ἐπίσης καὶ πρόξενος Ραγούζης.

Ἀποστέλλω στὴν Ἐκλαμπρότητά σας τὸ προτότυπο τῆς ἐπιστολῆς αὐτῆς, γιὰ νὰ ἰδῇ ὅτι δὲν παραλείπω τίποτε ἀπὸ ὅ,τι εἶνε δυνατόν νὰ συντελέσῃ στὸ ἐμπόριο τῶν πλοίων μας.

Τὰ ἐμπόδια τῶν Ἑλλήνων προξένων κατέστρεψαν τὴν ἀκτοπλοΐα τῆς σκάλας αὐτῆς γιὰ τὰ πλοῖα μας. Πρὸ παντὸς δὲ τὰ ἐμπόδια τοῦ προξένου Ραγούζης. Ἡ Ἐκλαμπρότητά σας θὰ ἰδῇ τὰ ἀποτελέσματα στὴν κατάστασι ἐμπορίου ποῦ θὰ στείλω στὸ τέλος τοῦ ἔτους.

Ἄρτα 10 Μαΐου 1755

Ἐκλαμπρότατε,

Ἐνα τρίτο καὶ πιδ σύντομο μέσο θὰ ἦταν νὰ ἐπιτύχῃ ἡ Ἐκλαμπρότητά σας μέσω τοῦ πρεσβευτοῦ (στὴν Κωνσταντινούπολι) διαταγὰς τῆς Πόρτας, ὅπως, δυνάμει τοῦ ἄρθρου XIII τῶν παλαιῶν διομολογήσεων, οἱ ὑπῆκοοι τοῦ Σουλτάνου οἱ ἐγκατεστημένοι στὰ Γιάννενα καὶ στὴν Ἄρτα ποῦ θὰ ἐλάμβαναν ἀπὸ γαλλικὰ πλοῖα ἐμπορεύματα μεταφορτωνόμενα κατ' αὐτὸν τὸν

τρόπο στο στενό ή στο άγκυροβόλιο της Κέρκυρας επί πλοίων (έλληνικών), πληρώνουν άκριβώς τὰ προξενικά, όπως περιέχεται στο έν λόγω άρθρο, όπως θα συνέβαινε αν τὰ ίδια πλοία ξεφόρτωναν τὰ έν λόγω έμπορεύματα στους λιμένες της Άλβανίας.

Άρτα 19 Δεκεμβρίου 1755

Έκλαμπρότατε,

Είχα την τιμή νά γράψω στην Έκλαμπρότητά σας την 18 Μαΐου και 16 Σεπτεμβρίου. Σας καθιστούσα γνωστό ότι οι Γάλλοι πλοίαρχοι εξακολουθούν νά κάμουν με τὰ πλοία τους άδικαιολόγητο λαθρεμπόριο, μεταφορώνοντες, επί πλοίων έλληνικών και τουρκικών της Σαγιαάδας και του Δελβίνου στο άγκυροβόλιο της Κέρκυρας, τὰ έμπορεύματα τὰ όποια, οι Έλληνες και άλλοι έμποροι του Λιθόρνου, Μεσσήνης και Νεαπόλεως, τους έφόρτωσαν με άποστολή στα Γιάννενα. Τελευταίοι τέτοιοι πλοίαρχοι ήσαν οι Ζάκ Μπατρύ από τον Σηκουάνα, πλοίαρχος στο μπριγκαντίνι «Ο Πρόθυμος» και Λουϊ Μαί από την ίδια περιοχή, πλοίαρχος στην νταρντάνα «Ψυχές της Κολάσεως».

Άρτα 13 Σεπτεμβρίου 1756

Έκλαμπρότατε,

Χθές μόλις έλαβα τις έπιστολές της 28 Μαρτίου και 8 Άπριλίου με τις όποιες ή Έκλαμπρότητά σας είχε την καλώσύνη νά με τιμήση. Στην πρώτη είδα νά παρέχεται έλευθερία στους ξένους νά φορτώνουν ύφασματα σε πλοία της εθνικότητός των και νά επιτρέπεται νά τὰ διευθύνουν σ' όποιον τους άρέσει, όπως έπίσης (σε πλοία) δικά μας για την έλευθέρα πώλησι.

