

ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΠΛΟΥΜΙΔΗ

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ
ΝΑΥΤΙΑΙΑ ΣΤΗ ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ
(αρχές 20ού αιώνα)

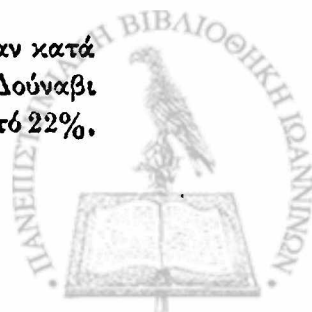
Ένας από τους έγκριτους μελετητές της ναυτικής ιστορίας μας, ο Περι- κλής Αργυρόπουλος¹, χαρακτηρίζει την πενταετία 1870-1875 ως την πιο ανθη- ρή για τον εμπορικό ιστιοφόρο στόλο της χώρας μας. Τότε τα άνω των 60 τόν- νων σκάφη ανέρχονταν σε 4.300, ενώ τα μικρότερης χωρητικότητας έφθαναν τα 1.205. Τα χρόνια όμως αυτά οριοθετούν και την οριστική στροφή του ελλη- νικού στόλου στην ατμοκίνηση. Το 1875 μόνο 28 ατμόπλοια ήταν σε ελληνική ιδιοκτησία, αλλά το 1903 φθάνουν τα 210 και το 1907 τα 287 (τόνωνων 307.573)². Με την αρχή λοιπόν του 20ού αιώνα η ελληνική ναυτιλία ανανεώ- νεται και ενδυναμώνεται. Ποιά ήταν όμως η θέση που αυτή κατείχε στην τότε διεθνή κίνηση και ποιός ο γεωγραφικός χώρος που κάλυπτε;

Οι στατιστικές μας φέρουν, όσον αφορά τα ατμόπλοια, στην Αν. Μεσό- γειο ως πρώτη την αγγλική σημαία που ακολουθείται από την ελληνική. Η ο- θωμανική και η ελληνική σημαία παρουσιάζουν μεγάλο αριθμό αφίξεων στα λιμάνια, αλλά το εκτόπισμα είναι πάντα αρκετά χαμηλό μπροστά στην αγγλική νυτιλία³. Ανταγωνίστριες προς την ελληνική είναι και οι σημαίες της Αυστρί- ας, Γαλλίας, Ιταλίας και Ρωσίας, την ακολουθούν δε του Βελγίου, της Βουλ- γαρίας, Γερμανίας, Ολλανδίας και Ρουμανίας. Τα φερόμενα ωστόσο ως οθω- μανικά και ρουμανικά σκάφη ήταν στην πλειοψηφία τους ελληνικής ιδιοκτησίας. Η ελληνική πκρουσία δεν έχει το οικονομικό βάρος της αγγλικής ή της γαλλι- κής, εντυπωσιάζει πάντως με το πλήθος των πλοίων, που αδιάκοπα αυλακώ- νουν τα νερά του Ιονίου, του Αιγαίου, της Εγγύς Ανατολής και της Μαύρης Θάλασσας.

1. P. J. A r g y r o p o u l o, Les Grecs et la mer, Athènes 1909, σ. 69 κ.ε.

2. Εφημ. «Αγών», φ. 91 (15/12/1900). Στο έργο του F. T h é r y, La Grèce ac- tuelle au point de vue économique et financier, Paris 1905, σ. 99, αναφέρονται για το 1904 ατμόπλοια 201, καθαρού εκτοπίσματος 214. 841 τόννων.

3. Ακόμη και στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης τα αγγλικά ατμόπλοια υπερτερούσαν κατά πολύ σε χωρητικότητα, «Οικονομική Ελλάς» 9 (1911), φ.42 (22/10/1911). Στον Δούναβι η αγγλική σημαία κατείχε το 44% των μεταφορών, με δεύτερη την ελληνική με ποσοστό 22%,



