

ΔΕΙΓΜΑ 4



ΕΡΜΟΥΠΟΛΗ

ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ
ΤΟ 19ο ΑΙΩΝΑ



Αποθήκες διαμετακομιστικού εμπορίου

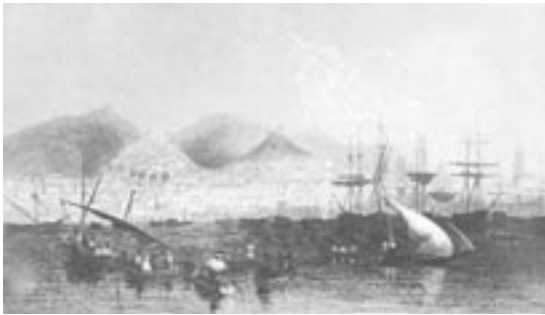
Ενας «κανόνας» της ιστορικής γεωγραφίας¹ θέλει τα σημαντικά λιμάνια να αποτελούν όχι μόνο κόμβους των θαλάσσιων συγκοινωνιών, αλλά και απολήξεις χερσαίων δρόμων μιας εκτεταμένης ενδοχώρας.² Φυσικά, κάθε κανόνας έχει και εξαιρέσεις, καθώς, πέρα από τον καθοριστικό ρόλο της γεωγραφίας, συχνά η ιστορική συγκυρία αποδεικνύεται εξίσου καθοριστικός παράγοντας για τη δημιουργία μεγάλων λιμανιών. Ασφαλώς το φαινόμενο της αστικής ανάπτυξης στις περιπτώσεις αυτές έχει ημερομηνία λήξης, αυτή

κατά την οποία οι συγκυριακοί παράγοντες θα πάψουν να λειτουργούν.

Η Σύρος, ένα μικρό νησί των Κυκλάδων στο σταυροδρόμι της ανατολικής Μεσογείου, πληρούσε ανέκαθεν μόνο την πρώτη από τις προϋποθέσεις του κανόνα που προαναφέρθηκε, καθώς κατείχε μια εξαιρετικά ευνοϊκή θέση ως προς τους άξονες των θαλάσσιων συγκοινωνιών.³ Όμως, παρά την κομβική αυτή θέση στο παραδοσιακό σύστημα συγκοινωνιών, ποτέ δεν είχε αναπτυχθεί στη Σύρο ένα μείζον αστικό κέντρο.

Κατά την εποχή της Τουρκοκρατίας, η ιδιότητα του κατακτημένου συνεπαγόταν για τους Έλληνες ποικίλες εξαρτήσεις, γεγονός που τους ανάγκαζε να εργάζονται πρώτα και κύρια για την εξυπηρέτηση των συμφερόντων των κυριάρχων, εντασσόμενοι στα εμποροναυτικά κυκλώματα που διαχειρίζονταν το κρατικό εμπόριο. Όμως, από το δεύτερο μισό του 18ου αιώνα η άνοδος της διεθνούς ζήτησης για την αγροτική παραγωγή της Ανατολής ευνόησε τους Έλληνες εμποροναυτικούς,⁴ δίνοντας ώθηση στην αύξηση του αριθμού ελληνικής ιδιοκτησίας πλοίων. Ιδιαίτερα σημαντική για τους ελληνικούς ναυτότοπους⁵ είναι η περίοδος του έντονου αγγλογαλλικού ανταγωνισμού, που κορυφώθηκε στο διάστημα 1756-1813. Η προσωρινή απομάκρυνση των γαλλικών πλοίων από την ανατολική Μεσόγειο έδωσε τη δυνατότητα στα ελληνικά πλοία να αναλάβουν τις μεταφορές που μέχρι τότε εκτελούσαν οι Γάλλοι.

Μετά την έκρηξη της Επανάστασης, η καταστροφή της Χίου, το 1822, και των Ψαρών, το 1824, είχαν ως αποτέλεσμα να συρρεύσουν στη Σύρο, που τέθηκε τότε υπό την προστασία Γάλλων και Αυστριακών, πρόσφυγες από τα νησιά αυτά, καθώς και από τον ευρύτερο χώρο του Αιγαίου, άνθρωποι με σημαντική εμπειρία στο εμπόριο και τη ναυτιλία. Έτσι, συγκροτήθηκε εκεί ένα ισχυρό ναυτιλιακό κέντρο, η Ερμούπολη. Από το



Αποψη της Σύρου, όπως απεικονίζεται σε γκραβούρα του 19ου αι.