Έννέα μήνες έχουν ήδη περάσει χωρίς νά εμφανισθῇ ούτε ένα γαλλικό πλοίο, ούτε και νά έλθῃ κανένα έμπόρευμα από τη Γαλλία με άλλα πλοία. Η άκτοπλοΐα της σκάλας γίνεται με καράβια ραγουζέικα. Ο Έλλην από τὰ Γιάννενα πρόξενος της Ραγούζης, έχει θριαμβεύσει και ριζώνεται τρομερά στο έμπόριο της άκτοπλοΐας.

Από έναν караδοκүρη έλληνικού πλοίου που έφθασε από το Άρχιπέλαγος, έμαθα ότι ύπάρχει εκεί ένα άγγλικό πειρατικό με 24 κανόνια και 120 άνδρες πλήρωμα, το όποιο περιπλέει. Έκαμε μάλιστα μερικές λείες.

Άρτα 2 Ιουνίου 1762

Έκλαμπρότατε,

Αν θέλατε νά χρησιμοποιηθούν για τὴ μεταφορά, πλοία έλληνικά μεσολογγίτικα ή τοπικά, θα μπορούσα νά τὰ έχω και κάνοντας τις φορτωτικές σε ξένο όνομα, για τη Μάλτα, Γένοβα ή άλλου, νά στείλω ασφαλώς την ξυλεία ως εκεί, από όπου ή Έκλαμπρότητά σας θα μπορούσε νά συνοδεύσῃ τὰ πλοία αυτά ως την Τουλώνα, υπογράφοντας νέα συμβόλαια. Τοῦτο δὲ διότι ή ιδιότητα των φορτίων τὰ καθιστᾷ ὑποπτα στους έχθρους μας και δὲν εἶνε σκόπιμο νά μεταφορτωθούν.

Άρτα 24 Μαρτίου 1763

Έκλαμπρότατε,

Θά φροντίσω νά κοινοποιήσω σ' όλα τὰ περίξ, την άμνηστεία που ή Α. Μ. παρεχώρησε στους λιποτάκτας αξιωματικούς του ναυτικού και ναύτας με τὸ διάταγμα της 26 Νοεμβρίου. Δὲν θα εἶνε διόλου έξαιρετικό νά υπάρ-

χουν (μερικοί) σὲ ἑλληνικά πλοῖα ἀπὸ τὸ Μεσολόγγι πού ἐξαστάται ἀπὸ τὸ ἐδῶ προσενεῖο, ὅπου τὰ πλοῖα αὐτοῦ τοῦ εἵδους ἔχουν πολὺ πολλαπλασιασθῇ. Ἔτσι θὰ πληροφορηθοῦν (γιά τὴν ἐμνηστεία) καὶ γιὰ τὶς εὐκολίες πού ὁ Βασιλεὺς τοὺς παρέχει, νὰ ἐπιστρέψουν στὴ Γαλλία χωρὶς νὰ τοὺς στοιχίσῃ τίποτε.

Ὅλο τὸ ἐμπόριο γίνεται ἐδῶ μὲ ἑλληνικά πλοῖα, στὰ ὁποῖα οἱ κυριώτεροι ἐνδιαφερόμενοι εἶνε Τοῦρκοι, οἱ δὲ φορτωταὶ Ἕλληνες. Οἱ περισσότεροι ἀπὸ ἐκείνους πρὸς τοὺς ὁποίους στέλλονται αὐτὰ τὰ ἐμπορεύματα στὴ χριστιανωσύνη, τοὺς δίδουν εὐχαρίστως τὴν προτίμησι.