Στα 1900 έχουν καταγραφεί οι ατμοπλοϊκές εταιρείες ελληνικών συμφερόντων: α) Πανταλέοντος, με έδρα τη Σμύρνη. β) Χατζη-Δαούτ Φαρκούχ, με έδρα τη Σμύρνη (μετονομάστηκε αργότερα: Αμερικανική Ατμοπλοϊκή Εταιρεία. γ) Χαμιτιέ, με έδρα τη Σμύρνη. δ) Φωσκόλου, με έδρα τη Σμύρνη και την Κωνσταντινούπολη. ε) Σφακιανάκη, με έδρα την Κρήτη. στ) Αίγαίου, Π. Μ. Κουρτζή και Σία, με έδρα τη Μυτιλήνη. ζ) Λάμπρου, με έδρα τη Μυτιλήνη και την Κωνσταντινούπολη. η) Κουλουκουντή και Πνευματικού, με έδρα την Κάσο. θ) Ζυγομαλά, με έδρα τη Χίο. ι) Μιχαηλίδου, με έδρα τη Χίο. ια) Μπαχά, με έδρα τη Χίο. ιβ) Πανελλήνιος, με έδρα τον Πειραιά. ιγ) Διακάκη, με έδρα τον Πειραιά. ιδ) Τζων Μακ Δούαλ και Βαρβούρ, με έδρα τον Πειραιά. ιε) Διαφόρων Ανδρίων εφοπλιστών. Απέναντι στους ελληνικούς οίκους βρίσκουμε ανεπτυγμένες τις ξένες ναυτιλιακές εταιρείες: α) Paquet et Cie (γαλλική). β) Messageries Maritimes (γαλλική). γ) Stefano Dandria (αγγλική). δ) Florio e Rubattino (ιταλική)¹. ε) Λούδ (αυστριακή). στ) Εταιρεία Οδησού (ρωσική). ζ) Εταιρεία Δουνάβεως (ρωσική). η) Γερμανική Ανατολική Γραμμή². θ) Μαχσουσέ (τουρκική) ι) Χεδιβική (αιγυπτιακή)³.

Στο ελληνικό ναυτικό εμπόριο, που σημειώνεται στον ευρύτερο χώρο της Ανατολικής Μεσογείου, τη σημαντικότερη θέση κατείχαν τα λιμάνια της Αιγύπτου και της Μαύρης θάλασσας⁴. Απο τις περιοχές αυτές εξάγονταν προϊόντα που προορίζονταν τόσο για τα εκβιομηχανισμένα ευρωπαϊκά κράτη, Αγγλία,

1. Η εταιρεία Florio e Rubattino έλαβε το 1877 από το ιταλικό κράτος τη μονοπωλιακή εξουπλήρωση της γραμμής Βενετία-Αγκώνα-Μπάρι-Μπρίντιζι-Σύρος-Κωνσταντινούπολη, P. T r i z i o, La marineria a vapore del Levante d' Italia, Bari 1983, σ.54.

2. Το 1891 ιδρύθηκε η Deutsche Levante Linie που στη συνέχεια σύστησε τη θυγατρική Deutsche Mittelmeer Linie. Οι εταιρείες αυτές συνεργάζονταν στενά με τη γερμανική εταιρεία των Σιδηροδρόμων της Μ. Ασίας (Deutsche Levante Verkehr), «Οικ. Ελλάς», έτος 1907, φ. 18 (5/5/1907).

3. Για όλα τα παραπάνω στοιχεία βλ. Εφημ. «Αγών», φ.91 (15/12/1900), φ. 241 (31/10/1903).- «Οικ. Ελλάς», έτος 1907, φ. 18 (5/5/1907).

Κατά την περίοδο αυτή στην Πάτρα συστήθηκε η Αχαϊκή Ατμοπλοία με ιδρυτικά μέλη: Γουλιέλμος Μόρφυ, Γεώρ. Αλ. Κρωββ, Αλφρέδος Στίβενς, Αρθ. Μόρφυ κάτοικοι Πατρών. Ο εφοπλιστής Θ. Βόουεν Ρως κάτοικος Σμύρνης. Ο έμπορος Βίκτωρ Τσίττεριτς κάτοικος Θεσσαλονίκης. Οι Κόζουλιτς, Ι. Φράγκοβιτς και Α. Πρεμούδας κάτοικοι Τεργέστης. «Οικ. Ελλάς», έτος 1908, φ. 15 (10/4/1908).

Για τη δεσπόζουσα θέση και την ιδιαίτερη παρουσία των εφοπλιστών της Άνδρου βλ. Λ. Μ π ί σ τ η, Ο ατμήρης εμπορικός στόλος της Άνδρου (1882-1945), Αθήνα 1982. Ο ισχυρότερος οίκος ήταν της οικογένειας Εμπειρίκου και ακολουθούσαν του Μωραΐτη, Γουλανδρή, Μάντακα, Δάμπαση. Βλ. ακόμη, Ε π α μ. Ε μ π ε ρ ί κ ο υ, Περί εμπυχώσεως της ελληνικής ναυτιλίας, Αθήνα 1980. Στον εδώ κατάλογο μας σημειώνουμε τα ανδριώτικα πλοία.