Δημαρχείο Ερμούπολης. Έργο του Γερμανού αρχιτέκτονα Ε. Τσίλερ

όνομα που της έδωσαν οι οικιστές της, το 1826, φαίνεται ότι η νέα πόλη, που διαμορφώθηκε κοντά στο λιμάνι, προσανατολίστηκε αρχικά στον Κερδώ Ερμή.



«Ελληνικό Μάντσεστερ αποκαλούσαν τη Σύρα οι ξένοι εισαγωγείς βαμβακέμποροι, και στον Ξακουστό ταρσανά της, όπου και ο παπούς μου κι ο πατέρας μου ήταν πρωτομαστόροι μέσα σ' ένα ασκέρι από χίλιους

τόσους εργάτες, σκαρώθηκαν κι αρματώθηκαν χιλιάδες ιστιοφόρα υψηλής ποιότητας. Το Νηολόγιο της Σύρας στα 1834-1864 αριθμούσε 4.103 καράβια, βγαλμένα όλα σχεδόν από τα ναυπηγεία της, και τα έσοδα απ' τα Τελωνεία της με τις πελώριες αποθήκες κάλυπταν σχεδόν όλα τα έξοδα του νεοσύστατου ελληνικού κράτους. [...]»

Ρίτα Μπούμπ-Παππά, *Η Χρυσή*, Εκδόσεις Καρανάση, 1984.

ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΚΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ

I Οργάνωση του σχεδίου εργασίας (project)

Δ Διατύπωση του θέματος

Οι προσλαμβάνουσες των μαθητών επιτρέπουν να προτείνουμε τον τίτλο «Ερμούπολη: Ναυτιλία και αστική ανάπτυξη το 19ο αιώνα» για το σχέδιο εργασίας που σκοπεύουμε να υλοποιήσουμε.

Δ Πηγή αφόρμησης

Ως πηγή αφόρμησης είναι δυνατόν να ληφθεί ο προβληματισμός για την προέλευση και τη σημασία του ονόματος της Ερμούπολης.

Δ Σκοποί

1. Να γνωρίσουν οι μαθητές τον ιδιαίτερο ρόλο που έπαιξαν στη διαμόρφωση της Ερμούπολης κατά τις πρώτες δεκαετίες μετά την απελευθέρωση η ιστορική συγκυρία, η γεωγραφική θέση της Σύρου, η επαγγελματική ενασχόληση με τη ναυτιλία και το εμπόριο.
2. Να αποκτήσουν δεξιότητες σε θέματα μελέτης στατιστικών δεδομένων, συλλογής, καταγραφής και επεξεργασίας πληροφοριακού υλικού για τον αστικό χώρο.
3. Να προσεγγίσουν βιωματικά το παρελθόν του τόπου τους και να εκτιμήσουν τη σπουδαιότητα και προσφορά του κατά τα πρώτα βήματα του νεοσύστατου ελληνικού κράτους.

Δ Άξονες

1. Παράγοντες της ναυτιλιακής ακμής και κάμψης της Ερμούπολης το 19ο αι.
2. Η αποτύπωση της ακμής της πόλης στο αστικό πολεοδομικό και αρχιτεκτονικό περιβάλλον.
3. Το αστικό πνεύμα στην πνευματική ζωή της Ερμούπολης του 19ου αι.

Δ Ενδεικτικές ομάδες εργασίας

Οι θεματικοί άξονες θα καλυφθούν με ομάδες εργασίας, συγκεκριμένα προσδιορισμένες, οι οποίες θα αναλάβουν (ενδεικτικά):