Ἄρτα 6 Ἰουνίου 1763

Ἐκλαμπρότατε,

Ὑστερα ἀπὸ ὀκτῶ ἐτῶν ἀπαγόρευσι, νὰ ἐπὶ τέλους ἓνα γαλλικὸ πίνκι, τὸ ὁποῖο ναύλωσαν ἔμποροι ἀπὸ τὴ Μεσσήνη, γιὰ νὰ μεταφέρῃ ἐδῶ γουναρικά καὶ νὰ φορτώσῃ στὴν ἐπιστροφῇ γιὰ τὴ Μάλτα.

Εἶδοποίησα ἐν καιρῷ τὴν Ἐκλαμπρότητά σας ὅτι ὁ πασὰς τελώνης ἀπήτησε προσενεκὰ δικαιώματα γιὰ ὅλα τὰ ἐμπορεύματα πού ἦρθαν τὸ περασμένο ἔτος, μὲ πλοῖα ἑλληνικὰ μεσολογγίτικα καὶ ἄλλα, μὲ τὴ δικαιολογία ὅτι τὰ τελωνειακὰ ἔχουν αὐξηθῇ. Τώρα παραπονεῖται στοὺς Ἕλληνας ἐμπόρους ὅτι δὲν φορτώνουν σ' ἓνα μεσολογγίτικο πλοῖο.

Ἄρτα 20 Σεπτεμβρίου 1763

Ἐκλαμπρότατε,

Μιὰ ἄδικη ἀξίωσι τοῦ πασὰ μας τείνει νὰ ρίξῃ ἐκ νέου τὴ σκάλα αὐτὴ σὲ μιὰ δευτέρη ἀπραξία καὶ νὰ παρεμποδίσῃ, ἐξ ὁλοκλήρου, τὴ ναυσιπλοῖα στὰ πλοῖα μας, καθὼς καὶ στὰ πλοῖα τῶν ἄλλων χριστιανικῶν δυνάμεων.

Τὸ διπλὸ αὐτὸ προσενεκὸ δικαίωμα πού ἐπιβάλλει στὰ χριστιανικά πλοῖα, ἀρχίζοντας ἀπὸ τὰ δικά μας, ἠνόνησε τὴν τουρκικὴ σημαία, σὲ τέτοιο σημεῖο, ὥστε βρίσκονται, τὴ στιγμὴ αὐτῇ, στὴ σκάλα πρὸς ῥόρωσι δυὸ μεσολογγίτικα πλοῖα, τὸ ἓνα γιὰ τὴ Μάλτα καὶ τὸ ἄλλο γιὰ τὴ Ραγούζα μὲ φορτίο κάπες πού πρὶν ἀπὸ τὸν πόλεμο μετεφέροντο ἀπὸ δικά μας χριστιανικά πλοῖα.

Ἐπειδὴ οἱ κουρσάροι δὲν ἔκαμαν ὥς τώρα παρὰ ἐλάχιστες λείες, ἐμποδιζόμενοι στὶς πειρατείες τοὺς ἀπὸ τοὺς ἐξοπλισμοὺς τῶν χριστιανικῶν δυνάμεων, φίλων τῆς Πόρτας, ἀσφαλίζει κανεὶς πιδ εὐκολα στὴ Βενετία. Τὰ μεσολογγίτικα αὐτὰ πλοῖα, μὲ σημαία τουρκικὴ, πληρώνουν 1 ½ — 2 %. Οἱ φορτωταὶ μποροῦν ἔτσι νὰ καλύπτονται ἀπὸ κάθε κίνδυνο καὶ νὰ συνέλθουν ἀπὸ τὸ βάρος τῆς ἀσφαλείας πού δίδουν, χάρις στὴν οἰκονομία πού ἔχουν ἀπὸ τὰ διπλὰ προσενεκὰ δικαιώματα, τὰ ὁποῖα θὰ πλήρωναν μὲ τὰ πλοῖα μας καὶ χάρις σὲ μιὰ ἐκπτώσι πού οἱ Ἕλληνες καραβοκυραῖοι τοὺς κάμουν στὰ ναῦλα, κατὰ τρόπο πού νὰ συμφέρῃ ἀναμφισβητήτως, στὸ νὰ τοὺς δίνουν τὴ προτίμησί τους.