4. Στο λιμάνι της Αλεξάνδρειας η ελληνική σημαία ήταν τα έτη 1905/1906 δεύτερη, μετά την αγγλική. Εφημ. «Αγών», φ. 422 (24/5/1907).



Γαλλία, Γερμανία, Ιταλία, Κάτω Χώρες, όσο και για μικρότερα μεσογειακά. Στην παρούσα μελέτη μας ασχολούμεθα με τη ναυτιλιακή κίνηση στη Μαύρη Θάλασσα, βασιζόμενοι σε πηγή που ως τώρα δεν έχει χρησιμοποιηθεί. Πρόκειται για το «Δελτίον του εν Κωνσταντινουπόλει Ελληνικού Εμπορικού Επιμελητηρίου», που είχε εβδομαδιαία συχνότητα. Σήμερα αποτελεί δυσεύρητη έκδοση, που σειρά της των ετών 1904-1907 εναπόκειται στη βιβλιοθήκη (Σπουδ. ΙΝΧ) του Πανεπιστημίου Ιωαννίνων. Το «Δελτίον» άρχισε να εκδίδεται το 1900¹. Στην Πόλη υπήρχαν ακόμη αγγλικό, γαλλικό, ιταλικό καθώς και αυστρουγγρικό επιμελητήριο. Στα Δελτία των Επιμελητηρίων σημειώνονταν η κίνηση των πλοίων της αντίστοιχης εθνικότητας, η εμπορική δραστηριότητα γύρω από τα εξαγωγίμα προϊόντα, οι τιμές που σχετικά διαμορφώνονταν και ποι- κίλες ειδήσεις που ενδιέφεραν τον τραπεζικό κόσμο. Έτσι τα Δελτία μας προσφέρουν σήμερα χρησιμότερα στοιχεία για τις εμπορικές δραστηριότητες του ελληνισμού της Τουρκίας και του γειτονικού χώρου, με επίκεντρο πάντα την Κωνσταντινούπολη.

Ήταν ήδη γνωστό ότι την εποχή που εξετάζουμε τα σκάφη ελληνικών συμφερόντων είχαν καταδείξει ιδιαίτερη παρουσία στη Μαύρη Θάλασσα, αλλά απηκριβωμένα και λεπτομερή στοιχεία δεν διαθέταμε. Η δική μας προσπάθεια στοχεύει να προσφέρει βάση για περαιτέρω έρευνες. Από τον πίνακα που εδώ παραθέτουμε, γίνεται εμφανής η κάλυψη όλου του Εύξεινου Πόντου από τα ελληνικά πλοία, από τα βουλγαρικά παράλια, τη Ρουμανία και τις εκβολές του Δούναβη, τη νότια Ρωσία, την Αζοφική Θάλασσα, τα παράλια του Καυκάσου και της Μ. Ασίας. Τα λιμάνια που σημειώνονται είναι εικοσιέξη, σχεδόν όλα τα αξιόλογα του Εύξεινου Πόντου και το γεγονός αυτό καταδεικνύει τις ρίζες που η ελληνική ναυτιλία είχε θέσει, σ' ένα χώρο εξάλλου όπου οι ομυθνεείς πληθυσμοί ήταν συμπαγείς ή με ανθούσες προικίες. Ως έτος δείγμα της έρευνάς μας έχουμε λάβει το 1904, δίνοντας παράλληλα ειδήσεις και από προηγούμενα και επόμενα έτη.

Στις αναχωρήσεις πλοίων με φορτίο έρχονται κατά σειρά: Ταϊγάνιον, Βράιλα, Σουλινά, Γαλάζιον, Βατούμ, Νοβωρωσίσκη, Μαριανούπολις, Βερδιάνσκα, Ζογκουλδάκ, Νικολάιεφ, Οδησός, Κέρτζιον, Θεοδοσία. Προέχουν λοιπόν τα λιμάνια που προμηθεύουν δημητριακά και έπονται όσα εξάγουν ξυλεία, πετρελαιειδή, γαιάνθρακες και σιδηρομετάλλευμα². Στο Ταϊγάνιον τα ελληνικά ατμόπλοια εμφανίζουν τριπλάσια κίνηση σε αριθμό αφίξεων από το επόμενο λιμάνι, ενώ τα ίδια έχουν το προβάδισμα και απέναντι σ' όλα τα ξένα. Για

1. Στα 1891 εκδόθηκε «Κανονισμός του εν Κωνσταντινουπόλει Ελληνικού Εμπορικού Επιμελητηρίου» (αντίτυπο απόκειται στη Γεννάδειο Βιβλιοθήκη).