- Να ερευνήσουν και να αξιοποιήσουν το σχετικό με το θέμα τους αρχειακό υλικό.
- Να συγκεντρώσουν φωτογραφικό υλικό: φωτογραφίες από προσωπικά αρχεία, φωτογραφικές συλλογές σε παλαιότερες και σύγχρονες εκδόσεις, επιτόπια φωτογράφιση οικοδομημάτων ή περιοχών ιδιαίτερου ενδιαφέροντος (δραστηριότητα που πρέπει να ενθαρρύνεται) για αντιπαράβολή του χθες και του σήμερα. (Τεχνολογία, Οικιακή Οικονομία)
- Να ερευνήσουν τον τοπικό τύπο (συγκεκριμένης περιόδου, με συγκεκριμένα ερωτήματα) για να τεκμηριώσουν την κάλυψη ενός θέματος, όπως π.χ.: «η απεργία του 1897: το πριν και το μετά», ώστε να μπο-

ρούν να εντάξουν το επιμέρους στο γενικότερο ιστορικό πλαίσιο της εποχής. (Ιστορία, Γλώσσα)

- Να καταγράψουν τους ναυτικούς όρους οι οποίοι χρησιμοποιούνται ακόμη στο νησί. (Γλώσσα)
- Να δημιουργήσουν πίνακες, «πίτες» ή διαγράμματα με βάση τα ευρήματά τους έπειτα από έρευνα σε κάποιο θέμα, π.χ. να διερευνήσουν την καταγωγή των κατοίκων της Σύρου, όπως απηχείται μέσα από τα επώνυμά τους. (Οικιακή Οικονομία, Μαθηματικά)

- Να εντοπίσουν και να καταγράψουν τις λογοτεχνικές αναφορές στη Σύρο του 19ου αι. (Γλώσσα, Λογοτεχνία)
- Να πάρουν συνέντευξη από κάποιον αρμόδιο στο Νεώριο της Σύρου, ώστε να δοθεί η σημερινή κατάσταση στο ναυπηγοεπισκευαστικό τομέα στο νησί σε αντιπαραβολή με το παρελθόν. Επίσης, με κάποιον που εργαζόταν στο θέατρο (όπερα) της Σύρου. (Προφορική Ιστορία)

II Ανάπτυξη των αξόνων σε δραστηριότητες

ΑΞΟΝΑΣ 1

Παράγοντες της ναυτιλιακής ακμής και κάμψης της Ερμούπολης το 19ο αι.

1. Να συγκεντρώσετε πληροφορίες από τη βιβλιογραφία για τη ναυπηγική δραστηριότητα στη Σύρο, τις τεχνικές και τα επαγγέλματα που εμπλέκονταν στη ναυπήγηση ιστοφόρων σκαφών. (Τεχνολογία)
2. Να δημιουργήσετε γλωσσάρι ναυτικών όρων που χρησιμοποιούνται σήμερα στο νησί. (Γλώσσα)
3. Να προσδιορίσετε και να αξιολογήσετε το ρόλο του γεωγραφικού παράγοντα στην εξέλιξη της Σύρου. (Γεωγραφία)
4. Να περιγράψετε την ιστορική συγκυρία που συνέβαλε ώστε η Σύρος να παίζει σημαντικό ρόλο για την οικονομία του τόπου

κατά το 19ο αι. (Ιστορικά γεγονότα, δημογραφικές συνέπειες, ανθρώπινο κεφάλαιο)

5. Να διερευνήσετε την ονομασία, τη συγκρότηση, το μέγεθος και το χαρακτήρα της Ερμούπολης. Να τη συγκρίνετε με ανάλογες πόλεις της Ελλάδας και της Ευρώπης κατά το 19ο αι., με βάση τον πληθυσμό και την οικονομική δραστηριότητα. (Ιστορία, Γεωγραφία)
6. Να απεικονίσετε στο χάρτη, βάσει των πληροφοριών των σχετικών πηγών, τα κοινωνικά δίκτυα (εμπορικούς δρόμους) στα οποία εντασσόταν η Ερμούπολη το 19ο αι. (Γεωγραφία)
7. Να διερευνήσετε την καταγωγή των κατοίκων της Σύρου, όπως απηχείται μέσα από τα επώνυμά τους. Να δημιουργήσετε πίνακες, «πίτες» ή διαγράμματα με τις σχετικές επισημάνσεις. Να εντάξετε τα ευρήματά σας στο ευρύτερο ιστορικό πλαίσιο το οποίο θα ερμηνεύσει τις μετακινήσεις και την εγκατάσταση των διάφορων ομάδων. (Γεωγραφία, Δημογραφία)
8. Να σχηματίσετε κατάλογο με τους σημαντικότερους οικονομικούς παράγοντες της Ερμούπολης κατά το 19ο αι. (Διερεύνηση βιβλιογραφική, τύπος, αρχαικά έγγραφα)
9. Να επισημάνετε στον τοπικό τύπο της εποχής πληροφορίες που αναφέρονται σε