Ἄν δὲν εὐρεθῇ ἓνα φάρμακο γιὰ τὸν μεγάλο αὐτὸ κίνδυνο, εἴτε μέσῳ Κωνσταντινουπόλεως ἢ ἐπὶ τέλους κάπως ἄλλοιως, ἡ ναυτιλία μας ἐδῶ θὰ χαθῇ καὶ τὸ κακὸ θὰ ἐπεκταθῇ στὶς ἄλλες σκάλες.

Σ η μ. : Τὰ μὴ φέροντα ὑπογραφὴ ἀποσπάσματα ἐπιστολῶν εἶνε ἐπίσης τοῦ Μπουῖγ, Γάλλου προξένου Ἄρτης.

ΜΕΡΟΣ ΤΡΙΤΟ

Στατιστικοὶ πίνακες

ΠΙΝΑΞ Ι

Κατάπλοι γαλλικῶν πλοίων ἀπὸ ἑλληνικοὺς λιμένας
στὴν Μασσαλία μεταξὺ 1749—1760

Ἔτη	Λιμένες προελεύσεως	Πλοῖα	Σύνολο πλοίων ἐξ Ἀνατολῆς	Ἔτη	Λιμένες προελεύσεως	Πλοῖα	Σύνολο πλοίων ἐξ Ἀνατολῆς
1749	Θεο(ν)ίκη Ἀρχιπέλαγος Χανιά Μωριάς	11 24 5 58	191	1755	Θεο(ν)ίκη Ἀρχιπέλαγος Χανιά Μωριάς	17 36 10 26	246
	Σύνολο	98			Σύνολο	89	
1750	Θεο(ν)ίκη Ἀρχιπέλαγος Χανιά Μωριάς	25 13 24 39	215	1756	Θεο(ν)ίκη Ἀρχιπέλαγος Χανιά Μωριάς	12 20 4 8	150
	Σύνολο	101			Σύνολο	44	
1751	Θεο(ν)ίκη Ἀρχιπέλαγος Χανιά Μωριάς	25 35 7 100	288	1757	Θεο(ν)ίκη Ἀρχιπέλαγος Μωριάς	9 33 16	188
	Σύνολο	167			Σύνολο	58	
1752	Θεο(ν)ίκη Ἀρχιπέλαγος Χανιά Μωριάς	19 103 5 102	346	1758	Θεο(ν)ίκη Ἀρχιπέλαγος Μωριάς	3 3 4	90
	Σύνολο	229			Σύνολο	10	
1753	Θεο(ν)ίκη Ἀρχιπέλαγος Χανιά Μωριάς	9 289 12 58	484	1759	Ἀρχιπέλαγος Μωριάς	3 2	68
	Σύνολον	368			Σύνολο	5	
1754	Θεο(ν)ίκη Ἀρχιπέλαγος Χανιά Μωριάς	15 200 5 43	371	1760	Θεο(ν)ίκη Ἀρχιπέλαγος Μωριάς	3 4 13	80
	Σύνολο	263			Σύνολο	20	

ΠΙΝΑΞ II

Ναυτιλιακή κίνησι στον λιμένα Χίου μεταξύ 1756-1774

Έτη	Τριμη- νίες	Πλοία		Έτη	Τριμη- νίες	Πλοία	
		Γαλλικά	Ξένα			Γαλλικά	Ξένα
1756	1η	14	26	1768	1η	13	11
	2α	24	15		2α	16	11
	3η	17	20		3η	10	15
	4η	18	10		4η	25	6
1758	1η	4	4	1769	1η	10	10
	2α	—	—		2α	15	18
	3η	11	22		3η	21	21
	4η	11	15		4η	11	11
1760	1η	21	14	1770	1η	19	7
	2α	25	23		2α	19	15
	3η	17	38		3η	6	2
	4η	10	29		4η	13	5
1761	1η	5	15	1771	1η	5	7
	2α	18	24		2α	—	—
	3η	11	34		3η	14	4
	4η	5	25		4η	14	8
1762	1η	13	14	1772	1η	15	3
	2α	9	12		2α	19	10
	3η	7	9		3η	30	16
	4η	7	20		4η	16	16
1766	1η	10	9	1773	1η	12	4
	2α	18	16		2α	20	16
	3η	34	21		3η	—	—
	4η	12	18		4η	—	—
1767	1η	17	10	1774	1η	—	—
	2α	23	17		2α	33	29
	3η	20	17		3η	50	42
	4η	14	9		4η	33	30