2. Όλα σχεδόν τα πλοία έφθαναν κενά στα λιμάνια της Μ. Θάλασσας για να παραλάβουν εμπόρευμα.



το λόγο αυτό υπήρχε ιδιαίτερη ευνοϊκή μεταχείριση για τους Έλληνες εφοπλιστές από την ασφαλιστική εταιρεία Λόυδ¹. Το Ταϊγάνιον τροφοδοτούσε τριαντάεξη λιμάνια, από τα οποία έντεκα ήταν στον Ατλαντικό.

Η παρουσία της ελληνικής ναυτιλίας κατά τρόπο μαζικό στη Μ. Θάλασσα δεν εξηγείται μόνο από την εκεί παρουσία ελληνικών παροικιών. Το 1897/8 ο ισπανοαμερικανικός πόλεμος διέκοψε τη ροή του αμερικανικού σιταριού προς τη Δυτική Ευρώπη και τότε η αγορά στράφηκε προς τους σιτοβολώνες της Ν. Ρωσίας και της Ρουμανίας, χώρος όπου οι Δυτικές Δυνάμεις είχαν εξασφαλίσει ελευθερία κίνησης με τη συνθήκη του Παρισιού του 1856. Επόμενο λοιπόν ήταν να επωφεληθούν οι Έλληνες εφοπλιστές, που παρείχαν φθηνά ναύλα, πληθώρα μικρών ή μεγάλων σκαφών και είχαν εξοικειωθεί με τον χώρο της Μ. Ανατολής. Ακόμη, με την ατμοκίνηση οι ανάγκες σε άνθρακα είχαν πολλαπλασιαστεί και τα ορυχεία του Πόντου² ήταν πηγή φθηνής ύλης, καθώς επίσης ήταν απαραίτητο και το πετρέλαιο του Βατούμ. Όλες αυτές οι ευνοϊκές συγκυρίες βοήθησαν τους Έλληνες να αυξήσουν τον στόλο τους και να κυριαρχήσουν στο εμπόριο, όχι μόνο στο θαλάσσιο αλλά και στο χερσαίο. Στα 1912 στην Οθωμανική Αυτοκρατορία το 43% του εσωτερικού εμπορίου ήταν σε ελληνικά χέρια, απέναντι στο 23% που κατείχαν οι Αρμένιοι³. Γίνονται οι Έλληνες σοβαροί ανταγωνιστές των Άγγλων, που βαθμιαία υποχωρούν. Παράλληλα αρχίζει και η έντονη διείσδυση του γερμανικού κεφαλαίου, που από τα 1913 περνά σε πρώτη θέση στον ευρωπαϊκό χώρο. Εάν η ελληνική εμπορική ναυτιλία είχε περισσότερα οικονομικά μέσα και κυρίως είχε κατορθώσει (με την υποστήριξη του ελληνικού κράτους) να οργανώσει δική της χρηματαγορά, θα είχε ασφαλώς πετύχει να λάβει πρωτεύουσα θέση⁴.

Οι δυτικοευρωπαίοι στόχο τους είχαν τη μεγαλύτερη δυνατή υπεροχή τους στην ευρύτερη περιοχή της Εγγύς και Μέσης Ανατολής και ως βάση τους εί-

1. «Πρόσθετα ασφάλιστρα δεν πληρώνουν τα εξής ελληνικά ατμόπλοια: Μιχαληνού και Σας, Κ. Σταθάτου, Δ. Νεγρεπόντη, Γ. Μ. και Γ. Εμπειρικού και Σας, Βαλιάνου, Α. Εμπειρικού, Κ. Α. Θεοφυλάτου, αδελφών Αμπατιέλου, Ν. Κούππα, Ν. Δ. Λικιαρδοπούλου, Δρακούλη, Πανελληνίου Εταιρείας, Ο.Α. Σταθάτου, αδελφών Κούντζη, Μπέμπη, Δ. Σταθάτου, αδελφών Σιφναίου, Βατή. Άλλοι λένουν ότι τούτο οφείλεται εις την χρηστήν διοίκησην των Ελλήνων και άλλοι ότι οφείλεται εις την οπισθοβουλίαν του Λόυδ, χαριζομένου εις τους ισχυρούς Έλληνας εφοπλιστάς, όπως μη έχωσιν ούτοι συμφέρον να συμπράξωσιν εις την σύμπληξιν αξιογρέου Ελληνικής Ασφαλιστικής Εταιρείας». Σ. Κι ο υ ζ έ-Πι ε ζ ά, Έκθεσις περί γεωργίας, εμπορίας, βιομηχανίας και ναυτιλίας ανά την προξενικήν περιφέρειαν Ταϊγανίου 1910 και 1911, εν Αθήναις 1912, σ. 81.