Άποψη του Νεωρίου και των μηχανουργείων της Σύρου

επαγγέλματα σχετικά με τη ναυτιλία και να δημιουργήσετε θεματολόγιο. (Ανθρώπινο κεφάλαιο)

10. Να συγκεντρώσετε πληροφορίες για ναυτιλιακές επιχειρήσεις της Σύρου που εγκαταστάθηκαν στον Πειραιά. (Οικονομική Ιστορία)

ΑΞΟΝΑΣ 2

Η αποτύπωση της ακμής της πόλης στο αστικό πολεοδομικό και αρχιτεκτονικό περιβάλλον

1. Να δημιουργήσετε φωτογραφική συλλογή παλαιών κτιρίων της Άνω πόλης και της Ερμούπολης. Να διαμορφώσετε κριτήρια για την κατηγοριοποίησή τους. (Αρχιτεκτονική)
2. Να δημιουργήσετε μητρώο των νεοκλασικών κτιρίων, συλλέγοντας πληροφορίες από αρχειακές και άλλες πηγές σχετικά με την αρχική χρήση τους, τους αρχιτέκτονες, τα δημιουργήματά τους σε άλλες περιοχές της χώρας. Ποια η χρήση τους σήμερα; (Αρχιτεκτονική, Βιογραφία)
3. Να εντοπίσετε μνημεία της βιομηχανικής

κληρονομιάς της Ερμούπολης. Ποιες δραστηριότητες αναπτύχθηκαν σ' αυτά; Ποια η κατάσταση των μνημείων σήμερα; (Αρχιτεκτονική)

4. Να προτείνετε μέτρα και κίνητρα για την προστασία, τη διατήρηση και την ανάδειξη της Άνω Χώρας στη Σύρο. (Περιβάλλον)

ΑΞΟΝΑΣ 3

Το αστικό πνεύμα στην πνευματική ζωή της Ερμούπολης του 19ου αι.

1. Ποια έντυπα εκδόθηκαν στην Ερμούπολη; Να συγκεντρώσετε πληροφορίες για εκδότες και τυπογραφεία. (Ιστορία, Εκδοτική)
2. Να συγκεντρώσετε πληροφορίες για τους πνευματικούς δημιουργούς και τους καλλιτέχνες του 19ου αι. που σχετίζονται με τη Σύρο, καθώς και για την απήχηση του έργου τους. (Τέχνες, Βιογραφία)
3. Από τον τύπο της εποχής και άλλες πηγές να συγκεντρώσετε πληροφορίες και φωτογραφικό υλικό για την καλλιτεχνική ζωή στη Σύρο το 19ο αι. (Τέχνες)

III Ενδεικτική σύνθεση των αποτελεσμάτων των δραστηριοτήτων του άξονα 1

Παράγοντες της ναυτιλιακής ακμής και κάμψης της Ερμούπολης κατά το 19ο αι.



«Η Μεσόγειος δεν είναι καν μία θάλασσα, είναι ένα “σύμπλεγμα θαλασσών”: θάλασσες κατάρμεστες από νησιά, που διακόπτονται από χερσονήσους και περιβάλλονται από δαντελωτές ακτές. Η ζωή της είναι ανακατεμένη με τη ζωή της στεριάς, η ποιότητά της είναι περισσότερο από το μισό ποιμενική, οι ναύτες της κάποιες στιγμές είναι αγρότες. Η Μεσόγειος είναι η θάλασσα της ελιάς και των αμπελιών, αλλά και των στενών κωπήλατων σκαφών και των στρογγυλών εμπορικών πλοίων. Δεν μπορούμε να διαχωρίσουμε την ιστορία της από τον στεριανό κόσμο που την περιβάλλει, όπως δεν μπορούμε να αποσπασουμε τον πηλό από τα χέρια του τεχνίτη που τον πλάθει».

