

Η ΑΥΣΤΡΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΚΑΙ Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑ
(1750-1800 περίπου)

Τό πρόβλημα τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλίας εἶναι ἴσως ἀπὸ τὰ πιο πολυσυζητημένα καὶ ἐνδιαφέροντα τῆς νεοελληνικῆς ἱστοριογραφίας. Οἱ ὥς τώρα, τουλάχιστον, προσιτές καὶ γνωστές στὸν μελετητὴ - ἐρευνητὴ πηγές εἶναι καὶ ἑλλειπτεῖς καὶ ἀποσπασματικές, ὥστε πολλὰ ἐρωτήματα ἀναμένουν ἀκόμη τὴν ἀπάντησή τους. Τὰ μεγαλύτερα κενὰ ὑφίστανται κυρίως ὅσον ἀφορᾷ στὸ 18ο αἰῶνα καὶ ἰδιαίτερα στὴν καίρια περίοδο μετὰ τὸ 1774¹. Συμβολὴ στίς ἐρευνες πού θά βοηθήσουν στὴ διαλεύκανση ἐπιμέρους ζητημάτων ἀλλὰ καὶ στὴ θεμελίωση γενικότερων προτάσεων ἀποτελεῖ καὶ ἡ μελέτη πού ἀκολουθεῖ καὶ πού στηρίζεται σέ στοιχεῖα σχετικὰ μέ τὴν κίνηση ἢ ἀκριβέστερα τὴν ἀφίξη πλοίων μέ ὀθωμανικὴ ἢ greco-ottomana σημαία καὶ Ἑλληνες καπετάνιους στὸ αὐστριακὸ λιμάνι τῆς Τεργέστης τὸ δεῦτερο μισὸ τοῦ 18ου αἰῶνα. Τὰ στοιχεῖα αὐτὰ ἐπιτρέπουν νά φωτισθεῖ: α) ἡ ἰδιαιτερότητα τῆς ναυτιλίας στὴν Ἀδριατικὴ —πού ἦταν ὁ golfo τῆς Γαλινοτάτης, οὐσιαστικά, ὥς καὶ μετὰ τὰ μέσα ἀκόμη τοῦ 18ου αἰῶνα-, β) ἡ «εὐαίσθητη» θέση τῆς Αὐστρίας ὥς ἀνερχόμενης καὶ πάντως σταθεροποιούμενης ρυθμιστικῆς δύναμης στὸ χῶρο τῆς Νοτιοανατολικῆς Εὐρώπης, δύναμης ὅχι καθαρὰ ναυτικῆς, γ) ἡ συμβολὴ τῶν Ἑλλήνων καὶ κυρίως τῶν Ὑδραίων στὴ διακίνηση ἐμπορευμάτων ἀπὸ καὶ πρὸς τὴν Κεντρικὴ Εὐρώπη.

Ἀφορμὴ γιὰ τὴ σύνταξη αὐτῆς τῆς μελέτης στάθηκε ἡ «γνωριμία» μου μέ τὸ ἔντονο, ἐκ πρώτης ὄψεως παράδοξο, ἐνδιαφέρον τῆς Αὐστρίας, κατὰ τὸ ρωσοαυστροτουρκικὸ πόλεμο 1787-1791/1792, νά «προστατεύει» πλοῖα μέ σημαία greco-ottomana ἢ πάντως μέ καπετάνιους χριστιανούς καὶ ἰδιαίτερα Ὑδραίους, δηλαδὴ ὑπηκόους τῆς Ὄθωμανικῆς Αὐτοκρατορίας, μολονότι ἦταν ἐχθρὸς τῆς στὸ πεδίο τῶν μαχῶν. Καὶ τὴν προστασία αὐτὴ ἔδινε γιὰ νά προλάβει ἐφόδους κουρσάρων τῆς συμμάχου Ρωσίας, πού μάλιστα πολλοὶ ἀπ' αὐτοὺς μέ ἐπικεφαλῆς τὸν Λάμπρο Κατσώνη ἦταν Ἑλληνες. Ὅσον ἀφορᾷ στὴν ἐπιστράτευση κουρσάρων τὸ φαινόμενο δὲν ἦταν ἀσυνήθιστο γιὰ τὴν πολεμικὴ τακτικὴ τοῦ 18ου αἰῶνα καὶ ἰδίως γιὰ τοὺς πολέμους στὴ

1. Βλ. Βασίλης Κρεμμυδᾶς, «Καταγραφή τῶν ἐμπορικῶν πλοίων τοῦ Ἡρακλείου τὸ 1751», *Μνήμων*, 2 (1978-1979) 12. Βλ. ἐπίσης τὸν προβληματισμὸ καὶ τὰ ἐρωτηματικά πού τίθενται, σχετικά, στὸ νέο διθλίο τοῦ Β. Κρεμμυδᾶ, *Ἑλληνικὴ Ναυτιλία 1776-1835. Πρῶτος τόμος, Ὅψεις τῆς μεσογειακῆς ναυσιπλοΐας*. Ἀθήνα, Ἱστορικὸ Ἀρχεῖο, Ἑμπορικὴ Τράπεζα τῆς Ἑλλάδος, σειρά Μελέτες Νεοελληνικῆς Ἱστορίας, Ἀθήνα 1985, κυρίως σ. 7, 15, 93, 146.

Μεσόγειο². Είναι γνωστό ότι η θάλασσα, πού συχνά αυτή την περίοδο συνιστούσε τό κύριο θέατρο τών ανταγωνισμών³ τών δυνάμεων μέ τούς έπεκτατικούς οικονομικού κυρίως περιεχομένου στόχους τους, αποτελούσε καί τό πεδίο τών πολεμικών συγκρούσεων. Έμπόλεμες δυνάμεις, γιά νά καλύψουν τήν άδυναμία τους νά παρουσιάσουν αξιόμαχο ναυτικό, «μεταμόρφωναν» πρώην πειρατές ή ενέδυναν νέους μέ τή χλαμύδα τών κουρσάρων⁴. Καί πειρατές καί κουρσάροι λυμαινόταν έμπολέμους καί μή.

Αντίθετα εΐναι ελάχιστα γνωστό τό ενδιαφέρον τής Αυστρίας γιά τήν «προστασία» τών πλοίων μέ χριστιανούς καπετάνιους, τό όποίο καί θά αναλύσουμε πιό κάτω. Δέν υπαγορευόταν άπλώς από κανόνες διπλωματικής τακτικής τού πολέμου, αλλά ήταν αποτέλεσμα τής οικονομικής της πολιτικής στό διάστημα αυτό (δηλαδή τής προσπάθειάς της νά αξιοποιήσει τουλάχιστον τούς θαλάσσιους δρόμους, άφότου κλονίστηκε τό έμπόριο λόγω τού άποκλειούσού τής ήπειρωτικής έπικοινωνίας) καθώς καί τού γενικότερου οικονομικού - έμπορικού της προγράμματος. Τά πλοία μέ όθωμανική ή greco-ottomana σημαία καί γενικότερα μέ χριστιανούς καπετάνιους καθώς καί πλοία μέ Έλληνες καπετάνιους καί βενετική σημαία ήταν, από παλιότερα, γνώριμα στό αύστριακό λιμάνι τής Τεργέστης. Πλοία μεσολογγίτικα, πλοία μέ καπετάνιους Έπτανήσιους βενετούς ύπηκόους έμφανίζονταν από τίς άρχές τού 18ου αιώνα· μόλις μετά τό 1775 έφταναν στήν Τεργέστη περισσότερα πλοία Ύδραιων καί άλλων αιγαιοπελαγϊτών ή πάντως μέ καπετάνιους από τό χώρο τού Αιγαίου. Πληροφορίες γιά τήν άφιξη πλοίων άποκτοΰμε μέ κάποιες λεπτομέρειες, δυστυχώς

2. Βλ. όσα περιεκτικά παρατηρεί ό Βασίλης Κρεμμυδάς, *Τό έμπόριο τής Πελοποννήσου στό 18ο αιώνα (1715-1792) (Μέ βάση τά γαλλικά άρχεία)*. Αθήνα 1972, σ. 97-107 σχετικά μέ τούς πειρατές καί κουρσάρους ιδίως στόν άνατολικό μεσογειακό χώρο. Ιδιαίτερα γιά τήν Τεργέστη βλ. Ugo Cova, «Trieste e la guerra di corsa nel secolo XVIII», *Mitteilungen des österreichischen Staatsarchivs*, 29 (1976) 143-168.

3. Georges Stephanides, *Aspects du risque maritime aux XVII^e et XVIII^e siècles. Problèmes juridiques posés par la sécurité des mers à la fin de l'ancien régime*. Αθήνα 1986, σ. 67.

4. Από τήν πλούσια βιβλιογραφία γιά πειρατές καί κουρσάρους σημειώνω: Domenico Alberto Azuni, *Système universel des armemens en course et des corsaires en temps de guerre suivi d'un précis des moyens propres à diminuer les dangers de la navigation des Neutres*. Gènes 1817. Théodore Ortolan, *Règles internationales et diplomatie de la mer*, Παρίσι (1864)⁴, τ. Α', σ. 207 κ.έ. γιά πειρατές καί τ. Β', σ. 57 κ.έ. γιά κουρσάρους· βλ. επίσης Stephanides, ό.π., σ. 112 κ.έ. γιά τήν όργάνωση τής «course». Βλ. άκόμη: Otto Eck, *Seeräuberei im Mittelmeer. Dunkle Blätter europäischer Geschichte*. Μόναχο/Βερολίνο 1940. Γιά τό τέλος τού Μεσαίωνα βλ. Μ. Mollat, «Guerre de course et piraterie à la fin du Moyen Age: Aspects économiques et sociaux. Position de problèmes», *Hansische Geschichtsblätter*, 90 (1972) 1-14· επίσης Δέσποινα Θεμελή-Κατηφόρη, *Η δίωξις τής πειρατείας καί τό Θαλάσσιον Δικαστήριον κατά τήν πρώτην Καποδιστριακήν περίοδον 1828-1829. Μέρος Α'· Η Δίωξις τής πειρατείας*, Αθήνα 1973, ιδίως σ. 5, σημ. 4, όπου καί βιβλιογραφία.

ὅμως ὄχι πλήρεις καὶ συνεχεῖς ἀλλὰ ἀποσπασματικές, ἀπὸ τίς ἐκθέσεις τῶν βενετῶν προξένων στὴν Τεργέστη.

Μολονότι μπορεῖ νὰ θεωρηθεῖ ἀμέθοδο, κρίνω σκόπιμο νὰ ἀρχίσω ἀπὸ τὴν παρουσίαση στοιχείων καὶ θεμάτων σχετικὰ μὲ τὸ ρωσοαυστροτουρκικὸ πόλεμο, δηλαδὴ μιᾶς ἐποχῆς πού θά εἶχε τὴ θέση της στὸ τέλος ἢ κάπου στὴ μέση τῆς ἐκθεσης τῶν προβλημάτων. Ἐπιλέγω αὐτὸ τὸ δρόμο γιατί ἔτσι μοῦ δίνεται ἡ εὐκαιρία νὰ τεκμηριώσω τὸ ἐνδιαφέρον τῆς Αὐστρίας, ἡ ὁποία ἦταν βέβαια, ἐκτός τῶν ἄλλων, καὶ ὁ πόλος ἑλξης ἐλληνικῶν καραβιῶν πρὸς τὸ βορειοαδριατικὸ λιμάνι της.



Τὸν Αὐγούστο τοῦ 1787 ἡ Τουρκία, πιεζόμενη ἀπὸ τὴν παρελκυστικὴ καὶ ταυτόχρονα προκλητικὴ ρωσικὴ στάση κήρυξε γιὰ δευτέρη φορά, ὅσο ἡγεμόνευε ἡ Αἰκατερίνη Β', πόλεμο κατὰ τῆς Ρωσίας. Ἡ αὐτοκράτειρα ἀπαντοῦσε⁵ ἀμέσως καὶ οἱ πρῶτες ναυτικές συγκρούσεις λάβαιναν χώρα γύρω στὴν Κριμαία. Ἡ Αὐστρία, πού σύμφωνα μὲ τὴ μυστικὴ συνθήκη τοῦ 1781⁶ θά ἦταν σύμμαχη τῆς Ρωσίας, σὲ περίπτωσι πολέμου της μὲ τὴν Τουρκία, κήρυξε τὸν πόλεμο κατὰ τῆς Τουρκίας μόλις στὶς 9 Φεβρουαρίου 1788⁷. Ἡ καθυστέρηση αὐτὴ ἐξηγεῖται ὄχι μόνο ἀπὸ τὴ συγκυρία τῶν πολεμικῶν καὶ ἐσωτερικῶν ἐξελίξεων (ἀναστάτωση στὶς Κάτω Χώρες προκαλοῦσε τίς ἀνησυχίες τοῦ αὐτοκράτορα Ἰωσήφ Β'⁸), ἀλλὰ κυρίως ἀπὸ τὴν ὅλη ἐπιφυλακτικὴ στάση της στὸ θέμα τῆς ἀπευθείας σύγκρουσης μὲ τὴν Ὁθωμανικὴ Αὐτοκρατορία. Τὰ σύνορά της μὲ τὴν Τουρκία ἦταν μακρά, οικονομικὲς ἀνταλλαγές οἱ δύο δυνάμεις εἶχαν ἀπὸ παλιὰ καὶ μὲ τίς συνθηκὲς τοῦ Karlowitz (1699), τοῦ Passarowitz (1718) καὶ τοῦ Βελιγραδίου (1739) καὶ εἶχαν βρεῖ ἔτσι ἓνα τρόπο «συνεννόησης» ἢ πάντως ἐπικοινωνίας

5. Τὰ κείμενα τῆς κήρυξης τοῦ πολέμου κι ἀπὸ τίς δύο δυνάμεις βλ. *Vollständige Geschichte des itzigen Krieges zwischen Österreich, Rußland und der Ottomanischen Pforte von 1788*. Erstes Heft, Βιέννη [1788], σ. 141-147 τῆς Τουρκίας κατὰ τῆς Ρωσίας καὶ σ. 165-195 τῆς Ρωσίας κατὰ τῆς Τουρκίας.

6. Isabel de Madariaga, «The Secret Austro-Russian Treaty of 1781», *Slavonic and East European Review*, 38 (1959-1960), 114-145. βλ. ἐπίσης, E. Winter, «Grundlinien der österreichischen Rußlandpolitik am Ende des 18. Jhs.», *Zeitschrift für Slawistik*, IV, (1959) 94-110.

7. Γιὰ τὴ συμμετοχὴ τῆς Αὐστρίας στὸν πόλεμο βλ. Karl A. Roider, *Austria's Eastern Question, 1700-1790*. Princeton Univ. Press 1982, σ. 169-188, ὅπου καὶ ἡ σχετικὴ βιβλιογραφία.

8. André Ōfetea, *Contribution à la Question d' Orient. Esquisse historique, suivie de la Correspondance inédite des envoyés du Roi des Deux-Siciles à Constantinople (1741-1821)*, Βουκουρέστι 1930, σ. 95-97.

πρός τό συμφέρον καί τῶν δύο στό χώρο τῶν ἐμπορικῶν τουλάχιστον συναλλαγῶν. Γι' αὐτό ἡ Βιέννη δίσταζε νά συμμετάσχει στόν πόλεμο. Ἀπό τήν ἄλλη μεριά ἐβλεπε νά διαγράφεται ὁ κίνδυνος, ἡ Ρωσία, μετά μιᾶ ἐνδεχόμενη νίκη της, νά ἐπικρατήσῃ στή Νοτιοανατολική Εὐρώπη, ὡς ρυθμιστική δύναμη. Ὁ φόβος νά χάσῃ τόν ἔλεγχο στό Δούναβη καί νά νομιμοποιηθεῖ ἡ ρωσική ἐξοδος στή Μεσόγειο ἀνάγκασε τόν Ἰωσήφ Β' νά λάβῃ μέρος στόν πόλεμο. «Οἱ Ρῶσοι εἶναι στό δρόμο πρὸς τήν Κωνσταντινούπολη, πρέπει νά προσπαθήσουμε νά τοὺς προλάβουμε»⁹, ἀναλογιζόταν ὁ ἴδιος. Στίς προθέσεις ἡ καλύτερα στά «ὄνειρα» τοῦ Ἰωσήφ στή δεκαετία τοῦ 1780 (πού βέβαια δέν ἐπρόκειτο νά πραγματοποιηθοῦν ἀλλά πού ἐξηγοῦν καί τή στάση καί τακτική του στόν πόλεμο) ἦταν «νά ζητήσῃ ὡς ἀντάλλαγμα τό Hotin (Choczyn) καί τήν περιφέρειά του, τή Μικρή Βλαχία ὡς τόν Olt, τίς δύο ὄχθες τοῦ Δούναβη, ἀπό τό Βελιγράδι, ὡς τή Νικόπολη μαζί μέ τίς πόλεις: Vidin, Orsona, Βελιγράδι, καθὼς καί τήν Ἰστρία καί τή βενετική Δαλματία. Ἡ Βενετία θά ἀμειβόταν μέ τήν Πελοπόννησο, Κύπρο, καί Κρήτη. Βέβαια τέτοιος πόλεμος προϋπέθετε τή συμμετοχή ἡ ἀνάλογη στάση κι ἄλλων εὐρωπαϊκῶν δυνάμεων καί φυσικά τῆς Βενετίας. Ἔτσι ὅμως δέν ἐπρόκειτο νά ἐξελιχθοῦν τά πράγματα. Οἱ σκέψεις αὐτές, ὅπως τίς ἐκμυστηρευόταν στόν ἀδελφό του Λεοπόλδο τῆς Τσκάνης¹⁰, δείχνουν, πάντως, τήν ἐπιθυμία του νά ἐνισχύσῃ τή θέση του στή ΝΑ Εὐρώπῃ καί νά ἐδραιώσῃ κράτος μέ «πρόσωπο» πρὸς τή θάλασσα. Ἀπό πολύ νωρίς, στίς ἀρχές τοῦ αἰῶνα, συνειδητοποίησαν οἱ αὐτοκράτορες τῆς Αὐστρίας ὅτι ἡ ἐξοδος στή θάλασσα, ἡ ἐνίσχυση τοῦ θαλάσσιου ἐμπορίου ἦταν ἀπαραίτητες προϋποθέσεις γιά νά ἀναπτύξῃ ἡ Αὐστρία ἀνταγωνίσιμη δύναμη στή Μεσόγειο καί νά ἐδραιώσῃ τή θέση της ἀνάμεσα στά μεγάλα εὐρωπαϊκά κράτη. Στά πλαίσια τῆς πολιτικῆς αὐτῆς ἐγίναν ἡ Τεργέστη καί τό Fiume (Rijeka) ἐλεύθερα λιμάνια τό 1719· τά ἴδια μέτρα ἐξυμνητοῦσαν καί τά πρῶτα μέτρα γιά τήν ἐνίσχυση τῆς ναυτιλίας. Ἡ Ἰστρία καί ἡ Δαλματία ἐξασφάλιζαν λοιπόν στήν Αὐστρία ὄχι μόνο ἐκτεταμένα παράλια μέ λιμάνια, πού μποροῦσαν νά ἀξιοποιηθοῦν γιά τό ἐμπόριο, ἀλλά καί πληθυσμό ἔμπειρο στά ναυτικά. Τά σχέδια αὐτά ἐπρόκειτο νά πραγματοποιηθοῦν ἐν μέρει, μετά τήν πτώση τῆς Βενετίας, ὅποτε καί τό αὐστριακό ναυτικό ἄρχισε νά γίνεται συναγωνίσιμο τουλάχιστον στό χώρο τῆς Ἀδριατικῆς καί τῆς Ἀνατολικῆς Μεσογείου.

Ὅταν ὅμως κηρύχτηκε ὁ ρωσοτουρκικός πόλεμος, τίποτε δέν προοιῶνιζε ὅτι τά πράγματα θά ἐξελίσσονταν σύμφωνα μέ τίς

9. Adolf Beer, *Die orientalische Politik Oesterreichs seit 1774*. Πράγα/Λειψία 1883, σ. 92.

10. Alfred Ritter von Arneth, *Joseph II und Leopold von Toskana. Ihr Briefwechsel von 1781 bis 1790*. Βιέννη 1872, τ. 1 (1781-1785), σ. 141-146· πρὸλ. καί Ojetea, σ. 84, σημ. 1.

ἐπιθυμίες τοῦ 'Ιωσήφ Β'. Ὁ στρατός, αὐτὴ τῇ φορᾷ, δέν πῆγε νὰ πολεμήσει μέ ἐνθουσιασμό ἐναντίον τῆς Τουρκίας¹¹. ἡ συμμετοχὴ τοῦ 'Ιωσήφ στὸν πόλεμο ὡς ἀρχιστράτηγου δέν τόνωσε πολὺ τὸ ἠθικὸ τοῦ στρατεύματος. Οἱ κακουχίες τοῦ πολέμου κλόνισαν τὴν ὑγεία τοῦ αὐτοκράτορα καί μέ τὸν πρόωρο θάνατό του (1790) ἀνακόπηκε καί ἡ πραγματοποίησι τῶν μεταρρυθμιστικῶν του σχεδίων.

'Αφοῦ ἡ Αὐστρία δέν εἶχε ἀξιόμαχο πολεμικὸ ναυτικὸ καί ὁ ρωσικὸς στόλος ἐπρεπε νὰ διανύσει ἓνα χρονοβόρο πλοῦ γύρω γύρω ἀπὸ τὴν Εὐρώπη γιὰ νὰ περάσει ἀπὸ τὰ στενὰ τοῦ Γιβραλτάρ στὴ Μεσόγειο, ἡ Ρωσία εἶχε τὴν ἐλπίδα νὰ προσεταιριστεῖ τὴ Βενετία, μιά καί ἡ Γαληνοτάτη εἶχε συνομολογήσει ἐμπορικὲς συμφωνίες μέ τὴ Ρωσία¹² καί ἀπαγόρευσε, στὴν ἀρχὴ τοῦ πολέμου, τὴν εἴσοδο τουρκικῶν πλοίων στὴν 'Αδριατικὴ¹³. Ἡ Αὐστρία δέν ἐμπιστευόταν καί πολὺ τὴ βενετικὴ πολιτικὴ καί δικαίωθηκε: 'Ἡ Βενετία ποῦ καί κατὰ τὸν προηγούμενο ρωσοτουρκικὸ πόλεμο τήρησε οὐδέτερη στάση¹⁴, δέν ἐπρόκειτο νὰ ἀλλάξει τώρα τακτικὴ ἀπέναντι στὴν Τουρκία, μέ τὴν ὁποία οἱ σχέσεις της δέν ἦταν τεταμένες¹⁵. 'Ἄλλωστε οἱ τύχες τοῦ πολέμου ἦταν ἀβέβαιες καί σέ περίπτωσι τουρκικῆς νίκης κινδύνευε νὰ χάσει τὴν κυριαρχία της στὴν 'Αδριατικὴ¹⁶ καί ὅ,τι τοὐλάχιστον τῆς ἀπέμενε ἀπὸ τὴν παλιὰ της αἴγλη. Ὅσον ἀφορᾷ στὴν στάσι τῶν ἄλλων εὐρωπαϊκῶν κρατῶν, οἱ γενικότερες ἀνακατατάξεις ἰσορροπίας δυνάμεων στὴν Εὐρώπη στὴ δεκαετία τοῦ 1780 (ποῦ θ' ἀπέληγαν τὸν 'Απρίλιο τοῦ 1788 στὴν τριπλὴ συμμαχία 'Αγγλίας-Ὀλλανδίας-Πρωσίας¹⁷) καί οἱ φιλικὲς σχέσεις τῆς Γαλλίας¹⁸ μέ τὴν Τουρκία δέν

11. Beer, ὁ.π., 95. Otetea, ὁ.π., σ. 101.

12. Anna Maria Alberti, «Venezia e la Russia alla fine del sec. XVIII (1770-1785)», *Archivio Veneto*, V Serie, τ. XI (1932) 313, 317, 319-320, 332-336, 343-344.

13. A. Brückner, «Rußlands Politik im Mittelmeer 1788 und 1789. Ein Beitrag zur Geschichte der orientalischen Frage», *Historische Zeitschrift*, 27 (1872) 101.

14. Γιὰ τὴ θέσι τῆς Βενετίας στὸν πρῶτο ἐπὶ Αἰκατερίνης Β' ρωσοτουρκικὸ πόλεμο βλ. Camillo Manfroni, «Documenti Veneziani sulla Campagna dei Russi nel Mediterraneo, 1770-1771», *Atti del Real Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti*, τ. LXXII, μέρος Β' (1912-1913) 1143-1176. Eugenia Mozzani, «La politica europea in Oriente sulla fine del secolo XVIII secondo documenti di fonte veneziana (1787-1792)», *Nuovo Archivio Veneto*, N.S., τ. 38, μέρος II (1917) 262-264.

15. Elias Abesci, *État actuel de l' Empire Ottoman*, τ. II (μετ. ἀπὸ τ' ἀγγλικὰ ἀπὸ τὸν M. Fontanelle), Παρίσι (1792) (κυκλοφόρησε ἀγγλικά τὸ 1784), σ. 120-121.

16. Βλ. σχετικὰ: Roberto Cessi, *La Repubblica di Venezia e il Problema Adriatico*, Νάπολι 1953· ἐπίσης Ivan Erceg, «Der Außenhandel der Nordadriatischen Seestädte als Faktor im Entstehen der kapitalistischen Beziehungen in Österreich im 18. Jahrhundert», *Vierteljahresschrift für Sozial und Wirtschaftsgeschichte*, 55 (1969) 464-480.

17. Oscar Browning, «The Triple Alliance of 1788», *Transactions of the Royal Historical Society*, New Series, 2 (1885) 77-96.

18. Theodor Ritter von Stefanović-Vilovsky, «Belgrad während des Krieges Österreichs und Rußlands gegen die Pforte (1787-1792). Mit Benützung archivalischer und anderer Quellen», *Beiträge zur Neueren Geschichte Österreichs*, IV Heft (1908, Βιέννη) 134-137.

δικαιολογοῦσαν αἰσιόδοξες προσδοκίες γιὰ συμμετοχή ἄλλου κράτους στὸν πόλεμο ἢ ἔστω γιὰ εὐμενὴ στάση του.

Ὅπως εἶχε ἀποδείξει ἡ πείρα τοῦ προηγούμενου ρωσοτουρκικοῦ πολέμου, ἡ ἔκβαση τῆς σύρραξης δὲν ἦταν βέβαιο ὅτι θὰ κρινόταν μόνο στὴν ξηρά, στὰ ἐκτεταμένα μάλιστα χερσαῖα σύνορα τῆς Τουρκίας στὴ Βαλκανική. Ἡ Ὄθωμανικὴ Αὐτοκρατορία ἐπιστρατεύοντας καὶ ἑλληνικά πληρώματα εἶχε ἐπιχειρήσει μιά ἀνασύνταξη τοῦ στόλου τῆς στό Αἰγαῖο¹⁹. Τὸ στόλο αὐτὸ ἐπεδίωκε νὰ πλῆξει ἡ Ρωσία μεταφέροντας τὴ ναυτικὴ τῆς δύναμη στὴ Μεσόγειο. Τὸ πολεμικὸ χεῖρο θὰ προσέκρουε ὅμως στὴ στάση τῶν θόρειων δυνάμεων: ἡ Ἀγγλία δὲν θὰ ἐπέτρεπε τὸ διάπλου διὰ τῶν στενῶν τοῦ Γιβραλτάρ, ὅπως οἴηθε ἡ Ἀντιδρῶσαν καὶ ἡ Δανία καὶ ἡ Σουηδία. Ἐκτός ἀπ' αὐτὸ, φαίνεται πῶς ἦταν πλημμελῶς ὁργανωμένο τὸ πολεμικὸ ναυτικὸ τῆς²⁰. Ἔτσι λοιπὸν ἡ Ρωσία ἀναγκάστηκε νὰ καταφύγει στὴ γνωστὴ μέθοδο, νὰ κινητοποιήσει δηλαδὴ κουρσάρους ἐναντίον τῆς Τουρκίας.

Τὴν κυριότερη ὁμάδα δράσης ὁργάνωσε, ὅπως εἶναι γνωστὸ, ὁ Λάμπρος Κατσώνης στὶς ἀρχές τοῦ 1788 καὶ μάλιστα καὶ μέ χρήματα Ἑλλήνων τῆς Τεργέστης²¹. Ἡ ὁμάδα αὐτὴ ἄρχισε τίς ἐπιχειρήσεις τῆς τὴν ἄνοιξη τοῦ 1788.

Οἱ ἀρνητικὲς ἐπιπτώσεις τοῦ πολέμου στό χερσαῖο καὶ τὸ θαλάσσιο ἐμπόριο εἶχαν ἤδη ἀρχίσει νὰ διαγράφονται, ὅταν τὸν Φεβρουάριο τοῦ 1788 ἡ Αὐστρία ἀποφάσισε νὰ ἀνταποκριθεῖ στὶς συμμαχικὲς τῆς ὑποχρεώσεις καὶ νὰ ἐξέλθει στὸν πόλεμο. Γρήγορα θὰ δήλωνε καὶ ἡ Αὐστρία συγκεκριμένα παράπονα γιὰ παρατυπίες καὶ αὐθαιρεσίες τῶν κουρσάρων, ποὺ συνήθως ἦταν δύσκολο νὰ τοὺς ἐλέγξει ἡ δύναμη, στό ὄνομα καὶ ὑπὸ τὴ σημαία τῆς ὁποίας δροῦσαν. Ἐκτός ἀπὸ τὸν κίνδυνο αὐτὸ καὶ δύο ἄλλοι συλλογισμοὶ ὁδήγησαν τοὺς ἰθύνοντες τῆς Αὐτοκρατορίας, ἀμέσως μετὰ τὴν κύρηξη τοῦ πολέμου, σέ σημαντικὲς ἀποφάσεις: Πρῶτα - πρῶτα δὲν θὰ μπορούσε καμιά οὐδέτερη ναυτικὴ δύναμη νὰ ὑποκαταστήσει γιὰ λογιαρισμὸ τῆς

19. Joh. Schweighofer, *Beobachtungen über die Kriegooperationen der Oesterreicher, Rußen, Schweden und Türken im Jahre 1788*, Βιέννη 1788, (χ. σελιδορίθμηση) 6λ. τὸ κεφ. Über die Kriegooperationen der Türken in dem Feldzuge vom Jahre 1788: μιά ἐνμέρει μεροληπτικὴ ἀλλὰ πάντως διαφωτιστικὴ εἰκόνα τῆς κατάστασης τοῦ ὀθωμανικοῦ ναυτικοῦ περὶ τὸ 1784 6λ. Abesci, ὁ.π., σ. 26, 30-38: γιὰ τὴν ἀνασυγκρότηση τοῦ ὀθωμανικοῦ στόλου μετὰ τὸ 1774 6λ. Βασ. Βλ. Σφυρόερας, *Τὰ ἑλληνικά πληρώματα τοῦ τουρκικοῦ στόλου*, Ἀθ. 1968, σ. 48-60.

20. Brückner, *Rußlands Politik im Mittelmeer*, ὁ.π., σ. 90-97: Andreas Bode, *Die Flottenpolitik Katharinas II und die Konflikte mit Schweden und der Türkei (1768-1792)*, Wiesbaden 1979, σ. 98-99, 113-128, 6λ. ἰδίως σ. 124.

21. Brückner, ὁ.π., σ. 103-113: Ἀπ. Βακαλόπουλος, *Ἱστορία τοῦ Νέου Ἑλληνισμοῦ, τ. Δ'*, *Τουρκοκρατία (1669-1812)*. Ἡ οἰκονομικὴ ἀνάδος καὶ ὁ Φωτισμὸς τοῦ Γένους, Θεσσαλονίκη 1973, σ. 561 κ.ε., ὅπου καὶ βιβλιογραφία.

Αυστρίας τό εμπόριο μέ τήν Τουρκία. Τά καράβια τῆς Γαλλίας δέν περιλάμβαναν παρά κατ' ἐξαίρεση τά βορειοαδριατικά λιμάνια στά δρομολόγια τους ἀπό καί πρὸς τὴν Ἀνατολική Μεσόγειο²². Ἡ Βενετία ἦταν ὁ σφοδρὸς ἀντίπαλός της στὴ Μεσόγειο. Δεύτερον ἡ Αὐστρία καί ἡ Ρωσία θεωροῦνταν προστάτιδες τῶν χριστιανικῶν πληθυσμῶν τῆς Ὄθωμανικῆς Αὐτοκρατορίας, πού τῇ συμπάθειά τους ἡ Βιέννη δέν ἠθελε βέβαια νά χάσει μέ τό νά τούς ἀντιμετωπίζει σάν ἐχθρούς, σάν ἀληθινούς Τούρκους δηλαδή. Ἀλλωστε δέν θά ὠφελοῦσε τὴν Αὐστρία νά πληγεῖ ἡ οἰκονομικὴ ὑπόσταση τῶν Ἑλλήνων καί ἄλλων χριστιανῶν κατοίκων τῆς Βαλκανικῆς πού παροικίες τους βρίσκονταν στὶς χώρες τῆς Αὐστρίας - Οὐγγαρίας.

Τὸν Φεβρουάριο τοῦ 1788 ἡ Αὐστρία ἀποφάσισε νά ἐπιτρέψει στοὺς Τούρκους ὑπηκόους, πού βρίσκονταν στὶς χώρες της, τὴν ἀκώλυτη ἐμπορία καὶ ταυτόχρονα ν' ἀφήσει νά ἀναχωροῦν ἀνενόχλητα ὅσοι τό ἐπιθυμοῦσαν²³. Μὲ ἄλλο διάταγμα προστατεύονταν οἱ Χριστιανοὶ ὑπῆκοι τῆς Ὄθωμανικῆς Αὐτοκρατορίας ἀπὸ τὴν Αὐστρία καί δέν ἐπρόκειτο νά διωχθοῦν κατὰ τίς πολεμικὲς ἐπιχειρήσεις. Ἡ Αὐστρία δέν ἀκολουθοῦσε δηλαδή τὴν τακτικὴ τῆς Πύλης πού διέταξε νά παραδῶσουν οἱ χριστιανοὶ ἔμποροι τίς αὐστριακὲς πατέντες καί ἄλλα ἔγγραφα μέ διευκολυντικὲς διατάξεις, πού εἶχαν τυχόν στὴν κατοχὴ τους²⁴. Συγκεκριμένα καί ἰδιαίτερα ἐννοικία μέτρα πῆρε ἡ Αὐστρία ὅσον ἀφορᾷ στὶς θαλάσσιες ἐπικοινωνίες, τίς ὁποῖες πάντα εἶχε τὴν ἐλπίδα νά βελτιώσει. Ἐφόσον οἱ προσδοκίες νά περάσει ὁ ρωσικὸς στόλος στὴ Μεσόγειο ἀποδεικνύονταν σιγὰ - σιγὰ μάταιες, ἡ Αὐστρία προχώρησε στὴν ἀνασυγκρότηση τοῦ πολεμικοῦ ναυτικοῦ της καί συγκεντρῶσε τὰ πολεμικὰ καράβια της κυρίως στὰ λιμάνια τῆς Τεργέστης καί τοῦ Fiume²⁵. Μὲ γνώμονα πάντοτε τό οἰκονομικὸ της συμφέρον ἡ Βιέννη προσάρμοζε τίς σχετικὲς ὁδηγίες της ἐλαστικά στὶς μεταλλαγές τῶν καταστάσεων²⁶.

22. Γιά τούς ἐμπορικοὺς δρόμους στὴ Μεσόγειο βλ. Hermann Kellenbenz, «Landverkehr, Fluss- und Seeschifffahrt im europäischen Handel (Spätmittelalter— Anfang des 19. Jahrhunderts)», *Les Grandes voies maritimes dans le monde XV-XIX^e (Rapports présentés au XII^e Congrès International des Sciences Historiques par la Commission Internationale d' Histoire Maritime à l' occasion de son VII^e Colloque, Vienne 29 VIII-5 IX 1965)*, Παρίσι 1965, σ. 149-154. Βλ. καί πὶό κάτω πινάκες μου 1, 2.

23. Vollständige Geschichte des itzigen Krieges, ὁ.π., τ. II, (Βιέννη) 1789, σ. 18. Γ. Κόλιας, *Οἱ Ἕλληνες κατὰ τὸν Ρωσοτουρκικὸν πόλεμον (1787-1792)*, Ἀθήνα 1940, σ. 33-34.

24. Κόλιας, ὁ.π., σ. 33.

25. Josef Ritter Reckberger von Reckron, *Geschichte der K. K. Kriegsmarine I. Theil. Österreichs Seewesen in dem Zeitraume von 1500-1797*, Βιέννη 1882, σ. 173-225, ἰδίως 178-189.

26. Hofkammerarchiv (Βιέννη, στό ἐξῆς ΗΚΑ), Kommerz Litoral, F 132/1, rote 682, φ. 4, 22 Φεβρ. 1788, ἔγγρ. τῆς Αὐλικῆς Καγκελαρίας (Βιέννη) πρὸ τοῦ Governo (Τεργ.).