2. Στην Ποντοηράκλεια ο οίκος Κουρτζή εκμεταλλεόταν (μαζί με τους αδελφούς Σάριζα) ορυχεία άνθρακα.

3. C. I s s a w i, The economic history of Turkey 1800-1914, Chicago-London 1980, σ. 14.

4. Βλ. παραπάνω σελ. 62 σημ. 1 και P. J. A r g y r o p o u l o, Les Grecs, σ. 69 κ.ε. και εφημ. «Αγών», φ. 109 (20/4/1901).



χαν επιλέξει τα υπολείμματα της οθωμανικής αυτοκρατορίας στην Ευρώπη και κυρίως τη Μ. Ασία με όλες τις τουρκικές κτήσεις στην Ασία και Β. Αφρική. Η Γαλλία είχε κατορθώσει να κατέχει το 53,82% του οθωμανικού χρέους, με δεύτερη τη Γερμανία, που κατείχε το 34%¹. Παλαιότερη υπήρξε η γαλλική ναυτιλιακή παρουσία, που το 1837 εμφανίζεται με τη γραμμή Μασσαλία-Κωνσταντινούπολη μέσω Σύρου². Ωστόσο, η Αγγλία παρέμενε πρώτη στο εξωτερικό εμπόριο της Τουρκίας³, κυρίαρχη στις ναυπηγήσεις ατμοπλοίων⁴ και στα 1913 πραγματοποιούσε το μισό των ευρωπαϊκών επενδύσεων⁵. Οι Έλληνες εφοπλιστές αντέδρασαν με μεγάλη ζωτικότητα στην ολοένα επεκτατική πολιτική των ξένων κεφαλαίων και εμπορικών στόλων. Ός τον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο κατόρθωσαν να διατηρήσουν την υπεροχή τους στη ναυσιπλοΐα του Δούναβη, παρά τον αυστριακό και ρουμανικό ανταγωνισμό⁶. Τα ελληνικά προξενεία των χωρών που έβρεχε η Μ. θάλασσα στα 1910-1912 οργάνωσαν συστηματική έρευνα της αγοράς της περιοχής τους, προέβησαν σε ανάλυση των δεδομένων της ναυτιλιακής κίνησης και υπέδειξαν τρόπους για την προστασία και τόνωση του ελληνικού εμπορίου⁷. Ωστόσο η πολιτική πραγματικότητα που προέκυψε με το τέλος του πολέμου και το κλείσιμο των εθνικών συνόρων δημιούργησαν νέα κατάσταση και το ως τότε καθεστώς άλλαξε. Από τότε το ελληνικό εμπορικό ναυτικό επιβάλλει σε άλλες περιοχές τη μαζική παρουσία του.

1. A. F l e u r y, La pénétration allemande au Moyen-Orient 1919-1939: Le cas de la Turquie, de l' Iran et de l' Afghanistan, Leiden 1977, σ.21. Την οικονομική κυριαρχία της Γαλλίας αναλύει ο J. T h o b i e, Intérêts et impérialisme français dans l' empire ottoman (1895-1914), Paris 1977.

2. J. T h o b i e, ό.π., σ. 36.

3. C. I s s a w i, The economic history, σ. 79.

4. R. C. K. E n s o r, England, Oxford 1936, σ. 278.

5. P. B a i r o c h, Commerce extérieur et développement économique de l' Europe au XIXe siècle, Paris - La Haye 1976, σ. 94.

6. Βλ. την εξαντλητική μελέτη Σ. Φ ω κ ά, Οι Έλληνες εις την ποταμοπλοΐαν του Κάτω Δουνάβειος, μετ. Μ. Μαρκοπούλου, Θεσσαλονίκη 1975.

7. Το Υπουργείο των Εξωτερικών εξέδωσε 16 τεύχη και σ' αυτά περιλαμβάνονται απο την περιοχή της Μ. θάλασσας : η Βουλγαρία, το Ταϊγάνιον, η Οδησσός, η Σουλινά, η Φιλιπούπολις.