F. Braudel, *η Μεσόγειος*, τόμ. Α', μτφρ. Κλ. Μιτσotάκη, ΜΙΕΤ, Αθήνα 1991, σσ. 9-10.



Το πλήρωμα του α/π «Τσιροπινάς»

Βασικό ερώτημα: Ποιοι ήταν οι ουσιαστικοί παράγοντες που συνετέλεσαν στην ανάπτυξη και την κάμψη της ναυτιλίας της Σύρου κατά το 19ο αιώνα;

Ομάδες εργασίας. Οι δραστηριότητες 1 και 4 αποτελούν αντικείμενο διερεύνησης μιας ομάδας εργασίας. Οι δραστηριότητες 2, 8 και 10

αποτελούν το θέμα εργασίας της δεύτερης ομάδας. Οι δραστηριότητες 3, 5, 6 και 7 αποτελούν το θέμα εργασίας της τρίτης ομάδας, ενώ η δραστηριότητα 9 θα απασχολήσει ξεχωριστή ομάδα. Επισημαίνεται ότι η δραστηριότητα 7 (επώνυμα – καταγωγή) θα μπορούσε από μόνη της να αποτελέσει ένα μικρό σχέδιο εργασίας.



Άποψη του λιμανιού της Σύρου



Το παλαιότερο κτίριο του Νεωρίου, περί το 1900



Το Νεώριο σε πρόσφατη φωτογραφία

Όταν δημιουργήθηκε το ελληνικό κράτος, η οικονομία βρισκόταν σε κατάσταση υπανάπτυξης, ενώ ουσιαστικά μόνο στα παράλια και τα νησιά του Αιγαίου λειτουργούσαν κάποιες μορφές εξελιγμένης εμπορικής δραστηριότητας, κυρίως λόγω της επικοινωνίας που εξασφάλιζαν οι θαλάσσιοι δρόμοι. Εξάλλου τα σημαντικότερα οικονομικά κέντρα του ελληνισμού είχαν παραμείνει εκτός των ορίων της χώρας, η οποία ουσιαστικά διέθετε δύο μόνο εμπορικά κέντρα, την Πάτρα και την Ερμούπολη. Η τελευταία είχε αναδειχθεί μόλις κατά την προηγούμενη δεκαετία σε ισχυρό ναυτιλιακό κέντρο, συγκεντρώνοντας από ολόκληρο το χώρο του Αιγαίου ανθρώπους με εμπειρία και γνώσεις στα θέματα του ναυτικού εμπορίου.

Με τη δημιουργία λοιπόν του ελληνικού κράτους δόθηκε στους Έλληνες εμπόρους και πλοιοκτήτες η δυνατότητα να καθορίζουν με σχετική αυτονομία την οργάνωση και τη λειτουργία του δικού τους εμπορικού στόλου. Ειδικότερα η Σύρος αναδεικνύεται κατά την εποχή αυτή σε σημαντικό **κέντρο διαμετακομιστικού εμπορίου** της νοτιοανατολικής Μεσογείου, καθώς συνδεόταν με τη Μαύρη Θάλασσα, την Κωνσταντινούπολη, την Αλεξάνδρεια και τα λιμάνια της δυτικής Μεσογείου.

Οι σημαντικότεροι «Συριανοί» караβοκύρηδες ιστιοφόρων⁶ ήταν Χιώτες, Ψαριανοί, Κασιώτες, Ανδριώτες, Λέριοι, Σαντορινιοί, Σαμιώτες αλλά και Υδραίοι και Σπετσιώτες. Όλοι αυτοί ήταν κατά κύριο λόγο οργανωμένοι σε κλειστά επαγγελματικά κυκλώματα που τους παρείχαν άμεση εξυπηρέτηση στη λειτουργία των ναυτιλιακών τους επιχειρήσεων, ιδιαίτερα στη στελέχωση των πλοίων τους με συντοπίτες.⁷ Έτσι, η Σύρος, πύλη διείσδυσης των βιομηχανικών προϊόντων της δυτικής Ευρώπης στην αγορά της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας,⁸ εξελίσσεται σε πόλο έλξης караβοκύρηδων και εφοπλιστών.