Στις 28 Μαΐου 1788 τό Governo τῆς Τεργέστης ἀπηύθυνε ἔκθεση πρὸς τὴ Vereinigte Hofstelle στὴ Βιέννη²⁷ καὶ ζητοῦσε διευκρινιστικὲς ὁδηγίες ὡς πρὸς τὴν ἀκόλουθη «λεπτή» κατάσταση: Στὸ λιμάνι τῆς Τεργέστης βρίσκονταν ἢ ἔρχονταν καράβια ἀπὸ τὴν Πελοπόννησο, τὴν Ἀλβανία καὶ τὰ γύρω θαλάσσια λιμάνια καθὼς καὶ ἀπὸ τὴ Σμύρνη· εἶχαν ὀρθόδοξους ἢ καθολικοὺς καπετάνιους ἀλλὰ πάντως ὀθωμανοὺς ὑπηκόους. Τό σύνολο ἢ μέρος τοῦ φορτίου τῶν πλοίων αὐτῶν ἦταν ἐμπορεύματα γιά Τεργεστίνους ἐμπόρους· ἐπίσης μετέφεραν «ταξιδιώτες» πού ἐπιθυμοῦσαν νά ἐγκατασταθοῦν στοῦ αὐστριακοῦ λιμανί ἢ ἀπλῶς νά διευθετήσουν ἐμπορικὲς τους ὑποθέσεις. Μερικά ἀπὸ τὰ πλοῖα περνοῦσαν ἀπὸ τὰ λιμάνια τῆς Δαλματίας καὶ ζητοῦσαν ἀπὸ τὸν ἐκεῖ αὐστριακὸ πρόξενο μιά βεβαίωση ὅτι τὰ ἐμπορεύματα ἀνήκαν σέ ἐμπόρους τῆς Τεργέστης. Ἐπιθυμοῦσαν ἔτσι νά καλυφτοῦν γιά τὴν περίπτωση πιθανῆς ἀνεπιθύμητης «συνάντησής» τους μέ τούς Ρώσους κουρσάρους. Ἡ Διοίκηση λοιπόν τῆς Τεργέστης ρωτοῦσε α) ἂν ἦταν ἐπιτρεπτή ἡ εἰσοδος στοῦ λιμανί, καθὼς καὶ φόρτωση καὶ ἐκφόρτωση τέτοιων πλοίων πού ἀνήκαν σ' αὐτοὺς τούς ἴδιους τούς καπετάνιους· β) ἂν θά δινόταν ἄδεια ἀποβίβασης στοὺς ἐπιβάτες τῶν καραβιῶν· γ) ἂν ὁ γενικός πρόξενος στὴ Δαλματία εἶχε δικαίωμα νά παραχωρήσει τὰ αἰτούμενα πιστοποιητικά· δ) ἂν τὰ αὐστριακὰ πολεμικά (Kutters) δικαιούνταν νά ἐπιτίθενται στοῦ αὐστριακοῦ Litorale σέ τουρκικά καράβια.

Ἡ ἔκθεση διαβιβάστηκε στοῦ Αὐλικὸ Πολεμικὸ Συμβούλιο²⁸, πού στίς 4 Ἰουνίου 1788²⁹ ἀπάντησε ὅτι ἔπρεπε νά ἀφεθεῖ ἀκώλυτο τό ἐμπόριο τῶν ἐν λόγῳ πλοίων, ἀφοῦ ἦταν δεδομένη ἡ ἀπόφαση νά γίνεται σεβαστὸ τό δικαίωμα ἐμπορίας τῶν ὀθωμανῶν ὑπηκόων.

Στό μεταξὺ καὶ ἐνῶ ἀναμενόταν ἡ ἀπάντηση ἀπὸ τὴ Βιέννη, ὁ Μιχαήλ Τουρναβίτης, ἔμπορος στὴν Τεργέστη, ὑπέβαλε (23 Μαΐου 1788)³⁰, ἐξουσιοδοτημένος ἀπὸ τὴν κοινότητα τῆς Ὑδρας καὶ γιά λογαριασμό 15 Ὑδραίων καπετάνιων, αἴτημα προστασίας ἀπὸ τὶς αὐστριακὲς ἀρχές. Ὁ Τουρναβίτης ζητοῦσε «διαβατήρια» - «passaporti», μέ τὰ ὁποῖα θά ἐφοδιάζονταν τὰ πλοῖα τῶν συγκεκριμένων Ὑδραίων, ὥστε τόσο τό καράβι τους ὅσο καὶ τό φορτίο τους νά γίνονται σεβαστά ἀπὸ τούς Αὐστριακοὺς καὶ Ρώσους κουρσάρους. Ὅπως ὁ ἴδιος ὑποστήριζε, ἡ στάση πού εἶχε δεῖξει ὁ Αὐτοκράτορας,

27. Kriegsarchiv (Βιέννη, στοῦ ἐξῆς ΚΡΑ), Hofkriegsrat (= HKR), 1788, 9-229, φ. 3_v. βλ. καὶ ΗΚΑ, Komm. Lit., F. 132/1, rote 682, φφ. 84-87, συνεδρ. 29 Μαΐου 1788.

28. ΚΡΑ, HKR, 1788, 9-229, φ. 2, 29 Μαΐου 1788, Chotek πρὸς HKR· πρβλ. ΗΚΑ, Komm. Lit., F. 132/1, rote 682, φφ. 84-85.

29. ΚΡΑ, HKR, 1788, 9-229, φ. 1_v.

30. Archivio di Stato di Trieste, (= AST), Cesareo Regio Governo (= C. R. Gov.), busta 625, «Flaggen Patenten», ἔκθεση συνημμένη στά πρακτικά τῆς συνεδρ. τῆς 13 Σεπτ. 1788.

τόν ενθάρρυνε νά υποβάλει αὐτή τήν αἴτηση. Συγκεκριμένα κατά τήν ἐπίσκεψή του στό Fiume στίς ἀρχές τοῦ 1788 ὁ Ἰωσήφ Β' εἶχε διατάξει τήν ἀπελευθέρωση ὑδραίικου πλοίου πού ἐκρατεῖτο ἐκεῖ καί ἀκόμη ἐφοδίασε μέ *passaporti* δύο ἄλλα ὑδραίικα καράβια, πού τό ἕνα εἶχε καπετάνιο τόν Ἀνδρέα Κολέτζη (*Andrea Colezzi*), καί τό ἄλλο τόν Δῆμα Πραματάρη[ν] (*Dima Pramata[r:]ni*)³¹, γιά νά ταξιδεύουν στό ἐξῆς ἀσφαλή. Ἀνάλογα *passaporti* ζητοῦσε καί ὁ Τουρναβίτης γιά τοὺς «προστατευόμενους» του.

Τό πρόβλημα δέν ἦταν τόσο ἀπλό γιατί ἐμπλέκονταν θέματα λειῶν, κάλυψης σημαίας, ταυτότητας φορτίων, ζητήματα δηλαδή πού σχετίζονταν μέ τό περίπλοκο καθεστῶς τῆς δράσης τῶν κουρσάρων. Ἡ αἴτηση, λοιπόν, τοῦ Τουρναβίτη προκάλεσε ἀλλεπάλληλες συνεδριάσεις τοῦ *Governo* καί τῆς *Borsa*³² τῆς Τεργέστης καί ἀναφορές πρὸς τήν Αὐλική Καγκελλαρία. Τό *Governo* ρωτοῦσε (31 Μαΐου 1788)³³ τήν Αὐλική Καγκελλαρία, ἐξ ὀνόματος τῶν ἐμπόρων καί τῶν ἀσφαλιστικῶν ἐταιρειῶν τῆς Τεργέστης, ἂν οἱ Ρῶσοι κουρσάροι ἦταν ἐξουσιοδοτημένοι νά ἐπιτίθενται καί νά καταλαμβάνουν ὡς λεία (*predare*) πλοῖα *greco-ottomani* πού προορίζονταν γιά τό αὐστριακό *Litorale* καί ἦταν φορτωμένα μέ ἐμπορεύματα γιά αὐστριακοὺς ὑπηκόους. Ζητοῦσε μέ ἄλλα λόγια ὁδηγίες ὡς πρὸς τήν αἴτηση Τουρναβίτη.

Ἡ Αὐλική Καγκελλαρία ἐπικοινωνῆσε καί μέ τόν Ρῶσο πρεσβευτὴ στή Βιέννη καί κατέληξε στό συμπέρασμα ὅτι ἡ Ρωσία παραδεχόταν τά κοινὰ ἔθιμα τοῦ πολέμου, θεωροῦσε δηλαδή ὅτι «τά ρωσικά κουρσάρικα πλοῖα ἔχουν βέβαια τό δικαίωμα νά κατάσχουν (*wegzunehmen*) τά τουρκικά καράβια, δέν μποροῦν ὅμως νά πάρουν λεία (*nicht Beute machen können*) τά ἐμπορεύματα κάποιου ξένου κράτους τά ὁποῖα μετέφεραν, ἀλλά ὅτι ὀφείλουν νά τά παραδώσουν στοὺς ἰδιοκτῆτες τους»³⁴. Ἡ Καγκελλαρία (μέ τό σκεπτικό νά ἀποφευχθοῦν χρονοβό-

31. Γιά τόν Ἀνδρέα Κολέτζη βλ. *Ἀρχεῖον τῆς Κοινότητος Ὑδρας, 1778-1832*, δημοσιευόμενον ὑπὸ Ἀντωνίου Λιγνοῦ, τ. Α' Πειραιᾶς 1921, σ. 38, 314· τ. Β', Πειρ. 1921, σ. 48, 84, κ.α. Γιά τόν Δῆμα Πραματάρη βλ. ἐδῶ Παράρτημα Α' καί *Archivio di Stato di Venezia* (= ASVen.), *Cinque Savi alla Mercanzia* b. 758, ἐκθ. 14 Νοεμ. 1784, δελτ. 1-6 Νοεμ. 1 Ἰουλ. 1785, δ. 16-21 Μαΐου· b 759, ἐκθ. 13 Ὀκτ. 1786, δ. 23-30 Σεπτ.· 23 Σεπτ. 1787, δ. 8-15 Σεπτ.· ἐπίσης *Portata dei bastimenti arrivati nel porto franco di Trieste...* 1791, σ. 196, 16 Ἰουλ. 1791. Βλ. ἐδῶ καί πίν. Ε' καί ΣΤ'.

32. Γιά τήν *Borsa* τῆς Τεργέστης, βλ. Ὑλγα Κατσαρδῆ-Hering, *Ἡ Ἑλληνικὴ παροικία τῆς Τεργέστης, 1751-1830*, Ἀθήνα 1986, σ. 441-448.

33. AST, CRGov., b625, ἀναφέρεται ἡ πληροφορία σέ ἐκθεση τοῦ ν. Ricci σέ συνεδρίαση τοῦ *Governo* τῆς 13 Σεπτ. 1788· ἡ ἐκθεση No 3918/ad No 6547.

34. AST, CRGov., b625, 23 Αὐγ. 1788, Hofkanzley πρὸς *Governo*. Τό πρόβλημα ἀπαιτοῦσε ξεχωριστὴ διευθέτηση, γιατί ἐδῶ ἐπρόκειτο γιά τήν ἰδιόμορφη περίπτωση: πλοῖα ἐθρικά νά μεταφέρουν ἐμπορεύματα γιά λογαριασμό μῆς ἀπὸ τῆς ἐμπόλεμης δυνάμεις καί ἐπομένως δέν καλύπτονταν ἀπὸ τῆς συνήθεις καί τοὺς κανονισμοὺς πού ἴσχυαν γιά τῆς ἐμπολέμης καί οὐδέτερες δυνάμεις· βλ. Ortolan, ὁ.π., τ. Β', σ. 85 κ.ε. βλ.

ρες δίκες λειών αλλά και να χρησιμοποιηθούν μερικά από τα όθωμανικά πλοία προς όφελος του τεργεστίδικου εμπορίου) πρότεινε να συνεννοηθεί ο Διοικητής της Τεργέστης με τον Ρώσο πρεσβευτή στη Βενετία Mordvinov, ο οποίος και θα εξέδιδε μερικά «διαβατήρια» ελευθεροπλοίας (Freypässe / Passaporti). Τα «διαβατήρια» αυτά θα χορηγούσε ο Διοικητής της Τεργέστης σε τουρκικά πλοία, τα οποία πραγματικά θα μετέφεραν εμπορεύματα για υπηκόους των Κληρονομικών Κτήσεων (Erbländer) της Αυστρίας. Κρινόταν ως αρμόδιος να εκδίδει τέτοια «διαβατήρια» ο Mordvinov, γιατί είχε ένα είδος ανώτερης επίβλεψης (Oberaufsicht) για τις ρωσικές ναυτικές κινήσεις. Ο Διοικητής της Τεργέστης θα αναλάμβανε να εγγυηθεί στον Ρώσο πρεσβευτή ότι δεν επρόκειτο να γίνει κατάχρηση αυτών των διαβατηρίων και δεν θα εδημιουργείτο ο κίνδυνος να έπιτραπεί η χρήση τους για την προστασία άλλων έχθρικών πλοίων³⁵.

Ο διοικητής της Τεργέστης, Pompeo de Brigido, έμπειρος και προσηκτικός φύλακας των συμφερόντων του εμπορίου της Τεργέστης, προτίμησε να εξασφαλίσει προηγουμένως τη σύμφωνη γνώμη της Borsa³⁶, δηλαδή των κυριότερων εκπροσώπων του εμπορικού κόσμου της πόλης, όπως τό απαιτούσε, άλλωστε, η παλιά παράδοση συνεργασίας τους.

Μετά τη τετική απάντηση της Borsa³⁷ ο Brigido έσπευσε να απευθυνθεί προς τον Mordvinov, για να του εξηγήσει: «Ma non tanto per evitar li Processi quanto per favorir'il Commercio generoso et utile di Importazione et Esportazione che esercita questo Littorale, e singolarmente il porto di Trieste con li Stati Ottomani, e che sarebbe interotto con grave Danno delle Provincie Austriache a riguardo principalmente de' Grani, Cottoni, Olj, senza la sicurezza de Navigazione di que' Bastimenti Ottomani, e segnatamente de' quelli comandati da Capitani Greci o Cattolici, benchè Sudditi Ottomani, e particolarmente da Idriotti, che conducessero il pieno carico per conto di Sudditi Austriaci»³⁸.

Σύμφωνα με την πρόταση της Borsa ζήτησε από τον Mordvinov να εκδώσει εξ passaporti «έν λευκῷ» (in bianco), τα οποία θα συμπλήρωνε ο Διοικητής και θα παραχωρούσε σε συγκεκριμένα πλοία, και για όρισμένο πλοίο και φορτίο. Μάλιστα, αν τό επιθυμούσε, μπορούσε και

και Stephanides, *ό.π.*, σ. 38-39. Για συμπεριφορά που έπρεπε να έπιδεικνύουν οι Ρώσοι κoursάροι με σημαία ιεροσολυμητάνικη πληροφορούμαστε από τη σχετική διαταγή (istruzione) του στρατηγού Άντ. Ψαρού (άρχες 1788): βλ. αντίγραφο της στην έκθεση αρ. 87/14 Άπρ. 1788 του βενετού προξένου στην Τεργέστη Giovanni Battista Callegari, ASVen., Inquisitori di Stato, b518).

35. AST, *ό.π.*

36. *Ό.π.*, 29 Αύγ. 1788, Governo προς Borsa.

37. *Ό.π.*, 4 Σεπτ. 1788, Borsa προς Governo.

38. *Ό.π.*, [8] Σεπτ. 1788, Brigido προς Mordvinov.

ὁ ἴδιος ὁ Ρῶσος πρεσβευτὴς νὰ βεβαιώσει τὴ νομιμότητα τῆς ἰδιοκτησίας τοῦ φορτίου.

Ὁ Aleksandr Semenovič Mordvinov ἀντέδρασε³⁹ ἀμέσως πρόθυμος γιὰ συνεργασία μὲ τὴν Αὐστρία καὶ στὸν τομέα τοῦ ἐμπορίου, μόνου ἀπὸ ἀπροσεξία ἔστειλε ἕξ *passaporti* γιὰ αὐστριακὰ πλοία⁴⁰. Τὸ λάθος τοῦ ἐπισήμαινε ὁ Brigido μὲ νέα ἀναλυτικὴ ἀναφορά του, καὶ δὲν ἔχανε τὴν εὐκαιρία νὰ τονίσει ξανά ὅτι θὰ καλύψουν πλοία, ἰδιαίτερα, μὲ καπετάνιους Ὑδραίους⁴¹. Τελικὰ μὲ νέα ἐπιστολὴ του, τῆς 1ης Ὀκτωβρίου 1788 ὁ Mordvinov ἀπέστειλε τὰ ἕξ *passaporti*⁴². Λίγο ἀργότερα ἡ Καγκελλαρία ἐπικύρωνε τὶς ἐνέργειες τοῦ Governo τῆς Τεργέστης, διευκρινίζοντας ὅτι τὴν αἴτηση γιὰ τὰ συγκεκριμένα *passaporti* ἔπρεπε νὰ ὑποβάλλουν ἔμποροι τῆς Τεργέστης, ὥστε νὰ ἔξακριβώνεται ἡ ἰδιοκτησία τῶν προϊόντων καὶ ὁ προορισμὸς τους⁴³.

Ἀναμένοντας νὰ ὁλοκληρωθεῖ ἡ διαδικασία, γιὰ τὴν παραχώρηση αὐτῶν τῶν πιστοποιητικῶν ἐλεύθερου πλοῦ, τὸ Governo τῆς Τεργέστης σέ συνεδρίασή του τῆς 5 Ἰουλίου 1788 ἀποφάσισε νὰ εἰδοποιηθεῖ ὁ Τουρναίτης: «*che alli Bastimenti della Comunità medesima [d' Idria] sia per condiscendenza lasciato libero e imperturbato l'accesso in questo porto e commercio [...] che attesa la premessa intelligenza dell'istesso Rescritto converrebbe a nostro Giudizio istruire li Capitani de' regj Cutter, incaricandoli di istruire correlativamente li capitani de' Bastimenti armati, che invontando Bastimenti Idriotti, o comandati da Sudditi Ottomani di Religione Greca ὁ Cattolica destinati per Trieste con carico attinente in Totalità o Parzialità a Sudditi Austriaci o che conducessero Passaggeri, li quali trasportassero il loro Domicilio, ὁ che vi si trasferissero per causa di commercio, lascino*

39. Ὁ.π., 6/17 Σεπτ. 1788, Mordvinov πρὸς Brigido.

40. Ὁ Mordvinov ὑπῆρξε πρεσβευτὴς στὴ Βενετία ἀπὸ 28.7.1786 ὡς 16.5. 1797· Βασ. Κολιός, «Μία προσπάθεια στρατολογίας κατὰ τὸ ρωσοτουρκικὸ πόλεμο τοῦ 1787-1792», *Θησαυρίσματα*, 19 (1982)233. Ἄν παρακολουθήσουμε τὶς κρίσεις τοῦ αὐστριακοῦ πρεσβευτῆ στὴ Βενετία Karl v. Breuner (27 Δεκ. 1788, ἔκθεσή του πρὸς τὸν Kaunitz) καὶ τοῦ προσωρινοῦ ἀντικαταστάτη του Corradini (25 Ἀπριλ. 1788), φαίνεται ὅτι ὁ Mordvinov δὲν ἔχαιρε φήμης προσεκτικοῦ καὶ ἀξιόπιστου ἢ προσηλωμένου στό καθῆκον του διπλωμάτη (Haus-, Hof- und Staatsarchiv (=HHSStA), Venedig Berichte, Kt. 49 (1788-1789), ὑποφκ. 9 X-31 XII 1788 καὶ 9IV-28VI 1788, ἀντίστοιχα). Ὁ Mordvinov εἶχε τὸ βαθμὸ τοῦ Flottenkapitän (Brückner, ὁ.π., σ. 98).

41. AST, ὁ.π., νέα ἔκθεση τοῦ Brigido, χ. ἡμερομ. ἀλλὰ πάντως τοῦ τέλους Σεπτ.

42. Ὁ.π., 1 Ὀκτ. 1788, Mordvinov πρὸς Brigido. Στὸ AST σῴζονται σημεῖρα 4 *passaporti* «ἐν λευκῷ»· τὸ κείμενο τους θλ. ἐδῶ Παράρτημα Β'. Γιὰ τὰ *passaporti* τὰ ἐκδιδόμενα κυρίως σέ περίοδο πολέμου θλ. Domenico Alberto Azuni, *Dizionario Universale ragionato della giurisprudenza mercantile*, III, Nizza 1788, σ. 265, §. I. Τρύφων Κωνσταντινίδης, *Καράθια, Καπετάνιοι καὶ Συντροφοναῦται, 1800-1830. Εἰσαγωγή εἰς τὴν ἱστορίαν τῶν ναυτικῶν ἐπιχειρήσεων τοῦ Ἀγῶνος*, Ἀθήνα 1954, σ. 53· Stephanides, ὁ.π., σ. 50-54, ὅπου καὶ γενικά γιὰ τὰ *passaporti*.

43. HKA, Komm. Lit., F. 135, rote 689, φφ. 786-793..

libera e imperturbata la loro navigazione».⁴⁴ Παράλληλα τό διάταγμα τῆς 19 Ἰουνίου 1788⁴⁵ ἐπικύρωσε ὡς νόμιμη τὴν πρωτοβουλία τοῦ Governo τῆς Τεργέστης, νά ἐπιτρέψει δηλαδή στόν αὐστριακό πρόξενο στή βενετική Δαλματία (καί συγκεκριμένα στήν Zara) Luigi Gabrieli νά ἐφοδιάζει μέ πιστοποιητικά ἰδιοκτησίας καί προορισμοῦ τά διερχόμενα ἀπό ἐκεῖ ὀθωμανικά πλοῖα μέ χριστιανούς καπετάνιους καί κατευθυνόμενα γιά τό αὐστριακό Litorale⁴⁶.

Οἱ ἀρχειακές πηγές, καί πάλι, μᾶς παραδίδουν τόν ἐπίσημο ἐπίλογο: Σήμερα στόν οἰκεῖο φάκελο τοῦ κρατικοῦ ἀρχείου τῆς Τεργέστης σώζονται τέσσερα λευκά passaporti. Ἐμμεσες ἀλλά συγκεκριμένες πληροφορίες διαθέτουμε γιά παραχώρηση δύο passaporti. Μία ἀπλή σημείωση, ἀνάμεσα σέ πρακτικά συνεδριάσεων τοῦ Governo τῆς Τεργέστης, μᾶς πληροφορεῖ:» «Ein Pass von F. Herrn Russischen Minister in Venedig Alexander Mordwinoff ist den 24 Märzten 1789 auf Befehl S^o Excellenz dem H.B.v. Ricci zum Gebrauch ausgefolgt werden.

Ein Zweiter den 11^{ten} April dem Michael Tirnaviti ad N^o 2394».⁴⁷

Τό passaporto αὐτό φαίνεται ὅτι δόθηκε στόν Μιχαήλ Τουρναβίτη ὕστερ' ἀπό αἴτησή του πού παρουσιάσθηκε στό Governo στίς 10 Ἀπριλίου 1789⁴⁸. Μέ τὴν πρώτη του αἴτηση ὡς «Sachwalter der Gemeinde von Idra»⁴⁹ (κατά τὴ διοικητική γλῶσσα) εἶχε προκαλέσει τὴ γενική ὀδὴγία, τὴν ὁποία εἶχε ἀποφασίσει τό Governo, στή συνεδρία τῆς 5 Ἰουλίου 1788, νά στείλει στοὺς κουρσάρους⁵⁰.

Ἀντίθετα δέν ἀνταποκρίθηκαν οἱ ἀρχές σέ ἀνάλογο αἶτημα γιά πιστοποιητικό καί προστασία ἐλευθεροπλοῖας ἀπὸ ἐπιδρομές Ρώσων κουρσάρων, πού ὑπέβαλε στίς 13 Αὐγούστου 1791 καί ἐξ ὀνόματος τῶν ἑξ ἀδελφῶν του ὁ Ὑδραῖος καπετάνιος Λάζαρος Ἰωάννης

44. AST, ὁ.π., συνεδρ. 5 Ἰουλίου 1788, Referente v. Ricci, No 4860/1822.

45. Ὁ.π., rescritto 19 Ἰουν. 1788.

46. Γιά τό Αὐστριακό Litorale βλ. Giulio Cervani, *Il Litorale Austriaco dal Settecento alla «Costituzione di Dicembre» del 1867*, Udine, Del Bianco, 1979. Δέν πρέπει νά παραβλέπουμε τὴ σημαντική συμβολὴ καί τῶν Δουλταϊνιωτῶν ἐμπόρων στὴν κίνηση τῶν αὐστριακῶν λιμανιῶν.

47. AST, ὁ.π., σημείωμα πού τώρα θρίσκεται πρὶν ἀπὸ τά πρακτικά τῆς συνεδρίασης τῆς 5 Ἰουλ. 1788, σχετικῆς μέ τό θέμα.

48. AST, Protocollo del C. R. Gov. No 1265 anno 1789, No 2394/890, Praes. 10 Ἀπρ. 1789 «Mich. Turnaviti und Kompagnie bitten um einen russisch. Kaiserl. Paß, damit der griechische Schiff-Kapitain Georg di Giovanni sowohl in seiner Hinreise, als Rückkehr von da aus der Levante von den Korsären unter russischer Flaggen nicht weggenommen werden». Στό πρωτόκολλο σημειώνεται ὅτι στίς 12 Ἀπρ. εἰδοποιήθηκε σχετικά ὁ Ρώσος πρεσβευτὴς στή Βενετία.

49. AST, Protocollo del C.R. Gov., anno 1788, No 3918/1489, 5 Ἰουν. 1788, «Der Sachwalter der Gemeinde von Idra bittet um Ausfolgung eines Passes für einige ottomanische Schiff-Kapitaine», πρόκειται γιά τὴν πρωτοκόλληση τῆς αἴτησης τῆς 23 Μαΐου 1788.

50. Βλ. σελ. 455.

Ζάκκας⁵¹, πού επικαλέσθηκε μάλιστα τή μακρόχρονη έμπορία τους στήν Τεργέστη (άπό 27 χρόνια μετέφεραν μέ καράβια τους κυρίως λάδι καί σιτάρι). Ἡ έπίσημη άπάντηση άνέφερε ότι α) ό Ζάκκας δέν ήταν μόνιμα έγκατεστημένος έμπορος στήν Τεργέστη καί β) ήδη είχε ύπογραφεϊ ή αύστροτουρκική συνθήκη ειρήνης τοῦ Sistov (9 Αυγούστου 1791) καί έπομένως παρέπεμψαν τόν Ζάκκα νά άπευθυνθεϊ στόν Ρώσο πρεσβευτή στή Βενετία⁵².



Ἡ άναλυτική έκθεση τών γεγονότων γεννά όρισμένα έρωτήματα στό όποια, στό μέτρο τοῦ δυνατοῦ, θά έπιχειρήσουμε νά δώσουμε άπάντηση στή συνέχεια.: α) Γιατί δέν δόθηκαν τά άλλα *passaporti*; β) Ὡς ποιο σημείο ή «προϊστορία» τής κίνησης πλοίων στήν Τεργέστη μέ χριστιανούς καπετάνιους, όθωμανούς ύπηκόους καί ιδιαίτερα Ὑδραίους, καθώς καί μέ *greco-ottomani* σημαία δικαιολογεϊ αυτό τό έντονο αύστριακό ένδιαφέρον; γ) Πόσο ή συμμετοχή αὐτῶν τών πλοίων στό διαρκώς αύξανόμενο θαλάσσιο έμπόριο τής Τεργέστης, κατά καί μετά τό ρωσοτουρκικό πόλεμο, «άνταμείβει» τίς προσδοκίες καί προσπάθειες τών αύστριακῶν άρχῶν; δ) Ποίός εϊναι ό Μιχαήλ Τουρναβίτης, ποιά ή σχέση του μέ τούς Ὑδραίους καί γενικά ποιά εϊναι ή εικόνα πού παρουσιάζει τό ύδραϊκό ναυτικό στήν Τεργέστη;

Τρεϊς πιθανές άπαντήσεις θά μπορούσε, πρός τό παρόν, νά δώσει κανείς στό πρώτο έρώτημα: 1) Ὡςως θά πρέπει νά δεχθοῦμε ότι κατά περιπτώσεις καί χρονικά διαστήματα οἱ Ρώσοι κουρσάροι έδειξαν κάποιο σεβασμό σέ Ἑλληνες καπετάνιους, πού δέν άποκλείεται νά έπλεαν συχνά καί μέ ιεροσολυμητάνικη σημαία, πού τή σέβονταν ως ένα σημείο, οἱ Ρώσοι κουρσάροι⁵³. 2) ένδεχομένως άρκοῦσαν πιστοποιητικά πού παραχωροῦσε ό αύστριακός πρόξενος στήν Zara καί πού δέν έχω κατορθώσει νά τεκμηριώσω τήν έκδοσή τους⁵⁴. 3) πιθανόν τό έλληνικό ναυτικό νά πέρασε κάποια κρίση κατά τόν πόλεμο, άν μάλιστα ληφθεϊ ύπόψη ή ύποχρέωσή τους νά διαθέσουν πλοία ή πληρώματα στόν τουρκικό στόλο⁵⁵.

51. Γι' αὐτούς βλ. πίν. Ε', αλλά καί συγκεκριμένες μνείες έμπορίας άπό τό 1780 στήν Τεργέστη τών Γιάννη Ζάκκα καί Παύλου Γιάννη Ζάκκα, Κωνσταντίνου Γιάννη Ζάκκα, Νικολάου Γιάννη Ζάκκα, Λαζάρου Γιάννη Ζάκκα βλ. ASVen., Cinque Savi, b 757, έκθ. 20 Μαΐου 1780, δελτ. 1-14 Μαΐου· 27 Φεβρ. 1781, δ. 8-13 Φεβρ.· 30 Ἰουν. 1781 δ. 16-21 Ἰουν· 26 Ἰουν. 1782, δ. 9-15 Ἰουν.· 20 Νοεμ., δ. 9-21 Νοεμ. κ.ο.κ.

52. ΗΚΑ, Komm. Lit., F. 113, rote 642, άρ. έγγρ. 4325/14 ex Okt. 1791.

53. Πρβλ. τήν όδηγία τοῦ Α. Ψαρού, πού μνημονεύουμε έδώ πιο πάνω σημ. 34. Βλ. καί σχετικό παράδειγμα έδώ στό Παράρτημα Γ'.

54. Ἐφόσον θέθαια δεχτοῦμε ότι τά έλληνικά καράβια σταματοῦσαν καί στήν Zara κατά τό ταξίδι τους πρός τήν Τεργέστη, πού όμως δέν μπορῶ ν' άποδείξω.

55. Βασ. Βλ. Σφυρόρας, Τά έλληνικά πληρώματα, σ. 57-60.

Ἄλλά ἡ ἀπάντηση θά δοθεῖ ἀκριβέστερα μέ βάση τή γενική παρουσία στήν Τεργέστη τῶν πλοίων μέ ὀθωμανική ἢ greco-ottomana σημαία καί Ἑλληνες καπετάνιους, γιά νά ἀποδειχθεῖ καί ἡ ἰδιαίτερα κρίσιμη εἰκόνα τῶν πολεμικῶν περιόδων.



Γιά νά ἐπιχειρήσουμε νά ἀπαντήσουμε στά ἄλλα ἐρωτήματα πού θέσαμε στηριζόμεστε στίς ἐκθέσεις τῶν Βενετῶν προξένων στήν Τεργέστη πού ἀπευθύνονταν πρὸς τοὺς Cinque Savi alla Mercanzia τῆς Βενετίας καί σώζονται ἀπὸ τὸ 1752 ὡς τὸ 1797⁵⁶. Οἱ Βενετοὶ πρόξενοι συνόδευαν τίς ἐμπορικές καί ἄλλου περιεχομένου ἀναφορές τους μέ «δελτία», στά ὁποῖα σημείωναν τὴν ἀφίξη πλοίων στό λιμάνι τῆς Τεργέστης (πολύ σπάνια καί τὴν ἀναχώρηση). Τὰ δελτία αὐτά, τὰ πρῶτα χρόνια, συνέτασσαν οἱ ἴδιοι, βασιζόμενοι συχνά σέ πληροφορίες τοῦ λιμεναρχείου.

Ἀπὸ τὰ μέσα τῆς δεκαετίας τοῦ 1780 ἔχουμε ἔντυπα δελτία, πού πιθανόν ἐκδίδονταν ἀπὸ τίς λιμενικές ἀρχές τῆς Τεργέστης⁵⁷. Ἡ ἐλλιπὴς πληροφόρηση τῶν Βενετῶν προξένων, ἀλλὰ καί ἡ ἀπώλεια ὁρισμένων «δελτίων» δέν μᾶς ἐπιτρέπουν, σήμερα, νά καταλήξουμε σέ ἀσφαλὴ ὑπολογισμό τῆς κίνησης στό λιμάνι τῆς Τεργέστης. Οἱ εἰδήσεις, ὅμως, πού μᾶς παρέχουν (ὄνομα, τύπος πλοίου, σημαία, λιμάνι προέλευσής του, καπετάνιος, διάρκεια ταξιδιοῦ - ἀπὸ τὸ 1777 κ.έ. -, φορτίο, συχνά καί τὸ βάρος του, γιά λογαριασμό ποιοῦ ἐμπορίου διεκπεραιωνόταν ἢ μεταφορά) καί τουλάχιστον γιά τὰ διαστήματα πού ἡ πληροφόρηση μπορεῖ νὰ θεωρηθεῖ ὡς ἐπαρκὴς, μᾶς βοηθοῦν νά προχωρήσουμε σέ παρατηρήσεις πού δέν μᾶς ἐπιτρέπουν ἄλλες γνωστές, ὡς τώρα, πηγές· πιθανὴ ἀνακάλυψη νέων πηγῶν ἴσως ὀδηγήσει σέ διαφοροποίηση τῆς ποσοτικῆς ἀκρίβειας τῶν συμπερασμάτων πού θά παρουσιασθοῦν ἀλλὰ ἡ ποιοτικὴ ἀξία τῶν πληροφοριῶν πού παρέχονται ἐδῶ πιστεύω ὅτι συμβάλλει στήν προώθηση τῆς μελέτης τῆς ἐλληνικῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας.

56. ASVen., Cinque Savi alla Mercanzia, b. 752 (1761-1764), 753(1765-1769), 754(1770-1773), 755(1774-1776), 756(1777-1779), 757(1780-1782), 758(1783-1784), 759(1785-1787), 760(1788-1792), 761(1793-1797), 762(1765-1759): Registri arrivo e partenza dei bastimenti dal porto di Trieste- 763(1751-1754): Carte varie riguardanti il Commercio di Trieste. Carte varie sul traghetto di Trieste.

57. Στὸ συμπέρασμα αὐτὸ καταλήγουμε ἀπὸ τὸ γεγονός ὅτι γιά τὰ χρόνια 1784, 1791 σώζονται στήν Biblioteca Civica τῆς Τεργέστης δύο ἔντυπα τομῆδια μέ τίτλο: *Portata dei bastimenti arrivati in questo porto franco di Trieste 1784* καί *1791* ἀντίστοιχα. Ἀνάλογου περιεχομένου σελίδες περιλαμβάνονται στίς ἐκθέσεις τῶν βενετῶν προξένων τῶν ἐτῶν 1780 κ.έ.

Ός ένιαίο σύνολο παρατήρησης θεώρησα τά πλοία μέ όθωμανική ή greco-ottomana σημαία (άπό τό 1780) καί Έλληνες καπετάνιους. Τό νά έχει ένα πλοίο Έλληνα καπετάνιο δέν σημαίνει βέβαια ότι πρέπει νά είναι Έλληνας καί ό πλοιοκτήτης⁵⁸. Έφόσον όμως οί ίδιοι οί πρόξενοι χαρακτηρίζουν πλοία, άπλά ως «greci» - άμυδρά τά πρώτα χρόνια καί σαφώς άπό τή δεκαετία του 1780 κ.έ. μάς έπιτρέπει νά μιλάμε γιά παρουσία έλληνικού ναυτικού στήν Τεργέστη.

Τά έλληνικά πλοία, ως γνωστό, ύψωναν διάφορες σημαίες⁵⁹, κυρίως όμως τήν όθωμανική, καθώς καί τή ρωσική μετά τή συνθήκη του Κιουτσούκ Καϊναρτζή (Küçük Kaynarci) (1774). Η δεύτερη περίπτωση δέν θά μάς άπασχολήσει, γιατί σύμφωνα μέ τίς μαρτυρίες πού έχουμε, έλάχιστα ρωσικά ή πλοία μέ ρωσική σημαία καί Έλληνες καπετάνιους έφταναν στήν Τεργέστη, τήν περίοδο πού μάς ενδιαφέρει⁶⁰. Δέν είναι δύσκολο νά εξηγηθεί: μεγάλο μέρος του έμπορίου τής Αυστρίας μέ τή Μαύρη Θάλασσα καί τή Νότια Ρωσία⁶¹ διεκπεραιωνόταν μέσω του Δούναβη· τά έλληνικά καράβια, πού μετέφεραν κυρίως σιτάρι άπό τή Νότια Ρωσία —όχι άπό τά βασικά προϊόντα εισαγωγής γιά τήν Αυστρία, τουλάχιστον στά χρόνια πού εξετάζουμε— δέν είχαν συμφέρον νά προσθέσουν στό φορτίο τους καί κάποια έμπορεύματα γιά τήν Τεργέστη καί, γιά τή μεταφορά αυτών καί μόνον, νά περιλάβουν τό αυστριακό λιμάνι στήν πορεία τους πρός τή Δυτική Εύρώπη· καί πάντως ή θαλάσσια έπικοινωνία Τεργέστης - Μαύρης Θάλασσας, όχι καί τόσο ζωηρή στά χρόνια αυτά, έξυπηρετείτο άπό άλλης σημαίας καί ιδιοκτησίας πλοία.