ΠΙΝΑΞ III

Γαλλικά πλοία στον λιμένα Ἡρακλείου
μεταξὺ 1756—1774

Κ α τ ά π λ ο ι					Ἐ π ό π λ ο ι	
Ἔτη	Ἑξαμη- νίες	Πλοῖα	Τόννοι	Πληρώ- ματα	Πλοῖα	Τόννοι
1756	1η	19	1275	226	13	945
	2α	18	1301	222	23	1521
1758	1η	8	550	99	8	570
	2α	11	720	129	15	940
1760	1η	6	355	79	7	425
	2α	6	275	56	5	295
1761	1η	5	410	67	5	320
	2α	6	385	76	7	475
1762	1η	2	100	26	2	100
	2α	5	290	53	4	210
1763	1η	4	300	53	4	310
	2α	10	610	111	9	520
1764	1η	8	495	101	9	565
	2α	20	1130	214	19	1110
1769	1η	9	430	82	9	400
	2α	19	1215	220	19	1185
1770	1η	14	915	155	14	865
	2α	13	722	143	12	692
1771	1η	15	1311	163	11	925
	2α	18	1210	198	17	1266
1772	1η	25	1420	239	25	1480
	2α	20	1250	197	23	1360
1774	1η	15	870	144	18	1260
	2α	36	3042	383	35	2832

ΠΙΝΑΞ IV

Γαλλική ναυτιλιακή κίνησι σὲ ἑλληνικοὺς λιμένας

μεταξὺ 1776—1/85

Κατάπλοι					Ἀπόπλοι				
Ἔτη	Λιμένες	Πλοῖα	Πληρώματα	Τόννοι	Ἔτη	Λιμένες	Πλοῖα	Πληρώματα	Τόννοι
1776	Θεσ/νίκη	25	346	3333	1776	Θεσ/νίκη	22	308	2922
	Κορώνη	3	32	302		Κορώνη	1	9	60
	Πάτραι	6	63	511		Πάτραι	6	77	831
	Ἄρτα	1	11	76		Ἄρτα	3	28	260
	Χανιά	3	26	200		Ἡράκλειον	1	9	70
						Χανιά	1	55	480
	Σύνολο	38	478	4422		Σύνολο	34	486	4623
1777	Θεσ/νίκη	25	368	3597	1777	Θεσ/νίκη	22	320	2291
	Πάτραι	7	78	645		Χανιά	1	10	80
	Ναύπλιον	6	54	583		Ἄρτα	2	17	169
	Κορώνη	1	9	105		Ναύπλιον	4	47	306
	Χανιά	2	17	170		Πάτραι	3	39	290
	Ἡράκλειον	1	9	130		Κορώνη	3	30	279
	Αἶνος	1	9	96					
	Σύνολο	43	544	5326		Σύνολο	35	463	3415
1778	Θεσ/νίκη	19	315	2836	1778	Θεσ/νίκη	24	347	3493
	Ναύπλιον	9	114	1040		Αἶνος	1	10	96
	Ἄρτα	1	12	80		Ναύπλιον	7	77	698
	Πάτραι	1	13	100		Ἄρτα	1	11	76
	Κορώνη	2	20	225		Πάτραι	3	34	256
	Ἡράκλειον	7	17	130		Κορώνη	1	11	105
	Χανιά	9	90	765		Ἡράκλειον	1	11	130
	Σύνολο	48	581	5176		Χανιά	5	47	390
						Σύνολο	43	548	5244
1779	Καβάλλα	1	16	120	1779	Καβάλλα	1	14	120
	Θεσ/νίκη	10	155	1256		Θεσ/νίκη	13	239	1907
	Ναύπλιον	1	9	90		Ἄρτα	1	8	100
	Πάτραι	4	48	290		Πάτραι	2	22	180
	Κορώνη	3	42	365		Ναύπλιον	3	42	420
	Χανιά	9	102	887		Χανιά	5	51	406
	Σύνολο	28	372	3008		Σύνολο	25	376	3133
1780	Καβάλλα	2	23	220	1780	Θεσ/νίκη	10	136	1276
	Θεσ/νίκη	16	222	2112		Κορώνη	2	25	235
	Πάτραι	1	12	105		Πάτραι	4	48	336
	Ναύπλιον	3	29	306		Ναύπλιον	3	46	321
	Κορώνη	4	45	325		Χανιά	13	129	1197
	Χανιά	10	93	936					
	Σύνολο	36	424	4004		Σύνολο	32	384	3361