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΕΤΟΣ 1904

ΟΝΟΜΑΤΑ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ ΤΑΞΙΔΙΩΝ

Αγαμέμνων	12	Βιθυνία	2
Άγ. Γεώργιος	4	Βικτωρία	11
Αδελφότης	10	*Βοιωτία	5
Άθως Ρωμάνος	12	Βόσπορος	7
Αικατερίνη	3	Βούβουλης Γ.	2
Αίνος	8	Βρυσήτς	9
*Αίολος	5		
Ακμή	7	Γάγγος Αλέξ.	10
Ακρόπολις	17	Γαλαξίδι	5
Αμπατιέλου Ζίλδα	15	*Γεώργιος βασ.	20
Αμφιτρίτη	10	*Γουλανδρής Ι.	1
Ανάργυρος Σ.	8	*Γουλανδρής	3
Ανδρομάχη	12	*Γουλανδρής Λ. Γ.	9
*Ανδρέας	4		
*Ανδριάνα	1	Δέσποινα	11
*Άνδρος	8	*Δημήτριος	13
Αννίκα	14	Δολίχιον	4
*Αντώνιος	7		
Αργοστόλιον ¹	3	Ελένη	21
Αργυρή μήτηρ	7	*Ελλάς	4
Αργώ	12	Ελπιδοφόρος	6
Άρης	6	Ελπίς ²	6
Αριστέα	8	Εμμανουήλ	11
Αρτεμισία	10	*Εμπειρικός	7
*Ασημίνα	5	*Εμπειρικός Γεώργιος	2
*Αττική	5	*Εμπερικός Κ.	9
Αύρα	8	Επτάλοφος	7
		Επτάνησος	9
*Βάκχος	7	Έρισος	1
*Βαλιάνος Μαρής	12	Ερμής	8
*Βαλιάνος Νικόλαος	10	Ευαγγελίστρια	1
*Βαλιάνος Παναγής	4	Ευάγγελος	1
*Βαλιάνος Σπ.	7	Ευθύμιος	10
Βασιλάκης	10		
*Βασίλειος	12	Ζάκυνθος	1
Βασιλική	1	Ζαρφης	9
Βενετία	1		
Βερβενιώτης Ν.	4	Ήπειρος	1

Τα σημειούμενα με αστερίσκο πλοία ήταν εφοπλιστών Ανδρών

1. Ανήκε στην εταιρεία Γιαννουλάτου

2. Βυθίστηκε έξω από τον Πύργο Βουλγαρίας το Νοέμβριο 1904



Ηρώ	7	Μιχαηλινός Αλέξ.	10
		Μιχαηλινός Γεώργιος	8
Θεοφανώ	17	Μιχαηλινός Μ.	6
		Μιχαηλινός Ν.	2
Ιονία	1	Μιχαηλιτζ. Ρ.	1
Ίστρος	13	*Μπέμπης	1
*Ιωάννης	24	Μπίλιος	10
		Μπούμπουλης	2
Καλβοκορέσσης	13	Μυτιλήνη ¹	7
Καννάκης Κων.	12		
Καραντινός Ι.	1	Νεγρεπόντης Δημ.	15
Κάρολος	6	Νεγρεπόντης Ν.	1
Καστριώτης Ν.	5	Νίνα	1
*Κατίνα	7		
Κεραμιαί	7	Οδυσσεύς	9
Κέρκυρα	1	Όλγα βασιλ.	5
Κεφαλληνία	11	Οράτιος	3
Κιλικία	7		
Κλημεντίνη	5		
Κοζαδίνος Βασίλειος	14	Παρθενών	4
*Κορινθία	1	Πασγαλίδης Κ.	4
*Κορνήλιος	11	Πέλωψ	1
Κορωνάιος Κοσμάς	17	Πετρίτσης Ευάγγ.	14
Κούππα Αικατερίνη	8	Πολύμητις	6
Κούππα Σοφία	16	*Πολυξένη	5
Κούππας Ορ.	4	Ποσειδών ²	26
Κουρεντή Αγλατα	24		
Κούτζης Γεώργιος	22	Ράλλη Μαριέττα	9
Κούτζης Ιωάννης	10	Ράλλης Παντιάς	5
*Κυκλάδες	10	*Ροζίνα	6
*Κωνσταντίνος	19	Ρούσος Εμμανουήλ	12
Κώστας	11	Ρούσος Παρίσης	14
Λεονάρδος	11	Σιφναίος Γ.	1
Λέρος	16	Σιφναίος Ζάνος	14
Λέων	9	Σιφναίος Θεόδωρος	12
*Λεωνίδας	20	Σιφναίος Μ.	1
*Λεωνίδας και Ελένη	7	■ Σιφναίος Ο.	2
		Σιφναίος Σ.	1
*Μανούσης	8	Σιφναίος Χρυσομάλλης	15
Μάρθα	17	Σιφναίου αδελφοί	11
*Μαρία	28	Σιφναίου Ελένη	12
*Μενέλαος	7	Σκυλίτσης	3
Μίνα	10	Σμαράγδα	1
*Μιχαήλ	8	Σουλτάνα	13