Ζητούμενο τής έρευνας παραμένει πάντοτε ό ρόλος τών πλοίων μέ βενετική σημαία καί ιδιαίτερα αυτών μέ Έπτανήσιους καπετάνιους (= ιδιοκτήτες; άγνωστο) καί τέτοια έφταναν πολλά καί στήν Τεργέστη. Η άδυναμία του αυστριακού ναυτικού νά συναγωνισθεί τήν παλιά κυρίαρχο τής Αδριατικής⁶² αλλά καί τό έμπόριο τών άλλων ναυτικών δυνάμεων στήν Ανατολική Μεσόγειο τό 18ο αιώνα, ύποχρέωνε τήν

58. Κρεμμυδάς, *Ναυτιλία*, τ. Α', σ. 95.

59. Κωνσταντινίδης, *Καράβια*, σ. 166-167· Α. Τζαμτζής «Ναυτικοί, Καράβια καί Λιμάνια», *Έλληνική Έμπορική Ναυτιλία 1453-1850*, Έθν. Τράπεζα τής Ελλάδος, Αθ. 1972, σ. 118.

60. Βλ. έδώ πίν. 2 άπ' όπου έπιβεβαιώνεται ότι ή ρωσική σημαία δέν εμφανίστηκε στήν Τεργέστη ως τό 1785.

61. Hans Halm, *Habsburgischer Osthandel im 18. Jahrhundert. Österreich und Neuurland (II): Donauhandel und Schifffahrt 1781-1787*, Μόναχο 1974. Αναμένουμε πάντως ότι άπαντήσεις γιά τό έλληνικό έμπορικό δυναμικό στή Ν. Ρωσία θά μάς δώσει ό κ. Βύρων Καρύδης στή διδακτορική διατριβή γιά τούς Έλληνες έμπόρους στήν Όδησσό καί γενικότερα στή Ν. Ρωσία.

62. Σύντομα, γιά τόν άνταγωνισμό Αυστρίας- Βενετίας, ιδιαίτερα στήν Αδριατική θλ. Καταρδής - Hering, *Παροικία*, σ. 6-7, όπου καί βιβλιογραφία.

Αύστρία νά «ἀνέχεται» τίς «ὑπηρεσίες» τῆς βενετικῆς ναυτιλίας στή διακίνηση τοῦ θαλάσσιου ἐμπορίου τῆς, τουλάχιστον ὡς τὴν τελευταία δεκαετία τοῦ 18ου καὶ τίς πρῶτες τοῦ 19ου, ὅταν τὸ αὐστριακὸ ναυτικὸ ἀνταποκρινόταν στὸ ρόλο ποὺ διεκδικοῦσε ὅλη τὴν προηγούμενη ἑκατονταετηρίδα. Τὸ θέμα τῶν πλοίων μέ βενετικὴ σημαία καὶ σ' αὐτὸ τὸ αὐστριακὸ λιμάνι πρέπει νά ἐξετασθεῖ καὶ σέ σχέση μέ τὴ ναυτικὴ οἰκονομικὴ πολιτικὴ τῆς Βενετίας καὶ τῆ γενικότερη κίνηση τοῦ βενετικοῦ ναυτικοῦ στὴν Ἀνατολικὴ Μεσόγειο καὶ ἀναμένει τὸν μελετητὴ του⁶³.

Καταλήγουμε, λοιπόν, νά ἐξετάσουμε τὰ πλοῖα μέ ὀθωμανικὴ καὶ τὴν ἰδιαίτερη σημαία, τὴ «ραγιάδικη» ἢ *greco-ottomana* ποὺ δικαιούνταν νά ὑψώνουν τὰ ἑλληνικὰ ἐμπορικὰ πλοῖα⁶⁴. Ὁ σαφὴς χαρακτηρισμὸς τῆς σημαίας τῶν πλοίων ὡς *greco-ottomani*, ὅπως μᾶς παραδίδεται ἀπὸ τοὺς Βενετούς προξένους ἀπὸ τὸ 1780, δέν εἶναι βέβαια τυχαῖος· συμπίπτει καὶ μέ τὴν ἐποχὴ τῆς ἰδιαίτερης αὐξησης τῆς ἑλληνικῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας. Τῇ «ραγιάδικη» σημαία ὕψωναν, φαίνεται, καὶ παλιότερα⁶⁵ ἀλλὰ ὄχι τόσο τακτικὰ καὶ συστηματικὰ.

Οἱ παρατηρήσεις ποὺ θ' ἀκολουθήσουν δέν σκοπεύουν νά ὑπερτονίσουν τὴν παρουσία τοῦ ἑλληνικοῦ ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ στὸ αὐστριακὸ λιμάνι ἀλλὰ νά ἐπισημάνουν καὶ αὐτὴν τὴν παραγνωρισμένη κάπως ὄψη τῆς ἑλληνικῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας στὸ χῶρο τῆς Ἀδριατικῆς καὶ τῇ σημασίᾳ τῆς γιὰ τὴν αὐστριακὴ οἰκονομικὴ πολιτικὴ, ποὺ πολὺ ὑπολόγιζε στὸ ἑλληνικὸ στοιχεῖο. Οἱ σημαντικοὶ γιὰ τὴν τεργεστίνικη οἰκονομικὴ καὶ κοινωνικὴ ζωὴ πάροικοι, μολονότι δέν «χρησιμοποιοῦσαν» ἀποκλειστικὰ ἑλληνικὰ πλοῖα γιὰ τὸ διαμετακομιστικὸ καὶ ἄλλο ἐμπόριό τους, ἦταν ὅπωςὅποτε σταθερὸς πόλος ἑλξης γιὰ τὴν

63. Βλ. τίς καίριες διαπιστώσεις στὸ ὑπὸ δημοσίευση ἄρθρο τοῦ καθηγ. Βασ. Βλ. Σφυρόερα, «Ἡ ἐμπορικὴ ναυτιλία στὰ βενετοκρατούμενα Ἐπάνθησα. Προβλήματα ἔρευνας καὶ διαπιστώσεις». Τὰ βενετικὰ ἀρχεῖα γιὰ τὴν περίοδο τῆς βενετοκρατίας, ἀλλὰ καὶ τὰ ἀγγλικά γιὰ τὴ μετέπειτα περίοδο τῆς ἱστορίας τῶν Ἰονίων νήσων μποροῦν νά δώσουν ἀπαντήσεις στὸ πρόβλημα τῆς ἐπτανησιακῆς ναυτιλίας. Ἐχῶ ὑπόψη μου ὅτι ὁ συνάδελφος Βύρων Καρύδης στὸ Δ' συνέδριο τῆς ἱστορίας τῆς Νοτιοανατολικῆς Εὐρώπης (Ἀγκυρα, 13-18 Αὐγ. 1979) διάβασε ἀνακοίνωση μέ θέμα: «Ionian Shipping in the Sea of Azov: The evidence from Taganrog, ca. 1830-1853».

64. Γιὰ τὴ σημαία *greco-ottomana* βλ. Κωνσταντινίδης, *Καράθια*, σ. 167. Τζαμτζής, «Ναυτικοί», σ. 118. Στόν τόμο *Ἑλληνικὴ Ἐμπορικὴ Ναυτιλία*, Ἐθν. Τράπεζα τῆς Ἑλλάδος, Ἀθ. 1972 (ὅπου δημοσιεύεται καὶ τὸ ἄρθρο τοῦ Τζαμτζή), καὶ ἀνάμεσα στίς σ. 416-417 ὑπάρχει τὸ «Prospetto generale delle Bandiere che si inalberano a Bordo dei Bastimenti di Guerra e Mercantili di tutte le Nazioni all' epoca del primo Maggio 1816» καὶ σ' αὐτὸ εἰκονίζονται καὶ οἱ δύο τύποι τῆς *greco-ottomana*, τῆς «bandiera mercantile» (τρεῖς ὀριζόντιες γραμμὲς κόκκινη, μπλε, κόκκινη) καὶ τῆς «bandiera che si concede con permesso del Capitan Bassa» (κόκκινη - πρασινοκίτρινη - κόκκινη).

65. Κ. Α. Ἀλεξανδρῆς, «Ἡ ἀναβίωσις τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλίας κατὰ τὴν Τουρκοκρατίαν», Ἀθήνα (ἀνάτυπο ἀπὸ τὴ *Ναυτικὴν Ἐπιθεώρησιν*) 1960, σ. 7.

έλληνική έμπορική ναυτιλία καί συχνά, όπως θά δοϋμε, δροϋσαν ως πράκτορες τών έλληνικών πλοίων (raccomandatari).

Ο πίνακας Α' έχει συνταχθεῖ μέ όλες τίς γνωστές έπιφυλάξεις, έφόσον εἶναι έλλιπείς οἱ πληροφορίες γιά τά περισσότερα χρόνια καί μάλιστα γιά χρόνια κρίσιμα καί σημαντικά γιά τήν ανάπτυξη τῆς έλληνικῆς ναυτιλίας, όπως γιά τήν περίοδο 1776 κ.έ. Τά ποσοτικά συμπεράσματα δίνονται λοιπόν μέ κάποια έπιφύλαξη.

Τά όρια τῆς έποχῆς πού εξετάζουμε (1752-1797, μέ ένδιάμεσα κενά) άναγκαστικά καθορίζονται από τίς διαθέσιμες πηγές, αλλά πρόκειται άκριβώς καί γιά τήν ενδιαφέρουσα περίοδο τῆς ανάπτυξης τῆς έλληνικῆς έμπορικῆς ναυτιλίας. Μιά πρώτη άνάγνωση τοῦ πίνακα Α' μᾶς έπιτρέπει νά διακρίνουμε δύο ύποπεριόδους καί οἱ έπιμέρους διαπιστώσεις στή συνέχεια θά δικαιολογήσουν τήν τομή αὐτή: α) 1752-1775, β) 1776-1797 (μέ κάποια διαφοροποίηση, από τό 1795 κ.έ.)

Γενικά παρατηρεῖται ότι ἡ ποσοστιαία συμμετοχή όθωμανικῶν πλοίων στήν κίνηση τοῦ αὐστριακοῦ λιμανιοῦ δέν ἦταν μεγάλη: στά χρόνια ως τό 1776 κυμαίνόταν άνάμεσα στό 1,6 καί τό 8,4% κι έφτασε μία φορά (1752) στό 11,1% περίπου. Οἱ αριθμοί αὐξάνουν κάπως στήν έπόμενη περίοδο κυρίως όμως, ὑπέρ τών έλληνικῶν πλοίων, πού πάντοτε αποτελοῦν σχεδόν τό μεγαλύτερο ποσοστό τών «όθωμανικῶν» στό αὐστριακό λιμάνι. Γιά τά χρόνια 1782-1785 μπορούμε μέ βάση ἄλλη πληρέστερη πηγή νά δώσουμε καί μία πιό αξιόπιστη εἰκόνα.



ΠΙΝΑΚΑΣ 1
ΑΦΙΞΕΙΣ-ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ ΣΤΗΝ ΤΕΡΓΕΣΤΗ, 1756-1759

	1756		1757		1758		1759	
	α	β	α	β	α	β	α	β
Άγγλικά	4	4	1	1	1			
Άμβούργου				3				
Αυστριακά/	719	825	663	713	743	778	852	874
Αυτοκρατορικά	/3	/3	/4	/4	/7	/5	/4	/11
Βενετικά	3170	2739	2483	2179	2669	2413	2540	2327
Γαλλικά	4	4	2	2	3	2		
Γενοβέζικα			1	1	1	1	6	7
Δανικά	5	4	7	7	8	8	6	7
Ίεροσολυμητικά	2	1	2	2	1	2	2	1
Ίσπανικά							1	1
Μάλτας	1	1	1	1	1	1	2	2
Ναπολιτάνικα	116	127	88	97	113	110	115	116
Όλλανδικά	3	5	3	3	5	6	2	3
Παπικά	117	111	133	131	181	172	200	192
Ραγουζαίικα	31	38	25	19	18	18	32	29
Σουηδικά	2	4	1	1	1	1		
Τουρκικά	49	48	34	33	37	40	29	27
Σύνολο	4226	3914	3448	3197	3789	3557	3791	3597

Παρατηρήσεις:

α: αφίξεις, β: αναχωρήσεις.

Πηγές:

AST, Int. Comm., b 534, φφ. 34-35, 60-63, 80-81, 110-113. Χρησιμοποίησα τις Tabelle di Sanità. Υπάρχουν ανάλογες και του Capitanato del Porto με ελάχιστες διαφοροποιήσεις και μόνον για τις αναχωρήσεις.

ΠΙΝΑΚΑΣ 2

ΑΦΙΞΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ ΣΤΗΝ ΤΕΡΓΕΣΤΗ ΚΑΤΑ ΣΗΜΑΙΑ (1773-1785)

	1773	1775	1776	1777	1778	1779	1781	1782	1783	1784	1785
Άγγλικά	14	29	14	13	12	1			4	6	8
Αυστριακά	730	549*	287	249	525	464	622	126	209	306	280
Βενετικά	3594	3939	1152	3271	3039	3102	3683	4297	5401	5803	531
Γαλλικά	41	25	28	18	19				11	21	22
Γενοβέζικα	23	12	9	9	12	18	5	17	17	26	27
Δανικά	4	4	7		3	7	5	7	3	7	1
Έλληνικά (Greci)								54	29	69	78
Ίεροσολυμητικά		1	1	1	3					2	1
Ίσπανικά	2		1								
Μάλτας	2		2		2		14				
Ναπολιτάνικα	119	91	134	103	86	79	111	108	110	94	90
Όλλανδικά	1	3	5	5	6	9	2		1	2	2
Παπικά	51	101	56	111	124	140	61	170	138	138	154
Ραγουζαίικα	4	5	4	13	12	13	13	17	18	17	21
Σαρδηνίας		1			6	3	1		1	2	2
Σουηδικά		1		5	8	3	3	3	9	4	9
Τοσκάνης							2			1	1
Τουρκικά/Όθω- μανικά	/41	/24	/16	/27	/32	/32	/16	/14	/2	/4	/12
Σύνολο	4626	4785	1716	3825	3889	3871	4538	4835	5982	6526	1248

Παρατηρήσεις:

* Δηλώνονται και 18 Imperiali (αυτοκρατορικά:αυστριακά). —Παρατηρείται ακόμη ότι από τό 1782 πού αναφέρονται και greci πλοία, γίνεται και διάκριση σέ όθωμανικά και τουρκικά πλοία.

Πηγές:

ASVen., Cinque Savi alla Mercanzia, b 754, έκθ. 8 'Iav. 1774, b 755, έκθ. 13 'Iav. 1776, 4 'Iav. 1777, 3 'Iav. 1778, 26 Δεκ. 1778, b 757, 1 'Iav. 1780, b 758, 19 'Iav. 1782, b 759, 6 'Απρ. 1786.

Η εξαιρετικά μεγάλη διαφορά συνολικού αριθμού αφικνούμενων πλοίων ανάμεσα στους πίνακες Α' και 1, 2 εξηγείται όχι μόνο από τη μερικότητα των δειγμάτων του πίν. Α' αλλά και από τό γεγονός ότι οι πίνακες 1, 2 συνυπολογίζουν γιά τίς ομάδες: αυστριακά καθώς και βενετικά και τά μικρά πλοίαρία (barcolame) πού έκτελούσαν παράκτιες μεταφορές στο άυστριακό Litorale, τήν Ίστρία και τίς Δαλματικές άκτές. Άν, λοιπόν, γιά νά συγκρίνουμε τά δεδομένα μέ τόν πίν. Α', προσθέσουμε στήν ομάδα τών τουρκικών - όθωμανικών πλοίων γιά τά χρόνια 1782-1785 και τά πλοία Έλλήνων (greci, άφου γιά πλοία Έλλήνων όθωμανών ύπηκόων πρόκειται) θά έχουμε τήν ακόλουθη εικόνα:

ΠΙΝΑΚΑΣ 3
ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΛΟΙΑ ΣΤΗΝ ΤΕΡΓΕΣΤΗ 1782-1785

έτος	όθωμ.+έλλην. πλοία	από αυτά έλλην.	%τών έλλην. επί του συνόλου των όθωμ.+έλλην.
1782	90	54	60
1783	60	29	48,3
1784	94	69	73,4
1785	99	78	78,7
Σύνολο	343	230	67,05

Πηγή: Βλ. πίν. 2

“Ετσι, ενώ παρατηρείται αριθμητική και ποσοστιαία διαφορά από τόν πίν. Α΄, η γενική διαπίστωση ότι η συμμετοχή ελληνικών πλοίων αύξάνεται, δέν ανατρέπεται αλλά αντίθετα ένισχύεται.

Ή μεγάλη κρίση τής παρουσίας ελληνικών πλοίων στήν Τεργέστη 1772-1774 (γιά τά κρίσιμα χρόνια του πολέμου, 1770-1771, οί βενετικές πηγές σιωπούν) όφείλεται βέβαια στόν Α΄ ρωσοτουρκικό επί Αικατερίνης Β΄ πόλεμο (1768-1774). Τίς έπιπτώσεις του πολέμου δέν ξεπέρασε τό έμπόριο από τή μιά μέρα στήν άλλη και έτσι μόλις από τό 1776 παρουσιάζεται μιά νέα εικόνα. Κρατούμε, λοιπόν, τό 1776⁶⁶ ως όριο γιά τίς παρατηρήσεις πού θ΄ ακολουθήσουν και δέν θά σχετίζονται μόνο μέ τήν αριθμητική παρουσία των ελληνικών πλοίων στήν Τεργέστη αλλά και μέ τή «μετακίνηση» τής ελληνικής ναυτικής δύναμης και τήν αντίστοιχη φορά των έμπορικων δρομολογίων.

Στήν πρώτη περίοδο (1752 - 1775), λοιπόν, έφτασαν στήν Τεργέστη 181 ελληνικά πλοία, ενώ στή δεύτερη: 376. “Αν λάβουμε υπόψη ότι οί πληροφορίες των πηγών είναι έλλιπείς, ιδιαίτερα μάλιστα στή θ΄ περίοδο τήν κατεξοχήν ένδιαφέρουσα, αλλά και τόν πίν. 3 πού έγγυαται μεγαλύτερη ακρίβεια, ίσως νά μήν είναι παρακινδυνευμένη ή πρόταση ότι ό πραγματικός αριθμός των ελληνικών πλοίων πού έλλιμενίσθηκαν στήν Τεργέστη στό διάστημα 1776-1797 ξεπερνάει τόν διπλάσιο του 376⁶⁷. “Αν παρατηρήσουμε τόν πίν. 2, θά δούμε ότι τά ελληνικά πλοία στά 1782-1785 είναι τά μισά περίπου των ναπολιτάνι-

66. Γιά τήν όριοθέτηση αυτή θλ. κυρίως Κρεμμυδάς, *Ναυτιλία*, τ. Α΄.

67. Ή εικόνα, βασισμένη στά γαλλικά άρχεία (Κρεμμυδάς, *Ναυτιλία*, τ. Α΄, πίν. 42. σ. 109) πού εμφανίζει 0 (μηδέν) άφίξεις ελληνικών πλοίων στήν Τεργέστη, θά πρέπει, ύστερα από τά νέα αυτά στοιχεία, νά αναθεωρηθεί.

κων καί παπικῶν⁶⁸, πού ἡ παρουσία τους εἶναι καίρια γιά τό αὐστριακό λιμάνι ὅλο τό 18ο αἰῶνα⁶⁹. Μποροῦμε, λοιπόν, μέ βεβαιότητα νά προσθέσουμε τήν Τεργέστη στά δυτικομεσογειακά λιμάνια προορισμοῦ τῶν ἐλληνικῶν πλοίων. Ἡ παρουσία τους μάλιστα στό αὐστριακό λιμάνι εἶναι πολύ μεγαλύτερη ἀπ' ὅ,τι τά γνωστά, ὡς τώρα, στοιχεῖα μᾶς δίνουν γιά τό Λιθόρνο καί τήν Ἀγκῶνα μαζί.

ΠΙΝΑΚΑΣ 4

ΑΦΙΞΕΙΣ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΣΤΗΝ ΑΓΚΩΝΑ, ΤΟ ΛΙΘΟΡΝΟ ΚΑΙ ΤΗΝ ΤΕΡΓΕΣΤΗ 1782-1784

	πλοῖα
Ἀγκῶνα	38 ^α
Λιθόρνο	55 ^β
Τεργέστη	152 ^γ

α, β: Κρεμμυδάς, *Ναυτιλία*, Α', πίν. 38,40· γ: Ἐδῶ πιό πάνω πίν. 3.

Συγκρίσιμα στοιχεῖα γιά τήν κίνηση τῶν ἐλληνικῶν πλοίων στή Μασσαλία τό ἴδιο περίπου διάστημα δέν ἔχουμε, ἐνῶ οἱ πληροφορίες γιά τήν παρουσία τῶν ἐλληνικῶν πλοίων στή Βενετία, θά πρέπει μάλλον νά ξαναθεωρηθοῦν⁷⁰. Δέν γνωρίζουμε, βέβαια, καί τή χωρητικότητα τῶν πλοίων πού κινήθηκαν στά λιμάνια τοῦ Λιθόρνου καί τῆς Τεργέστης, γιά νά προσδιορίσουμε τό μέγεθος τῆς παρουσίας τῆς ἐλληνικῆς ναυτιλίας στά πιό πάνω λιμάνια. Ὅπωςδῆποτε ἡ ἐλληνική συμμετοχή (σέ ἀριθμό πλοίων) στά δυτικομεσογειακά λιμάνια δέν μπορεῖ νά συγκριθεῖ γιά τήν ἴδια ἐποχή, καί γενικότερα γιά ὅλη τήν περίοδο μετά τό 1776, μέ τήν ἀντίστοιχη ἐλληνική παρουσία στό λιμάνι τῆς Ἀλεξάνδρειας⁷¹. Ἀναμφισβήτητα πρόκειται γιά μιᾶ ἰδιαίτερα «ἀνατολικομεσογειακή δραστηριότητα τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου»⁷²

68. Θά τολμούσαμε νά τά συγκρίνουμε καί μέ τά αὐστριακά, ἂν γι' αὐτά καθώς καί γιά τά βενετσιάνικα, κυρίως, δέν ἴσχυε ἡ ἐπιφύλαξη πού ἐκφράσθηκε πιό πάνω, σχετικά μέ τήν κίνηση τῶν μικρῶν πλοιαρίων (*barcolame*) (βλ. ἔδῶ πιό πάνω σ. 463).

69. Βλ. καί ἐδῶ πιό πάνω πίν. 1,2.

70. Βλ. Κρεμμυδάς, *Ναυτιλία*, τ. Α', πίν. 39, σ. 107 στὸν ὁποῖο σημειώνονται 0 (μηδέν) ἀφίξεις ἐλληνικῶν πλοίων στή Βενετία στά χρόνια 1776-1785 καί 1 Φεβρ.-31 Μαΐου 1786. Ἄν, ὅμως, ἡ Τεργέστη ἐμφανίζει τήν εἰκόνα πού δείξαμε πιό πάνω καί ἂν ἐπιπροσθέτως λάθουμε ὑπόψη ὅτι ἡ Βενετία (φθίνουσα μέν, ἀκόμη ὅμως ἀνεξάρτητο κράτος κι ὄχι ἀπλό αὐστριακό λιμάνι, ὅπως ἀπὸ τό 1815 κ.έ.) δέν ἔχει παραιτηθεῖ τελείως ἀπὸ τή ναυτική ἐμπορική τῆς ἐπικοινωνία μέ τήν Ἀνατολική Μεσόγειο, δέν μένει παρά νά περιμένουμε ὅτι ἐρευνα στά βενετικά ἀρχεῖα θά δεῖξει παρουσίες ἐλληνικῶν πλοίων καί στό λιμάνι τῆς Γαληνοτάτης.

71. Πρβλ. Κρεμμυδάς, *Ναυτιλία*, τ. Α', πίν. 3, σ. 3.

72. Ὁ.π., σ. 146.

από τό 1776 κ.έ., καί τό συμπέρασμα θά ένισχύσουν οί παρατηρήσεις πού θά ακολουθήσουν σχετικά μέ τά δρομολόγια τών έλληνικών πλοίων πού έφταναν καί σ' αυτό τό τεργεστίνικο λιμάνι.

Συνεχίζοντας τίς διαπιστώσεις μας γιά τά έλληνικά πλοία στήν Τεργέστη δέν πρέπει νά λησμονήσουμε τό στόχο μας, πού άνάμεσα στ' άλλα ήταν⁷³ νά αποδείξουμε κατά πόσο ή παρουσία τους στό αύστριακό λιμάνι πρίν καί μετά τό Β' ρωσοτουρκικό πόλεμο δικαιολογούσε τό ένδιαφέρον πού έδειξε ή Αύστρία γιά τήν προστασία πλοίων μέ καπετάνιους χριστιανούς όθωμανούς ύπηκόους καί ιδιαίτερα μέ σημαία *greco-ottomana*. 'Η άμεση αλλά καί άπώτερη «προϊστορία» τής έλληνικής ναυτιλίας έξηγεϊ ότι οί έλπίδες τής Αύστρίας νά συνεχισθεϊ ή επικοινωνία αύτή ήταν βάσιμες, άν λαμβάνονταν έγκαιρα τά άπαραίτητα μέτρα. Άλλωστε ή ύπαρξη τής ζωντανής έλληνικής παροικίας στήν Τεργέστη άπαιτούσε καί ιδιαίτερη έλαστικότητα τής αύστριακής πολιτικής τακτικής γιά νά μή θιγοῦν γενικότερα τά οικονομικά συμφέροντα Έλλήνων, στους όποίους πολύ, άκόμη, ύπολόγιζε.

Πόσο «άποζημιώθηκαν» άμεσα οί Αύστριακοί γιά τήν ιδιαίτερη έμπιστοσύνη πού έδειξαν στους Έλληνες καπετάνιους δέν μπορούμε νά αποδείξουμε, γιατί οί διαθέσιμες βενετικές πηγές σιωποῦν, σχεδόν, γιά τά χρόνια τοῦ Β' ρωσοτουρκικοῦ πολέμου κι έτσι δέν γνωρίζουμε καθόλου τήν κίνηση πλοίων στό λιμάνι τής Τεργέστης γιά μεγάλο διάστημα τοῦ 1788⁷⁴ καί γιά τά 1789-1790. 'Η εικόνα πού έχουμε γιά τό 1791⁷⁵ δίνει μιά «άναιμική» παρουσία τών πλοίων μέ *greco-ottomana* σημαία στήν Τεργέστη, παρατηροῦμε, άκόμη, ότι γιά δύο μόνο πλοία⁷⁶ δηλώνεται ως λιμάνι προέλευσης ή "Υδρα, αντίθετα μέ ό,τι συνέβαινε στά χρόνια πρίν από τόν πόλεμο· άρκεϊ νά αναφερθεϊ ότι γιά τό 1784, καταγράφονται 18 άφιξεις πλοίων από τήν "Υδρα καί 41 γιά τό 1785. Όπωσδήποτε ή εικόνα πού σχηματίζουμε γιά τό 1791 δέν είναι ή αντιπροσωπευτική γιά τήν έμπορική επικοινωνία τής Τεργέστης μέ λιμάνια τής Ανατολικής Μεσογείου· ή αύξουσα π.χ. σημασία γιά τήν Τεργέστη τοῦ λιμανιοῦ τής Θεσσαλονίκης θά ήταν μάλλον περιστασιακή λόγω τοῦ κλονισμοῦ τών ήπειρωτικῶν δρόμων⁷⁷. Τό τεργεστίνικο, όμως, έμπόριο σύμφωνα μέ τίς επανειλημμένες αναφορές τοῦ Pittoni, διευθυντῆ τής άστυνομίας τής Τεργέστης, πρὸς τόν παλιό διοικητῆ τής Τεργέστης Karl von Zinzendorf (στή Βιέννη), παρουσίαζε ιδιαίτερη αύξηση στόά χρόνια τοῦ πολέμου· στίς 20 Σεπτεμβρίου 1788

73. Βλ. πιό πάνω σ. 457 έρωτήματα: 6 γ.

74. Βλ. πίν. Α'.

75. *Portata dei bastimenti...* 1791.

76. 'Ο.π., σ. 196, 6 καί 15 'Ιουλ. 1791.

77. Κατσιαρδή - Hering, *Παροικία*, σ. 521, 526.

σημείωνε ότι «les sujets turcs fréquentent le port sans difficulté»⁷⁸. στις 26 Φεβρουαρίου 1789 πρόσθετε «Notre commerce est florissant», ενώ δύο μήνες αργότερα απέδιδε στην «augmentation extraordinaire» του εμπορίου με τό Levante την ίδρυση τέταρτης ασφαλιστικής εταιρείας με Έλληνες μετόχους, έννοώντας προφανώς τη Società Greca di Assicurazione⁷⁹.

Τό τέλος του πολέμου επανέφερε σέ κάποια ισορροπία την κίνηση των ελληνικών πλοίων και στην Τεργέστη. Μολονότι είναι λίγα τά στοιχεία πού διαθέτουμε γιά τό 1796, 1797, εν τούτοις άρκοϋν γιά νά διαπιστωθεί μία νέα άνθηση τής παρουσίας του ελληνικού ναυτικού στό αϋστριακό λιμάνι⁸⁰.



Άν προχωρήσουμε στή σύγκριση του πίν. Α΄ με τόν πίν. Β΄ διαπιστώνουμε άμέσως όχι μόνο μία ποσοτική (κατά προσέγγιση πάντοτε) διαφοροποίηση στην κίνηση των ελληνικών πλοίων στην Τεργέστη ανάμεσα στην πρώτη και τή δεύτερη περίοδο (άπό τό 1776 κ.έ.) και μάλιστα υπέρ τής τελευταίας (γιά τήν όποία, άς επαναληφθεί, τά στοιχεία είναι και λιγότερα), αλλά ταυτόχρονα και μία πρós τά ανατολικότερα γεωγραφική μετατόπιση⁸¹. Άπό τίς τρεις υπό παρατήρηση γεωγραφικές ομάδες α) Ήπειρος, Δυτική Στερεά Έλλάδα, Έπτάνησα, Άδριατική, Δυτική Μεσόγειος, β) Πελοπόννησος, γ) ευρύτερος χώρος του Αιγαίου πελάγους / Κωνσταντινούπολη, μόνο ή α΄ έμφανίζει μείωση τής αριθμητικής παρουσίας των πλοίων στην Τεργέστη, κατά τή δεύτερη υπό έξέταση περίοδο· μία αύξηση παρατηρείται στά πλοία τής β΄ ομάδας· ή Πελοπόννησος βελτιώνει όλο τό 18ο αιώνα σταθερά τή θέση της στό έμπόριο τής Ανατολικής Μεσογείου και ξεχωριστά στην έπικοινωνία της με τήν Αϋστρία· έντυπωσιακή είναι ή αύξηση πού έμφανίζουν τά λιμάνια τής γ΄ ομάδας

78. Attilio Tamaro, «Fine del Settecento a Trieste. Lettere di Barone P.A. Pittoni (1782-1801)», *Archeografo Triestino*, serie IV, τ. VeVI (LIV della Raccolta) 1942-1943, σ. 172.

79. Ό.π., σ. 177, 179· ανάλογες άπόψεις του βλ. και σ. 181, 182, 3 και 20 Ιουν. 1789· γιά τή Società Greca d' Assicurazione βλ. Κατσιαρδής - Hering, ό.π., σ. 455-465.

80. Τά πλοία, σύμφωνα με τίς θενετικές εκθέσεις (ASVen., Cinque Savi, b761) έφεραν άλλα σημάια ottomana και άλλα greco-ottomana και όχι μόνο τήν τελευταία, όπως συνέβαινε στις άμέσως πρίν άπό τόν πόλεμο καταγραφές.

81. Η εικόνα τής πρós τά ανατολικότερα μετατόπισης τής ελληνικής ναυτικής δύναμης μετά τό 1776 αναλύεται διεξοδικά στό τελευταίο βιβλίο του Β. Κρεμμυδά, *Ναυτιλία τ. Α΄* καθώς και Β΄ τόμος: *Έλληνική Ναυτιλία 1776-1835, Δεύτερος Τόμος, Οι μηχανισμοί*, Άθήνα 1986. Τά στοιχεία πού θά παρουσιαστοϋν έδώ ένισχύουν τήν εικόνα αϋτή και τήν πλουτίζουν και ως πρós τό σκέλος και τής φοράς του ελληνικού ναυτικού πρós τήν Άδριατική.

ώς άφετηρίες ή σταθμοί της πλεύσης τών έλληνικών πλοίων προς την Τεργέστη. Τά πλοία από τόν εύρύτερο αιγαιακό χώρο όχι μόνο ύστερούν κατά πολύ από εκείνα τών άλλων δύο ομάδων κατά την περίοδο 1752-1775⁸², αλλά καί ή άριθμητική παρουσία τους έννεαπλασιάζεται σχεδόν κατά τά χρόνια 1776-1797.

Μεσολόγγι, Κέρκυρα, Κεφαλληνία καί Πάτρα κυριαρχούν κατά την πρώτη περίοδο ως βασικοί τόποι προέλευσης ή άφετηρίας τών έλληνικών πλοίων. Είηαι ή γνωστή έποχή της αύξησης του μεσολογγίτικου ναυτικού⁸³. Μαρτιγάνες⁸⁴, κυρίως, αλλά καί ταρτάνες καί λόντρες ήταν οί τύποι τών πλοίων από τό Μεσολόγγι πού προσορμίζονταν στην Τεργέστη. Κατά την παράδοση⁸⁵ μεσολογγίτικα πλοία «ανάκάλυσαν» κατά τη διάρκεια ενός από τά συνηθισμένα ταξίδια τους στο έμπορικό πανηγύρι της Senigallia, στίς άρχές του 18ου αιώνα, τό ένδιαφέρον πού παρουσίαζε τό τεργεστίνικο λιμάνι γιά τό έμπόριό τους. Ό έμπορικός δρόμος προς τή Β. Άδριατική, γνωστός στους Μεσολογγίτες καί τούς Έπτανήσιους από τά ταξίδια τους προς τή Βενετία, δέν άργησε νά άποκτήσει ένα νέο σταθμό στην καινούργια αγορά της Τεργέστης. Συμφέρουσες προϋποθέσεις, δασμολογικές καί άλλες⁸⁶, προσέφεραν νέες προοπτικές γιά τούς Μεσολογγίτες όθωμανούς ύπηκόους· έννοούσαν συνεργασία μέ Έπτανήσιους⁸⁷ ύπηκόους, πού κατέληγαν όχι σπάνια καί σέ ύποθέσεις λαθρεμπορίου εις βάρος της Βενετίας⁸⁸. Στην ύπόθεση γιά μία στενή συνεργασία Έπτανησίων καί Μεσολογγιτών μάς οδηγεί καί ή παρατήρηση ότι ό καπετάνιος ή τά καράβια (άσαφές κατά τίς πηγές) μέ όθωμανική σημαία καί μέ άφετηρία ή τελευταίο σταθμό τούς Παζούς, την Κέρκυρα ή Κεφαλληνία ή άκόμη καί την Κρήτη προέρχονταν από τό

82. Γενικά γιά την κατάσταση της ελληνικής ναυτιλίας στο Αιγαίο τό πρώτο μισό του 18ου αιώνα βλ. Γεώργιος Β. Λεών [Λεονταρίτης], «Έλληνική Έμπορική ναυτιλία (1453-1850)», στόν τόμο *Έλληνική Έμπορική Ναυτιλία, 1453-1850*. Άθήνα, Έθν. Τράπεζα της Ελλάδος, 1972, σ. 41.

83. Έφτά στά 20 καί έφτά στά 19 ελληνικά καράβια πού έφτασαν στην Τεργέστη τό 1761 καί 1769 (σύμφωνα πάντοτε μέ τίς έλλειπείς μαρτυρίες, ASVen., Cinque Savi, b752 καί 753) προέρχονταν από τό Μεσολόγγι, χωρίς θέβαια νά μπορούμε άπαραίτητα νά τά θεωρήσουμε ως πλοία μεσολογγίτικης ιδιοκτησίας· γιά τό μεσολογγίτικο ναυτικό βλ. Κωνσταντίνος Σάθας, «Ειδήσεις τινες περί έμπορίου καί φορολογίας έν Ελλάδα, επί Τουρκοκρατίας», (ανάπτυψη από την *Οικονομικήν Έπιθεώρησιν*, 1878-1879, Άθήνα, Ν. Καραβίας, 1977· Δημ. Κ. Δημητρακάκης, *Τά οικονομικά του Μεσολογγίου (1740-1826)*. Άθήνα 1939.

84. Γιά τούς τύπους τών πλοίων βλ. πιό κάτω σημ. 146.

85. Κατσιαρδή - Hering, *Παροικία*, σ. 34.

86. Ό.π., σ. 20-26, 371-392.

87. Λεών, ό.π., σ. 30. Παραμένουν άκόμη ως ένα από τά αίτούμενα της Ιστορικής έρευνας οι έμπορικές σχέσεις Έπτανήσων - Μεσολογγίου.

88. Πρβλ. Κατσιαρδή - Hering, ό.π., σ. 36, ύπόθεση Κ. Πελεγκρινή.

Μεσολόγγι⁸⁹, καθώς και η δήλωση της Κέρκυρας ή Κεφαλληνίας ως τόπων προέλευσης πλοίων με όθωμανική σημαία και προηγούμενο ή μεταγενέστερο σταθμό τους τό Μεσολόγγι.