ΠΙΝΑΞ IV (συνέχεια).—Γαλλική ναυτιλιακή κίνηση σὲ ἑλληνικοὺς λιμένες μεταξὺ 1776—1785

Κατάπλοι					Ἀπόπλοι				
Ἔτη	Λιμένες	Πλοῖα	Πληρώματα	Τόννοι	Ἔτη	Λιμένες	Πλοῖα	Πληρώματα	Τόννοι
1781	Χανιά	4	40	295	1781	Χανιά	7	67	671
	Πάτραι	6	61	599		Πάτραι	1	8	60
	Κορώνη	4	36	342		Νισύπλιον	2	20	170
	Καβάλλα	1	13	110		Κορώνη	4	40	337
	Θεσ)νίκη	13	169	1633		Καβάλλα	1	11	100
	Σύνολο	28	319	2979½		Θεσ)νίκη	14	210	1820
1783	Θεσ)κη-Καβάλ.	20	265	2529	1883	Θεσ)κη Καβάλ.	16	184	1925
	Μωριᾶς	12	127	1261		Μωριᾶς	19	180	1858
	Χανιά	17	179	1624		Χανιά	11	96	898
	Σύνολο	49	571	5414		Σύνολο	46	360	4681
1784	Θεσ)κη Καβάλ.	23	276	2936	1784	Θεσ)κη Καβάλ.	29	350	3728
	Μωριᾶς	14	135	1488		Μωριᾶς	20	191	2176
	Χανιά	9	97	1173		Χανιά	12	131	1494
	Σύνολον	46	508	5597		Σύνολο	61	672	7398
1785	Θεσ)κη Καβάλ.	21	268	3231	1785	Θεσ)κη Καβάλ.	23	274	3214
	Μωριᾶς	16	172	1842		Μωριᾶς	19	196	1995
	Χανιά	17	167	1890		Χανιά	7	66	815
	Σύνολο	54	607	6963		Σύνολο	49	536	6024

ΠΙΝΑΞ V. — Γαλλικά πλοῖα στὸν λιμένα Χανίων κατὰ τὸ 1785

Πλοῖα	Προέλευσις	Πλήρωμα	Τόννοι	Προορισμός
1 μπριγκαντίνι	Ἀλεξάνδρεια	10	95	Μωριᾶς
1 » »	Μασσαλία	12	120	Θεσσαλονίκη
1 καράβι	Μάλτα	13	150	Κωνστ)νούπολις
1 ταρτάνα	Μασσαλία	11	90	Ἀθήναι
1 μπριγκαντίνι	» »	10	100	Κωνστ)νούπολις
1 μπριγκαντίνι	» »	13	150	» »
1 πολάκρα	» »	12	145	Κωνστ)νούπολις
1 μπριγκαντίνι	Τριπολίτις	7	68	Χίος
1 ταρτάνα	Μασσαλία	9	105	Κωνστ)νούπολις
1 μπριγκαντίνι	Κωνστ)νούπολις	10	100	» »
1 » »	Μάλτα	10	131	Νέα Σκάλα
1 μπριγκαντίνι	» »	7	60	» »
1 ταρτάνα	Μασσαλία	12	150	Μωριᾶς
1 ταρτάνα	» »	15	170	Θεσσαλονίκη
1 ταρτάνα	Τριπολίτις	6	32	Μωριᾶς
1 ταρτάνα	Μωριᾶς	12	150	» »
1 κορβέττα	Μασσαλία	11	110	Ἡράκλειο
1 κορβέττα	» »	10	110	» »
1 βομβάρδα	» »	14	180	Θεσσαλονίκη