Στο λιμάνι της Ερμούπολης δημιουργούνται κατά την εποχή αυτή υποδομές για την ομαλή διεξαγωγή του διαμετακομιστικού εμπορίου και την ανάπτυξη του εμπορικού

στόλου, όπως κεντρικές αποθήκες και ταρσανάδες. Στα ναυπηγεία της, όπου μόνο το 1835 ναυπηγήθηκαν εκατό πλοία, δημιουργήθηκε κατά κύριο λόγο ο πρώτος εμπορικός στόλος της χώρας. Από το 1834 ως το 1867 είχαν εγγραφεί στο νηολόγιο της Ερμούπολης 4.103 πλοία, τα περισσότερα από τα οποία προήλθαν από τα ναυπηγεία του νησιού.

Καθημερινά έπλεαν στο λιμάνι ιστιοφόρα, μεταφέροντας εμπορεύματα των τριών ηπείρων. Αυτή η δραστηριότητα συνέβαλε στη συσσώρευση κεφαλαίων, που επέτρεψαν επενδύσεις στη ναυπήγηση πλοίων και περαιτέρω επέκταση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων.⁹ Οι σημαντικότεροι τραπεζίτες της Ερμούπολης ήταν Χιώτες έμποροι, οι οποίοι αποδείχθηκαν πολύ σημαντικοί για την εξέλιξη της ναυτιλίας στη Σύρο αλλά και στην Ελλάδα γενικότερα. Η πόλη διέθετε ασφαλιστικές εταιρείες, χρηματοπιστωτικές υπηρεσίες, αντιπροσώπους διεθνών νηογνομόνων, ελληνικές και ξενόγλωσσες εφημερίδες, ενώ το 1836 ιδρύθηκε Εμπορικό Επιμελητήριο.

Η ανάδειξη της Σύρου σε **ναυτιλιακό κέντρο** συντέλεσε στην ανάπτυξη ποικίλων βιομηχανικών και βιοτεχνικών δραστηριοτήτων στο νησί. Η βυρσοδεψία υπήρξε ο κλάδος με τη μεγαλύτερη ανάπτυξη στη Σύρο, όπου οι τεχνικές κατεργασίας δερμάτων εξελίσσονται και τα παραγόμενα προϊόντα προωθούνται στην εσωτερική αγορά και το εξωτερικό. Παράλληλα αναπτύσσονται οι κλάδοι της σαπωνοποιίας, της οινοπνευματοποιίας, της βαφικής και της παιγνιοχαρτοποιίας, ενώ εκατοντάδες γυναίκες ασχολούνται με την οικοτεχνία κατασκευής μαντιλιών (καλεμεκιά).

Η έντονη **ναυπηγική και εμπορική δραστηριότητα** συνοδεύεται από ανάλογη δημογραφική ανάπτυξη. Το 1821 το λιμάνι, κάτω ακριβώς από την παλιά «Ανω πόλη», είχε μόλις 150 κατοίκους. Στη διάρκεια της Επανάστασης η πληθυσμιακή αύξηση, με την εγκατάσταση προσφύγων από τις λοιπές περιοχές του Αιγαίου, είναι θεαματική,

και το 1828 ο πληθυσμός της Ερμούπολης ανέρχεται σε 13.805 κατοίκους, αύξηση που θα συνεχιστεί στη διάρκεια των επόμενων δεκαετιών, χωρίς να επηρεαστεί από την αναβάθμιση του Πειραιά, επινεύου της πρωτεύουσας από το 1834. Το 1850 ο πληθυσμός της Ερμούπολης θα πλησιάσει τις



Το α/π «Ευάγγελος» του Θεόδωρου Πάγκαλου



Το λιμάνι της Ερμούπολης, το 1843



Έγγραφο του ΔΣ της Ελληνικής Ατμοπλοίας προς το Δημαρχείο Ερμούπολεως για τη χορήγηση άδειας λειτουργίας νεωρίου

ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΟΝΤΟΠΟΡΩΝ ΙΣΤΙΟΦΟΡΩΝ ΚΑΤΑ ΤΟΠΟ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗΣ

Τόπος ναυπήγησης	1845	1850	1855	1860	1865	1870
Σύρος	110	405	413	283	414	789
Γαλαξειδί	95	152	126	151	235	337
Σπέτσες	26	88	79	51	89	197
Σκόπελος/Σκιάθος	11	50	57	32	48	103
Κάσος	16	65	66	42	65	93
A. Σύνολο	258	760	741	559	851	1.519
B. Σύνολο ελληνόκτητου στόλου	949	1.360	1.240	1.075	1.289	2.330
A/B	27%	56%	60%	52%	66%	65%

Πηγή: Τζελίνα Χαρλαύτη και Νίκος Βλασόπουλος, *Ποντοπόρεια, 1830-1940. Ποντοπόρα ιστιοφόρα και ατμόπλοια από την ίδρυση του ελληνικού κράτους μέχρι τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο*, ΕΛΙΑ, Αθήνα 2002.

20.000 ψυχές, χάρη στην ιδιαίτερη οικονομική ανάπτυξη, το διαμετακομιστικό εμπόριο και τη ναυτιλία.¹⁰

Η ανοδική πορεία της παραδοσιακής ναυπηγικής δραστηριότητας στην Ερμούπολη αρχίζει να επιβραδύνεται από την εποχή της επικράτησης της ατμοπλοΐας. Το τεχνολογικό επίτευγμα της κατασκευής στην Ερμούπολη το 1853-54 του πρώτου μικρού ατμόπλοιου στην Ελλάδα, αν και στέφθηκε από επιτυχία, δεν είχε συνέχεια. Δύο χρόνια αργότερα, ομάδα εμπόρων της διασποράς, με τη βοήθεια της Εθνικής Τράπεζας, δημιούργησε την πρώτη μετοχική ατμοπλοϊκή εταιρεία της Ελλάδας, την «Ελληνική Ατμοπλοΐα», με έδρα την Ερμούπολη. Παρά τα προβλήματα που αντιμετώπισε μέχρι την οριστική διάλυσή της το 1892, πρόσφερε σημαντικό έργο και ήταν ζωτικής σημασίας για το νέο ελληνικό κράτος.

Τα αίτια του σταδιακού μαρασμού της Ερμούπολης είναι δυνατόν να εντοπιστούν στην απουσία κεφαλαίων, τεχνολογικών υποδομών ανταγωνιστικών προς τα ναυπηγεία του εξωτερικού και στην έλλειψη τε-

χνογνωσίας. Όμως, πέρα από την τεχνολογία, ήδη και η γεωγραφία αναλάμβανε τον ιστορικό της ρόλο. Η προνομιακή γεωγραφική θέση που απολάμβανε η Σύρος κατά την περίοδο της άνθησης άλλαξε, όταν με τη διώρυξη του Ισθμού της Κορίνθου, ο Πειραιάς απέκτησε τις προϋποθέσεις να εξελιχθεί στο πρώτο λιμάνι της χώρας. Εντούτοις, μέχρι τα τέλη του 19ου αι. η Σύρος και τα ναυπηγεία της συνεχίζουν να δραστηριοποιούνται έντονα. Είναι, εξάλλου, αξιοσημείωτο ότι η αντικατάσταση των ιστιοφόρων με ατμόπλοια πραγματοποιήθηκε σταδιακά με κεφάλαια Συριανών κεφαλαίουχων. Οι σημαντικότεροι από αυτούς ήταν οι οικογένειες Βαφειαδάκη, Καλβοκορέση, Μαυρογορδάτου, Νεγροπόντη, Πάγκαλου, Τσιροπινά και Φουστάνου. Πολλοί, όμως, από τους πλοιάρχους που χρηματοδοτήθηκαν μετεγκαταστάθηκαν σταδιακά στον Πειραιά. Μέχρι το τέλος του 19ου αι. η Ερμούπολη διατήρησε την πρώτη θέση μεταξύ των ελληνικών ναυπηγείων, ενώ το 1893 ναυπηγήθηκε εκεί εξ ολοκλήρου το πρώτο μεγάλο ελληνικό ατμόπλοιο. Η οικο-

νομική κρίση που θα ακολουθήσει θα έχει ως συνέπεια την εγκατάλειψη της Ερμούπολης από αρκετούς εμπόρους, ναυτικούς και άλλους εργαζομένους στο ναυπηγείο, με αποτέλεσμα να παρατηρηθεί μείωση του πληθυσμού.