Τό λιμάνι της Πάτρας και γενικότερα τὰ λιμάνια της Δυτικής και Νοτιοδυτικής Πελοποννήσου αποτελούσαν⁹⁰ σταθμούς ή τόπους αφετηρίας πλοίων που μετέφεραν στην Τεργέστη τὰ κατεξοχήν πελοποννησιακά προϊόντα (τυρί, πορτοκάλια, σύκα, σταφίδα, λάδι, καθώς και δέρματα αιγοπροβάτων ιδίως από τό 1780 κ.έ.)⁹¹ σ' ὅλη τήν περίοδο που ἐξετάζουμε.

Δέν θά ἦταν ὑπερβολή νά ταυτίσουμε τήν πρώτη φάση τῆς δεύτερης περιόδου (1776-[καί κυρίως 1780-]1788) μέ τήν ανάπτυξη τῆς "Υδρας καί τοῦ ναυτικοῦ τῆς καί, ὡπωσδήποτε, μέ τήν ξεχωριστή σημασία τῶν ἐμπορικῶν δρόμων "Υδρας-Τεργέστης, καθώς καί Μυτιλήνης-"Υδρας, Ἀδραμυτίου/Κυδωνίων/Μοσχονησίω[ου]-"Υδρας μέ τελικό προορισμό τήν Τεργέστη καί κύριο προϊόν τό λάδι. Τόν ἰσχυρισμό ἐπιβεβαιώνει ἀπλή ἀνάγνωση τοῦ πίν. Β' μέ τήν ἐπεξηγήση μάλιστα ὅτι στό μεγαλύτερο ποσοστό τους τὰ καράβια, μέ τὰ προαναφερθέντα λιμάνια ὡς τόπους προέλευσης, ἀνάγονται στην πρώτη αὐτή φάση. Τό βάρος πρὸς τή Σμύρνη, Τσεσμέ, Χίο μετατοπίζεται ἰδιαίτερα στά χρόνια 1795-1797 μέ τή γενική ὅμως παρατήρηση ὅτι τήν ἐμπορική ἐπικοινωνία Τεργέστης-Σμύρνης δέν διεκπεραιῶναν κυρίως τὰ ἑλληνικά καράβια (ὅπως π.χ. συνέβαινε μέ τήν "Υδρα ἢ τή Μυτιλήνη)⁹².



Ἡ πρώτη «γνωριμία» τῶν Ὑδραίων μέ τό λιμάνι τῆς Τεργέστης ξεκίνησε, κατά ὁρισμένες μαρτυρίες, μέ τὰ ταξίδια, σέ διάστημα ἑνὸς χρόνου, τοῦ Μιχαήλ Κριεζῆ καί τοῦ Λαζάρου Κοκκίνη, λίγο μετὰ τὰ μέσα τοῦ 18ου αἰώνα⁹³. Ἡ πρώτη αὐτή ἐπαφή ἐπρόκειτο νά ἐξελιχθεῖ

89. Πρβλ. ἐνδεικτικά ASVen., Cinque Savi, ὁ.π., b763, ἐκθ. 25 Μαΐου 1752, δελτίο 6-24 Μαΐου- ἐκθ. 23 Ἰουλ. 1752, δ. 28 Μαΐου-14 Ἰουλ.- ἐκθ. 7 Μαρτ. 1753, δ. 2-22 Φεβρ. κ.ο.κ.

90. Μικρή ἐξαίρεση τοῦ κανόνα τό Ναύπλιο, βλ. πίν. Β'

91. Πρώτη φορά ἀπαντοῦν, ASVen., Cinque Savi alla Mercanzia, b 757, 20 Ἰουν. 1781, δελτίο 8-15 Ἰουν., Τραμπάκολο ἀπὸ Καλονήσι / Καλαμάτα μέ 2595 Pelle d'agnello καί 7 balle pelle di lepre. Γιά τό ἐμπόριο Πελοποννήσου μέ τούς Ἑλλήνες τῆς Τεργέστης βλ. Κατσαρδῆ - Hering, *Παραϊκία*, σ. 507 κ.έ.

92. Λεῖπει μιά ἐρευνα γιά τίς πολὺ συχνές καί στενές ἐμπορικές σχέσεις τῆς Σμύρνης μέ τήν Τεργέστη, ὡς τῶν βασικῶν λιμανιῶν τῆς Ὀθωμανικῆς Αὐτοκρατορίας καί τῆς Αὐστρίας, στην καμψή τοῦ 18ου αἰ. Γενικά γιά τό ἐμπόριο τῆς Σμύρνης τήν ἐποχὴ αὐτὴ βλ. τήν ἀδμοσίευτη διατριβή (Ph.D.) τῆς Helen Frangakis, *The Commerce of Izmir in the eighteenth century (1695-1820)*, Λονδίνο, King's College, 1985.

93. Γεώργιος Κριεζῆς, *Ἱστορία τῆς νήσου Ὑδρας πρὸ τῆς Ἑλληνικῆς Ἐπανάστασως τοῦ 1821*. Πάτρα 1860, σ. 24-25.

στή δεκαετία του 1780 σέ σχεδόν τακτική έπικοινωνία. Ό ρωσοτουρκικός πόλεμος 1768-1774 θρήκε τό ύδραϊκό ναυτικό «έν ανάπτυξει»· οί 'Υδραίοι «προνοητικά» τήρησαν ουδέτερη στάση κατά τή διάρκειά του· καί ιδίως κατά τά 'Ορλωφικά· διαπραγματεύονταν καί μέ τά δύο έμπόλεμα μέρη καί έφοδιάζονταν μέ διπλά πιστοποιητικά, ρωσικά-όθωμανικά, πού χρησιμοποιούσαν κατά περίσταση· δέχθηκαν προσωρινά, ύστερα από πίεση, Ρώσο άρμολή στο νησί τους, αλλά δέν πήραν ένεργό μέρος στόν πόλεμο, όπως έπραξαν οί Σπετσιώτες μέ τίς γνωστές γι' αυτούς συνέπειες^{93α}. έπωφελήθηκαν οικονομικά καί τονώθηκαν δημογραφικά από τήν κρίση πού υπέστη η Πελοπόννησος κατά τά 'Ορλωφικά⁹⁴ καί από τήν εξολόθρευση του στόλου του Μεσολογγίου⁹⁵. η Πύλη τους είχε σέ εκτίμηση⁹⁶ καί βέβαια ανταποκρίνονταν στίς προσκλήσεις ναυτολογίας γιά επάνδρωση του τουρκικού στόλου⁹⁷. Ιδιαίτερα προνόμια απέκτησαν έπειδή προσέφεραν υπηρεσίες στο σουλτάνο στήν εκστρατεία του γιά τήν ανάκτηση τής Κριμαίας (1778)⁹⁸.

Έχοντας κατά νου τό σύντομο αυτό ιστοριογραφικό σκαρίφημα καί λαμβάνοντας υπόψη τίς νέες συγκυρίες πού διαμορφώνονταν στήν Ανατολική Μεσόγειο, ύστερα από τή συνθήκη του Κιουτσούκ-Καϊναρτζή⁹⁹, μπορούμε νά εξηγήσουμε τήν αύξηση πού παρουσίαζε τό ύδραϊκό ναυτικό στίς παραμονές του θ' ρωσοτουρκικού πολέμου (1787-1792)¹⁰⁰.

Ιδιαίτερα πυκνή έγινε η έπικοινωνία τής Τεργέστης μέ πλοία από τήν 'Υδρα από τό 1778 κ.έ.: Στή δεκαετία 1778-1788 οί έλλιπείς πηγές μας σημειώνουν άφίξεις 96 πλοίων στήν Τεργέστη μέ προέλευση η ένδιάμεσο σταθμό τήν 'Υδρα. Μόνο τό 1784-1875¹⁰¹ καταγράφονται 59

93α. "Ο.π., σ. 26-28. Αντώνιος Λιγνός, *Ιστορία τής Νήσου 'Υδρας*, τ. Α'. *Τά από τής αρχαιότητος μέχρι τής 'Επανάστασεως του 1821*. Αθήνα 1946, σ. 27-28· Άλεξανδρής, «Αναβίωσις» ό.π., σ. 13.

94. *Mémoire sur l' État actuel de la civilisation dans la Grèce, lu à la Société des Observateurs de l' homme le 16 Nivôse, au XI (6 Janvier 1803)*, par Coray, σ. 28-29· θλ. επίσης Μιχαήλ Β. Σακελλαρίου, *Η Πελοπόννησος κατά τήν δευτέραν Τουρκοκρατίαν (1715-1821)*, Αθήνα (1978)², σ. 193 κ.έ.

95. Δημητρακάκης, *Οικονομικά Μεσολογγίου*, ό.π., 30-33.

96. Λιγνός, ό.π., σ. 157-158.

97. Σφυρόερας, *Τά πληρώματα*, σ. 47-48, 50.

98. Αντώνιος Λιγνός, «Η προς ανάκτησιν τής Κριμαίας εκστρατεία, αί κατ' αυτήν περιπέτειαι των πλοίων τής 'Υδρας καί τό υπό του σουλτάνου εις αυτήν δοθέν προνόμιον», *Τό Μέλλον τής 'Υδρας*, Ιούν. 1938, σ. 114-116· θλ. καί Κυριάκος Σιμόπουλος, *Ξένοι ταξιδιώτες στήν Ελλάδα, 1700-1800*, τ. Β', Αθήνα (1981)³, σ. 663, σμμ. 1.

99. Βέβαια δέν πρέπει νά υπερτονίζεται ό ρόλος πού διαδραμάτισε η ρωσική σημαία άμέσως μετά τό 1774· γιά τό θέμα θλ. Κρεμμυδάς, *Ναυτιλία*, τ. Α', σ. 21-22.

100. Κρεμμυδάς, *Ναυτιλία*, τ. Β', πίν. 7, σ. 45-46, 48-53.

101. ASVen., Cinque Savi alla Mercanzia, b 758, 759.

τέτοιες άφίξεις. Ή όνομασία «Madonna d' Idra»¹⁰² στά περισσότερα από τά πλοία καί ώς έπί τό πλείστον του τύπου τής ταρτάνας¹⁰³, πού έφταναν στην Τεργέστη τήν ίδια δεκαετία μέ τόπο προέλευσής τους κάποιο λιμάνι του Αιγαίου, τής Ύδρας ή άλλου νησιού, μάς έπιτρέπει τήν υπόθεση ότι πρόκειται γιά καράβια του ύδραϊκου στόλου.

Οί βενετικές πηγές ώς τά 1780 δέν μάς πληροφορούν, έκτός από σπανιότατες έξαιρέσεις, γιά τούς αποδέκτες των έμπορευμάτων ή τούς πράκτορες (raccomandatori) πλοίων καί φορτίων. Έτσι ή εικόνα πού σχηματίζουμε βασίζεται καί πάλι στά δεδομένα τής τελευταίας δεκαετίας. Λόγοι ιστορικής συγκυρίας επιβάλλουν τή διάκριση δύο χρονικών περιόδων γιά παρατήρηση: α) 1781-1788· β) 1795-1797 (μετά τή Γαλλική Έπανάσταση)¹⁰⁴.

α) 1781-1788. Σέ δύο βασικές ομάδες μπορούμε νά χωρίσουμε τά έλληνικά πλοία πού προσορμίζονταν στην Τεργέστη αὐτήν τήν περίοδο: Τά πλοία πού θά μπορούσαμε νά χαρακτηρίσουμε ύδραϊκα καί τά άλλα. Τά πρώτα¹⁰⁵ είναι σαφώς περισσότερα. Τά συγκεκριμένα στοιχεία πού διαθέτουμε γιά τήν ομάδα αὐτή επιβεβαιώνουν τή γνωστή, από τή βιβλιογραφία, άποψη ότι «Δέν εταξίδευον τά πλοία τής Ύδρας επί ναύλυ εἰμὴ ἐν ἀρχῇ· ἀλλ' ἐταξίδευον καί έμπορεύοντο δι' ἴδιον λογαριασμόν καί πρὸς ἴδιον κέρδος. Έκαστον πλοῖον ἦτο μία εταιρεία. Συνεταῖροι δέ ἦσαν οἱ πλοιοκτῆται, ὁ πλοίαρχος καί τό

102. Σέ περιπτώσεις 78 άφίξεων στην ίδια δεκαετία (βλ. πίν. Ε') άπαντά όνομασία πλοίου: Madonna d' Idra. Τό όνομα δινόταν προφανώς πρὸς τιμή τής Παναγίας τής Ύδρας· στή Μονή τής στό νησί δώριζαν συνήθως καί μερίδα των κερδών (Ιωάν. Περ. Μανιατόπουλος, *Τό Ναυτικόν Δίκαιον τής Ύδρας (1757-1821)*, Αθήνα 1939, σ. 89-90). Πρέπει νά δεχθούμε ότι άρκετά από τά πλοία επαναλάμβαναν τακτικά τό ταξίδι τους καί έτσι ὁ αριθμός 78 δέν αντιστοιχεί σέ 78 διαφορετικά πλοία. Δέν μπορούμε, όμως, νά εξακριβώσουμε τόν αριθμό τους, γιατί δέν ταξίδευαν πάντοτε μέ τούς ἴδιους καπετάνιους. Γιά τή συχνότητα, πάντως, του ονόματος αὐτοῦ σέ διαφορετικά πλοία άρκεί ή ακόλουθη διαπίστωση: Τό 1785 καί γιά τό διάστημα 1-31 Αὐγ. στά 15 έλληνικά πλοία, πού έφτασαν στην Τεργέστη, οἱ 9 ταρτάνες όνομαζόνταν Madonna d' Idra καί είχαν καπετάνιους Ύδραῖους (βλ. πίν. Ε').

103. Γιά τόν τύπο τής ταρτάνας βλ. τόν τόμο: *Έλληνική Έμπορική Ναυτιλία, 1453-1850. Έθν. Τράπεζα τής Ελλάδος*, Αθ. 1972, σχέδια πλοίων, άρ. 11. Έπίσης Τζαμτζής, «Ναυτικοί», στόν ἴδιο τόμο, σ. 117· Κρεμμυδάς, *Πελοπόννησος*, σ. 250-252. Στην Τεργέστη δέν ήταν συχνοί ώς τύποι ύδραϊκών πλοίων τό μπάγκο, ὁ πίκας ή ή πολάκκα. Γιά τούς τύπους των ύδραϊκών πλοίων βλ. Lazaros Choumanides, «The Economy of the Island of Hydra during the Turkish Rule», *Studi in onore di Amintore Fanfani*, τ. IV (Μιλάνο 1962) 266-268· επίσης Κρεμμυδάς, *Ναυτιλία*, τ. Β', σ. 37 κ.έ. Στοιχεία γιά τή χωρητικότητα των ύδραϊκών πλοίων πού έφταναν στην Τεργέστη δέν έχουμε.

104. Ο περιορισμός στίς χρονικές αὐτές περιόδους επιβάλλεται καί από τό διαθέσιμο άρχαιακό υλικό, πού είναι πάντοτε οἱ βενετικές προξενικές εκθέσεις.

105. Γιά τόν αριθμό των «ύδραϊκών» άφίξεων βλ. πῶ πάνω σ. 470. Ώς ύδραϊκα χαρακτηρίζω όσα έχουν ώς τόπο άφετηρίας ή σταθμού τήν Ύδρα, Ύδραῖο καπετάνιο καί πού συχνά όνομαζόνται καί Madonna d' Idra.

πλήρωμα. Ούτε ο πλοίαρχος, ούτε τό πλήρωμα έμισθοδοτούντο. 'Αμοιβή των ήτο ή συμμετοχή εις τό κέρδος έκ τής πωλήσεως του φορτίου· άλλ' ήσαν και εις τας ζημίας ύπόλογοι»¹⁰⁶. 'Ετσι, λοιπόν, τὰ ύδραϊκά καράβια που έφταναν στην Τεργέστη είχαν φορτίο είτε α) άμειώς «per conto proprio» (δι' ίδιον λογαριασμόν)¹⁰⁷ (τέτοιες ήταν οι 92 από τις 140 άφίξεις ύδραϊκών πλοίων, θλ. πίν. Ε')· είτε β) κατά ένα μέρος «per conto proprio» και κατά τό άλλο «portata dell' equipaggio»¹⁰⁸, ή και μέ ναυλωμένο φορτίο κατά ένα μέρος, όποτε συνόδευε τό πλοίο ο *sopracarico*¹⁰⁹ (29 περιπτώσεις)· είτε (σπανιότερα) γ) τό φορτίο ήταν όλο ναυλωμένο και επέβαινε του καραβιού ό σοπρακάρικος ή μνημονευόταν καθαρά και ό 'Υδραίος έμπορος (πρβλ. περιπτώσεις Λαζάρου Κοκκίνη, 1782¹¹⁰, Χατζή Θεοδωράκη, 1784¹¹¹) ή άλλος ναυλωτής του (18 περιπτώσεις συνολικά). Είμαι χαρακτηριστικό ότι έκτός από μία φορά, και σ' αυτήν αποδέκτης ήταν ή εταιρεία του γνωστού μας Μιχαήλ Τουρναβίτη¹¹², δέν δηλώνεται ναύλωση όλου του φορτίου από συγκεκριμένους έμπόρους τής Τεργέστης, 'Ελληνες ή άλλους. Περισσότερες είναι οι περιπτώσεις, κατά τις όποιες όλο ή μέρος του φορτίου ή και τό πλοίο (σπανιότερα) ήταν «συστημένο» (*raccommandato*) σέ έμπόρους τής Τεργέστης. 'Εντεκα έμποροι ή έμπορικές εταιρείες, κυρίως έλληνικές, αναλαμβάναν τό ρόλο του *raccommandatario* («ύποδοχέως»)¹¹³ και ανάμεσά τους και ό Μιχαήλ

106. Λιγνός, *Ιστορία 'Υδρας*, σ. 80· θλ. αναλυτικά, Μανιατόπουλος, *Τό ναυτικό δικαίον*, σ. 38 κ.έ.

107. Γενικότερα γιά τήν έμπορία «per conto proprio» θλ. Δημήτριος Χ. Γκόφας, «Δύο φορτωτικά έκ Κερκύρας των έτών 1799 και 1804 άφορώσαι εις μεταφοράς έλαιού», *Μελέται προς τιμήν Στρατή Γ. Άνδρεάδη τ. Β'*, 'Αθήνα 1973, σ. 62, σημ. 45.

108. Μανιατόπουλος, ό.π., σ. 75.

109. Γιά τόν σοπρακάρικο θλ. ό.π., σ. 60, 64. 'Οχι σπάνια ό σοπρακάρικος ήταν και 'Υδραίος· πρβλ. Λάζαρος Ζάκκας και 'Ιωάννης Χατζημιχάλης (: 1784 (ASVen., ό.π., b 758, έκθ. 17 'Οκτ. 1784, δελτίο 1-7 'Οκτ. και έκθ. 24 'Οκτ. δελτ. 14-21 'Οκτ. 1784).

110. ASVen., ό.π., b 757, έκθεση 23 Δεκ. 1782, δελτ. 8-15 Δεκ., τартάνα από τὰ Χανιά μέ 656 οrne λάδι, τартάνα από τόν Πόρο μέ 250 migliaja λεμόνια και δελτ. 22-31 Δεκ., τартάνα από τὰ Χανιά μέ 500 οrne λάδι.

111. 'Ο.π., b 758, 18 'Απρ. 1784, δελτ. 1-15 'Απρ., τартάνα από τή Μυτιλήνη / 'Υδρα, καπετάνιος Νικόλαος Μπρούσκος μέ 850 οrne λάδι· γιά τις οrne θλ. Κατσιαρδή-Hering, *Παροικία*, σ. 623.

112. ASVen., ό.π., b 759, έκθ. 23 Σεπτ. 1787, δελτ. 8-15 Σεπτ. πρόκειται γιά τήν τартάνα 'Αγιος Κοσμάς και Δαμιανός, που προερχόταν από τὰ Μοσχονήσια και τήν 'Υδρα μέ φορτίο 800 οrne λάδι και 8 σάκκους φύλλα σέννας (κασσίας συναμικής· φυτού μέ φαρμακευτικές ιδιότητες) και είχε καπετάνιο τόν γνωστό μας επίσης 'Υδραίο Δήμα Πραμάτρη (θλ. παράρτημα Α').

113. Γιά τόν *raccommandatario* θλ. Κριεζής, ό.π., σ. 73, κεφ. Β'· σελ. 77, κεφ. ΙΘ' και κυρίως Μανιατόπουλος, ό.π., σ. 83, σημ. 26· θλ. άκόμη Dom. Alberto Azuni, *Dizionario universale ragionato della giurisprudenza mercantile*, τ. ΙΙΙ, Nizza 1788, σ. 371-372. Τους *raccommandatari* και των 'Υδραίων θλ. στούς πίν. Ε' και ΣΤ'· επίσης Δημήτριος Χ. Γκόφας,

Τουρναβίτης, πού διατήρησε τό ρόλο του καί γιά τά ὑδραίκα πλοῖα πού ἔφτασαν στήν Τεργέστη τό 1791 καί τά λίγα τοῦ 1797¹¹⁴ (πίν. Ε' καί ΣΤ').

Αὐτό τό καθαρά ὑδραϊκό ἐμπόριο, στό ὁποῖο μόνο ἔμμεσα «μετεῖχαν» ἔμποροι ἐγκατεστημένοι στήν Τεργέστη ἢ αὐστριακοί ὑπήκοοι, εἶχε ἀναμφισβήτητα τή σημασία του γιά τήν οἰκονομία τῆς Αὐστρίας.

Τό βασικό προϊόν πού μετέφεραν κυρίως ἀπό τή Μυτιλήνη, τά παράλια τῆς Μικρᾶς Ἀσίας καί ἴσως καί τῆς Πελοποννήσου ἀλλά καί ἀπό τήν Κρήτη ἦταν τό λάδι. Οἱ πιά πάνω διαπιστώσεις ἐξηγοῦν ἴσως γιὰτί μόνο ὁ Μιχαήλ Τουρναβίτης παρουσιάστηκε ὡς ὁ κύριος ἐκπρόσωπος τῆς κοινότητος τῆς Ὑδρας¹¹⁵ γιά νά προστατεύσει τά συμφέροντα τῶν Ὑδραίων καπετάνιων καί ἐμπόρων. Ἦταν ὁ ἔμπορος τόν ὁποῖο κατεξοχὴν ἐμπιστεύονταν οἱ Ὑδραῖοι. Ἀκόμη, ἡ μορφή αὐτῆ τοῦ ὑδραϊκού ἐμπορίου ἐξηγεῖ γιὰτί ἀπό τά ἔξ *passaporti* πού συντάξε ὁ Μορδίνου δύο μόνο ἐκχωρήθηκαν (τό ἓνα μάλιστα στόν Μιχαήλ Τουρναβίτη καί πάλι γιά λογαριασμό Ὑδραίων)¹¹⁶. Θυμίζουμε ὅτι οἱ αὐστριακές ἀρχές ἀποφάσισαν νά ἐκδώσουν τά *passaporti* γιά λογαριασμό αὐστριακῶν ἐμπόρων καί πάντως ἐγκατεστημένων στήν Τεργέστη. Καί τέτοιοι βέβαια δέν ἦταν οἱ Ὑδραῖοι πού ἔρχονταν μέ τό φορτίο τους, τό πουλοῦσαν καί ἐπέστρεφαν γιά νά ἐπαναλάβουν ἴσως τό ταξίδι τους χωρίς νά διατηροῦν σταθερές οἰκονομικές συναλλαγές μέ τόν ἐμπορικό κόσμο τῆς Τεργέστης.

Γεννᾶται τό ἐρώτημα ἂν τόν τομέα αὐτό τοῦ ὑδραϊκού ἐμπορίου ἐπλήξαν ὁ ρωσοτουρκικός πόλεμος καί ἰδιαίτερα καταδρομές τῶν Ρώσων κουρσάρων. Οἱ βενετικές ἐκθέσεις σιωποῦν γιά τά χρόνια τοῦ πολέμου. Ἀλλά τό 1791 μνημονεύονται ξανά ὑδραίκα πλοῖα πού ἀκολουθώντας τά γνωστά δρομολόγια μεταφέρουν λάδι στήν Τεργέστη (πίν. Ε'). Τέσσερα ὑδραίκα καράβια (πίν. ΣΤ', πάντα σύμφωνα μέ τίς ἐλλιπέστατες πηγές) μέ ἀφετηρία τή Μυτιλήνη καί σταθμό τήν Ὑδρα μεταφέρουν καί τό 1797 λάδι στήν Τεργέστη. Στό τέλος ὅμως τοῦ 18ου αἰ. οἱ Ὑδραῖοι ἔχουν στραφεῖ στό ἐμπόριο τοῦ σιταριοῦ¹¹⁷.

Δεῖγμα. Ἱστορική ἐρευνα ἐπὶ τοῦ ἐλληνικοῦ δικαίου τῶν συναλλαγῶν, Ἀθήνα 1970, σελ. 114, σημ. 4.

114. ASVen., ὁ.π., b 761, ἐκθ. 1 Φεβρ. 1797, δελτ. 24-29 Ἰαν., πολάκκα ἀπό τή Θεσσαλονίκη μέ καπετάνιο τόν Φραγκίσκο [Παπα]Θεοχάρη καί 7100 κοιλὰ σιτάρη (*formento*): ἐκθ. 15 Φεβρ., δελτ. 4-11 Φεβρ., ἄδεια πολάκκα ἀπό τό *Fiume* μέ καπετάνιο τόν Λάζαρο Μανιάτη· 28 Ὀκτ., δελτ. 2-8 Ὀκτ., τартάνα ἀπὸ Μυτιλήνη / Ὑδρα μέ καπετάνιο τόν Ἰωάννη Γκίκα καί λάδι.

115. Γιά τόν πρωταρχικό ρόλο τῆς κοινότητος τῆς Ὑδρας στά ζητήματα οἰκονομικῆς διαχείρισης ἀλλά καί διευθέτησης ὑποθέσεων πού ἀφοροῦσαν στά πλοῖα-ἐπιχειρήσεις βλ. Κριεζής, ὁ.π., σ. 75, 77, 178· Μανιατόπουλος, ὁ.π., σ. 106, κεφ. λ'.

116. Βλ. ἐδῶ πιά πάνω σ. 456, 457.

117. Κρεμμυδάς, *Ναυτιλία*, τ. Β', *passim*.

Ἄλλά γιὰ νά μὴν ἐγκαταλείψουμε αἰωρούμενο τὸ θέμα Ὑδραῖοι-Τεργέστη-ρωσοτουρκικός πόλεμος, δὲν εἶναι παρακινδυνευμένο νά υποθέσουμε ὅτι ἴσως οἱ Ὑδραῖοι συνέχισαν ὡς ἓνα βαθμὸ καὶ στὸν πόλεμο τῆς οἰκείας σ' αὐτοὺς πορεία πρὸς τὴν Τεργέστη. Ἰσως ζητώντας αὐτὰ τὰ *passaporti* ἀπὸ τὴν Αὐστρία εἶχαν ἀποφασίσει νά τηρήσουν τὴ γνωστὴ τους ἀπὸ τὸν πρῶτο ρωσοτουρκικό πόλεμο τακτικὴ τῆς οὐδετερότητας καὶ νά ἐφοδιαστοῦν μὲ πιστοποιητικά καὶ τῶν δύο ἐμπόλεμων δυνάμεων. Μόνο πού στὸ νέο πόλεμο οἱ κουρσάροι στὴν ὑπηρεσία τῆς Ρωσίας δὲν ἦταν πρόθυμοι νά σεβαστοῦν αὐτὴ τὴν τακτικὴ τῶν Ὑδραίων¹¹⁸. Ἰσως ἤθελαν νά καρπωθοῦν τὸν πλοῦτο τοῦ νησιοῦ (τὸ 1792 ὁ Λάμπρος Κατσώνης λεηλάτησε τὴν ἐρημωμένη ἀπὸ τὸ λοιμὸ Ὑδρα)¹¹⁹. Ἀλλὰ οἱ αὐτομολήσεις Ὑδραίων πρὸς τὸ στολίσκο τοῦ Λάμπρου Κατσώνη¹²⁰ καθὼς καὶ ἡ ἐνίσχυση ἐκ μέρους τους τῆς ἐπιτροπῆς πού θὰ μετέβαινε στὴν Πετρούπολη, στὴν ὁποία μετεῖχε καὶ ὁ Νικόλαος Πάγκαλος¹²¹, συνηγοροῦν ὑπὲρ μιᾶς μάλλον ἀσαφούς καὶ πάλι ὑδραϊκῆς στάσης. Παράλληλα ἡ τουρκικὴ διοίκηση, μὲ τὸν καπουδάν πασά Γαζή Χουσεῖν, ἐξακολουθοῦσε (ἀρχές 1791) νά καλεῖ τοὺς Ὑδραίους νά ἀποστείλουν καράβια καὶ πληρώματα στὸν ὀθωμανικὸ στόλο¹²².

Ἡ ἐχθρική συμπεριφορὰ τοῦ Λάμπρου Κατσώνη ἀπέναντι σὲ γαλλικὰ οὐδέτερα πλοῖα, στὸ τέλος τοῦ 1788, καὶ ἡ παραβίαση τῶν ἐθιμικῶν κανόνων γιὰ τὴ λαφυραγωγία, πού εἶχε ὡς συνέπεια νά φυλακιστεῖ στὴν Τεργέστη, ἐξαιτίας καὶ τῶν χρεῶν του πρὸς ἐμπόρους τῆς πόλης¹²³, ἀποκάλυψαν καὶ ἄλλες ἀξιοπρόσεκτες λεπτομέ-

118. Γιά τὴν ἐπιθετικὴ στάση τῶν Ρώσων κουρσάρων καὶ αὐτοῦ τοῦ Λάμπρου Κατσώνη ἀπέναντι στοὺς Ὑδραίους, βλ. Brückner, *Rußlands Politik im Mittelmeer*, ὁ.π., σ. 113 καὶ πῖο προηγούμενα: Ἀντ. Μισούλης, Ὑπόμνημα περὶ τῆς νήσου Ὑδρας, ἀφ' ἧς ἐποχῆς κατωκλήθη μέχρι τοῦ ἔτους 1821, ὑπὸ Ἀντωνίου Μισούλη. Μετατυπωθὲν ὑπὸ Ἀνδρ. Μισούλη, Ἀθ. 1864, σ. 24-28· συγκεκριμένα γιὰ τὴν ἐπίθεση τοῦ Μαλτέζου, Κορσικανοῦ στὴν καταγωγή, κουρσάρου Γουλιέλμου κατὰ τῆς Ὑδρας καὶ τῆ σύμπραξη ἥ ὅχι ἢ ὡς ποιὸ βαθμὸ, τουλάχιστον, τοῦ Λάμπρου Κατσώνη βλ. τὶς διαφορὰς ἀποφει: Κριεζῆς, ὁ.π., σ. 32-33· Ἀντ. Α. Μισούλης, Ἱστορία τῆς νήσου Ὑδρας ἀπὸ τῶν ἀρχαιοτάτων χρόνων μέχρι τῆς ἐν ἔτει 1821 ἐκραγείσης Ἑλληνικῆς Ἐπαναστάσεως, Ἀθ. 1874, σ. 47. Ἀλλὰ καὶ Κ. Σάθας, Τουρκοκρατούμενη Ἑλλάς, 1453-1821, Ἀθ. [1962, ἀνατύπωση], σ. 547· Ἡλίας Γεωργίου, Ὁ θαλασσομάχος Λάμπρος Κατσώνης, Ἀθήνα 1971, σ. 210.

119. Μισούλης, Ὑπόμνημα, σ. 27. Περισσότερο ἐχθρικός πρὸς τοὺς Ὑδραίους ἔγινε ὁ Λάμπρος Κατσώνης μετὰ τὴν «Φανέρωσις» του (Μάιος 1792)· Ἀπ. Βακαλόπουλος, Ἱστορία τοῦ Νέου Ἑλληνισμοῦ, τ. Δ', ὁ.π., σ. 579.

120. Σφυρόερας, Τὰ πληρώματα, σ. 58.

121. Λιγνός, Ἱστορία Ὑδρας, σ. 35-36· Ἐμμ. Πρωτοψάλτης, «Ἡ ἐπαναστατικὴ κίνησις τῶν Ἑλλήνων κατὰ τὸν 8' ρωσοτουρκικὸν πόλεμον», Δελτίον Ἱστορικῆς καὶ Ἐθνολογικῆς Ἑταιρείας, 14 (1960) 86 κ.ἑ.

122. Σφυρόερας, ὁ.π., σ. 60.

123. Γεωργίου, ὁ.π., σ. 118, 121 κ.ἑ. Μὲ τὴν ὑπόθεσι, πού ἀπασχόλησε ἐκτενῶς καὶ τίς αὐστριακές ἀρχές, προτίθεμαι νά ἀσχοληθῶ σὲ ἰδιαίτερη μελέτη.

ρειες για την όχι φιλική προς τους Ύδραίους συμπεριφορά του. «Πληροφοριοδότης» μας ο γνωστός μας, Άθηναίος στην καταγωγή και έγκατεστημένος πιθανόν από τό 1787 στην Τεργέστη¹²⁴, Μιχαήλ Τουρναβίτης. Ένθουσιασμένος από τις ελπίδες πού τροφοδοτούσε ο πόλεμος και τά κηρύγματα πού τόν συνόδευαν, χρηματοδοτούσε, κατά όρισμένες μαρτυρίες, τόν Λάμπρο Κατώων λίγο πριν ξεκινήσει για τίς επιχειρήσεις του στό Αιγαίο¹²⁵, μά γρήγορα άπογοητεύτηκε από τή συμπεριφορά του, ιδιαίτερα άπέναντι στους Ύδραίους και προστέθηκε στό τέλος του 1788 σ' όλους αυτούς πού διαμαρτύρονταν έναντίον του. Μέ υπόμνημά του προς τόν αυτοκράτορα, στις 4 Δεκεμβρίου 1788¹²⁶, άποκαλύπτει ότι Ρώσοι κουρσάροι «alla Direzione di certo Sig^o Mag^o Lambro Cazzioni, Greco anch'egli dall' Istmo di Corinto (sic!)»¹²⁷ λεηλάτησαν ύδραϊκή πολλάκι μά καπετάνιο τόν Άντώνιο Ρήγα¹²⁸, ή όποία είχε μάλιστα κατασκευαστεί στην Αυστρία. Καί τή λεηλάτησαν μολοντί έπλεε μέ ιεροσολυμητάνικη σημαία, πού όφειλαν οι Ρώσοι κουρσάροι νά σέβονται¹²⁹, και παρόλο πού είχε Έλληνα καπετάνιο και τό φορτίο άνήκε στόν αυστριακό ύπήκοο Μιχαήλ Τουρναβίτη. Ό Τουρναβίτης προσπαθούσε νά κινήσει τήν προσοχή

124. Άρχείο Έλληνικής Κοινότητας τής Τεργέστης (= AEKT), Tabella della Confraternità, componente dagl' Individui della Nazione del Rito e Lingua Greca Orientale Stabilita in Trieste... 1784-[1806], φ. 3, φέρεται ως μέλος τής Γ' τάξης τών όμογενών από 26 Μαρτ. 1787· ήταν γραμμένος ως τό 1798 αλλά για τό διάστημα 1793-1798 δέν πληρωνε τή συνεισφορά του· στις 23 Ιαν. 1788 απέκτησε τήν αυστριακή ύπηκοότητα (AST, CRGov., 1776-1809, b 654, 23 Ιουν. 1788 / άρ. 4791/1806)· αν λάβουμε ύπόψη τίς προϋποθέσεις πού ίσχυαν για τήν άπόκτηση τής ύπηκοότητας (Κατσιαρδής-Hering, *Παροικία*, σ. 386-387) πρέπει νά συμπεράνουμε ότι διέθετε μεγάλη περιουσία. Τόν βρίσκουμε άκόμη στην Τεργέστη τό 1808 (AEKT, κατάστιχο «Popolazione della Nazione cominciata nel 1808», φ. 157 ως negoziante χωρίς οικογένεια). Στό κατάστιχο «Popolazione della Nazione... 1818» δέν άπαντά πλέον. Φαίνεται ότι είχε έπιστρέψει στην Άθήνα, όπου, κατά τήν Έπανάσταση άπαντά ως Δημογέροντας τής κοινότητας (Άντ. Λιγνός, *Ιστορικόν Άρχεϊον τής Κοινότητος Ύδρας 1778-1832*, τ. 10, Πειραιάς 1928, σ. 121-128, 144· *Άρχεία τής Έλληνικής Παλιγγενεσίας 1821-1832. ΑΙ Έθνικαί Συνελεύσεις*, τ. Α', Αθ. 1971, σ. 233). Βλ. γι' αυτόν και τήν άνάμιξη του στην ύπόθεση Ιωάννη Μαρμαροτούρη, Κατσιαρδής-Hering, *Παροικία*, σ. 390.

125. Α. Βρανούσης, *Ρήγας*, Άθήνα, Βασ. Βιβλιοθήκη, 1953, σ. 55, σημ. 2, στηρίζεται στό: Σ. Μ. Θεοτόκης, «Έκ τών Άρχείων τής Βενετίας. Β': Η έν Βενετία κατασκοπεία κατά του Λάμπρου Κατώων», *Ημερολόγιον τής Μεγάλης Έλλάδος*, Άθήνα 1924, σ. 351. Μαρτυρείται άκόμη άλληλογραφία του μέ τόν άδελφό του Δημήτριο Τουρναβίτη, συνεργάτη του Ρήγα (Έ. Legrand - Έλ. Λάμπρος, «Άνέκδοτα έγγραφα περί του μαρτυρίου του Ρήγα», *ΔΙΕΕ*, 3 (1889-1891) 637 και φαίνεται ότι άνήκε στόν κύκλο του Ρήγα στην Τεργέστη.