ΠΙΝΑΞ VI

Κίνησις λιμένος Χανίων Κατάπλοι πλοίων "Ετος 1784

Έθνικότης	Αριθμός	Πλήρωμα	Τόννοι
Αυστριακά	3	36	550
Βενετίας	3	32	480
Ραγούζης	2	26	350
Υδραϊκά (2)	6	110	530

"Ετος 1785

Αυστριακά	4	48	600
Βενετίας	1	12	120
Ραγούζης	1	14	150
Υδραϊκά	5	90	450

1. Σχετικά με τὰ υδραϊκά πλοία ὁ Γάλλος πρόξε-
Χανίων ἀναφέρει τὰ ἑξῆς :

«Αὐτοῦ τοῦ εἴδους τὰ πλοία (σ. μ. τὰ Ὑδραϊκά)
καταστρέφουν ἀπολύτως τὴν ἄκτοπλοῖα μας. Ἐκτὸς
τοῦ ὅτι εἶνε πολυάριθμα, ἔχουν τὴν εὐκολίαν νὰ παίρ-
νουν πατέντα ἀπὸ τὴ Μάλτα ἔναντι 60 πιάστρων καὶ
νὰ ταξειδεύουν χωρὶς κίνδυνον ἀπὸ μέρους τῶν κουρ-
σάρων τῆς θρησκείας μας. Αὐτὸ τὰ σηκώνει πολὺ στὴν
ἐκτίμησιν τῶν ἐντοπίων».

Κίνησις λιμένος Χανίων μεταξύ 1766—1785

"Ετη	Κατάπλ. Απόπλοι	Γαλλικά	Άγγλικά	Ραγού ζης	Νεαπ.	Βενετίας	Αυστρ.	Ρωσ.
1766	74	—	—	—	—	—	—	—
1767	89	52	1	34	—	—	2	—
1768	86	44	—	34	1	3	4	—
1769	116	69	—	35	1	9	2	—
1770	81	58	—	18	—	4	1	—
1771	96	83	4	—	—	6	3	—
1773	108	29	6	—	5	24	3	—
1782	121	33	—	17	—	68	—	3
1784	67	22	—	25	—	17	4	—
1785	64	19	—	14	—	27	4	—

Ναυτιλιακή κίνησι στον λιμένα 'Αλεξανδρείας κατά τὸ ἔτος 1782

Διμένες προελεύσεις

'Εθνικότης πλοίων	Μασσαλία	Λιβόρνο	Τεργέστη	Ραγούζα	Βενετία	'Αλγέριο	Τύνις	Τριπολίτις	'Ηράκλειο	Ζάκυνθος	Πρέβεζα	Μωριάς	Θεσ/νίκη και κόλπος	Κων)πολις	Σμύρνη - Χίος	Ρόδος	Κύπρος	Συρία	Σύνολο	Πληρώ- ματα	'Αξία φορτίου
Γαλλικά Αυστρίας Βενετίας Ραγούζης Σουηδίας Ρωσικά Τουρκικά, 'Ελληνικά	24 1 — — — — —	— 4 — — — — —	— 1 — — — — —	— — 1 — — — —	— — — 5 — — —	— — — — 2 — —	— — 12 13 — — —	2 4 2 4 — 6 —	— — 5 4 — 23 —	— — 2 1 — 1 —	— — — — — — —	— — — — — — —	— — — 8 — — —	— — 2 — 1 2 18	5 — 7 4 — 1 7	3 — 12 3 — 1 —	3 — 2 1 — 1 —	— — — — — — —	37 2 67 41 1 6 373	375 26 812 612 16 78 6423	3.615.452 232.922 4.994.959 2.341.068 102.608 329.676 6.057.377