1. Ανήκε στην εταιρεία Κουρτζή

2. Ανήκε στην εταιρεία Τζων Μακ Δοβάλ



Σοφία πριγκήπισσα	6	Τήνος	1
Σπάρτη	7	Τρικούπης Χ.	12
Σπύρος	7	*Φανή	5
Σταθάτος Ανδρέας	8	Φρόσω	1
Σταθάτος Κ.	2	Φώσκολος	4
Σταθάτος Όθων	10	Φώτης	10
Σταθάτου Ανδριάνα	3		
Στέφανος	8		

ΛΙΜΑΝΙΑ

Συχνότητα αναχωρήσεων		Συχνότητα αφίξεων	
Αγκώνα	2	-	-
Άδεν (Αραβία)	-	1	-
Αίνος	1	-	-
Αλγέριον	3	8	-
Αλεξάνδρεια	13	45	-
Αλεξανδρέττα	2	-	-
Αμβέρσα	1	51	-
Αμβούργο	-	10	-
Αμστελόδαμον	-	6	-
Άνδρος	5	-	-
Αττάλεια	1	-	-
Βαλεντία	6	9	-
*Βαλτζίκιον	1	1	-
Βάριον (Ιταλία)	1	-	-
Βαρκελώνη	20	26	-
*Βάρνα	8	10	-
Βασσώρα	-	1	-
*Βατούμ	49	30	-
Βέζερ (Αννόβερο)	-	4	-
Βενετία	18	6	-
*Βερδιάνσκα	22	7	-
Βηρυττός	1	1	-
Βιζέρτη (Τυνησία)	-	1	-
Βιλβάο (Ισπανία)	1	1	-
Βιναρόζ (Ισπανία)	1	-	-
Βόλος	3	-	-
*Βράιλα	73	87	-
Βρέμη	-	13	-
*Γαλάζιον	52	13	-
*Γενιτζέσκη	10	1	-

* Με αστερίσκο σημειώνονται τα λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας



Γένουα	97	78
Γιβραλτάρ	-	34
Γλασκόβη	-	4
Δεδέ-Αγάτς	4	1
Δζέδδα (Χετζάζ) (Αραβία)	2	-
Δουκέρκη	-	1
Δουβλίνο (Ιρλανδία)	-	2
Έμδεμ (Γερμανία)	-	1
*Ευπατορία	8	3
*Ζόγκουλδακ	22	4
*Θεοδοσία	14	8
Θεσσαλονίκη	1	4
Ιόπη	6	-
Ισμαηλία	-	1
*Καβάρνα	2	-
Καλαί	-	1
Καλάμαι	1	1
Κάλιαρι (Σαρδηνία)	-	1
Καμαράν (Υεμένη)	1	-
Κάρδιφ	13	-
Καστελλαμάρε	8	3
Κατάνη	8	12
Κέρκυρα	1	3
*Κέρτζιον	15	6
Κοπεγχάγη	-	2
*Κωνσταντζα	4	6
Κωνσταντινούπολις	25	22
Λαύριον	7	5
Λέητ (Αγγλία)	-	1
Λεμεσός	1	1
Λιβερπούλη	-	4
Λιβόρνον	6	8
Λισσαβών	1	1
Λονδίνο	1	13
Λύκατα (Σικελίας)	1	-
Μάλτα	7	9
Μάντσεστερ	-	1
*Μαριανούπολις	24	9
Μασσαλία	91	95
Μελιά (Ισπανία)	1	-
Μεντών (Γαλλία)	2	-