126. ΗΚΑ, Komm. Lit., rote 689, ad Akten, 13 März 1789, φφ. 886-887, 6λ. και παράρτημα Γ'.

127. Ό.π., φ. 886v.

128. Γι' αυτόν 6λ. και παράρτημα Γ₁, καθώς και Λιγνός, *Άρχεϊον Ύδρας*, τ. Α', σ. 11.

129. Βλ. πιο πάνω, σημ. 34, σχετική διαταγή Ψαρού.

του αυτοκράτορα, ευαίσθητου στα εμπορικά συμφέροντα της Αυστρίας, και για να αποδείξει πόσο σοβαρά ήταν τα παράπονά του υπέβαλε μαζί με τό υπόμνημά του απόσπασμα από τα ταμειακά κατάστιχα του¹³⁰, από τό οποίο προκύπτει ότι κατά τό διάστημα 2 Μαΐου - 4 Δεκεμβρίου 1788 εισήγαγε στην Τεργέστη σιτηρά θάρους 23912 κιλών και αξίας 60000 φιορινίων και λάδι 2573 ομε και αξίας 50000 φιορ., εμπορεύματα δηλαδή συνολικής αξίας 110000 φιορινίων, πού είχαν μεταφερθεί κυρίως σέ ύδραϊκα καράβια. Από τήν εκθεσή του συμπεραίνουμε ότι τό ύδραϊκό εμπόριο μέ τήν Τεργέστη συνεχιζόταν και κατά τόν πόλεμο και γι' αυτό προσπαθεῖ νά προκαλέσει τό ενδιαφέρον τών Αυστριακῶν γιά τούς 'Υδραίους. 'Ας σημειωθεί ότι δύο χρόνια μετά (1790) θά εἶναι ἡ αὐστριακή διοίκηση πρόθυμη νά παραβλέψει τούς αὐστηρούς κανόνες πού ἴσχυαν γιά τή χορήγηση τῆς αὐστριακῆς ὑπηκοότητος. Συγκεκριμένα ὁ Σάμος 'Ελευθέριος υπέβαλε γιά λογαριασμό τοῦ 'Υδραίου καπετάνιου Ἀντώνη Βασιλείου Γκίνι (Antonio di Vassili Gigni) τή σχετική αἴτηση γιά ὑπηκοότητα. Πρίν ἀναχωρήσει γιά τήν 'Υδρα ὁ Γκίνις ἀγόρασε ἀκίνητο, ἄφησε στήν Τεργέστη ἓνα γιό του και ὑποσχέθηκε νά μεταφέρει στό ἐπόμενο ταξίδι του ὅλη τήν οἰκογένειά του. Ὁ ἔμπειρος σύμβουλος τῆς Διοίκησης τῆς Τεργέστης v. Ricci εἰσηγεῖτο νά γίνει δεκτή ἡ αἴτηση, γιατί ἔτσι θά παρᾶσύνονταν, ἴσως, κι ἄλλοι 'Υδραῖοι συμπατριῶτες του νά μεταφερθοῦν μέ τίς οἰκογένειές τους και περιουσίες τους στήν Τεργέστη¹³¹. Ἀναθέρμαινε δηλαδή ἡ Αὐστρία τή γνωστή πολιτική προσέγκυσης ξένων, ἰδίως χριστιανῶν ὀθωμανῶν ὑπηκόων στήν Τεργέστη¹³².



Παράλληλα πρὸς τό μεγάλο ἀριθμό τῶν ὑδραϊκῶν πλοίων ἔφταναν στό ἴδιο διάστημα και ἄλλα ἐλληνικά πλοῖα και κυρίως ἀπό τήν Πελοπόννησο (31 στά 230), τή Στερεά Ἑλλάδα (18), τή Σμύρνη και τή Χίο (6), τήν Κρήτη και λίγα καράβια ἀπό τά νησιά τοῦ Αἰγαίου. Σέ ἀντίθεση πρὸς τά ὑδραϊκα ἐμπορεύονταν συνήθως μέ ναῦλο¹³³, ὅπως φαίνεται ἀπό τή συχνότερη μνηεῖα τοῦ συγκεκριμένου σοπρακάρικου,

130. HKA, δ.π., φ. 888, και ἐδῶ παράρτημα Γ.

131. AST, CRGov., b 654, 1790, 24 Σεπτ. 1790. Ὁ βενετός πρόξενος εἶχε ἤδη ἀπό τό 1788 ἐπισημάνει, ἀνησυχώντας, τή μετανάστευση Ἑλλήνων στήν Τεργέστη κατά τή διάρκεια τοῦ πολέμου πού ἐπεδίωκαν νά πετύχουν τή συνέχιση τῶν ἐμπορικῶν τους ἐργασιῶν. (ASVen., Cinque Savi alla Mercanzia, b 760, 12 Νοεμ. 1788 και Inquis. di Stato, Disparci dai Consoli, b 518, ἔγγρ. 133, 23 Νοεμ. 1788).

132. Γ' αὐτήν βλ. Κατσιαρδῆ-Ηερινγ, *Παροιμία*, σ. 20-26.

133. Μανιατόπουλος, *Ναυτικὸν δίκαιον*, σ. 53 κ.ε.

πού συνόδευε τό φορτίο, ἢ τό ὄνομα τοῦ ἐμπόρου, πού γιά λογαριασμό του μεταφερόταν τό ἐμπόρευμα. Πολύ συχνά τά πλοῖα ἢ καί τά φορτία ἀνέμεναν στό αὐστριακό λιμάνι οἱ *raccomandatari*, συνήθως Ἕλληνες ἔμποροι τῆς Τεργέστης. Τέτοιες περιπτώσεις μαρτυροῦνται πιό συχνά στήν περίοδο (1795-1797). Ἡ ἐμφάνιση καί πλοίων ἀπό τό Μεσολόγγι, Αἰτωλικό, καί μερικές φορές μέ Μεσολογγίτη καπετάνιο (π.χ. μέ τόν Σπυρίδωνα Τζάλλα, 1782-1787¹³⁴, τόν Κωνσταντῖνο Βούρβαχη, 1784¹³⁵) ἢ σοπρακάριο ἐπίσης Μεσολογγίτη (π.χ. τόν Γεώργιο Τζάλλα, 1784¹³⁶) δηλώνει πώς ἡ παλιά παράδοση τοῦ μεσολογγίτικου ναυτικοῦ κάπως συνεχίζοταν, ἂν καί δέν ἀποκλείεται νά πρόκειται ἀπλῶς γιά συνεργασία μέ τόν Μεσολογγίτη ἔμπορο τῆς Τεργέστης Ἀθανάσιο (ἢ Ἀναστάσιο) Τζάλλα¹³⁷, πρὸς τόν ὁποῖο ἦταν καί συστημένα μερικά ἀπό τά καράβια αὐτά (βλ. γενικά πίν. Ε').

β) 1795-1797. Οἱ πληροφορίες μας γιά τήν τριετία αὕτη δέν εἶναι τόσο ἀντιπροσωπευτικές (βλ. πίν. Α'), παρόλα αὐτά μᾶς ἐπιτρέπουν κάποιες διαπιστώσεις. Ἐνῶ ἡ Πελοπόννησος κρατᾷ μιά σταθερή θέση στήν «ἀποστολή» πλοίων πρὸς τό αὐστριακό λιμάνι (21 στά 80: γιά ὅσα τουλάχιστον ἔχουμε ἀναλυτικά στοιχεῖα), εἶναι ἐντούτοις φανερό ὅτι ὁ κύριος ἐμπορικός δρόμος ὁδηγεῖ πιά πρὸς τό Ἀνατολικό Αἰγαῖο καί συγκεκριμένα πρὸς τήν περιοχή Σμύρνης-Τεσμέ-Χίου (24 πλοῖα) (πίν. ΣΤ'). Ἀς διευκρινισθεῖ ὅτι ἀπό τή Σμύρνη, ἓνα λιμάνι περισσότερο «διεθνές», ἔφταναν στήν Τεργέστη καί καράβια μέ ἄλλες σημαίες¹³⁸. Τό τρίγωνο Σμύρνη-Τεσμέ-Χίος, θά ἀποτελέσει στίς ἀρχές τοῦ 19ου αἰῶνα τόν κατεξοχήν πόλο τοῦ ἐλληνικοῦ ἐμπορίου τῆς Τεργέστης¹³⁹. Τό γεγονός ἄλλωστε ὅτι α) ἐξασθενεῖ πολύ ἡ ἐμπορία «*per conto proprio*» στά ἐλληνικά πλοῖα πού συναντοῦμε τά χρόνια αὐτά στήν Τεργέστη (ἐξαιροῦνται καί πάλι τά ὑδραῖκα), β) τά καράβια ναυλῶνται τώρα ὅλο καί πιό συχνά ἀπό ἓνα ἢ περισσότερος ἐμπόρους καί μάλιστα Ἕλληνες ἐμπόρους τῆς Τεργέστης καί γ) τά περισσότερα πλοῖα εἶναι συστημένα σέ ἐμπόρους τῆς Τεργέστης καί πάλι συνήθως Ἕλληνες, δείχνει ἴσως ὅτι τά πλοῖα χρησίμευαν κυρίως ὡς μεταφορικά

134. ASVen., Cinque Savi, b 757, 23 Δεκ. 1782, δελτ. 1-7 Δεκ.· b 758, ἐκθ. 28 Μαΐου 1783, δ. 1-7 Μαΐου καί 28 Ὀκτ., δ. 16-21 Ὀκτ.· b. 757, δ. 22-30 Σεπτ. 1785· ἐκθ. 11 Φεβρ. 1788, δ. 16-21 Δεκ. 1787.

135. Ὁ.π., b 758, ἐκθ. 24 Ὀκτ., δ. 14-21 Ὀκτ. 1784.

136. Ὁ.π.

137. Ἡ ἐπικοινωνία τῆς οἰκογένειας Τζάλλα μέ τήν Τεργέστη χρονολογεῖται, ἄλλωστε, ἀπό τό 1742, βλ. Κατσιαρδῆ-Hering, *Παροικία*, σ. 34.

138. Ἐνδεικτικά σημειώνουμε ὅτι μόνο γιά τοὺς Ἕλληνες ἐμπόρους τῆς Τεργέστης ἔφτασαν ἀπό τή Σμύρνη 81 καράβια, πού δέν εἶχαν ὀθωμανικὴ ἢ *greco-ottomana* σημαία, ἀλλὰ κυρίως βενετσιάνικη ἢ ραγουζαϊκή (*Portata dei bastimenti...* 1791).

139. Αὐτό φαίνεται καί ἀπό τίς ἀμεσες ἢ ἔμμεσες συναλλαγές καί ἐταιρικές συνδέσεις. Βλ. Κατσιαρδῆ-Hering, *Παροικία*, στό Β' μέρος τοῦ διβλίου καί ιδίως σ. 408 κ.ε.

μέσα και λιγότερο αποτελούσαν ιδιαίτερες επιχειρήσεις· μ' άλλα λόγια συνεργάζονταν Έλληνες στην Ανατολή πιό στενά και πιό συστηματικά με τους πράκτορες ή έμπορικούς συνεργάτες τους στην Τεργέστη.

Η στροφή αυτή, καθώς και ή διαφοροποίηση ώς προς τά μεταφερόμενα προϊόντα, όπως θά δοῦμε, δέν είναι ανεξάρτητες από τίς ιστορικές συγκυρίες (Γαλλική Έπανάσταση, πόλεμοι κατά τής Γαλλίας) και από τό γεγονός ότι ή σημασία τής Τεργέστης στό χώρο του μεσογειακού έμπορίου όλο και αυξανόταν και προκαλοῦσε έτσι και τή μετακίνηση και έγκατάσταση στην Τεργέστη και πολλών Χίων και Σμυρναίων έμπόρων.



Οί πληροφορίες πού μās παρέχουν οί εκθέσεις των Βενετών προξένων, όσον αφορά στή διάρκεια του ταξιδιού των έλληνικών πλοίων πού έφταναν στην Τεργέστη, είναι αρκετά πλούσιες, σέ σύγκριση μέ τήν κάπως άποσπασματική εικόνα πού διαθέτουμε ώς τώρα¹⁴⁰. Αλλά και πάλι οί Βενετοί πρόξενοι αναφέρουν συνολικά τόν καθαρό πλού από τό λιμάνι εκκίνησης των καραβιών μέχρι τήν Τεργέστη, δέν διευκρινίζουν όμως αν σ' αυτόν περιλαμβάνονται και ή παραμονή γιά φόρτωση, έπισκευή, ανεφοδιασμός ή καραντίνα στό λιμάνι αναχώρησης ή άλλου, στοιχεία τά όποια πρέπει νά συνυπολογίζονται στή διάρκεια των ταξιδιών¹⁴¹.

Οί πίνακες-διαγράμματα Γ' και Δ' αναφέρουν όχι μόνο τό λιμάνι αναχώρησης αλλά και τόν τύπο πλοίου — πού κι απ' αυτόν εξαρτιόταν, ως ένα σημείο ή διάρκεια του ταξιδιού. Η μεγάλη διακύμανση στό χρόνο ταξιδιού (15¹⁴² ως και 90¹⁴³ μέρες) από τή Μυτιλήνη, ό όποιος σημειώνεται γιά τόν ίδιο τύπο πλοίου, τήν ταρτάνα (πού άγνοοῦμε τή χωρητικότητά τους), μās κάνει νά υποθέσουμε ότι στα πολυήμερα ταξίδια τά πλοία προσορμίζονταν σέ ενδιάμεσους σταθμούς γιά διάφορους τεχνικούς λόγους (έπισκευή, ανεφοδιασμός κ.λπ.), χωρίς ό πρόξενος νά τό γνωρίζει ή νά τό θεωρούσε άξιοσημείωτο. Μόνο γιά τρείς ταρτάνες, πού τό 1781¹⁴⁴ ταξίδευσαν από τήν Ύδρα σέ 90 μέρες,

140. Πρβλ. τόν ενδιαφέροντα πίνακα 22 στοῦ Κρεμμυδά, *Ναυτιλία*, τ. Β', σ. 79.

141. Κρεμμυδάς, *ό.π.*, σ. 78.

142. ASVen., Cinque Savi, b 761, εκθ. 26 'Οκτ. 1797, άφιξη τής ταρτάνας στό διάστημα 26 Σεπτ.-1 'Οκτ.

143. "Ο.π., b 758, εκθ. 6 'Ιουν. 1784, άφιξη τής ταρτάνας *Madonna d' Idra* μέ καπετάνιο τόν Γεώργιο 'Ιωάννου Ποριώτη, στό διάστημα 22-31 Μαΐου 1784. 'Ας σημειωθεί ότι τό ταξίδι ολοκληρώθηκε τόν Μάιο, άρα σέ περίοδο πού, κατά κανόνα, δέν πλήττεται από δυσμενείς καιρικές συνθήκες.

144. "Ο.π., b 757, εκθ. 27 Φεβρ. 1781, άφιξη 9 Φεβρ. των τριών ταρτανών μέ καπετάνιους τούς Γιάννη Ζάκκα, Νικόλαο του Γιάννη Ζάκκα και Νικόλαο Γιακουμάκη.

καί τό μαρτιγάδο, πού τό 1783¹⁴⁵ ἤθελε 93 μέρες γιά νά φτάσει ἀπό τή Χίο, γνωρίζουμε ὅτι πήγαν χειμῶνα (μέ ἀκατάλληλο ἔως καιρό) κι ἔφτασαν στήν Τεργέστη τόν Φεβρουάριο καί Ἰανουάριο ἀντίστοιχα. Βέβαια ὅσον ἀφορᾷ στά μαρτιγάδα, τύπο πλοίου ἀρκετά συνηθισμένο μάλιστα, ἔως μᾶς ἐπιτρέπεται νά ἰσχυριστοῦμε μέ ἐπιφύλαξη (γιατί ἡ διαπίστωσή μας δέν ἐπιβεβαιώνεται πάντοτε) ὅτι τό ἴδιο ταξίδι ἐκτελοῦσαν σέ μακρότερο διάστημα, συγκριτικά μέ τίς πολάκες π.χ. ἀλλά καί ἀκόμη μέ τίς μικρές ἀλλά εὐτάξιδες ταρτάνες, τό συχνότερο τύπο πλοίου τοῦ ὑδραϊκού ναυτικοῦ τῆς ἐποχῆς¹⁴⁶.

Ὁ πίνακας-διάγραμμα Δ', πού βασίζεται στίς πηγές πού ἀναφέρουν ρητά καί τόν ἐνδιάμεσο σταθμό, εἶναι πιό ἀντιπροσωπευτικός γιά τήν ἐξαγωγή συμπερασμάτων γιά τό χρόνο ταξιδίου τῶν ἐλληνικῶν καραβιῶν ἀπό τά κυριότερα λιμάνια τοῦ Αἰγαίου καί τοῦ Ἰονίου. Ἐτσι μποροῦμε νά ποῦμε (σύμφωνα καί μέ τούς δυο πίνακες) ὅτι τό ταξίδι μέ προορισμό τήν Τεργέστη ἀπό

— τό Μεσολόγγι διακοῦσε κατὰ μέσο ὄρο 25-30 μέρες χωρίς νά ἀποκλείονται πάντοτε οἱ μικρότερες (14) καί μεγαλύτερες διάρκειες (72). Ἰδίας διάρκειας περίπου ἦταν καί τό ταξίδι ἀπό τήν Πάτρα καί Καλαμάτα. Δέν διαθέτουμε πληροφορίες γιά τό χρόνο ταξιδίου γιά τά χρόνια ὡς τό 1770, πού τά ταξίδια τῶν πλοίων μέ ὀθωμανική ἢ *greco-ottomana* σημαία ἀπό τό Μεσολόγγι καί τά Ἐπτάνησα ἦταν συχνότερα. Φαίνεται, ὅτι τά καράβια ἀπό τήν Καλαμάτα στάθμευαν πρὶν ἢ μετὰ τήν ἀναχώρησή τους ἀπό τό κεντρικό αὐτό λιμάνι τῆς Μεσσηνίας καί στήν Κορώνη, Μεθώνη, Μάνη (Κιτιρίες): τά καράβια ἀπό τήν Πάτρα φόρτωναν ἢ στάθμευαν καί στή Βοστίτσα, τό Κατάκωλο, τή Γλαρέντζα, τό Μεσολόγγι, ἐνῶ τά μεσολογγίτικα καί στό Γαλαξίδι, τό Αἰτωλικό, τό Δραγομέστρε, τή Γλαρέντζα· οἱ ὁμάδες αὐτές δρομολογίων, πού περιλάμβαναν ὡς σταθμούς καί τά Ἐπτάνησα, ἦταν πολύ συχνές στά χρόνια ὡς τό 1776 καί γιά λόγους πού ἀναφέραμε πιό πάνω.

— Εἴκοσι ὡς τριάντα μέρες κατὰ μέσο ὄρο διακοῦσε τό ταξίδι ἀπό τήν Ὑδρα (ὅταν φαίνεται ὅτι τό πλοῖο ἐρχόταν κατευθεῖαν ἀπό τό νησί) καί περίπου 30-40 μέρες χρειάζονταν τά καράβια μέ κύριο σταθμό τήν Ὑδρα καί ἀφετηρία κυρίως τή Μυτιλήνη, τά Μοσχονήσια, τό Ἀδραμύτιο, μεταφέροντας συνήθως λάδι, ὅπως θά δοῦμε.

145. Ὁ.π., β 758, ἐκθ. 25 Ἰαν. 1783, ἀφιξη στό διάστημα ἀπό 9-13 Ἰαν.

146. Γιά τούς τύπους τῶν πλοίων βλ. Τζαμτζής, «Ναυτικοί», ὁ.π., σ. 117 καθώς καί τά σχεδιάσματα τῶν πλοίων στόν ἴδιο τόμο· ἐπίσης Κ. Σβολόπουλος, «Ὁ Ἑλληνικός Ἐμπορικός στόλος κατὰ τάς παραμονάς τοῦ Ἀγῶνος τῆς Ἀνεξαρτησίας. Ἀνέκδοτος πίναξ τοῦ F. Rouqueville», Ὁ Ἐρανιστής, τ. Ι, τεύχ. 59 (Ἀθ. 1973) ἰδίως σ. 190-193· ἰδιαίτερα γιά τούς τύπους καί τά μεγέθη τῶν πλοίων τοῦ Μεσολογγίου καί τῆς Ὑδρας βλ. Κρεμμυδάς, *Πελοπόννησος*, σ. 253 καί *Ναυτιλία*, τ. Β', σ. 37.

Τό ὅτι ἡ Ὑδρα μνημονεύεται συχνά ὡς σταθμός τῶν πλοίων μπορεῖ νά ἐξηγηθεῖ ἀπό τίς ἰσχύουσες «διατάξεις» τοῦ ναυτικοῦ δίκαιου τῆς Ὑδρας, σύμφωνα μέ τίς ὁποῖες τά κέρδη μοιράζονταν καί γενικά οἱ οἰκονομικές ὑποθέσεις τῶν καραβιῶν-ἐπιχειρήσεων διακανονίζονταν ἀλλά καί οἱ φορολογικές ὑποχρεώσεις διευθετοῦνταν στό νησί¹⁴⁷.



Οἱ ἐλλιπεῖς πληροφορίες τῶν πηγῶν, γιά τίς ὁποῖες τόσο συχνά ἐγίνε λόγος, μᾶς περιορίζουν, πρὸς τό παρόν, σέ γενικές παρατηρήσεις καί σέ μιά «γεωγραφία» περισσότερο τῶν ἐμπορευμάτων, πού διακινουῦσαν τὰ ἐλληνικά καράβια στήν Τεργέστη, παρὰ σέ μιά πλήρη ἀνάλυση¹⁴⁸, ἐφόσον ἀποσπασματικές εἶναι οἱ ἀναφορές γιά τό βάρος τῶν μεταφερόμενων προϊόντων καί λείπουν τελείως στοιχεῖα τῆς ἀξίας τῶν ἐμπορικῶν αὐτῶν ἀγαθῶν.

Οἱ ἐξαγωγές, ὅπως μπορούμε νά εἰκάσουμε¹⁴⁹, ἀκολουθοῦσαν τή γνωστή γενική φορά τοῦ ἐμπορίου τῆς Τεργέστης μέ τήν Ὁθωμανική Αὐτοκρατορία¹⁵⁰. Τά ἐλληνικά πλοῖα στήν ἐπιστροφή τους στό Levante μετέφεραν ἀτσάλι, σίδηρο, καρφιά, λίμες, ὑφάσματα, χαρτί, ὑαλικά, κρύσταλλα Βοημίας, ξυλεία, βακαλάο κ.ἄ. βιομηχανοποιημένα ἢ ἐπεξεργασμένα προϊόντα.

Οἱ πηγές ἐπιτρέπουν περισσότερα, ἔμμεσα συμπεράσματα ὡς πρὸς τίς εἰσαγωγές. Γενικά πρέπει κι ἐδῶ νά τονίσουμε πῶς τό γεγονός ὅτι βαθμιαία, καί μάλιστα περισσότερο μετά τή δεκαετία τοῦ 1770, «ἐξαφανίζονται» τὰ Ἐπτάνησα ὡς τόποι προέλευσης τῶν ἐλληνικῶν πλοίων δέν σημαίνει ἀπαραίτητα καί διακοπή τῶν ἐμπορικῶν ἐπαφῶν τῶν Ἰόνιων νησιῶν μέ τήν Τεργέστη, πού συνεχιζόταν μέ βενετικά ἢ ἄλλης σημαίας πλοῖα. Ἡ καταστροφή ἢ πάντως τό πλῆγμα πού δέχθηκε κατὰ τόν Α΄ ρωσoturκικό πόλεμο τό μεσολογγίτικο ναυτικό,

147. Βλ. τό Ναυτικό Νόμο τῆς Ὑδρας τοῦ 1803 ὅπως, διορθωμένος ἐκδόθηκε στό: *Ἱστορικόν Ἀρχεῖον Ἀλεξάνδρου Μαυροκορδάτου*, ἐκδιδόμενον ὑπό Ἑμμαν. Γ. Πρωτοψάλτη, Μνημεῖα τῆς Ἑλληνικῆς Ἱστορίας, τ. Ε΄, τεύχ. 1, ἔγγραφα τῶν ἐτῶν 1803-1822, Ἀθήνα, Ἀκαδημία Ἀθηνῶν, 1963, σ. 9-11. βλ. καί Λιγνός, *Ἱστορία*, τ. Α΄, σ. 75, 77.

148. Τήν ἴδια περίπου εἰκόνα παρουσιάζει ἄλλωστε καί τό ἐμπόριο τῶν Ἑλλήνων παροίκων στήν Τεργέστη, βλ. Κατσιαρδῆ-Ηering, σ. 508-538.

149. Ὅπως μπορούμε ἐλλιπέστατα νά τήν σχηματίσουμε ἀπό ἐλάχιστα «δελτία» ἀναχώρησης πλοίων πού συνόδευσαν τίς βενετικές ἐκθέσεις (ASVen., Cinque Savi alla Mercanzia, b 762, οὐσιαστικά δίνονται πληροφορίες γιά 33 πλοῖα στά 1757-1759- b 754, γιά 4 πλοῖα στά 1772-73.

150. Κατσιαρδῆ-Ηering, σ. 534-538.

πού κατεξοχήν «μεσολαβούσε» στη διακίνηση του έπτανησιακού εμπορίου με την Τεργέστη, ίσως αποτελεῖ μιά ἐξήγηση¹⁵¹.

Τά ελληνικά πλοία καὶ στὸν τομέα τῶν εἰσαγωγῶν ἀκολουθοῦσαν τὸ «χάρτη» τοῦ εἰσαγωγικοῦ εμπορίου τῆς Τεργέστης, ἀλλὰ καὶ γενικότερα τῶν εὐρωπαϊκῶν λιμανιῶν, ἀπὸ τὸ Levante¹⁵². Ἔτσι μετέφεραν, ὅλη τὴν περίοδο πού ἐξετάζουμε, *κερί*, κυρίως ἀπὸ τὴν Πελοπόννησο¹⁵³, ἐνίοτε ἀπὸ τὴ Μυτιλήνη ἀλλὰ καὶ τὴν περιοχή τῆς Σμύρνης¹⁵⁴, ὅταν ἀπὸ τὰ τέλη τοῦ 18ου αἰ. γίνεται, ὡς γνωστὸ, ἡ μεγάλη στροφὴ τοῦ λεβαντινικοῦ εμπορίου τῆς Τεργέστης πρὸς τὸ μικρασιατικὸ λιμάνι. Γιά τὸ *θαμπάκι* καὶ τὰ *νήματα*, μολονότι ἀπὸ τὰ βασικά προϊόντα τοῦ τεργεστίνικου εμπορίου, ἰδίως ἀπὸ τὰ τέλη τοῦ αἰῶνα, ἔχουμε ἐλάχιστες ἀναφορές μεταφορᾶς τους με ἑλληνικά καράβια πρὶν ἀπὸ τὸ 1797, χρονιά κατὰ τὴν ὁποία σημειώνονται ἀφίξεις 17 ἑλληνικῶν πλοίων με τέτοιο φορτίο ἀπὸ τὴν περιοχή τῆς Σμύρνης¹⁵⁵. Τὰ *σύκα*, κατεξοχήν πελοποννησιακὸ προϊόν, μεταφέρονταν ἀπὸ τὴν Καλαμάτα κυρίως, ἀλλὰ καὶ ἀπὸ τὴ Σμύρνη, ἀπὸ τὴν τελευταία δεκαετία τοῦ 18ου αἰῶνα. Τὸ *τυρί* (ἀπλὸ καὶ ἀλατισμένο - *formaggio salato*), ἕνα ἀπὸ τὰ βασικά μωραϊτικά προϊόντα¹⁵⁶, μετέφεραν πελοποννησιακὰ πλοία, μεσολογγίτικα καὶ, σπάνια, ὑδραϊκά.

Τὸ *σιτάρι*, κι αὐτὸ ἕνα ἀπὸ τὰ σπουδαιότερα προϊόντα ἐξαγωγῆς τῆς Πελοποννήσου σ' ἄλλες εὐρωπαϊκὲς χώρες (ὅπως τὴ Γαλλία)¹⁵⁷, δὲν εἰσαγόταν συστηματικά καὶ τακτικά στὴν Τεργέστη. Ἡ Αὐστρία

151. Ἀσφαλέστερη ἀπάντηση ἴσως δώσει ἐρευνα στὰ βενετικά καὶ ἐπτανησιακὰ ἀρχεῖα σχετικὰ μετὰ τὴ συμπεριφορὰ τοῦ ἐπτανησιακοῦ ναυτικοῦ ἀλλὰ καὶ τῆς βενετικῆς δασμολογικῆς καὶ γενικότερης οἰκονομικῆς πολιτικῆς, δεδομένου ὅτι ἡ Βενετία συχνὰ λάβαινε ἑκτακτὰ μέτρα γιὰ νὰ περιορίζει πράξεις λαθρεμπορίου σέ θάρος προϊόντων τῶν νησιῶν τῆς. Βλ. ἐνδεικτικά, Salvatore Ciriaco, *Olio ed Ebrei nella Repubblica Veneta del Settecento*. (σειρά:) *Deputazione di storia Patria per le Venezie. Miscellanea di Studi e Memorie*, τ. XVI, Βενετία 1975, σ. 93-96 κ.ά.

152. Τὴν καλύτερη εἰκόνα δίνει πάντοτε ἡ μελέτη τοῦ Wilhelm Kaltenstadler, «Der österreichische Seehandel, über Triest im 18. Jahrhundert», *Vierteljahresschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte*, 55 (Wiesbaden 1968) 482-500 καὶ 56 (1969) 1-104.

153. Γιά τὸ πελοποννησιακὸ αὐτὸ προϊόν βλ. Κρεμμυδᾶς, *Πελοπόννησος*, σ. 195-197 κ.ά.

154. ASVen., Cinque Savi alla Mercanzia, b 761 γιά τὰ 1796, 1797. Κερί μεταφερόταν στὴν Τεργέστη ἐκτός ἀπὸ τὴν εὐρύτερη περιοχή τῆς Σμύρνης καὶ ἀπὸ αὐτῆς τῆς Ρόδου. βλ. Maria Efthymiou-Chatzilacou, *Rhodes et sa région élargie au XVIIIe siècle: Les activités portuaires*. (Thèse de doctorat de troisième cycle), Παρίσι 1984 (ὑπὸ δημοσίευση), σ. 306.

155. ASVen., ὁ.π., b 761. Ἀπὸ τὶς ἐκθέσεις τῶν Βενετῶν προξένων συνάγουμε ὅτι συχνὰ τὸ θαμπάκι μεταφερόταν στὴν Τεργέστη με βενετσιάνικα, ραγουζαϊκά ἀλλὰ καὶ, σπανιότερα, με γαλλικά πλοία: βλ. *Portata dei bastimenti... 1791*, μολονότι τὸ 1791, ὡς ἔτος πολέμου, δὲν ἐπιτρέπει γενικευμένα συμπεράσματα.

156. Κρεμμυδᾶς, *Πελοπόννησος*, σ. 193-194 κ.ά.

157. Ὁ.π., σ. 174-192, γιά τὴ μεγάλη σημασία τῆς ἐξαγωγῆς σιταριοῦ ἀπὸ τὴν Πελοπόννησο στὴ Γαλλία.

διαθέτοντας τη σιτοπαραγωγή Ούγγαρία δέν διευκόλυνε τις εξαγωγές σιταριού αλλά προχωρούσε σέ εύκαιριακές άδειες εξαγωγής σιτηρών διαμέσου μόνο του έλεύθερου λιμανιού τής Τεργέστης¹⁵⁸. Γιά τόν ίδιο λόγο δέν αντιμετωπιζόταν πάντοτε εύνοϊκά καί ή εισαγωγή σιταριού¹⁵⁹, ενώ φαίνεται ότι διευκολυνόταν τό μεταπρατικό κατά θάλασσα (transito per mare) έμπόριο σιταριού καί άραθόσιτου στήν Τεργέστη¹⁶⁰. Στά πλαίσια αυτά πρέπει νά ένταχθούν καί οι σποραδικές, στήν άρχή, μνείες άφιξης σιτηρών από τήν Πελοπόννησο καί μέ πελοποννησιακά ή μεσολογγίτικα πλοία. 'Από τή δεκαετία του 1780 προστίθενται καί τά ύδραϊκα καί ψαριανά πλοία, όχι όμως στήν έκταση πού τό ύδραϊκό ναυτικό θά συμβάλει στό έμπόριο του σιταριού πρós τή Δυτική Μεσόγειο. *Φρούτα* (πορτοκάλια-λεμόνια) από τά 'Επτάνησα αλλά κυρίως από τήν Πελοπόννησο μετέφεραν τακτικά τά έλληνικά πλοία. Πρós τό τέλος του αιώνα προστέθηκε καί ή περιοχή τής Χίου καί Σμύρνης, χωρίς νά μειωθεί ή «άντιπροσώπευση» τής Πελοποννήσου.

'Από τά άλλα προϊόντα πού 'Ελληνες μετέφεραν στήν Τεργέστη¹⁶¹ άξίζει νά σταθούμε ιδιαίτερα στό λάδι καί τή σταφίδα.

Μολοντί οι άναφορές πού διαθέτουμε ως πρós τις μεταφερόμενες ποσότητες είναι από έλλιπείς ως πολύ έλλιπείς, έντούτοις μάς έπιτρέπουν κάποιες διαπιστώσεις πού ένισχύουν τά συμπεράσματα πού έκτέθηκαν στίς προηγούμενες σελίδες σχετικά μέ τή γεωγραφική φορά τής έλληνικής ναυτιλίας πρós τήν Τεργέστη. 'Ετσι γιά τά χρόνια ως τό 1775, όποτε καί κατ' εξαίρεση σημειώνονται οι μεταφερόμενες ποσότητες, ούτε μία φορά δέν μνημονεύεται μεταφορά λαδιού από τή Μυτιλήνη καί τά παράλια τής Μικράς 'Ασίας καί μέ ένδιάμεσο σταθμό τήν Τήνο ή τήν 'Υδρα. 'Αντίθετα τά έλληνικά καράβια μέ λάδι γιά τήν Τεργέστη έρχονταν σ' αυτήν τήν Α' περίοδο από τά 'Επτάνησα, τήν Πελοπόννησο, τό Μεσολόγγι. Μόνο γιά νά έπιτευχθεί μία ένδεικτική σύγκριση μέ τά δεδομένα τής επόμενης περιόδου αναφέρω ότι

158. Marianne v. Herzfeld, «Zur Orienthandelspolitik Österreichs unter Maria Theresia in der Zeit von 1740-1771», *Archiv für Österreichische Geschichte*, 108 (1919) 247.

159. Kaltenstadler, ό.π., 56 (1969) 90-92, Tabelle X τών προϊόντων πού εισάγονταν διά τής Τεργέστης τό 1765, όπου δέν άπαντούν σιτηρά.

160. Βλ. ένδεικτικά: Triester Handlungstabelle 1783 στό ΗΚΑ, Kom. Litorale, F 82, rote 582, φφ. 1003-1020, όπου σημειώνεται εισαγωγή στό λιμάνι τής Τεργέστης 31860¹/₂ staja σιταριού (από τά όποια 24426¹/₂ από αύστριακά λιμάνια, προφανώς ούγγρικό σιτάρι εξαγόμενο από τή χώρα, καί μόλις 997 από τό Levante) καθώς καί 27933 staja άραθόσιτου (από τά όποια 7534 από αύστριακά λιμάνια καί 15270 από τό Levante). Καί τό σιτάρι καί ό άραθόσιτος πουλήθηκαν στό λιμάνι (Commercio di economia) γιά τό έμπόριο σιτηρών στήν Τεργέστη βλ. καί Κατσιαρδή-Hering, σ. 533.

161. Γιά τά εισαγόμενα έμπορεύματα στήν Τεργέστη καί διακινούμενα από 'Ελληνες παρόικους βλ. Κατσιαρδή-Hering, σ. 508-534.

συνολικά για τα χρόνια 1753-1769¹⁶² ελληνικά πλοία ήλθαν στην Τεργέστη με φορτίο λαδιού που προερχόταν από:

	orne	barili	botti	arnasi
Πελοπόννησο	2737	1112,5	271	26
Έπτανησα	982	198	5	6
Μεσολόγγι / Αίτωλικό	3474	595	3	

Αναφέρονται τό 1769 καί 1000 barili μέ πλοία από τή Μύκονο, 350 αντίστοιχα από τή Σύρο, 1500 από τή Σάμο καί 50 orne από τήν Κρήτη.

Εντυπωσιακή είναι ή στροφή μετά τό 1775. Οί πηγές είναι πιό εϋγλωττες για τήν περίοδο μετά τό 1782. Έτσι, τά Έπτανησα¹⁶³ καί τό Μεσολόγγι «έξαφανίζονται», σχεδόν, ώς τόποι προέλευσης πλοίων μέ φόρτωμα λαδιού. Η γενική εικόνα παρουσιάζεται περίπου όπως τήν έμφανίζει ό πίν. 5.