Διμένες προορισμοί

'Εθνικότης πλοίων	Μασσαλία	Λιβόρνο	Τεργέστη	Ραγούζα	Βενετία	'Αλγέριο	Τύνις	Τριπολίτις	'Ηράκλειο	Ζάκυνθος	Πρέβεζα	Μωριάς	Θεσ/νίκη και κόλπος	Κων)πολις	Σμύρνη - Χίος	Ρόδος	Κύπρος	Συρία	Σύνολο	Πληρώ- ματα	'Αξία φορτίου
Γαλλικά Αυστρίας Βενετίας Ραγούζης Σουηδίας Ρωσικά Τουρκικά, 'Ελληνικά	18 — — — — — —	— — 4 — — — —	— 1 4 — — — —	— — — — — — —	— — — 4 — — —	— — — — — — —	— — — — — — —	— — 5 7 — — —	2 2 — 6 — 8 —	2 — — — — — —	— — — — — — —	— — — — — — —	— — — — — — —	— — — 5 4 — — —	4 — 12 5 — 2 —	4 — 11 1 — — —	— 3 — — — — —	1 — 2 — — — —	31 1 64 39 1 6 370	431 14 784 582 16 78 6378	1.911.128 47.551 4.501.558 3.244.458 137.500 855.732 11.989.543

ΠΙΝΑΞ VIII

Πλοία ελληνικά, τουρκικά καὶ ξένα στὸ ἐμπόριο τῆς Ἀλεξανδρείας κατὰ τὸ ἔτος 1783-1784

Ἔτος 1783

Κατάπλοι

Ἀπόπλοι

Ἐθνικότης πλοίων	Ἀριθ.	Πληρώματα	Ἐθνικότης πλοίων	Ἀριθ.	Πληρώματα
Γαλλικά	34	462	Γαλλικά	39	535
Βενετικά	91	1255	Βενετικά	83	1163
Αὐστριακά	7	98	Αὐστριακά	8	113
Ραγούζης	84	1344	Ραγούζης	73	1168
Ρωσικά	5	65	Ἀγγλικά	1	10
Τουρκ., Ἑλλην.	319	5519	Ρωσικά	5	65
			Τουρκ., Ἑλλην.	319	5519

Ἔτος 1784

Ἐθνικότης πλοίων	Ἀριθ.	Πληρώματα	Τόννοι
Γαλλικά	49	612	5771
Βενετικά	55	1100	8250
Ραγούζης	82	1312	13120
Ρωσικά	12	155	1440
Ἀγγλικά	1	13	120
Τουρκ., Ἑλλην.	295	5900	44250

Κίνησι στὸν λιμένα Σμύρνης κατὰ τὸ 1783.

Κατάπλοι ἐξ Εὐρώπης	Ἀπόπλοι δι' Εὐρώπην
Γαλλικά 49	Γαλλικά 70
Ἀγγλικά 6	Ἀγγλικά 3
Αὐστριακά 8	Αὐστριακά 8
Ρωσικά 22	Ρωσικά 1
Ὁλλανδικά 4	Ὁλλανδικά 4
Δανικά 5	Δανικά 10
Βενετίας 17	Βενετίας 23
Ραγούζης 10	Ραγούζης 26
	Σουηδικά 1
Σύνολο 121	Σύνολο 146

Ἀπόπλοι γαλλικῶν πλοίων ἀπὸ ἑλληνικοὺς λιμένας
γιὰ τὴν Μασσαλία μεταξὺ 1785—1789

Γεν. Σύνολον | 195

Βιβλιοθήκη
ΤΕΛΛΟΓΛΕΙΟΥ
ΙΔΡΥΜΑΤΟΣ
ΤΕΧΝΩΝ
Α.Π.Θ.
Κωδ.....

ΔΡΑΧ. 50

BIB
TEΛ
ΙΔΙ
ΤΕΧΝ
Σ
Σ