Μεσσήνη	3	5
Μιλάτζο (Σικελία)	-	1
Μπουζή (Αλγέριο)	1	-
Μυτιλήνη	-	-
Ναζέρ (Γαλλία)	-	1
Νεάπολις	18	10
Νίκαια	3	1
*Νικολάιεφ	22	21
Νιουπόρτ	2	1
*Νοβορωσίσκη	46	40
*Οδησός	22	24
Ονέλια (Γαλλία)	5	4
Οράν (Αλγέριο)	3	3
*Ότσακοφ	-	1
Παλέρμον	6	4
Πάτρα	4	3
Πειραιεύς	115	58
Πίζα	1	-
Πιομπίνον (Ιταλία)	1	-
*Ποντοηράκλεια	2	-
Πορτοφερράγιο (Ιταλία)	2	-
Πόρτ Σάιδ	8	-
Πότι	3	4
*Πύργος	8	4
Ρέτζιο (Ιταλία)	2	-
Ρόδος	1	-
*Ροστόβιον	-	1
Ρόττερδαμ	1	46
Σαβόνα	7	2
Σάιδα (Λίβανος)	1	-
Σαλέρνον	1	2
Σεβίλλη	2	-
Σέττη (Γαλλία)	4	8
Σιβιταβέκκια	6	1
*Σινώπη	-	5
Σμύρνη	9	5
Σαουθάμπτον	-	2
*Σουλινά	61	17
Σούτ Σιλδ (Αγγλία)	1	-
Σπέτσια (Ιταλία)	9	5
Συρία	1	-
Σύρος	15	1
Σφαξ	-	1



*Ταϊγάνιον	215	265
Ταραγόνη	4	4
Τάρας	1	-
Τεργέστη	10	8
Τόρρε Ανουντσιάτα (Ιταλία)	16	18
Τράπανι	-	1
*Τραπεζούντα	-	12
Τύνιδα	2	1
Φιούμη (Ιστρία)	2	3
Χίος	1	-
Χούλη	-	6
Gijon (Ισπανία)	-	1
Χωρίς τόπο	4	38

ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ

αλάτι	1	μέταλλα	2
αραβόσιτος	2	ξυλεία	34
βρώμη	13	οπώρες	1
γαιάνθρακες	38	πέπωνες	1
γεννήματα	14	πετρέλαια	49
δημητριακά	158	πορτοκάλια	3
διάφορα	74	πρόβατα	1
καρποί	4	σανίδες	2
κέραμοι	3	σιτάρι	307
κριθή	17	σπορέλαιο	1
λάδι	2	χαρούπια	2
λεμόνια	1	χόρτο	1
μαγγανέζιο	1	κενό	583

ΠΡΟΪΟΝΤΑ ΚΑΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ

Αλεξανδρέττα:	πορτοκάλια	Κατάνη:	χαρούπια, λάδι
Βαλτζίκιον:	δημητριακά	Κέρτζιον:	σιτάρι
Βάρνα:	βρώμη	Κωσταντζα:	κριθή, πετρέλαιο
Βατούμ:	πετρέλαιο	Μαριανούπολις:	σιτάρι, μέταλλα
Βερδιάνσκα:	δημητριακά	Μασσαλία:	κέραμοι
Βράιλα:	δημητριακά, ξυλεία	Νικολάιφ:	σιτάρι
Γαλάζιον:	δημητριακά, ξυλεία	Νοβορωσίσκη:	γεννήματα, σιτάρι, διάφορα, ξυλεία
Γενιτζέσκη:	δημητριακά	Οδησός:	σιτάρι, ξυλεία
Ευπατορία:	δημητριακά	Ποντοηράκλεια:	γαιάνθρακες
Ζογκουλδάκ:	γαιάνθρακες	Πότι:	πετρέλαιο, μαγγανίζιο, βρώμη
Θεοδοσία:	δημητριακά, γεννήματα	Πύργος:	δημητριακά
Καβάρνα:	σιτάρι	Σουλινά:	δημητριακά
Καμαράν:	αλάτι	Ταϊγάνιον:	δημητριακά
Κάρδιφ:	γαιάνθρακες		



ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ ΜΗΝΩΝ

Ιανουάριος	84	Ιούλιος	116
Φεβρουάριος	88	Αύγουστος	144
Μάρτιος	118	Σεπτέμβριος	131
Απρίλιος	97	Οκτώβριος	88
Μάιος	84	Νοέμβριος	136
Ιούνιος	129	Δεκέμβριος	103

R E S U M E
ELEMENTS SUR LA MARINE MARCHANDE
GRECQUE DANS LA MER NOIRE
(Début du XXe s.)

Jusqu' à la Première Guerre Mondiale la flotte marchande grecque détenait la deuxième place dans le mouvement des ports de la mer Noire, après le drapeau anglais. La présence grecque était préminente à Taigan, suivi par Braila, Soulina, Galatzi, Batoum etc. Parmi les produits transportés les céréales l'emportaient sur tous les autres, tels le bois, le pétrole et la houille. Les informations ici rapportées se basent sur le Bulletin de la Chambre de Commerce Grecque de Constantinople, la presse de l' époque et la bibliographie relative.