Η «στροφή» πρός τό λάδι τής Μυτιλήνης¹⁶⁴ καί τών παραλίων τής Μικράς Άσίας ίσως πρέπει νά συνδυασθεί καί μέ τή γενικότερη στροφή πρός τά ανατολικά τής έλληνικής ναυσιπλοΐας. Τά ύδραϊκά καράβια «ανακαλύπτουν» τήν πορεία τους πρός τή Β. Άδριατική τό ενδιαφέρον για τό έμπορικό αυτό αγαθό καί επιδιδονται κατεξοχήν στην κερδοφόρα επιχείρηση τής μεταφοράς καί έμπορίας αυτού του προϊόντος στην Τεργέστη, όπου συχνά φτάνουν μέ μόνο φορτίο τό λάδι. Η εισαγωγή λαδιού από τή Μυτιλήνη καί τή Μικρά Άσία φάνηκε νά «ύποσκελίζει» τήν Πελοπόννησο, αλλά προσωρινά, όπως μπορούμε νά διαπιστώσουμε από τίς ένδειξεις τών χρόνων 1795-1797¹⁶⁵. Μπορούμε μάλιστα νά πούμε ότι στά τέλη του αιώνα έμφανίζεται μιá «έξισορρόπηση» ώς πρός τά πλοία μεταφοράς καί έμπορίας λαδιού,

162. Ύπενθυμίζω τή μερικότητα τών δειγμάτων, όπως μάς τήν παρέχει ό πίνακας Α', που γίνεται ακόμη πιό μερική αν ληφθεί ύπόψη ότι δέν αναφέρεται πάντοτε ή ποσότητα τών μεταφερόμενων αγαθών. Για τό έμπόριο λαδιού από τήν Ήπειρο (Άρτα, Αύλώνα) πρός τή Γαλλία, θλ. Γεώργιος Α. Σιρόκας, *Τό Γαλλικό Προξενείο τής Άρτας (1702-1789)*, Ιωάννινα 1981, σ. 71-73 κ.ά.

163. Ciriaco, ό.π., ώς τή σ. 60 για τή γενική βενετική πολιτική ώς πρός τό λάδι καί ιδιαίτερα σ. 93-98 για τό λάδι τών Έπτανήσων.

164. Για τή Μυτιλήνη ως έλαιοπαραγωγό περιοχή θλ. [Friesemann], *Description historique et géographique de l' Archipel, rédigée d' après de nouvelles observations et particulièrement utile aux Négociants et aux Navigateurs*, Neuwie sur le Rhin 1789, σ. 32-40· επίσης Κυριάκος Σιμόπουλος, *Ξένοι ταξιδιώτες στην Ελλάδα, 1700-1800*, τ. Β', Άθ. (1981)³, σ. 130 πληροφορίες του Άθθα Fourmont για τό λάδι τής Λέσθου. Καί στη Βενετία τό 1785-1786 σημειώνεται αύξημένη εισαγωγή λαδιού από τήν Όθωμανική Αυτοκρατορία καί ιδιαίτερα από τή Μυτιλήνη, τά Μοσχονήσια, τήν Πελοπόννησο, Ciriaco, σ. 86, 168.

165. Οί βενετικές έκθέσεις δέν παραθέτουν ποσότητες τών μεταφερόμενων προϊόντων για τήν εποχή αυτή κι έτσι δέν είναι δυνατό νά αποδειχθεί ακριβέστερα ή πιό πάνω διαπίστωση.

ΠΙΝΑΚΑΣ 5
Αόδι, μεταφερόμενο από ελληνικά πλοία στην Τεργέστη 1782-1786

	1782	1783	1784	1785		1786
α	orne	barili	orne	orne	ludri	orne barili
Μυτιλήνη / Μυτιλήνη - Υόρα	2530	1602	3250	10682	685	6240
Μοσχονήσια / Μοσχονήσια - Υόρα	500	10130	785	6300	190	1460
Αδραμύτιο / Αδραμύτιο - Υόρα	1100		1760	1680	250	
Κυδωνίες	6000		800	2738	335	250
Χίος		200				
Κρήτη	3366	3656				
Πελοπόννησος	389	444		1214		20
Υόρα		600				
Άλλα μέρη	2536	924		2835	479	1817
Σύνολο	16421	1368	6198	14745	23319	8327
					1939	12

Πηγή:

ASVen., Cinque Savi alla Mercanzia, b. 757-759

Παρατηρήσεις:

- Τόπος άφετηρίας ή σταθμού των πλοίων στό ταξίδι, προς την Τεργέστη.
- Σημειώνονται και άφιξεις 16 πλοίων με φορτίο λαδιού από τις περιοχές αυτές χωρίς όμως νά αναφέρονται οι ποσότητες.
- Σημειώνονται και άφιξεις 2 πλοίων με φορτίο λαδιού από την Πελοπόννησο χωρίς δήλωση της ποσότητας.

Υπενθυμίζουμε ότι πρέπει νά ληφθεί υπόψη ή μερικότητα των δειγμάτων όπως ή δίνει ο πίν. Α'.

πού παύουν νά είναι αποκλειστικά σχεδόν ύδραϊκα καί τό λάδι ὄχι μόνο Μυτιλήνης ἢ Μικρᾶς Ἀσίας, ὅπως στή δεκαετία τοῦ 1780.

Ἀφοῦ τονίσουμε ὅτι τό λάδι ἀποτελοῦσε ἤδη τό 1776 ἕνα ἀπό τά κύρια εἰσαγόμενα προϊόντα στήν Τεργέστη¹⁶⁶ καί ἀφοῦ ὑπενθυμίσουμε τούς ἀνταγωνισμούς ἐμπόρων λαδιοῦ ἀπό τήν Ἀπουλία καί τά Ἐπτάνησα καί γενικότερα τό Levante στό χώρο τῆς Ἀδριατικῆς¹⁶⁷, θά πρέπει νά πούμε ὅτι ἀρκετά νωρίς οἱ Ὑδραῖοι εἶχαν «ἐπιδοθεῖ» στή μεταφορά καί πελοποννησιακοῦ λαδιοῦ στήν Τεργέστη¹⁶⁸. Λάδι φαίνεται ὅτι ἐμπορευόνταν καί στή Βενετία οἱ Ὑδραῖοι ἀλλά, ὅπως διαπιστώνει ὁ Βενετός *Confidente* στήν Τεργέστη, ὁ περίφημος Casanova, ἀπό τό 1780 γιά λόγους πού δέν μπορεῖ νά ἐξηγήσει στρέφονταν πρὸς τήν Τεργέστη¹⁶⁹. «Στρεφόμενοι» λοιπόν οἱ Ὑδραῖοι πρὸς τήν Τεργέστη δέν μετέφεραν πιά μόνο τό πελοποννησιακό λάδι πού φόρτωναν στίς γειτονικές τους πελοποννησιακές ἀκτές ἀλλά καί τό λάδι ἀπό τή μακρινή Μυτιλήνη καί τά ἀπέναντι μικρασιατικά παράλια. Ἡ μεγαλύτερη ποσότητα λαδιοῦ ἀπό τό Levante διοχετευόταν στή Γερμανία¹⁷⁰.

Ἡ σταφίδα εἶναι τό δεύτερο κατὰ σειρά ἐμπόρευμα πού μετέφεραν ἑλληνικά πλοῖα στήν Τεργέστη. Καί θέβαια οἱ ἀριθμοί πού ἐμφανίζει ὁ πίν. 6 εἶναι ἄκρως ἐνδεικτικοί. Ἀρκοῦν, ὅμως, γιά νά φανεῖ ἡ σταθερή παρουσία τῆς πελοποννησιακῆς σταφίδας, ἡ ὑποχώρηση τῆς ἐπτανησιακῆς¹⁷¹, καί μιά κάμψη τῆς κίνησης μεσολογγίτικων πλοίων μέ φορτίο σταφίδα μετὰ τό 1780. Στήν ἀγορά τῆς σταφίδας ἐμφανίζεται προοδευτικά ἡ περιοχή τῆς Σμύρνης πού θά ἐπικρατήσει ἀπό τό τέλος τοῦ αἰῶνα καί πάντως πρέπει νά παρατηρηθεῖ γενικά ὅτι ἡ σταφίδα ἰδίως ἀπό τή Σμύρνη δέν μεταφερόταν μόνο ἡ κυρίως ἀπό ἑλληνικά καράβια, ὅπως γινόταν συνήθως μέ τό λάδι. Γιά τά 1795-1797, πού θά μπορούσαμε νά σχηματίσουμε μιά κάποια εἰκόνα, λείπουν σχεδόν τελείως ἀναφορές ποσοτήτων τῶν φορτίων· ἀλλά ἂν ἀναφέρουμε ὅτι ἀπό τά 35 ἑλληνικά πλοῖα μέ φόρτωμα σταφίδας, πού ἔφτασαν στήν Τεργέστη στά χρόνια αὐτά (ὅσο ἡ μερική πληροφόρηση μᾶς ἐπιτρέπει ὑπολογισμούς) τά 15 ἔρχονταν ἀπό τή Σμύρνη, τόν Τσεσμέ καί γενικά

166. Ciriaco, σ. 31. Τοποθετεῖ τό λάδι στήν ἕκτη θέση τῶν εἰσαγόμενων εἰδῶν. Βλ. καί Κατσιαρδῆ-Hering, σ. 513, σημ. 30. Γιά τό 1783 ἐνδεικτικοί εἶναι οἱ ἀριθμοί πού δίνει ἡ Handlungstabelle, HKA, Komm. Lit., F 82, rote 582, φφ. 1003-1020.

167. Ruggiero Romano, *Le commerce du Royaume de Naples avec la France et les pays de l' Adriatique au XVIII^e siècle*. Παρίσι 1951, σ. 75-76· βλ. καί Κατσιαρδῆ-Hering, σ. 513-515.

168. Κρεμμυδάς, *Πελοπόννησος*, σ. 154-155.

169. ASVen., Inquisitori di Stato, Riferte dei Confidenti, b 565, 11 Ὀκτ. 1782.

170. Kaltenstadler, *ὁ.π.*, σ. 62.

171. Γιά τή σταφίδα τῆς Πελοποννήσου βλ. Félix Beaujour, *Tableau du commerce de la Grèce, formé d' après une année moyenne depuis 1787 jusqu' en 1797*. τ. Α', Παρίσι 1800, σ. 205-233· βλ. καί Κρεμμυδάς, *Πελοπόννησος*, σ. 158-160.

ΠΙΝΑΚΑΣ 6
Σταφιδα μεταφερόμενη από ελληνικά πλοία στην Τεργέστη (1752-1775) (1781-1788, 1791)

α	1752-1775						1781-1788, 1791								
	migliaia	libbre	colli	fagotti	scatole	barili	migliaia	libbre	colli	fagotti	scatole	barili	ocche	sacchi	cantara
Επτάνησα	1237	5180	2				115								
Ναύπακτος			2	4			958	250	25						
Μεσολόγγι	1946	500													
Άρτα	6														
Πάργα	5														
Αιτωλικό	240								10						
Πελοπόννησος	1505					40	1659	64012						58	708
Σμύρνη	135				205						26	529			
Κυδωνίες										16					6
Μυτιλήνη										17					
Χίος											50	7	30		275
Νάξος															
								500							
								250							

Πηγή:

ASVen., Cinque Savi alla Mercanzia, b. 762-763, 752-755, 757-760, και *Portata dei bastimenti...* 1791.

Παρατηρήσεις:

α. Τόπος άρετηρίας ελληνικών πλοίων με φορτίο σταφίδας στο ταξίδι για την Τεργέστη.

— Υπόλοιπα πλοία κατ' εξαίρεση εμφανίζονται με φορτίο σταφίδας.

— Για τα χρόνια 1795-1797 δεν δηλώνονται ποσότητες των μεταφερόμενων φορτίων, για τα 35 ελληνικά πλοία, όμως, με φορτίο σταφίδας τα 15 προέρχονταν από: Σμύρνη, Τσεσμέ, Μ. Άσια, τα 12 από: Πελοπόννησο, τα 7: από Μεσολόγγι, Αιτωλικό, Άρτα, το 1 από: Messina.

— Υπερνευμίζουμε και πάλι τη μερικότητα των δειγμάτων (βλ. πίν. Α').

από τὰ παράλια τῆς Μικρᾶς Ἀσίας, 12 ἀπὸ τὴν Πελοπόννησο, 7 ἀπὸ τὸ Μεσολόγγι, τὸ Αἰτωλικό, τὴν Ἄρτα, 1 ἀπὸ τὴ Messina, ἐνισχύεται ἤδη ἡ εἰκόνα γιὰ τὴ στροφὴ πού διαπιστώσαμε¹⁷². Ἀπὸ ἑμμεσες ἐνδείξεις μπορούμε νὰ πούμε ὅτι τὰ ὑδραῖκα πλοῖα δὲν παίζουν τὸν κύριο ρόλο στὴ μεταφορὰ τῆς σταφίδας, ὅπως συνέβαινε μὲ τὸ λάδι, ἐνῶ συνεχίζουν νὰ ἐπικρατοῦν τὰ πελοποννησιακὰ καὶ ἐν μέρει τὰ μεσολογγίτικα.



Συμπερασματικά μπορούμε νὰ παρατηρήσουμε ὅτι οἱ σημαντικὰ βελτιωμένες σχέσεις μὲ τὴν Ἀνατολικὴ Μεσόγειο καὶ ἡ αὐξημένη παρουσία ἑλληνικῶν πλοίων μὲ προϊόντα ἀπὸ τὸ Ἀνατολικὸ Αἰγαῖο, ὅπως π.χ. τὸ λάδι ἀπὸ τὸ 1775 κ.έ., ἀλλὰ καὶ τὴ Μικρὰ Ἀσία, ἴσως νὰ μὴν ὀφείλονται ἀπὸ ντὲς ἰσορροπίες πού ὑφίσταντο ἀπὸ τὸ 1774 καὶ στὴν ἐνδυνάμωση τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλίας, ἀλλὰ καὶ στὴν ἐνίσχυση τῶν σχέσεων Αὐστρίας καὶ Ὁθωμανικῆς Αὐτοκρατορίας, ὕστερα ἀπὸ τὴ μουσικὴ συμφωνία ἀνάμεσα στὶς δύο χώρες τὸ 1771, κατὰ τὴν ὁποία ἡ Αὐστρία ἀναγνωρίζοταν ὡς «*meist begünstigte Nation*»¹⁷³. ἡ συμφωνία ἐπιβεβαίωσε καὶ ἐνίσχυε τὴν προνομιακὴ δασμολογικὴ μεταχείριση τῶν ὀθωμανῶν ὑπηκόων ἐμπόρων στὴν κίνηση τοῦ ἐμπορίου τῶν δύο χωρῶν. Ἡ Αὐστρία, ἄλλωστε, συνεχῶς προσπαθοῦσε νὰ βελτιώσει τὸ ἐμπόριο μὲ τὸ Levante καὶ μάλιστα ἡ συνθήκη τοῦ 1783 μὲ τὴν Πύλη ρύθμιζε ζητήματα μὲ τοὺς *Barbaresken* καὶ ἡ αὐστριακὴ σημαία γινόταν σεβαστὴ¹⁷⁴ τουλάχιστον σέ καιρὸ εἰρήνης. Αὐστρία καὶ Ὁθωμανικὴ Αὐτοκρατορία ἔτειναν πρὸς μιὰ στενότερη οἰκονομικὴ συνεργασία, ἀπὸ τὴν ὁποία φυσικὸ ἦταν νὰ ἐπωφελεῖται ἡ ἀναπτυσσόμενη ἑλληνικὴ ναυτιλία τοῦ Αἰγαίου. Ὁ Β' ρωσoturκικὸς πόλεμος προσωρινὰ μόνο ἔκαμψε τὶς σχέσεις αὐτές.

172. Κατσαρδῆ-Hering, σ. 508-512, ὅπου καὶ γιὰ τὸ λαθρεμπόριο τῆς ἐπτανησιακῆς σταφίδας κατὰ τὴν πρώτη περίοδο πού ἐδῶ μελετοῦμε. Ἀποκαλυπτικές οἱ ἐκθέσεις στὸ ASVen., Cinque Savi, b 763, φφ. 41-43, 88-89, τοῦ Pietro Dolfin, Podestà di Capodistria, 25 Ἀπρ., 2 Ἰουλ., 8 Σεπτ. 1754· ἐπίσης b 753, τοῦ Marco de Monti, 20 Αὐγ. 1768.

173. Κατσαρδῆ-Hering, σ. 378-379, ὅπου καὶ βιβλιογραφία.

174. Kaltenstadler, σ. 43· σ. 97, Tabelle XIII. Τὸ 1775 εἰσῆχθησαν στὴν Τεργέστη σὲ αὐστριακὰ πλοῖα ἀπὸ τὸ Levante καὶ τὴν «ἐπικράτεια» τῶν Μπαρμπαρέσων ἐμπορεύματα 7407 colli σὲ σύνολο 32972.

SUMMARY

Olga Katsiardi-Hering, *The Austrian Policy and the Greek Navigation (1750-1800 ca.)*

Austria, a belligerent power against the Ottomans during the austrorussoturkish war 1787-1791/2, had shown a particular interest for the «protection» of the Christian captains, Ottoman subjects however, and especially of the Hydriotes, who navigated with ships which transported products for the Austrian subjects. Archive material from the Archivio di Stato di Venezia, Archivio di Stato di Trieste, as also from the Hofkammerarchiv and Kriegsarchiv of Vienna proves this interest; the Austrian interest can be explained because of the frequent navigation of the Greek ships towards Trieste before and after this war and particularly after 1776. The information, which we get systematically now, illuminate the trend of the Greek navigation towards North Adriatic and its special signification for the Austrian commercial policy.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α'

Eccelso Governo

In mezzo al strepito delle armi l' Augusto sempre glorioso Nostro Monarca procura con paterni ed umani principi di allontanare, o almeno minorare possibilmente le calamitose ordinarie conseguenze della Guerra.

Sopra questa base, che spira tutta l'umanità, e la Clemenza si vedono giornalmente capitare ne' Felici Stati e Porti Austriaci Bastimenti con Mercì e Sudditi Ottomani accolti e trattati con amichevole considerazione, e sino Cesare medesimo con la ben intesa sana massima di voler non interroto il commercio privato all' occasione del recente suo passaggio di Fiume, non solo si compiacque di far tosto rilasciare un Bastimento Idriotto col pavilion turco, ch' era ivi stato trattenuto, ma si degnò ancora di far scortare con Passaporti due Bastimenti pure Idriotti, l'uno diretto dal Capⁿ Andrea Collezzi¹ e l' altro dal Capⁿ Dima Pramatanì[ri]² ond' anche per l' avvenire possano godere sicuro e libero il passaggio dalle Terre Ottomane in questi fortunati Lidi. Risuonò al ripartimento di questi due Capitani il nome Glorioso di Cesare, e tutte le Genti benedicono il suo adorato Nome che quantunque in guerra con la Porta sa' non ostante far rispettare li dirritti dell' umanità e proteggere il Commercio, da cui deriva la felicità delle Nazioni. Quindi è che sono stato incaricato io infrascritto dalla Comunità intiera d' Idria con positiva lettera, l' ispezione di cui esibisco ad ogni uno, d' implorare, come faccio col presente umilissimo Memoriale da questo Eccelso Governo, un equal Passaporto per gl' infrascritti Nomi de' Capitani, onde con tranquillità e sicurezza dalle molestie degl' armatori Austriaco-Russi possano velleggiare per il Golfo³, e senza pericolo, condurre le loro merci nelle piazze Austriache. Un tale tratto di umanità e di provvidenza formerà epoca memorabile, ed un monumento di gloria maggiore al Sovrano, che in mezzo agl' orrori della guerra sa separare gl' interessi, e le viste commerciali, li quali anzi protegge, e favorisce con gl' effetti e conseguenze le più vantaggiose per la società. Grazie.

Seguono li Nomi de' Capitani per li quali s' implora il passaporto.

Andrea Vassili Bunduri⁴

Anagnosti Vassili Specioti

1. Βλ. κείμενο σημ. 31.

2. "Ο.π.

3. = 'Αδριατική

4. ASVen., Cinque Savi alla Mercanzia, b 759, έκθ. 26 Φεβρ. 1786, δ. 16-20 Φεβρ. *Osservatore Triestino*, «Notizie di Mare», 28 Μαΐου 1788, Νο XLIII, σ. 883. Λιγνός, *Ἀρχεῖον Ὑδρας*, τ. Α', σ. 52, 315 κ.ά., τοῦ ἴδιου, *Ἱστορία*, τ. Α', σ. 207. Μανιατόπουλος, *Ναυτικόν Δίκαιον*, σ. 123, 125, 126. Γιά τοὺς Μπουντούρηδες βλ. Κ.Α. Γουναρόπουλος, «Περὶ τῆς ἐν Ἑλλάδι οἰκογενείας τῶν Μπουντουραίων», *ΔΙ/ΕΕ*, 1 (1883) 261-263.

Chazzi Georgio Duca
 Chazzi Fran^{co} Papà Teocari⁵
 Giaco Broze(o)
 Chazzi Janni Sari⁶
 Giorgio Polliti⁷
 Giaco Serfioti⁸
 Nicolò Trippo⁹
 Antonio di Giaco Riga¹⁰
 Antonio Cuttulumà¹¹
 Nestora di Micali¹²
 Demetrio Theodoraki¹³
 Anastasio Serfioti¹⁴
 Lazaro Zerbino¹⁵

Trieste 23 Maggio 1788
 (ύπογραφή) Michele Tirnaviti

(πίσω) Praes. den 24^{ten} Mai 1788

All'

Eccelso Ces^o Reg^o Governo
 di Trieste

Supplica Umiliss^{ma}
 di me

Michele Tirnaviti incaricato dalla Comunità d' Idra
 con cui implore
 che

5. Βλ. ἐδῶ πίν. Ε΄ ἐπίσης, Λιγνός, 'Αρχεῖον Ὑδρας, τ. Α΄, σ. 154, 178, 179, 182, 194, 198 καθώς καί στούς ἄλλους τόμους.

6. Στοῦ Λιγνοῦ, 'Αρχεῖον Ὑδρας, τ. Β΄, σ. 21, 127, 196, ἀπαντᾷ Χατζή Γιάννης Σαρῆς τό 1803.

7. ASVen., ὁ.π., b759, ἐκθ. 9 Αὐγ. 1785, δ. 9-13 Αὐγ. Λιγνός, 'Αρχεῖον Ὑδρας, τ. Α΄, σ. 15, 29, 40· Β΄, 121 κ.ά.

8. ASVen., ὁ.π., b757, ἐκθ. 25 'Ιαν. 1783, δ. 17-21 'Ιαν. Λιγνός, ὁ.π., Β΄, 382, 384.

9. Βλ. ἐδῶ πίν Ε΄ ἀπό τό ASVen. ἀπαντοῦν ὡς καπετάνιοι στήν Τεργέστη ἀπό τό 1778 καί οἱ Ἀνδρέας Τρίππου, Θεόφιλος καί Δημήτριος Τρίππου. Γιά τόν Νικ. Τρίππου βλ. καί Λιγνός, 'Αρχεῖον Ὑδρας, τ. Α΄, σ. 86, 87, 242, 243, 250 κ.ά.

10. Λιγνός, ὁ.π., τ. Α΄, σ. 11.

11. Βλ. ἐδῶ πίν. Ε΄ Λιγνός, ὁ.π., τ. Α΄, σ. 38, 94, 96, 178, 179, 182, 194, 314, κ.ά.: Μανιατόπουλος, ὁ.π., σ. 114, 22.

12. Τό ὄνομα ἀπαντᾷ στοῦ Λιγνοῦ, 'Αρχεῖον Ὑδρας, τ. ΣΤ΄, σ. 430, 431, 433.

13. Βλ. ἐδῶ πίν Ε΄ Λιγνός, ὁ.π., τ. Α΄, σ. 16, 66 κ.ά.· τοῦ ἴδιου, 'Ιστορία, τ. Α΄, σ. 213, 1792, ἐπίτροπος Ὑδρας.

14. Λιγνός, 'Αρχεῖον Ὑδρας, τ. Β΄, σ. 301, 417 κ.ά.

15. Βλ. ἐδῶ πίν. Ε΄ Λιγνός, ὁ.π., τ. Α΄, σ. 11, 56 κ.ά.

mi venga concessa l' entro chiesto Passaporto per li nomi de' Capitani entro
dichiariti per gl' effetti

ut intus

No 3918/1489

[AST, CRGov., b. 625, «Flaggen Patenten», συνημμένη στη συνεδρίαση του Governo, In Publico Politicis, 5 Luglio 1788, Ref. Ricci No 4860/1822].

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β΄

Noi Alessandro di Morduinow General Maggiore di Sua Maestà Imperiale di tutte le Russie e suo Ministro Plenipotenziario presso la Serenissima Republica di Venezia.

Attesi i retti, e benefici principj della Neutralità Armata, in virtù dei quali, malgrado la dichiarazione di guerra, gli effetti attinenti a Nazioni Neutrali, benchè caricati sopra Bastimenti nemici non possono essere predati, cosi Navigando il Capitano

col suo nominato

avente a bordo le merci

componenti il suo carico, di ragione provata di

sudditi Austriaci, con ciò ad oggetto

della libera sua Navigazione accompagniamo il detto Capitano

con questo Nostro Passaporto pregando

i Ministri Naviganti con Bandiera di Potenza amica, per i mari dei quali dovrà passare di lasciarlo liberamente, e senza nissuno impedimento proseguirà il suo viaggio col Bastimento nominato

e diretto per il Porto di

ciò ingiungendo, ed in modo risoluto incaricando ai corsari, od armatori Russi, ad essi, siccome a qualunque altro Navigante con Bandiera Russa ordinando di prestargli ogni ajuto e favore.

In fede di che abbiamo rilasciato il presente Passaporto munito del Sigillo delle nostre armi, e da noi sottoscritto.

(σφραγίδα) Alexandre Mordwinoff

(υπογραφή)

Dato dalla Cancellaria della Legazione Imperiale di Russia

in Venezia Li 178

Michel G^{mo} Schneyder

Consigliere d'Ambasciata di Russia

[AST, CRGov., b.625, «Flaggen Patenten»].

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ₁

13 ex Martio 789 Lit

Maestà

Dopo che mi sono io infrascritto da Atene mia Patria portato a domiciliare in questa Piazza, e Porto Franco di Trieste, ebbi anche l' onore di essere aggregato alla felice Sudditanza di V.M. con grazioso Diploma rilasciatomi da questo Ecc^{so} Governo. Credo anche di non essere riuscito inutile in questa Piazza; poicchè senz'accennare le Merci del Levante col mezzo mio introdotte, prima della Guerra presente, e senza nemmeno enumerare in questo primo anno bellico li generi non commestibili, la M.V. desumerà dall' inserta Nota, che umilio, la quantità di soli Grani, ed ogli pervenutimi, che possono calcolarsi all'incirca del valore di f. 110000 circa.

Molto maggiore e più copiosa introduzione vi sarebbe stata e col nome di altri Mercanti miei Connazionali quivi stabiliti, e coll' umilissimo mio nome se gli Armamenti Russi, sotto la Di/rezione di certo Sig^r Mag^r Lambro Cazzioni Greco anch'egli dall' Istmo di Corinto, non avessero talmente infestato il commercio, che sembrava la Guerra non aver avuto altro scopo nell' Arcipelago, se non se quello di bottinare delle misere Spoglie de' Greci, li quali già bene instruiti delle pie intenzioni dell'Imperatrice Sovrana di tutte le Russie Augusta Alleata di V.M., volontarj si rassegnavano al solo inalberare del suo Glorioso Paviglione.

Fra gli altri Bastimenti depredati ingiustamente, vi è la Polacca del Capⁿ Antonio Riga dall'Isola d'Ildra nell'Arcipelago fabricata da esso in questi Cesⁱ felicissimi Stati, e col quale, in vista alla già divulgata Sovrana volontà della M.V., che il commercio relativo a questa Piazza, dovesse essere immune da ogni molestia, non ho recredito di divenire con essolui al Contratto, che in Copia si umilia, con cui obbligo a me il carico, che dissegnava/ e che ha effettivamente eseguito di Grano.

Non ostante però che esso Bastimento fosse di proprietà Greca; che fosse coperto da Bandiera di Gerusalemme rispettata dalle Potenze Cristiane, e nonostante che non ebbe nè a resistere, nè a fuggire, fu depredato, e manumesso il carico, anche prima che dichiarata fosse legittima la Preda, trattenendo il Bastimento, che fu armato, in aumento maggiore della piccola Flottiglia, si può dire non di legittimi Corsari, ma di Pirati Persecutori de' miseri Greci.

L'umiltà mia ha doppia ragione di reclamare contro tale arbitrario, ed illegale procedere del Sig^r Mag^r Lambro, e perchè il Carico era diretto per questa Piazza, che non doveva angustiare colle sue illegali Depredazioni, e perchè era appartenente esso Carico al mio nome, ciò che essendo risultato al Corsaro Depredatore/ dal Contratto, che ritrovò eguale al presente che si rassegna, doveva rispettare in me un Mercante domiciliato

nella Ces^a Imperiale Piazza di Trieste, ed un suddito fortunato di V.M. Si rassegnarono già li Ricorsi al Sig^r General Maggior Gibbs in Siracusa, che si vocifera Prescidente della Commissione destinata a riconoscere la legittimità delle Prede, dopo che già furono manumesse; ma credo del mio dovere di umiliare il tutto anche all'Augusto mio Sovrano, da cui attendo, e supplico di esser protetto ne' miei diritti convulcati dall'Arbitrio de' Corsari diretti non da altro, che dall'avidità, e dall'interesse, onde sempre più poter benedire il nome Augusto di V.M., e da Providenza, che mi fa godere così felice, e fortunata Sudditanza.

Trieste a 4 xbre 1788

Michele Tirnavitti

(πίσω): Praes. 13 Dec. 1788

A Sua Maestà/Giuseppe II/Memoriale Umil^{mo} /di me / Michel Tirnaviti
Negoziante stabilito nella Piazza di Trieste con cui
Rassegnando la depredazione fatta dalli Corsari Russi di un Bastimento, e del Carico diretto per questa Piazza, ed a me appartenente, imploro, che siano protetti li miei diritti,
rationibus con Allegato ut intus

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ₂

Estratto dalli Registri di me infrascritto indicante li Carichi pervenutimi di soli Commestibili, ed oglio dal Mese di Maggio 1788 sino al presente.

1788 a 2 Maggio									
	Con	Cap ⁿ	Pasqual Visin Veneto Orzo				chilò	2000	
		D ^{to}	Formento				»	3000	
a 19	d ^{to}	»	Antonio Bindelli, Raguseo Formento				»	3845	
»	»	»	Andrea Buduri ¹ Greco Ottomano Formento				»	1500	
» 23	»	»	Costantino Camburi » » »				»	1200	
» 18	7 ^{bre}	»	Costantin Pothitò » » »				»	3600	
» 18	8 ^{bre}	»	Andrea Sava ² » » Orzo				»	3000	
»	»	»	Paulo Lucovich Veneto »				»	3700	
» 24	»	»	Marco Giupa Raguseo Formento				»	2067	
								Chilò	23912
								Del Valor in circa:	f.60000
Oglio									
a 18	7 ^{bre}	Con	Cap ^{no}	Demetrio Zamado ³ Greco Ottomano				orne	500
» 20	»	»	»	Giorgio Gioni ⁴ » » »				»	1040
» 16	8 ^{bre}	»	»	Chiriaco Sottiri » » »				»	1033
								Orne	2573
								Del Valor in circa:	f.50000
								Summa	f.110000

1. Βλ. παράρτ. Α', σημ. 4

2. Για τόν 'Ανδρέα Σάββα ('Υδραίο «καρβοκύρη») βλ. Λιγνός, 'Αρχείον 'Υδρας, δ.π., τ. Α', σ. 38 κ.ά.

3. Μανιατόπουλος, δ.π., σ. 114· Τῆς γνωστῆς ὑδραϊκῆς οἰκογένειας.

4. 'Ο.π., σ. 114-120

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ₃

Ex Greco

Col presente social Contratto, che volgiono le Parti che possa avere forza, e vigore, come se fatto fosse da Pub^{co} Nodaro di questa Piazza, si sono convenuti come infra.

1^{mo} Il Capⁿ Antonio di Riga si obbliga di caricare in Levante in quel luogo dove crederà utile, e che il Sig^{re} li ispirarà, sotto coperta della di lui Tartana nominata il Quarner, tanti commestibili, e questi provedeli con proprj capitali, e di essere per conto suo ogni danno, che potrà succedere sino al discarico quí, o à Fiume, e per di lui Nolo conseguirà Parà 25 per ogni Chilò Mercantile.

2^{do} Ogni sorte di Commestibile, che caricarà il Sud^{to} dovrà intendersi in società la mettà per il Cap^{no} Ant^o Riga, e l'altra mettà per il Sig^r Michele Tirnaviti e Comp., tanto nel guadagno, come nel danno, che Iddio Sig^{re} tenga lontano.

3^{zo} Quanto importerà la porzione della mettà del Sig^r Tirnaviti e Comp. come pure il Nolo/ dovrà ricevere il Capⁿ Riga tanti Talari della Regina co'raguaglia di Parà 100. per ogn'uno.

4^{to} Si obbliga il sud^{to} Cap^{no} di dare ogni sicurezza per la comprida d' essi Commestibili con ogni timor di Dio senza altro aggravio, che del suo Nolo, et egualmente promette il Sig. Tirnaviti di non pretendere Provvigione nella vendita.

5^{to} Avrà debito esso Cap^{no} di portarsi in Zea per prendere ivi gli ordini del Sig^r Giorgio Pandalo, il quale gli darà la libertà, se fosse per portarsi, se per Genova, o per Livorno, o per altra Piazza, che giudicasse vantaggiosa sempre però dovendosi intendere il Nolo a Parà 25 e con le condizioni come sopra.

6^{to} Qualunque mancasse dalle sud^{te} Condizioni dovrà pagare all' altra parte zecchini 500 senza alcuna opposizione. Quanto però le due Parti/ non trovassero proprio di annullare il presente Contratto, che perchè impartiamo tutto il potere al sud^{to} Sig. Giorgio Pandalo per conto nostro.

7^{mo} Il sud^o Cap^{no} si obbliga di eseguire immediat^e il d^o Carico seguito il suo Arrivo in Idra senza intraprendere altro viaggio. Tanto promettono le parti, e sottoscrivono di proprio pugno
Trieste 24 xbre 1787.

Antonio Riga mi obbligo quanto sopra

Michel Tirnaviti e Comp.

Giorgio Cuchini testifico

ΠΙΝΑΚΑΣ Α'

Αφίξεις πλοίων στην Τεργέστη 1752-1759, 1761-1769, 1772-1788, 1791, 1795-1797

	α	α ₁	β	γ	γ ₁	δ	δ ₁	ε
1752	260 ήμ.	71,2	377	42	11,1	18	42,8	181
1753	321	87,9	803	19	2,3	11	57,8	
1754	203	55,6	476	17	3,5	7	41,1	
1755	(άποσπασματικά τελείως)							
1756	(άποσπασματικά τελείως)							
1757	365	100	811	25	3,08	11	44	
1758	334	91,5	804	27	3,3	15	55,5	
1759	273	74,7	544	17	3,1	3	17,6	
1761	210					[20]		
1762	(άποσπασματικά)							
1763	311	85,2	581	49	8,4	16	32,6	375
1764	323	88,4	411	19	4,6	11	57,8	
1765	343	93,9	573	38	6,6	16	42,1	
1766	341	93,4	586	20	3,4	4	20	
1767	307	84,1	538	35	6,5	7	20	
1768	245	67,1	370	29	7,8	8	27,5	
1769	350	95,8	526	44	8,3	19	43,1	
1772	315	86,3	482	8	1,6	1	12,5	
1773	352	96,4	566	37	6,5	2	5,4	
1774	336	92	577	18	3,1	2	11,1	
1775	315	86,3	562	23	4,09	2	8,6	375
1776	350	95,8	726	16	2,2	3	18,7	
1777	331	90,6	830	21	2,5	8	38,09	
1778	293	80,2	804	34	4,2	22	64,7	
1779	247	67,6	609	26	4,2	6	23,07	
1780	182	49,8	462	18	3,8	13	72,2	
1781	139	38,08	430	32	7,4	10	31,2	
1782	141	38,6	467	48	10,2	36	75	
1783	231	63,2	667	30	4,4	18	60	
1784	365	100	1177	82	6,9	54	65,8	
1785	230	63,01	887	76	8,5	62	81,5	375
1786	188	51,5	846	30	3,5	23	76,6	
1787	207	56,7	1012	43	4,2	21	48,8	
1788	73	20	414	10	2,4	10	100	
1791	365	100	1963	;		17		
1795	38	10,4	184	3	1,6	2	66,6	
1796	115	31,5	494	32	6,4	28	87,3	
1797	118	32,3	567	81	14,2	55	67,9	

Πηγές:

ASVen., Cinque Savi alla Mercanzia, b. 752-763, *Portata dei bastimenti arrivati nel porto franco di Trieste nell' anno 1784* και αντίστοιχο για τό 1791.

Παρατηρήσεις:

α: σύνολο ημερών του έτους για τις οποίες μάς πληροφορούν τα «δελτία» των βενετών προξένων.
α₁: ποσοστό % που αντιστοιχούν οι μέρες αυτές στο σύνολο του έτους.

β: σύνολο πλοίων που έφτασαν στην Τεργέστη, σύμφωνα με τις βενετικές εκθέσεις.

γ: πλοία (από το σύνολο) με όθωμανική σημαία ή χαρακτηριζόμενα ως όθωμανικά (ottomani).

γ₁: ποσοστό % των όθωμανικών πλοίων επί του συνόλου.

δ: ύποσύνολο (από το σύνολο των όθωμανικών) πλοίων με σημαία ottomana ή greco-ottomana και Έλληνα καπετάνιο.

δ₁: ποσοστό % των δ πλοίων επί του συνόλου των όθωμανικών.

ε: σύνολο ελληνικών πλοίων στις περιόδους 1752-1775 και 1776-1797.

ΠΙΝΑΚΑΣ Β'

Λιμάνια καί σταθμοί προέλευσης των ελληνικών πλοίων που έφτασαν στην Τεργέστη
1752-1775, 1776-1797

1752-1775*		1776-1797*			
α) Δυτική Στερεά Έλλάδα		Ήπειρος	Επτανήσα	Αδριατική	Δυτική Μεσόγειος
Αγκώνα		1			
Αιτωλικό	3	2			
Άρτα	3	3			
Αυλώνα	3				
Βενετία	6	4			
Cattaro		1			
Δραγομέστρε		1			
Δυρράχιο	1				
Φιούμε		3			
Ζάκυνθος	3				
Κέρκυρα	23				
Κεφαλληνία	12				
Λιθόρνο		1			
Μεσολόγγι	33	98	24	65	
Messina		2			
Παξοί	4				
Πάργα	6	1			
Πρέβεζα		3			
Τρίπολη (Barbaria)		1			
Τσιρίγο	1	2			
Αιτωλικό / Μεσολόγγι		1			
Άρτα / Πρέβεζα		1			
Γαλαξίδι / Μεσολόγγι		1			
Δραγομέστρε / Γλαρέντζα / Μεσολόγγι		1			
Λιθόρνο / Goro		1			
Μαόνη / Messina		1			
Μεσολόγγι / Κέρκυρα		1			
Messina / Taranto / Brindisi		1			
Messina / Ragusa		1			
Ναύπακτος / Μεσολόγγι		1			
Ναύπακτος / Πάτρα		1			
Reggio / Messina		1			
Σάλωνα / Μεσολόγγι		1			
Τσιρίγο / Ρέθυμνο		1			
Τσιρίγο / Ύδρα		1			

ΠΙΝΑΚΑΣ Β'

Λιμάνια καί σταθμοί προέλευσης τῶν ἐλληνικῶν πλοίων ποῦ ἔφτασαν στήν Τεργέστη
1752-1775, 1776-1797

1752-1775*		1776-1797*	
β) Πελοπόννησος		Ἡπειρος	Ἑπτάνησος Ἀδριατική Δυτική Μεσόγειος
Ἀρκαδιά		2	75
Βοστίτσα		1	
Γλαρέντζα	1	1	
Καλαμάτα	3	8	
Κατάκωλο	1		
Κιτριές (Μάνη)		2	
Κορώνη	4	5	
Maina (Μάνη)	5	1	
Μαραθωνήσι	48	3	
Μεθώνη		1	
Ναυαρίνο	1		
Ναύπλιο		3	
Πάτρα	29	24	
Πελοπόννησος	4		
Βοστίτσα / Πάτρα		3	
Καλαμάτα / Ἴσσοι		1	
Καλαμάτα / Κορώνη		4	
Καλαμάτα / Μεθώνη		1	
Καλονήσι / Καλαμάτα		1	
Κιτριές / Κορώνη		1	
Κόρινθος / Ὑδρα		1	
Maina / Μεθώνη		1	
Μαραθωνήσι / Κεφαλληνία		1	
Ναύπλιο / Μεθώνη		1	
Ναύπλιο / Ὑδρα		1	
Πάτρα / Βενετία		1	
Πάτρα / Γλαρέντζα		2	
Πάτρα / Κατάκωλο		1	
Πάτρα / Μεσολόγγι		3	
Πετρινίτσα / Πάτρα		1	

ΠΙΝΑΚΑΣ Β΄

Λιμάνια καί σταθμοί προέλευσης τών ελληνικών πλοίων πού ἔφτασαν στήν Τεργέστη
1752-1775, 1776-1797

1752-1775*	1776-1797*
γ) Εὐρύτερος χώρος Αἰγαίου πελάγους καί Κωνσταντινούπολη	
Ἄδραμύτιο	10
Ἀθήνα	7
Βόλος	1
Θεσσαλονίκη	1
Κρήτη	3
Κυδωνίες	3
Κωνσταντινούπολη	4
Μοσχονήσια	1
Μύκονος	1
Μυτιλήνη	19
Νάξος	1
Negreponte	1
Παπασλί	4
Πόρος	6
Ρέθυμνο	5
Ρόδος	1
Σάμος	2
Σαντορίνη	3
Σκόπελος	1
Σμύρνη	6
Σύρος	1
Τήνος	1
Τσεσμέ	6
Ύδρα	13
Χανιά	5
Χίος	5
Ψαρά	1
Ἄδραμύτιο / Μοσχονήσια	1
Ἄδραμύτιο / Ύδρα	2
Ἀθήνα / Πόρος	1
Ἀθήνα / Σπέτσες	1
Βόλος / Ύδρα / Ζάκυνθος / Κεφαλληνία	1
Κάιρο / Ψαρά / Ζάκυνθος	1
Κυδωνίες / Αἴγινα	1
Κυδωνίες / Τζιά	1
Κυδωνίες / Ύδρα	7
Κων/πολη / Ὀρτάκιοϊ	1
Μοσχονήσια / Τήνος	1
Μοσχονήσια / Ύδρα	13
Μυτιλήνη / Τήνος	5
Μυτιλήνη / Ύδρα	46

ΠΙΝΑΚΑΣ Β'

Λιμάνια καί σταθμοί προέλευσης των ελληνικών πλοίων που έφτασαν στην Τεργέστη
1752-1775, 1776-1797

1752-1775*	1776-1797*
Μυτιλήνη / Ψαρά	1 ↑
Πάτμος / Ζάκυνθος / Κέρκυρα	1
Πόρος / Ναύπλιο	1
Πόρος / Ύδρα	1
Σμύρνη / Ναυαρίνο	1
Σμύρνη / Scalapouva / Κέρκυρα / Castelnuovo	1
Σμύρνη / Τσεσμέ	1
Σμύρνη / Χίος	1
Ύδρα / Casagli Nella Natolia	1
Ύδρα / Maina	1
Ύδρα / Μονεμβασιά	1
Ύδρα / Μυτιλήνη	2
Ύδρα / Ναύπλιο	1
Ύδρα / Ρέθυμνο	1
Ύδρα / Cerizza	1
Ψαρά / Ύδρα	2 ↓

Πηγή: Βλ. πίν. Α'.

Παρατηρήσεις:

* Μέ τα ενδιάμεσα χρονικά κενά, όπως φαίνονται στον πίνακα Α'.

* * Μόνο για τα χρόνια 1795-1797.

α) Ή κάποια διαφοροποίηση στους συνολικούς αριθμούς των πλοίων ανάμεσα στους πίνακες Α' καί Β' οφείλεται στο ότι δεν δηλώνεται πάντοτε τόπος προέλευσης των πλοίων.

β) Λαμβάνεται πάντοτε υπόψη η μερικότητα των πηγών που ισχύει καί για τον πίν. Α'.

ΠΙΝΑΚΑΣ Γ' (συνέχεια)

Καλαμάτα	»	20	39	1780-1795
	Τραμπάκολο	44		
Κιτριάς	Μαργιάδο	38		1784
	Πολάκκα	26		1778
Κορώνη	Πίγκος	33		1784
	Σακολέβα	22		1797
	Τραμπάκολο	28	48	1797, 1782
Κυδωνίες	Μαργιάδο	30		1784
	Ταρτάνα	37	50	1797
Κωνσταντινούπολη	Πολάκκα	33		1797, 1796
	Τραμπάκολο	36	55	1780
Μάνη	Ταρτάνα	54		1778, 1784
Μαράθωνήσι	»	19	35	1784, 1796
Μεσολόγγι	Βρασάερα	29	38	1778, 1783
	Μαργιάδο	35	42	1778, 1787
	Πίγκος	33	72	1777
	Πιελέγκο	15		1778-1788, 1796
	Πολάκκα	14	38	1778
	Σιαμπέκο	17		1784, 1797
	Ταρτάνα	26		

ΠΙΝΑΚΑΣ Γ' (συνέχεια)

	Τραμπάκολο	14	50	1782,85,87
	Φελούκα	34		1777
Messina	Μπριγαντίνο	14		1796,1795
Μεθώνη	Σακολέβα	16		1796
Μοσχονήσια	»	31		1787
	Ταρτάνα	47		1784
Μυτιλήνη	Μαρτιγάδο	32	81	1780-1783
	Ταρτάνα	15	90	1782-1797
Νάξος	Σακολέβα	43		1786
Ναύπλιο	»	23		1785
	Ταρτάνα	26 30		1782,1786
Negreponte	»	40		1780
Πατσαλί	»	30 37		1784-1785
Πάργα	»	27		1796
Πάτρα	Μαρτιγάδο	23	50	1778-1780
	Μπριγαντίνο	36		1797
	Πήκος	36		1785
	Πιελέγκο	20		1777
	Πολάκκα	14	36	1785,1796
	Ταρτάνα	16	35	1780-1797
	Ταρανέλλα	5	35	»

ΠΙΝΑΚΑΣ Γ' (συνέχεια)

Πόρος	Τραμπάκολο	21	26	1779
	Μαρτιγάδο			95, 1784
	Ταρτάνα	24	39	1782-1785
Πρέβεζα	Σαίκα	19		1796
	Τραμπάκολο	27		1797
Ρέθυμνο	Ταρτάνα	28	58	1781-1783
Ρόδος	Μαρτιγάδο			1782
Σάμος	Σακολέβα	26		1786
Σαντορίνη	Ταρτάνα		69	1778
Σκόπελος	Πολάκκα		50	1783
Σμύρνη	Μαρτιγάδο		43	1797
	Μπριγαντίνο	26	17	1796
	Νάβα	34		1797
	Πολάκκα	18	55	1795-1797
	Ταρτάνα	26		1777
Τήνος	Τραμπάκολο	27	58	1797
	Μπριγαντίνο			1784
	Σακολέβα	28		1785, 1786
	Ταρτάνα	23	36	1780-1784
Τριπολι (Άφρ.)	Μπριγαντίνο	25		1797

ΠΙΝΑΚΑΣ Γ' (συνέχεια)

Τασομέ	Μαρτινόδο	14	1797
	Μπριγκνίνο	18	1796-1797
	Πολάκκα	21	1797
	Τραμπάκολο	33	1797
Ταρίγιο	Ταρτάνα	31	1782
Υόρα	»	17	1778-1783
Χανιά	»	15	1783
Χίος	Μαρτινόδο	47	1783
	Σακολέβα	32	1785
	Ταρτάνα	32	1777, 1782
Ψαρά	Σακολέβα	29	1787

Παρατήρηση: Σημείων αριθμητικά τη συντομότερη και μακρότερη σε διάρκεια διαδρομή. Τις άλλες χαράσσω με κάθετη γραμμή στον άξονα, στον οποίο σημειώνονται επίσης οι ημέρες κατά συχνότητα ανά δέκα (10).

Πηγές: ASVen, Cinque Savi alla Mercanzia, b. 756-761.

ΠΙΝΑΚΑΣ Δ'

Διάρκεια τών πλοίων τών ελληνικών πλοίων που έφταναν στο λιμάνι τής Τερνέστας (1777 - 1797): (δηλώνονται και ενδιάμεσοι σταθμοί)

Αδραμύτιο / Μοσχονήσια	0	10	20	30	40	50	60	70	1783
Αδραμύτιο / Ύδρα					37		60		1784-1785
Αιτωλικό / Μεσολόγγι				30					1779
Άρτα / Πρέβεζα			23						1796
Αθήνα / Πόρος					40				1787
Αθήνα / Σπέτσες					47				1784
Βόλος / Ύδρα / Ζάκυνθος / Κεφαλ.						50			1788
Βούρτσα / Πάτρα			18		35				1787, 1797
Γαλαξίδι / Μεσολόγγι					35				1796
Δραγονμέστρες / Παρόντζα / Μεσολόγγι							57		1786
Δραγονμέστρες / Μεσολόγγι				28					1787
Κάιρο / Ψαρά / Ζάκυνθος								90	1796
Καλαμάτα / Κορώνη					37		45		1785-1787
				25					1781
Ταρτάνα									1797
Ταρτανέλλα				29					1788
Μαργιγάδο				27					1784
Ταρτάνα			16						1781
Τραμπάκολο					30				

ΠΙΝΑΚΑΣ Δ' (συνέχεια)

Κιπριές/Κορώνη	Πολάκκα	1786
Κόρινθος/Ύδρα	Ταρτάνα	1787
Κυδωνίες/Αίγινα	»	1785
Κυδωνίες/Τζιά	Σακολέβα	1786
Κυδωνίες/Ύδρα	Ταρτάνα	1784-1785
Κων/πολη/Ορτάκιοι	»	1797
Λιβαδιά/Πάτρα	Πολάκκα	1796
Λιβόρνο/Goro	»	1797
Μάνη/Μεθώνη	Τραμπάκολο	1784
Μαθνε/Messina	Μπριγαντίνο	1797
Μαραθωνιά/Κεφαλληνιά	Πολάκκα	1797
Messina/Taranto/Brindisi	Τραμπάκολο	1796
Μεσολόγγι/Κέρκυρα	Πολάκκα	1797
Messina/Ragusi	»	1797
Μοσχονήσια/Τήνος	Ταρτάνα	1784
Μοσχονήσια/Ύδρα	»	1784-1787
Μυτιλήνη/Τήνος	»	1780-1786
Μυτιλήνη/Ύδρα	»	1780-1797
Μυτιλήνη/Ψαρά	Σακολέβα	1785
Ναύπακτος/Μεσολόγγι	Τραμπάκολο	1786

ΠΙΝΑΚΑΣ Δ' (συνέχεια)

Ναυπακτός/Πάτρα	23	Πολάκκα	1797
Ναύπλιο/Μεθώνη	21	Μαρτιγάδο	1784
Ναύπλιο/Ύδρα	37	Ταρτάνα	1788
Πάτριος/Ζάκυνθος/Κέρκυρα	53	Σιελούπα	1796
Πάτρα/Βενετία	36	Πολάκκα	1796
Πάτρα/Γλαρέντζα	27	Ταρτάνα	1796
Πάτρα/Κατάκολο	55	»	1796
Πάτρα/Μεσολόγγι	8	Πολάκκα	1783-1788
Πετρινίτσα/Πάτρα	16	Ταρτάνα	1796
Πόρος/Ναύπλιο	30	»	1797
Πόρος/Ύδρα	23	Μαρτιγάδο	1783
Reggio/Messina	33	Ταρτάνα	1784
Σάλανα/Μεσολόγγι	28	Πολάκκα	1797
Σιμόνη/Χίος	34	»	1787
Σιμόνη/Ναυαρίνο	60	Μαρτιγάδο	1782
Σιμόνη/Scalanuova/Κέρκυρα/	28	Πολάκκα	1797
Castellnuovo		Μπριγαντίνο	1797
Σιμόνη/Τσαμέ	20	»	1797
	110		

ΠΙΝΑΚΑΣ Δ' (συνέχεια)

Ταίριγο/-Υδρα	Ταρτάνα	33	1782
Ταίριγο/Ρέθυμνο	»	27	1782
-Υδρα/Ταίριγο	»	26 33	1785
-Υδρα/Μάνη	»	55	1782
-Υδρα/Μονεμβασία	Σακολέβα	31	1785
-Υδρα/Μοσχονήσια	Ταρτάνα	90	1784
-Υδρα/Μυτιλήνη	»	32 49	1782, 1785
-Υδρα/Ναύπλιο	»	31	1782
-Υδρα/Ρέθυμνο	»	47	1783
Ψαρά/-Υδρα	Σακολέβα	33	1796

Πηγές. Παρατηρήσεις, βλέπε Πίνακα Γ'.

ΠΙΝΑΚΑΣ Ε΄

Πλοία μέ Greco-Ottomana σημαία στην Τεργέστη: 1781-1788, 1791***

Πλοίο	Λύμνα προέλευσης	Όνομα καπετάνιου	per conto proprio ολο μέρος	μέρος για τον ασπρακόμο	προσρισμός φορτίου portata dell' equipaggio	για άλλους εμπόρους ολο μέρος	Raccomandati
Τα.	+ S. Michele	Πόρος					Demetrio Voinovich*
Τα. Μα.	+ Mad. di Turlimù S. Giorgio	Ρέθυμνο Χίος Μυτιλήνη	*	Χατζή Αναστάσιος και Μιχαήλ Ρεγκούλης		Λάζαρος Κοκκίνης**	
Τα.	+ Mad. d'Idra S. Elia Proletta	Άδραμύτιο Χανιά	*				Demetrio Voinovich*
Τα.	+ S. Niccolò	Μυτιλήνη				Λάζαρος Κοκκίνης** Μιχαήλ Στεφανόπουλος	Γεώργιος Μπογιατζόγλου*
Τα.	+ S. Giovanni	Άδραμύτιο	*				
Τα.	+ S. Anargini	Ρέθυμνο 1783	*				
Μα.	S. Maitrona	Χίος				Πατριάρχης Γεώργιος Νικόλ. Σίττιος	
Τα.	+ Mad. d'Idra	Χανιά	*			Ιωάννης Φουρνιάρδης	
Πο. Τα.	SS. Annunciatà S. Giorgio	Σκόπελος Χανιά	*			Κυριάκος Αναστ. Σερφωστής** Κωνσταντίνος Ριμπίκης Βασίλης Σολομός	Giuseppe Caltovich* Ιωάννης Ανδρουλάκης*
Τα.	Mad. d'Idra	Ρέθυμνο				Νικόλαος Μπερέλης	Ιωάννης Πανταζής*
Μα.	S. Giovanni	Μυτιλήνη	*				

ΠΙΝΑΚΑΣ Ε'

Πλοία με Greco-Ottomana σημαία στην Τεργέστη: 1781-1788, 1791***

Πλοίο	Λιμένα προέλευσης	Όνομα καπετάνιου	per conto proprio ολο μέρος	μέρος για τον οππαρακάριο	Προσφοράς φορτίου μέρος portata dell' equipaggio	για άλλους εμπόρους ολο μέρος	Raccomandatari
Μα.	S. Nicolò	Αδραμύτιο / Μοσχονήσια					
Πο.	Mad di Bosco	Πάτρα / Μεσολόγγι		Παναγής Μακρυγιάννης & Συντροφία	*	Γ. Ευργ. Σταυράκης* και Άριστ. Ζωγράφος*	
Τα.	S. Anargiri	Μυτιλήνη / Τήνος		Δήμος Νικολάου Χρίστου		Ιωάννης Πατρίδαρης & Συντρ.	
Τα.	SS. Trinità	Χανιά	*	Αναστάσιος Ζαχαρίας (Zaccari)			
Τρα.	S. Spiridione	Μεσολόγγι		Σπύρος Τζάλλας			
Μα.	+ S. Michele	Πόρος / Ύδρα		Χατζή Νικολάου Σιμιακός (**) (Gazzi di Nicolò Spiliacò)		Αλέξανδρος Τζάλλας	Ανδρέας Ζωγράφος*
Τα.	+ Mad d' Ibra	Ύδρα / Ρέθυμνο		Βασιλής Παπαθεοφάνης**			Demetrio Caralenovich
Τα.	S. Nicolò	Πόρος	*	Ιωάννης Κουτσής (Cuccis)			
Τρα.	S. Spiridione	Πάτρα		Σπύρος Τζάλλας			Γεώργιος Giorgio Stavilich

ΠΙΝΑΚΑΣ Ε'

Πλοία με Greco-Ottomana σημαία στην Τεργέστη: 1781-1788, 1791***

Πλοίο	Λιμένα προέλευσης	Όνομα καπετάνιου	per conto proprio	μέρος για τον δλο μέρος	Προορισμός φορτίου μέρος porata dell' equipaggio	για άλλους εμπόρους δλο μέρος	Raccomandatari
Τα.	+ Mad. d' Ibra	Μιτλήνη					Σταυράκης*, Απόστ. Ζωγράφος*, Κωνστ. Μπελλαγιούρας*
Τα.	+ S. Giovanni	Υδρα	"			Χριστόφορος Γεωργαδελής	Γεώργιος Μπονατζόγλου*
Τρα.	S. Nicolò	Καλαμάτα		"			Ηλίας Μιλεντόπουλος & Συντροφία
Μα.	S. Nicolò	Μεσολόνη 1784		"			Φωκας Δήμιου Νούσας*
Τα.	+ S. Andrea	Μοσχονήσια / Υδρα			Θεόδωρος Κόγιας**		Αναστάσης Κονόμος & Συντροφία
Τα.	S. Nicolò	Πάτρα			Αθανάσιος Ίωάννου Λαζαρος		Αναστάσης Ευδμήλιος (.) (Endimilio)
Τα.	+ Mad. d' Ibra	Αδριαμύντιο		"	Δημήτριος Νικολής (.) (Nikoli)		Γεώργιος Μπονατζόγλου*

ΠΙΝΑΚΑΣ Ε'

Πλοία με Greco-Ottomana σημαία στην Τεργέστη: 1781-1788, 1791***

Πλοίο	Λιμένα προέλευσης	Όνομα καπτανάνου	per conto proprio όλο μέρος	μέρος για τον οπαρτάρκο	Προορισμός φορτίου portata dell' equipaggio	για άλλους εμπόρους όλο μέρος	Raccomandatari
Ta.	+ S. Spiridione Υδρα	Μοσχονήσια / Υδρα	*				
Ta.	+ Mad. d' Idra	Αθήνα	*				
Ta.	+ Mad. d' Irapandi	Μυτιλήνη / Υδρα					Απόστολος Ζαυράφας*
Ta.	+ La Tortorella	Πόρος / Υδρα	*			Χατζή Θεοδωράκης**	
Ma.	Mad. d' Odigitria	Κίτριες					
Ta.	S. Giorgio	Αθήνα / Σπέτσες				Ιωάννης Νικολάου	Ignazio Hagenauer*
Ta.	Mad. dell' Assunta	Καλαμάτα		Μιχαήλ Μαργαρίτης & Συντροφία			Γεώργιος Μπογιατζήλου**
Ta.	S. Giorgio	Μοραβωνίσι / Μάνη					Γεώργιος Μπογιατζήλου*
Ta.	+ S. Elena + Mad. d' Idra	Κυδωνίες Μοσχονήσια	*			Αναγνώστης Οικονόμου, Σπύρος Δεληλιάτης Σπύρος Γεωργόπουλος*, Γεώργιος Σταυράκης*	
Ta.	+ Cosma e Domenio	Μοσχονήσια / Τήνος	*				
Ta.	+ Mad. d' Idra	Μυτιλήνη	*	Αντώνιος Νάζος			Παναγιώτης & Πετροκόκκινος*

ΠΙΝΑΚΑΣ Ε΄

Πλοία με Greco-Ottomana σημαία στην Τεργέστη: 1781-1788, 1791...

Πλοίο	Λιμένα προέλευσης	Όνομα καπετάνιου	per conto proprio ολο μέρος	μέρος για τον αστρακάριο μέρος	Προορισμός φορτίου μέρος portata dell' equipaggio	γινόμενος έμπορος ολο μέρος	Raccomandati
Ta.	+ Mad d'Idra	Τήνος			Αυγουστίνος Ροδοκανάκης		"Άγγελος Κορνής"
Ta.	+ Mad d'Idra	Μυτιλήνη	"	"			
Ta.	+ Mad d'Idra	Υόρα / Μοσχονήσια	"	"	Λεώνας Δημητρίου Περικλής"		"Άγγελος Κορνής"
Ta.	+ S. Ella	Μυτιλήνη	"	"	Ντρενάς" Φραγκόλας Νικολ. Μιχάλης ("")		"Άγγελος Κορνής"
Ta.	Mad. di Porro	Πόρος			Ιωάννης Δουβινάς ("")		
Ta.	Mad dell' Assunta	Μαραθωνήσι			Ιωάννης Κληρονόμου		
Mmp.	S. Spiridione	Τήνος			Νικόλαος Παξιμάδης		
Ta.	+ S. Nicolò	Υόρα / Casagli			Ιωάννου Λαζάρου Σπινάκης	Φωκας Δήμου Νούσας" Σπύρος	"Αναγνώστης Ζάμπουκας"
Ma.		Ναυπλο / Μεθώνη			Δημήτριους Λαζάρου	Κορνησάκης Παναγής & Πετροκόκινος" per conto di chi spetta	Grassin Vilia Levi"
Ta.	+ Mad di Micono	Πλωμάρι / Υόρα	"	"	Αναστάσιος Νικολ. Ρεβόλης"	Ουαφίο Ρατο. Γεώργιος / Λευτέρης	
Ta.	+ Mad d'Idra	Άδραμύτιο	"	"	Αντώνιος ("Κωνής" Στάθης Βουκιδίου (Thuchileu)		Παναγής & Πετροκόκινος"
Ta.	La Gerusalemme	Κυβανίες	"	"			Ιωάννης Πιρράκης
Tpa.	S. Nicolò	Μάνη / Μεθώνη			Αναστάσιος Σίκνας	Νικόλαος Μανουσάκης	

ΠΙΝΑΚΑΣ Ε'

Πλοία μέ Greco-Ottomana σημαία στην Τεργέστη: 1781-1788, 1791***

Πλοίο	Λιμένα προέλευσης	Όνομα καπετάνιου	per conto proprio όλο μέρος	μέρος για τον σποραδικό	Προορισμός φορτίου μέρος portata dell' equipaggio όλο μέρος	Raccomandatari
Ta. Ma.	+ Mad. d'Idra + S. Nicolò	Πασαλί Πόρος	»			Άγγελος Κορής Παταξής & Πετροκόκκινος*
Ta.	+ La Regina	Αδραμύτιο	»			
Ta.	Κυδωνίες, Ύδρα	Νικόλαος Δημητρ. Μηρούκος**	»			
Ta.	+ Mad. d'Idra	Θεόδωρος Λαζάρου Ζακκας	»			
Ta.	Μυτιλήνη	Δημήτριος Γεωργίου (Δημήτριος Ditzzo) (**)	»			
Ta.	+ S. Giovanni	Φραγκίσκος Παπαθεοφάνης**	»			
Πη/	S. Spiridone	Κορώνη			Στέφανος Βούρβαρης	Γεώργιος Μπογατζόγλου*
Ta.	S. Nicolò	Καλαμάτα/ Κορώνη		»	Άναγνωστής Κόρδας (Cordia) Λαζάρος Ζακκας**	
Ta.	+ Mad. d'Idra	Μοσχονήσια/ Ύδρα		»		
Ta.	+ Mad. d'Idra	Μυτιλήνη/Ύδρα (Glessi)	»			
Ta. Ta.	+ Mad. d'Idra S. Giorgio	Μυτιλήνη/Ύδρα Μεσολόγγι	»		Γεώργιος Τζαλλας	Φωκίας Δημού Νούσσας* Δημήτριος Καρτάσινης*
Ta.	+ Mad. d'Idra	Κίνης Δημήτριος Μυχαήλ	»			Παταξής & Πετροκόκκινος*
Ta.	(+) SS Assunta	Τζαμάδος** Κωνσταντίνος Δουστίνας (*)	»			Φωκίας Δημού Νούσσας*

ΠΙΝΑΚΑΣ Ε'

Πλοία με Greco-Ottomana σημαία στην Τεργέστη: 1781-1788, 1791***

Πλοίο	Λίμνη προέλευσης	Όνομα καπετάνιου	per conto proprio όλο μέρος	μέρος για τον εμπόρεμα	Προορισμός φορτίου μέρος portata dell' equipaggio όλο μέρος	Raccomandatori
Βρο.	Mad. di Misloghi	Μισολόγγι	Κωνσταντίνος Βούρδαρης		*	Ίωάννης Παυλάκης & Πετροκόκκινος*, Γεώργιος Σταυράκης*, Παυλάκης & Πετροκόκκινος*
Τα.	+ Mad. d' Idra	Μυτιλήνη	Δημήτριος Ίωάννη Τρίτιμου**	Ίωάννης Χατζημυλίδης & Σύντρ.		
Πο.	Mad. di Misloghi	Μισολόγγι	Αναστάσιος Τυδηματάς		Γεώργιος Σταυράκης*	
Τα.	+ SS Pietro e Paolo	Μυτιλήνη / Ύδρα	Ίωάννης Κυριάκου**			
Τα.	+ S. Giovanni Battista	Μυτιλήνη / Ύδρα	Φραγκίσκος Παπαθεοφάνης**			
Τα.	+ La Regina	Μυτιλήνη / Ύδρα	Αναστάσιος Ήλια Μυδάλης	Kozzi Giorgio (!)		Νικόλαος Γεωργίου*, Παυλάκης & Πετροκόκκινος*, Δημήτριος Κατωιάτης*
Τα.	+ Mad. d' Idra	Μυτιλήνη / Ύδρα	Αντώνιος Λαζάρου Μικρού**	»	»	
Τα.	+ Mad. d' Idra	Αδριαμώπειο / Ύδρα	Αναστάσιος Πέννος	»	»	Νικόλαος Γεωργίου*, Παυλάκης & Πετροκόκκινος*, Δημήτριος Κατωιάτης*
Τα.	+ Mad. di Micono	Μυτιλήνη / Ύδρα	Αναστάσιος Ρεβέλης**	»	»	Νικόλαος Γεωργίου*, Δημήτριος Κατωιάτης*
Τα.	+ Mad. d' Idra	Μυτιλήνη / Ύδρα	Ανδρέας Πάου Πινύτης**	»	»	
Τα.	+ SS. Cosma e Damiano	Μυτιλήνη	Κοσμάς Νικόλ. Μανιάτης**	»	»	Δημήτριος Κατωιάτης*
Τα.	S. Nicolò	Μυτιλήνη	Πέτρος (Miraloni)	Γεώργιος Δημητρ. Ψωμάς		Δημήτριος Κατωιάτης*

ΠΙΝΑΚΑΣ Ε'

Πλοία μέ Greco-Ottomana σημαία στην Τεργέστη: 1781-1788, 1791***

Πλοίο	Λίσσα προέλευσης	Όνομα καπετάνιου	per conto proprio όλο μέρος	μέρος για τον συναρπάκτηκο	Προσφοράς φορτίου μέρος porata dell' equipaggio όλο μέρος	Raccomandatari
Ta.	+ Mad. di Cavo Bozzo	Μυτιλήνη	α			
Ta.	+ Mad. di Idra	Άδριαμύτιο / Ύδρα	α			Δημήτριος Καραϊωτής*
Ta.	+ Mad. di Idra	Μυτιλήνη / Ύδρα	α			Παναγής & Πετροκόκκος*
Ta.	+ Mad. di Idra	Ύδρα / Ταϊνίνο		α		Παναγής & Πετροκόκκος*
Ta.	+ Mad. di Idra	Μυτιλήνη / Ύδρα	α			Νικόλαος Γεωργίου*
Ta.	+ Mad. di Idra	Μοσχονήσια / Ύδρα	α			Νικόλαος Γεωργίου*
Ta.	+ Mad. di Idra	Μοσχονήσια / Ύδρα	α			
Ta.	+ S. Elia	Μυτιλήνη / Ύδρα	α			
Ta.	+ La Provienza	Μοσχονήσια / Ύδρα	α			
Ta.	+ S. Nicolò	Μυτιλήνη		α		Δημήτριος Καραϊωτής*
Ta.	+ SS. Pietro e Paolo	Μυτιλήνη / Ύδρα	α			Δημήτριος Καραϊωτής*
Ta.	+ La Schiavonia	Κυβώνας / Ύδρα		α		a se stesso
Ta.	+ S. Nicolò	Μυτιλήνη / Ύδρα	α			a se stesso
Ta.	+ SS. Cosma e	Μοσχονήσια / Δήμος Νικόλιδου	α			Δημήτριος Καραϊωτής*

ΠΙΝΑΚΑΣ Ε'

Πλοία με Greco-Ottomana σημαία στην Τεργέστη: 1781-1788, 1791***

Πλοίο	Λιμένα πρόελευσης	Όνομα καπετάνιου	per conto proprio ολο μέρος	μέρος για τον συναρκαρικό	Προορισμός φορτίου μέρος portaia dell' equipaggio ολο μέρος	Raccomandatari
Τα. Τα. S. Giovanni	Υδρα Κυδωνίες / Υδρα Μυτιλήνη / Υδρα	Προματάρης** Βαθής Σταυ. Λάζαρος (*) Φραγκικός	»	»	»	a se stesso Giovanni Battista Cipriani*
Σακ.	Τήνος	Παπαθεοφάνης** Χατζή Γεωργίου Στάης (Gazzi di Giorgi Stai)	»	Μιχαήλ Παξιμάδης	»	a se stesso
Σακ.	Υδρα / Μονεμβασία	Αντώνιος Νικ. Ραφτης	»	Κυρίκος Κοσμίδ Νικολάου	»	a se stesso
Τα.νελλα + Mad. d'Idra	Αδραμύτιο	Φραγκικός	»	»	»	a se stesso
Τα. + Mad. d'Idra	Υδρα / Μυτιλήνη	Παπαθεοφάνης** Ανδρέας Πάνου Πνύσης**	»	»	»	Δημήτριος Καραϊωτής*
Τα.νελλα + S. Nicolò	Μυτιλήνη / Υδρα	Λάζαρος Γιωργάκης Ζερμπίνος**	»	»	»	Γεώργιος Μπαγατζόγλου*
Τα. S. Nicolò	Κολαμάτα	Αθανάσιος Ίωαν Λάζαρος	»	Χαράλαμπος Σκερής	»	Γεώργιος Μπαγατζόγλου*
Τα. + Mad. d'Idra	Μοσχονήσια / Υδρα	Λάζαρος Δημητρ. Ντρίνας**	»	»	»	Γεώργιος Μπαγατζόγλου*
Τα. + SS. Cosma e Damiano	Μυτιλήνη / Υδρα	Νικόλαος Μανιάτης**	»	»	»	Δημήτριος Καραϊωτής*
Τα. + Mad. di Cavo Bozzo	Μυτιλήνη / Υδρα	Γεώργιος Ίωαν. Γριππίτης**	»	Ανδρέας Κυδωνιάτης	»	Γεώργιος Μπαγατζόγλου*
Τα. + Mad. d'Idra	Κυδωνίες / Υδρα	Αναγνώστης Δημ. Θεοδωράκης**	»	»	»	Δημήτριος Καραϊωτής*
Τα. + Mad. d'Idra	Αδραμύτιο	Γεώργιος Πολίτης**	»	»	»	Δημήτριος Καραϊωτής*

ΠΙΝΑΚΑΣ Ε'

Πλοία με Greco-Ottomana σημαία στην Τεργέστη: 1781-1788, 1791***

Πλοίο	Λιμένας προέλευσης	Όνομα καπετάνιου	per conto proprio όλο μέρος	μέρος για τον ασπράκτιο	Προσργίες φορτίου μέρος portata dell' equipaggio όλο μέρος	Raccomandatari
Ta.	+ Mad. d'Idra	Πασαλί			Ιωάννης Σκάμπος	Γεώργιος Μπουνατζόγλου*
Ta.	+ Mad. d'Idra	Πασαλί		*		Δημήτριος Καραϊωτίης*
Ta.	+ Mad. d'Idra	Κυδιονίς / Ύδρα		*		Δημήτριος Καραϊωτίης*
Ta.	+ Mad. d'Idra	Μυτιλήνη / Ύδρα		*		
Ta.	+ S. Nicolo	Μυτιλήνη / Ύδρα			Ανδρέας Μπαμπούσκας**	
Ta.	+ S. Giovanni Battista	Μυτιλήνη / Ύδρα		*	Hassan Topoli Soliman Mustafa	a se stesso
Ta.	+ Mad. d'Idra	Μυτιλήνη / Ύδρα		*		
Ta.	S. Giorgio	Πόρος			Ιωάννης Δρίτσας	Δημήτριος Καραϊωτίης*
Ta.	+ SS. Cosma e Damiano	Μοσχονήσια / Ύδρα		*	Μισαέλης () (Mirafiori)	Δημήτριος Καραϊωτίης*
Ta.	+ SS. Pietro e Paolo	Μοσχονήσια / Ύδρα		*	Ιωάννης Κυριάκου Αλέξης	Πανατζής & Πετροκόκκος*
Ta.	+ Mad. d'Idra	Μυτιλήνη / Ύδρα		*	Βαβίς () Σταμάτης Λαζάρου (*)	Γεώργιος Μπουνατζόγλου*
Ta.	+ Santi Evangelii	Μυτιλήνη / Ύδρα		*	Φραγκίσκος Χατζημυχάλης (*)	Δημήτριος Καραϊωτίης*
Ta.	+ Mad. d'Idra	Μυτιλήνη / Ύδρα		*	Αντώνιος Λαζάρου Μαρκής**	

ΠΙΝΑΚΑΣ Ε΄

Πλοία μέ Greco-Ottomana σημαία στην Τεργέστη: 1781-1788, 1791***

Πλοίο	Λιμένα προέλευσης	Όνομα καπετάνιου	per conto proprio όλο	μέρος για τον ασπρακάρικο μέρος	Προορισμός φορτίου μέρος portata dell' equipaggio όλο	Raccomandatari
Τα. + S. Nicolò	Μυτιλήνη/ Ύδρα	Νικόλαος Γιάννη Ζάκκας**	*			Παναγής & Πετροκόκκινος*, Νικόλαος Γεωργίου*
Τα. + Mad. d'Ibra + SS. Cosma e Damiano	Μυτιλήνη/ Ύδρα	Βασίλης Παπαθεοχάρης**	*			Παναγής & Πετροκόκκινος*, Νικόλαος Γεωργίου*
Σακ. + Mad. di Mosconissi	Μυτιλήνη/ Ύδρα	Παρασκευάς Βορίνος (,) (**) (Borico)	*			a se stesso
Τα. Mad. di Spillo	Πάτρα	Ίωάννης Βαϊκούσης			Γεώργιος Σταυράκης*	Γεώργιος Μπογιατζόγλου*
Σακ. + Mad. di Plomari	Μυτιλήνη/ Ύδρα	Μανώλης Στρατής (**)		Γεώργιος Κωνσταντινίδης Mulla Tahir		
Βρα Τα. S. Spiridione L' Aquila	Μεσολόγγι Πάτρα	Σπύρος Τζάλλας Νικόλαος Λουκέρης			Γεώργιος Σταυράκης*	Γεώργιος Σταυράκης*
Τα. + Mad. d'Ibra + Mad. d' Iparandi	Μυτιλήνη/ Ύδρα	Νικόλαος Ίωαν Σινιάς (**)	*			Δημήτριος Παξιμάδης Σάβανος Καλιτσάπουλος, Αναγνώστης Κορομπίουλος
Μα. S. Nicolò	Κορίνθη/ Καλαμάτα	Μυτιλήνη/ Ύδρα Παύλος Δημήτρ. Μπουζάκης** Πέτρος Μπαφόρης (Miralton)	*	Χατζή Δημητρίου		Δημήτριος Καραϊωτή*
Τα. Τα. S. Giorgio + Mad. d' Ibra	Άθινα Μοσχονήσια /	Ίωάννης Μέξης Αντώνιος Μανώλη	*	Σπυρίδων Σταυράδης		

ΠΙΝΑΚΑΣ Ε'

Πλοία με Greco-Ottomana σημαία στην Τεργέστη: 1781-1788, 1791...

Πλοίο	Λιμένα προέλευσης	Όνομα καπετάνιου	per conto proprio όλο μέρος	μέρος για τον ασπράκινο	Προορισμός μέρος portata dell' equipaggio για άλλους έμπορους όλο μέρος	Raccomandatari
Σκ. Τα.	Υδρα Χίος Κυδωνίες/ Αίγινα	Κουτσιουμάς** Μανώλης Αίμιος (Limos) Νικόλαος Θεοδώρου	" "			Δημήτριος Καρτσώτης* Παναγής & Πετροκκινός* *Αντώνιος Φωκάς*
Τα. Σκ.	Πατσάλι Μυτιλήνη/ Ψαρά	Ίωάννης Λουκινάς (**) Αλέξανδρος Κάτσης	" "			
Τα.	+ Mad. d' Idra	Κυδωνίες/ Ύδρα		Δημήτριος Λαγουμπής & Συντρ	"	Γεώργιος Μπογατζόγλου*
Τα.	Il Falcone	Κυδωνίες/ Ύδρα		Liberal Balai e Giorgio Gravanni		
Σκ.	+ Mad. di Kranidi	Ναυπλίο Σταύρος Κωνστ.	"	Παναγής Ζαφύρης		
Τα.	+ S. Andrea	Μοσχονήσια/ Ύδρα				Γεώργιος Μπογατζόγλου*
Τα.	+ SS. Sepolcro	Μυτιλήνη/ Ύδρα	"	ασπράκινο		Γεώργιος Μπογατζόγλου*
Πολ.	Mad. di Megaspileo	Πάτρα		Μιχαήλ Βασιλάπουλος	Δημήτριος Καρτσώτης*	
Πη.	Mad. di Agrilli	Πάτρα	"	Αναστάσιος Αντωνόπουλος*		Παναγής & Πετροκκινός*
Τα.	+ Mad. d' Idra	1786 Μυτιλήνη/ Ύδρα	"			Δημήτριος Καρτσώτης*

(**Γκλέσσας** (Glessi))

ΠΙΝΑΚΑΣ Ε'

Πλοία με Greco-Ottomana σημαία στην Τεργέστη: 1781-1788, 1791***

Πλοίο	Λογιστική πρόβλεψη	Όνομα καπετάνιου	per conto proprio ολο μέρος	μέρος για τον ασφακάρικο	Προσάρμοις φορτίου μέρος porta del equipaggio ολο μέρος	Raccomandati
Τα.	+ S. Nicolò	Μυτιλήνη / Ύδρα	»			Γεώργιος Μπογιατζόγλου*
Τα.	+ Mad di Idra	Μυτιλήνη / Ύδρα	»			
Τα.	+ Mad delle Spiele + S. Nicolò	Μυτιλήνη	»	»	Χατζηθεοφάνης	
Τα.		Μυτιλήνη / Τήνος	»	»		Παναγιώτης & Πετροκκίνος*
Τα.	+ SS. Trinità	Μυτιλήνη / Τήνος	»	»	Λάδρος Ζάκκος**	Γεώργιος Μπογιατζόγλου*
Τα.	+ Mad di Idra	Μυτιλήνη / Ύδρα	»	»		Παναγιώτης & Πετροκκίνος*
Τα.	La Liana	Αθήνα	»	»		
Σακ.	Mad di Samos	Σάμος	»	»		
Τα.	S. Nicolò	Ναυπλίο	»	»		Γεώργιος Μπογιατζόγλου*
Σακ.	+ Mad di Chiodagré + SS. Cosma e Damiano	Κυδωνίες / Κέα	»	»	Αναστάσιος Γραβιάνης	Παναγιώτης & Πετροκκίνος*
Σακ.	Mad di Loreto S. Spiridione	Μυτιλήνη / Ύδρα	»	»		Γεώργιος Μπογιατζόγλου*
Τα.		Νέος Ναυπάκτος / Μεσολόγγι	»	»	Δημήτριος Προμάκης & Στάμος Σιδέρης	Δημήτριος Κυρτσάλης*
Τα.			»	»		Giovanni Curtanich*

ΠΙΝΑΚΑΣ Ε΄

Πλοία μέ Greco-Ottomana σημαία στην Τεργέστη: 1781-1788, 1791...

Πλοίο	Λιμένα προέλευσης	Όνομα καπετάνιου	per conto proprio ολο μέρος	μέρος για τον ασπράκινο	Προορισμός μέρος porfata dell' equipaggio	για άλλους έμπορους ολο μέρος	Raccomandatari
Πα.	Mad. di Borsò	Πατρα / Μεσολόγγι			"	Γεώργιος Σταυράκης*	Γεώργιος Σταυράκης*
Πα. Τα.	S. Nicola + Mad. di Idra	Κίτρεις Κορώνη Μυτιλήνη / Ύδρα	"	Αντώνιος Μούτρας	"		
Τα.	+ Mad. di Idra	Μυτιλήνη / Ύδρα	"	Ανδρέας Χιονιάνης () (Chiognani)			
Πο.	Mad. di Natalicò	1787 Δορυμέστρες / Μεσολόγγι	"			Χρήστος Θυμής & Συντροφία	Γεώργιος Σταυράκης*
Πο.	S. Giorgio di Galaxidi	Δραγονέστρες / Γκαρέντζα / Μεσολόγγι	"	Ανδρέας Πολυδώρος			
Πο.	S. Giorgio	Σάλωνα / Μεσολόγγι	"			Δημήτριος Καρσιώτης* Γεώργιος Νικολάου* Κων/ νος Παύλος*	Απόστολος Αναστασίου*
Πη.	S. Michele Arcangelo	Μεσολόγγι		Mulla Hussein	"		Δημήτριος Καρσιώτης*
Τα.	+ Mad. di Poro	Κόρινθος / Ύδρα	"	Ιωάννης Γεωργ. Μαρούσης			Ιωάννης Ταμπάκος*
Σακ.	S. Giorgio	Μοσχονήσια	"	Κωνσταντίνος Καραπαναγιώτης			

ΠΙΝΑΚΑΣ Ε΄

Πλοία με Greco-Ottomana σημαία στην Τεργέστη: 1781-1788, 1791***

Πλοίο	Λιμένα προέλευσης	Όνομα καπετάνιου	per conto proprio όλο μέρος	μέρος για τον οππράκτικο	Προορισμός φορτίου μέρος portata dell' equipaggio	για άλλους εμπόρους όλο μέρος	Raccomandatari
Σακ. Σακ.	S. Demetrio S. Nicolò	Τήνος Ψαρά					
Τα.	+ SS. Cosma e Damiano	Μοσχονήσια / Υόρα		Nicolò Bonfor			Γεώργιος Ίωαννου*
Ταινελλά	+ Mad. d'Ira e S. Giovanni	Μυτιλήνη / Υόρα					
Τα.	Mad. di Poro	Άθινα / Πόρος				Μικηλὴ Τουρνιανίτης & Συντρ.	Μικηλὴ Τουρνιανίτης & Συντροφιὰ*
Σακ. Τα.	+ SS. Assunta + Mad. d'Ira	Πλωμιόνη / Υόρα Μυτιλήνη / Υόρα		Δημήτριος Καραμάνος Μανώλης Κούμης *Ανδρέας Ζερκίης			Μικηλὴ Τουρνιανίτης & Συντροφιὰ*
Πο.	S. Nicolò	Βορτσίνα / Πάτρα					Γεώργιος Θεμελιῆς & Συντροφιὰ*
Μα.	S. Nicolò	Πάτρα				Giorgio Mosere e Comp. alla direzione di Θεμελιῆς & Συντρ. Γεώργιος Σταυρακίτης*, *Αναστάς	Γεώργιος Σταυρακίτης*
Πο.	La Santa Croce e la Mad. di Megaspileo	Πάτρα				*Αντωνίουλος*, Δημήτριος Καρσιώτης*, *Αναστάς *Αντωνίουλος*	Δημήτριος Καρσιώτης*

ΠΙΝΑΚΑΣ Ε'

Πλοία με Gréco-Ottomana σημαία στην Τεργέστη: 1781-1788, 1791***

Πλοίο	Λιμένα προέλευσης	Όνομα καπετάνιου	per conto proprio όλο μέρος	μέρος για τον οπλαρχηγό	Προορισμός φορτίου μέρος πορταά dell' equipaggio	για άλλους εμπόρους όλο μέρος	Raccomandatari
Ιτα.	S. Gio. Battista	Δραγουμέστρε			*	Ιωάννης Νικολάου*	Ιωάννης Νικολάου*
Τα. Πα.	+ S. Nicolò Καλαμάτα / Κορίνθ	Μιτλήνη / Ύδρα Κωνσταντίνος Ζακίνας** Δημήτριος Γκίκα Μισύρας	*	Σαράντος Καρετζήπουλος		Ρίτσο e Comp.*	
Τρα. Πα.	S. Spiridione Mad. di Naticob	Μεσολόγγι Μεσολόγγι			*	Γεωργίου Περίσι Θεμελής & Συντρ.*	Αναστάσιος Τζώλλας*
Πα.	Mad. di Mis/ghi 1788 Μεσολόγγι	Πάτρα / Μεσολόγγι	*			Θεμελής & Συντρ. , Pietro Pazze*	Αναστάσιος Λαγός*
Οχρ.	Mad. di Naticob	Αιτωλικό			*	Ιωάννης Νικολάου & Συντρ.*	Ιωάννης Νικολάου & Συντρ.*
Πηγ.	S. Michele Arcangelo	Μεσολόγγι	*			Νικόλαος Γεωργίου	Απόστολος Αναστασίου*
Τα.	+ Mad. di Idra Βόλος / Ύδρα / Ζακύνθος / Κεφαλήνια Βοστίτσα	Δημήτριος Γεωργίου**		Αντώνιος Ρήγας**	*	Θεόδωρος Μαντζουράνη Μαντζουράνη	Θεόδωρος Μαντζουράνη
Οχρ.	S. Spiridione	Κωνσταντίνος Λαμπρόπουλος			*	Ιωάννης Νικολάου & Συντρ.*	Ιωάννης Νικολάου & Συντρ.*
Τα.	S. Nicolò	Καλαμάτα		Γεώργιος Νικολάου		Ιωάννης Νικολάου	Ιωάννης Νικολάου

ΠΙΝΑΚΑΣ Ε'

Πλοία μέ Greco-Ottomana σημαία στην Τεργέστη: 1781-1788, 1791***

Πλοίο	Λιμένα προέλευσης	Όνομα καπετάνιου	Προορισμός φορτίου			Raccomandati
			per conto proprio ολο μέρος	μέρος για τον ασπράκρικο	μέρος porta dell' equipaggio ολο μέρος	
Τα. Μα.	+ Mad. d'Idra Mad. d'Agrioli	Ναυπλίο/ Ύδρα Κολακίτα/ Άσος				Μιχαήλ Τουρνάβιτης* Δημήτριος Λαμπρόπουλος, Πανάγος Άξιώτης*
Τα. Πο.	+ Mad. d'Idra La Beata Vergine di Misighi	Μυτιλήνη Μεσολόγγι	*			Μιχαήλ Τουρνάβιτης* Άναστασιος Λαός*
Χη.	S. Spiridione	1791 Μεσολόγγι				Γεώργιος Σταυράκης*, Απόστολος Άναστασίου*
Πο.	S. Spiridione	Άρτα/Πρέβεζα	*			Γεώργιος Σταυράκης*
Τα.	Mad. di Megaspileo	Πάτρα				Ιωάννης Νικολάου & Συντρ.*
Τρα.	S. Luca	Ιωάννης Κανελλόπουλος			*	Απόστολος Άναστασίου*
Τα.	+ Mad. d'Idra	Ιωάννης Θεοδοσίου**			*	Μιχαήλ Τουρνάβιτης*
Τρα.	S. Luca	Ιωάννης Κανελλόπουλος		*	*	Γεώργιος Σταυράκης*
Τα. Τα. Χη.	S. Spiridione S. Giorgio La Mad. di Tripoli	Χριστόφορος Καμπούρης Θεόδωρος Σόφης (!) (Sovi) Νικόλαος Ξακέρης	*		*	Απόστολος Άναστασίου* Μιχαήλ Τουρνάβιτης* Pellegrini e Rayer*

Μεσολόγγι

ΠΙΝΑΚΑΣ Ε'

Πλοία με Greco-Ottomana σημαία στην Τεργέστη: 1781-1788, 1791***

Πλοίο	Λιμένα προέλευσης	Όνομα καπετάνιου	per conto proprio έλο μέρος	μέρος για τον οστρακάρικο	Προορισμός φορτίου μέρος portata dell' equipaggio για άλλους εμπόρους έλο μέρος	Raccomandatari
Πο.	S. Spirdione	Άρτα			*	Άνδρέας Αναστασίου*
Μα.	La Gerusalemme	Κυδωνίες	*			Παναΐτης & Πετροκρίκκος Γκιωνάνης Πιεράκης
Τρα.	S. Nicolò	Μόνη/Μεθώνη			*	Άγγελος Κορνήλιος*
Τα.	+ Mad. d'Idra	Παπαλί				
Τα.	+ Mad. d'Idra	Πλωμάρι/Υόρα				
Τα.	+ Mad. d'Idra	Γεωργιος Ρεβίδης**				
Τα.	+ SS. Cosma e Damiano	Κυδωνίες/Υόρα				
Τα.	La Gerusalemme	Κυδωνίες	*		*	Νικόλαος Μανουσάκης
Τα.		Δημ. Πραματόρης**				
Τα.		Θεόδωρος Μαριώτης	*			Άγγελος Κορνήλιος*

Πηγή: ASVen, Cinque Savi alla Mercanzia, bb. 757-760. *Portata dei bastimenti arrivati nel Porto franco di Trieste 1784 και αντίστοιχο για το 1791.*

Παρατηρήσεις:

*** Για το σύνολο των ελληνικών πλοίων που έφταναν στην Τεργέστη κάθε χρόνο βλ. πιν. Α'. Εδώ σημειώνω εκείνα τα πλοία για τα οποία υπάρχουν στοιχεία για τον «προορισμό» του φορτίου τους. 1) θεωρούνται στην στήλη per conto proprio del capitano 2) δεκαπέντε.

α) Τα = παρτίδα, τα-νέμα = παρτίδα, τρα = τραπεζαρία, Μα = μαρτινάδο, Μπρ = Μπρεγοντίνο, Σακ = σακκάδα, Πιν = πίνκος, Πο = πολάκκα, Βρα = Βρατσάρα, Che = chechia

β) Όσα ονόματα έχουν * στις στήλες: «για άλλους εμπόρους» και «Raccomandatari», είναι εξειδικευμένο ότι είναι έμποροι της Τεργέστης. Όσα σημειώνονται με ** εικάζεται ότι ανήκουν σε υδραίες, σκοπένες, υδραίες, σκοπένες;

γ) Όσα ονόματα στη στήλη «Όνομα καπετάνιου» σημειώνονται με * έχει εξειδικευτεί από την περί της Υόρας διολογισμός ότι είναι Υόραβι. Όσα σημειώνονται με ** εικάζεται ότι ανήκουν σε υδραίες, σκοπένες;

δ) + = λογίζονται ως υδραία πλοία

ΠΙΝΑΚΑΣ ΣΤ'

Έλληνικά πλοία στην Τεργέστη 1795-1797

Πλοίο	Λογία πρόελευσης	Σημεία	Όνομα καπετάνιου	per conto proprio ολο μέρος	Προσώποις μέρος για τον συναρκαίριο	φορτίου μέρος portata dell' equipaggio	για άλλους εμπόρους ολο μέρος	Raccomandati
Μηρ Τα	Messina Καλαμάτα	1795 gr. o. gr. o.	Πέτρος Νικολάου Νικόλαος Γαβέρας (!) (Gavera)		Giacomo Serazi	*	για διαφόρους	χήρα Russich a se stesso
Πο	Σμύρνη	1796 δθ	Ίωάννης Αντινάκης				για διαφόρους	Άδελφοί Παρασκευά & Συντρ.*
Σιδ.	Πάριος / Ζάκ / Κέρκ.	gr. o.	Θεόφιλος Νεγρεπάντης				Γεωργ. Καλαφάτης*, Αναστ. Αντωνόπουλος*	Γεωργιος Καλαφάτης*
Τα	Άρτα	gr. o.	Παναγής Μιχόπουλος				Κώστας 'Αλεξίου'	Αναστ. Αντωνόπουλος*
Σακ Μηρ	Μεθώνη Σμύρνη	gr. o. gr. o.	Σταύρος Κωνσταντίνου Ίωάννης Νικολάου		Mulla Emin	*	για διαφόρους	Πάνος Σπίρου & Συντρ.* 'Αλέξ. Γκαττής & Συντροφιά a se stesso
Οη	Γαλαξίδι / Μεσολόγγι	gr. o.	Ίωάννης Πηδουκας		Σταθής Λάμπρου		Αναστ. 'Αντωνόπουλος*	
Τρα	Messina / Taranilo / Brindisi	gr. o.	Ίωάννης Χατζηφύρας (!) (Cazul)				για διαφόρους	Δημήτριος Καραϊωτή*
Πο	Κόρο / Φαρά / Ζάκ	gr. o.	Δημήτριος Χατζηγιάννης Λεοντίης		Γεράσιμος Ματθαίος			a se stesso
Τα	Πάργα	gr. o.	Κοσμάς Ανεμογιάννης	*		*	Αναστ. Σανέλλας 'Αδελφοί Οικονόμου & Συντρ.*	Αδελφοί Οικονόμου & Συντρ.*
Πο	Λιβάδια / Πάτρα	gr. o.	Ζαφύρης Ζαφειρόπουλος					Απόστολος 'Αναστασίου'
Σιδ.	Πρέβεζα	δθ	Χρυσάνθος Καμπούρης			*	Απόστολος 'Αναστασίου'	

ΠΙΝΑΚΑΣ ΣΤ'

Ελληνικά πλοία στην Τεργέστη 1795-1797

Πλοία	Λιμένα προέλευσης	Σημεία	Όνομα καπετάνιου	per conto proprio	Προορισμός μέρος για τον συναρκαίριο	Προορισμός μέρος για τον συναρκαίριο	μέρος για άλλους εμπόρους	Raccomandatari
				ολο μέρος	ολο μέρος	ολο μέρος	μέρος	
Τα	S. Veneranda	Πετρίντρα / Πάτρα	Νίκος Καβίκας			Γεώργιος Σταυράκης*		a se stesso
Πιγ	S. Spiridione	Θά. Γλαρέντζα	Λουκάς Καριόθελας		»		Νικόλαος Μαρτύριος Δημήτριος Στρατής*, Ιωάννης	a se stesso
Πο	S. Spiridione	gr. ο. Μισολόγγι	Δημήτριος Βερίσης		»		Κωστάς 'Αλεξίου*, Παπαδόπουλος, Κώστας 'Αλεξίου*, 'Αναστ.	Κωστάς 'Αλεξίου*
Πο	Mad. di Mesolloghi	gr. ο. Μισολόγγι	Πέτρος Μαρτύρος		»		Καράκολος & 'Αναστ. Καρακόλος & Τζατζαράγκος*, Γεώργιος	Καράκολος & Τζατζαράγκος*
Ονε Μπρ	S. Antonio S. Giovanni	Θά. Θά. Τσαμπέ	Γεωργήλ Μαστρογιάννης 'Ανδρέας Καρμαυνοπούλος		»		Σταυράκης*, για διαφόρους για διαφόρους	Giuseppe Lavison Γεώργιος Σπυρ. Κονόμος
Ονε	Il Proleta Eia	Θά. Πάτρα	Κωνσταντίνουπο- λι		»		'Ανδρέας Κλακάνης*, Γεώργιος Σταυράκης*	'Ανδρέας Κλακάνης*
Γρα	S. Giorgio	Κωνσταντινούπο- λη	gr. ο. 'Αναστ. Ιωάν. Σαλάνας			για διαφόρους		Matteo di Gio. Tommasini
Μπρ	L' Amabile Francesca	Messina	Θεόδωρος Κρητικός			για διαφόρους		Antonio ghm. Donigo Belussi

ΠΙΝΑΚΑΣ ΣΤ'

Ελληνικά πλοία στην Τεργέστη 1795-1797

Πλοίο	Λιμένα προέλευσης	Σημία	Όνομα καπετάνου	per conto proprio	Προορισμός μέρος για τον ασπρακάρκο	φορτίου μέρος portata dall' equipaggio	για άλλους έμπορους ολο	μέρος	Raccomandatari
Σακ	S. Nicolò	Ψαρά / Ύδρα	οθ	Κωνσταντίνος Γεωργ. Παπανικολής				Νικόλαος Πλαστάρης & Υιοί· Δημήτριος Οικονόμου·	Υιοί Πλαστάρη·
Σακ	S. Nicolò	Ψαρά / Ύδρα	οθ	Ιωάννης Σκανδάλης			Δημήτριος Οικονόμου·		Δημήτριος Οικονόμου·
Πο	S. Nicolò	Βενετία	οθ	Αργύρης Παύλου	Santo Giovanni Luca				Πάνος Σπύρου & Γεώργιος Καδάκης·
Τα	S. Spiridione	Πάτρα / Κατάκωλο	gr. o.	Πέτρος Ζαλούτης (·) (Zallui)				Νικόλαος Μαρόπουλος, Καρακάλος & Τζατζαράγκας·	Νικόλ. Μαρόπουλος·
Τα	S. Luca	Πάτρα / Γλαρεντζά	gr. o.	Αναστάσιος Κανελάπουλος		"		Νικόλαος Καρακάλος & Τζατζαράγκας·	a se stesso
Τα	S. Luca	Πάτρα	"	Ιωάννης Κανελάπουλος		"		Καρακάλος & Τζατζαράγκας·	a se stesso
Μηρ	La Mariotta	Πάτρα / Γλαρεντζά	οθ	Νικόλαος Βελουδός 1797			Νικόλαος Μαυροδόγλου·		Νικόλαος Μαυροδόγλου·
Ναυε Πο	Dafne S. Nicolò	Σμύρνη	οθ	Ιωάννης Λαίνης		"		για διαφόρους	Gen. Catovich
Πο	M. d' Perso	Βορτίτσα / Πάτρα	οθ	Εάνδρος Νικ. Κλεβαριάτης (· Clevariati) Νικόλαος Ήγγεστης		"	για διαφόρους		Stefano Ristic e Palcichia Καρακάλος &

ΠΙΝΑΚΑΣ ΣΤ'

Ελληνικά πλοία στην Τεργέστη 1795-1797

Πλοία	Ανδρείο προέλευσης	Σημεία	Όνομα καπετάνιου	per cento	Προπομπή	φορτίου	μέρος	μέρος	μέρος	μέρος	Raccomandanti
				proprio	μέρος	μέρος	για τον	equipaaggio	equipaaggio	για άλλους	
				όλο	μέρος	compensazione	equipaaggio	όλο	μέρος		
Mtp No	Il Cavallo Pegasso S. Nicolò	Πάτρα Ναυπάρκιο / Πάτρα	08. "Ιωάννης Ήγλες" Ανδρέας Μπαρδολίβος	"	"	"	"	"	"	Μαργαρίτα, Καρολάκος & Τζορτζήγος*	
No	+ Gerusalemme	Θεσσαλονίκη	08. Φραγκίσκος Γεωργιάδης**	"	"	"	"	"	"	Beggina e Comp. Filippo Varovich	a se stesso
Mtp No	La Speranza	Σιδηρην	08. "Ιωάννης Ανδριανός"	08. Αδάμος Μανωλάκης	08. "Ιωάννης Ανδριανός"	08. "Ιωάννης Ανδριανός"	08. "Ιωάννης Ανδριανός"	08. "Ιωάννης Ανδριανός"	08. "Ιωάννης Ανδριανός"	Μαργαρίτα Τουρπιδίτης & Σιμύρη *	a se stesso
No	La Provvidenza	Φινίρη	08. "Ιωάννης Ανδριανός"	08. Αδάμος Μανωλάκης	08. "Ιωάννης Ανδριανός"	08. "Ιωάννης Ανδριανός"	08. "Ιωάννης Ανδριανός"	08. "Ιωάννης Ανδριανός"	08. "Ιωάννης Ανδριανός"	Γiovanni Carovich*	
No	Dvina	Reggio / Messina	gr. o. Νικόλαος Παυλάκης	08. "Ιωάννης Πέτρου"	08. "Ιωάννης Πέτρου"	08. "Ιωάννης Πέτρου"	08. "Ιωάννης Πέτρου"	08. "Ιωάννης Πέτρου"	08. "Ιωάννης Πέτρου"	a se stesso	
Mtp No	Mad di Santorino	Σιδηρην	08. Ανδρέας Κολαπατάκης	08. Ανδρέας Κολαπατάκης	08. Ανδρέας Κολαπατάκης	08. Ανδρέας Κολαπατάκης	08. Ανδρέας Κολαπατάκης	08. Ανδρέας Κολαπατάκης	08. Ανδρέας Κολαπατάκης	Silvano Ritsch	a se stesso
No	S. Giorgio	Κεφαλληνία	08. Ανδρέας Κολαπατάκης	08. Ανδρέας Κολαπατάκης	08. Ανδρέας Κολαπατάκης	08. Ανδρέας Κολαπατάκης	08. Ανδρέας Κολαπατάκης	08. Ανδρέας Κολαπατάκης	08. Ανδρέας Κολαπατάκης	a se stesso	
Mtp	S. Giorgio	Σιδηρην	08. Ανδρέας Κολαπατάκης	08. Ανδρέας Κολαπατάκης	08. Ανδρέας Κολαπατάκης	08. Ανδρέας Κολαπατάκης	08. Ανδρέας Κολαπατάκης	08. Ανδρέας Κολαπατάκης	08. Ανδρέας Κολαπατάκης	Γiov. di Rialele Vassovich	
Mtp	S. Nicolò	Σιδηρην	08. Ανδρέας Κολαπατάκης	08. Ανδρέας Κολαπατάκης	08. Ανδρέας Κολαπατάκης	08. Ανδρέας Κολαπατάκης	08. Ανδρέας Κολαπατάκης	08. Ανδρέας Κολαπατάκης	08. Ανδρέας Κολαπατάκης	Ανδρέας Κολαπατάκης*	
No	Mad di Napoli e	Κεφαλληνία	08. Ανδρέας Κολαπατάκης	08. Ανδρέας Κολαπατάκης	08. Ανδρέας Κολαπατάκης	08. Ανδρέας Κολαπατάκης	08. Ανδρέας Κολαπατάκης	08. Ανδρέας Κολαπατάκης	08. Ανδρέας Κολαπατάκης	Καρολάκος & Τζορτζήγος*	
Mtp	S. Spiridione	Σιδηρην	08. Ανδρέας Κολαπατάκης	08. Ανδρέας Κολαπατάκης	08. Ανδρέας Κολαπατάκης	08. Ανδρέας Κολαπατάκης	08. Ανδρέας Κολαπατάκης	08. Ανδρέας Κολαπατάκης	08. Ανδρέας Κολαπατάκης	Ανδρέας Κολαπατάκης*	
No	La Vera Amicia	Σιδηρην	08. Ανδρέας Κολαπατάκης	08. Ανδρέας Κολαπατάκης	08. Ανδρέας Κολαπατάκης	08. Ανδρέας Κολαπατάκης	08. Ανδρέας Κολαπατάκης	08. Ανδρέας Κολαπατάκης	08. Ανδρέας Κολαπατάκης	Γiov. Carovich	
No	Κεφαλληνία	Κεφαλληνία	08. Ανδρέας Κολαπατάκης	08. Ανδρέας Κολαπατάκης	08. Ανδρέας Κολαπατάκης	08. Ανδρέας Κολαπατάκης	08. Ανδρέας Κολαπατάκης	08. Ανδρέας Κολαπατάκης	08. Ανδρέας Κολαπατάκης	Ανδρέας Κολαπατάκης*	

ΠΙΝΑΚΑΣ ΣΤ'

Έλληνικά πλοία στην Τεργέστη 1795-1797

Πλοία	Λιμένα προέλευσης	Σημεία	Όνομα καπτανίου	per conto proprio	Προορισμός μέρος για τον συναρκαίριο	φορτίου μέρος portata dall' equipaggio	για άλλους εμπόρους όλο μέρος	Raccomandatari
Τρα	S. Nicolò	Κορώνη	Θεόδωρος Στρογγυλόπουλος				για διαφόρους	a se stesso
Πο	S. Nicolò	Messina / Rugusi	Δημήτριος Κυριακόπουλος				Κωνστ. Νικολάου & Συντρ.	Πελεκκίνης & Reyer
Πο	+ La Divina Providenza	Άγκωνα	Λάδρος Μανιάτης**				για όποιον περιμένει 'Αυστ. Αντι- νόπουλος	Μιχαήλ Τουρνάδης*
Τα	Mad. di Poro	Πόρος/ Ναυπλιο	Δημήτριος Καποδακτής					
Τα Μπρ	+ Mad. d'Idra S. Giovanni	Μυτιλήνη/ Ύδρα Σμύρνη	Αναστάσιος Ρεβίδης** Δημήτριος Αναμειδουακτής	"			για διαφόρους	a se stesso Stefano Rischì e Paiuchia
Σακ	S. Giovanni Battista	Κορώνη	Ιωάννης Νικολέτας				Δημήτριος & Αδελφοί Οικονόμου*	a se stesso Teod. Mexa e Cirsowich
Μπρ Μπρ	Il Veloce Falcone La Vittoria	Cattaro Τορμέ	Δημήτριος Μπαγδάπουλος Νικόλαος Απεργής (Ι) (Αρείο)	όδεια			Giov. Cufanich*	
Πο	Il Proleta Elia	Βορτίτσα/ Πάτρα	Κωνσταντίνος Ζαφειρόπουλος				Καρακάλος & Τζατζαράγκος*	a se stesso
Τα	S. Spiridione	Άγρα	Χρυσόθεος Καμπούρης	"			Απόστολος 'Αναστασίου'	'Απόστολος Αναστασίου'
Ταυελλα	S. Nicolò	Καλαμίτα/ Ναυαργο	Αναγνώστης Μακρινγιάννης	"			Νικόλαος Μπενιζέλοπου- λος στη διεύθ. Καρακάου & Τζατζαράγκου*	Καρακάλος & Τζατζαράγκος*

ΠΙΝΑΚΑΣ ΣΤ'

Έλληνικά πλοία στην Τερνέστη 1795-1797

Πλοία	Λιμένας προέλευσης	Σημεία	Όνομα καπετάνιου	per conto proprio		Προσριζμός μέρος για τον αστρακάρικο	φορτίου μέρος portata dell' equipaggio	για άλλους εμπόρους		Raccomandatari
				ολο	μέρος			ολο	μέρος	
Τα Μα Τρα Μηρ Τα Πο Πο	+ Mad d'Idra La Speranza Il Temistocle S. Nicolò + Mad d'Idra La Vittoria S. Nicolò	Μυτιλήνη Toscani Toscani Σμύρνη / Τεσμέ Μυτιλήνη / Ύδρα Σμύρνη Toscani	οθ. οθ. οθ. οθ. οθ. οθ. οθ.	Λεφτέρης Ίωάννου Δημήτριος Κωνσταντίνου Νικόλαος Γεωργίου Ίωάννης Αδερνός Ίωάννης Γκιέας** Πέτρος Νικολάου Δημήτριος Λεοντής	*	*	*	για διαφόρους για διαφόρους για διαφόρους	για διαφόρους για διαφόρους για διαφόρους	* Άγγελος Κορνήλιος* Gov. Curtovich Gov. Vucassovich Leon ed Atou Vivante* Μιχαήλ Τουρνολίτης* Gov. Curtovich* Θεομήτης & Σύντρ.*
Πο Τρα	Le 5 Sorelle S. Spiridione	Σμύρνη λη	οθ. οθ.	Μανώλης Κωνσταντίνου Ανδρέας Στεφάνου	*	*		για διαφόρους Θεομήτης & Σύντρ.* Plenario e Bellramini	για διαφόρους Ίωάννης Γεωργ. Ίωάννης* Pandilo Österreich	Leon e Atou Vivante* Saverio Sarabachia
Τα	Mad. di Megaspileo	Πάτρα	οθ.	Δεδούσης Κατσουλίουλας Πανεγιώτης Μιχόπουλος				Ανδρέας Κλακώνης*	Ανδρέας Κλακώνης*	* Ανδρέας Κλακώνης*
Τρα	S. Spiridione	Πάτρα	gr. ο.					Ανδρέας Κλακώνης*	Ανδρέας Κλακώνης*	* Ανδρέας Κλακώνης*
Τρα	S. Nicolò	Πρέβεζα	οθ.	Χρήστος Καραδέβελος	*	*		Ανδρέας Κλακώνης*	Ανδρέας Κλακώνης*	* Ανδρέας Κλακώνης*
Τα	La Bosnia	Κωνσταντινούπολη / Ουράκιοι	οθ.	Πέτρος Πετρογιάννης				για διαφόρους	Αδαμιοί Οικονόμου*	* Αδαμιοί Οικονόμου*
Μηρ	S. Nicolò	Madne / Messina	οθ.	Αργύριος Μιχαήλ						Gasparo Casati e Damilio*
Βρα	:	Μεσολόγγι	οθ.	Κανάκης Γεωργιανής		*				Γεώργιος Σταυράκης* Σταυράκης*

ΠΙΝΑΚΑΣ ΣΤ'

Ελληνικά πλοία στην Τερνέστη 1795-1797

Πλοία	Λίμνη πρόελευσης	Σημεία	Όνομα καπετάνιου	per conto proprio	Προορισμός μέρος για τον ολο μέρος	φορτίο μέρος portata dell' equipaggio	για όλους εμπόρους ολο μέρος	Raccomandatari
Πο S. Nicolò	Σιμόνη	οθ.	Αντιστάσις Παναγιώτου				για διαφόρους	Κυριάκος Μορζίνης, Νικόλαος Παπαδάκης & Ρενιέρης· a se stesso
Πο Il Casino	Λέορνο Goro	οθ.	Θεόδωρος Ίωάννου	όδεια		*	για διαφόρους	Leon e Aron Vivante·
Πο S. Nicolò	Σιμόνη	οθ.	Θεόδωρος Ίωάννου			*	Καράγκας & Τζατζαράγκος·	Καράγκας & Τζατζαράγκος·
Τα S. Luca	Μεσολόγγι	οθ.	Κωνσταντίνος Μαρθέας					Saverio Sarabachia
Πο S. Giorgio	Κωνσταντινούπολη	οθ.	Αντώνιος Λακαράης				Ίωάννης Γεωργ. Ίωάννης· για διαφόρους	Gion. Curtovich·
Πο La Fortuna	Σιμόνη / Ναυαρίνο	οθ.	Ίωάννης Παναγιώτου					Ίωάννης Οικονόμου
Ταίτζελλα S. Spiridione	Ναυαρίνο Πάτρα	οθ.	Νικόλαος Γαβέρας (·) (Gavera)				Ίωάννης Οικονόμου·	Κυρ. Μορζίνης, Νικ. Παπαδάκης & Ρενιέρης·
Τρα Wilmann	Σιμόνη	οθ.	Μάρκος Αντωνίου				για διαφόρους	Αλέξανδρος Γαλάτης·
Πο S. Spiridione	Τεσαμέ	οθ.	Απόστολος Μαρτίος			*	για διαφόρους	

Πηγές: ASVen., Cinque Savi alla Mercanzia, b 761
 παρατηρήσεις: Για τα * και ** βλ. παρατηρήσεις του πίνακα Ε'. Το ίδιο ισχύει και για τις συντομογραφίες του τύπου των πλοίων. Προστίθεται εδώ: Σαί = Σαίκι.