Παρά τη ραγδαία ανάπτυξη του Πειραιά, η Ερμούπολη αποτελούσε στις αρχές του 20ού αι. σημαντικό ναυτιλιακό κέντρο, το οποίο όμως σταδιακά παρακμάζει. Η πόλη, που γνώρισε την πρώτη οικονομική κρίση με την ανάπτυξη των ατμοπλοϊκών συγκοινωνιών και τον περιορισμό της ιστιοφόρου ναυτιλίας, από τα τέλη του 19ου αι. παραχώρησε τη θέση που κατείχε στο διαμετακομιστικό εμπόριο στα νέα κέντρα του εξαγωγικού εμπορίου, τον Πειραιά και την Πάτρα. Μετά τον Α΄ Παγκόσμιο πόλεμο, με την επικράτηση της ατμοπλοΐας, τη διάνοιξη του Ισθμού της Κορίνθου και την κατασκευή σιδηροδρομικών γραμμών που συνέ-

δεαν την πρωτεύουσα με τις μεγάλες ελληνικές πόλεις, το λιμάνι της Ερμούπολης οδηγήθηκε στην παρακμή.



Τμήμα οροφωγραφίας από το αρχοντικό Ράλλη

ΠΗΓΕΣ – ΠΑΡΑΛΛΗΛΑ ΚΕΙΜΕΝΑ



1. Οικονομική και κοινωνική εξέλιξη της Ερμούπολης

Μέχρι της εθνικής ημών επανάστασεως η Σύρος ήτον ασήμαντος και ολίγον κατοικημένη και πτωχή, μη έχουσα παιδείαν και τέχνας, ούτε ναυτιλίαν. Ακμάζει δε αφ' ης συνωκίσθησαν εν αυτή φεύγοντες των βαρβάρων την καταδρομήν, Χίοι, Σμυρναίοι, Κυδωνιείς, Ψαρριανοί και άλλοι Έλληνες παταχόθεν [...].

Και η μεν Ερμούπολις περιέχει 22.000 σταθερών κατοίκων, πολλούς παροίκους και παρεπιδημούντας και πολλά εμπορικά και βιομηχανικά καταστήματα. Η κατάσταση της πόλεως ταύτης και υλική και ηθική βελτιούται οσημέρα ειπαισθητώς. Οι Ερμούπολιται είναι λαός αγχίνους, φιλομαθής, φίλεργος, εύτακτος, φιλόπατρις, επιχειρηματικός, αγαθοποιός, ωφελών και τιμών αλη-

θώς διά των προτερημάτων τούτων και την νήσον και το Αιγαίον και το έθνος [...].

Η ναυπηγία της Ερμούπολεως ωφελεί πολύ την πόλιν ταύτην και πολλαχώς. Αυτή εδώ γίνεται αρίστη και συμφέρουσα διά την καλήν των πλοίων κατασκευήν και την οικονομίαν της δαπάνης εις το πρόχειρον της αναγκαιούσης ύλης και των αναγκαίων πιστώσεων, τέλος δε διά το κεντρικόν της θέσεως, εν τω Αιγαίω. Ήκμασε δε η ναυτιλία αυτή μάλιστα κατά τα έτη 1846 και 1847, και παρέσχε εις τον τόπον ικανά κεφάλαια. Κατά την λήξιν του 1850 έτους ο νηολόγιον της Ερμούπολεως περιείχε πλοία πρωτοβάθμια 245, δευτεροβάθμια 504, το όλον 749, φέροντα τόνους 93.289, και ναυτικών πλήθος εκ 4.800 ανδρών.

Ευθύφρων, εφημ. Ένωσις,
10 Ιουνίου 1854, σ. 1.

**II. Έκθεσις περί κατασκευής προκουμιάς εις Ερμούπολιν**

Προς την Βουλήν

Κύριοι,

Ο πρώστος εμπορικός λιμίν του Κράτους, ο της Ερμουπόλεως, προσβαλλόμενος υπό των ανατολικομεσημβρινών ανέμων και επαπειλούμενος υπό δυστυχημάτων, τα οποία καθ' όλην αυτών την σφοδρότητα ανεφάνησαν προ πάντων κατά τους χειμώνας των ετών 1834 και 1837, πρέπει αναγκαίως να εξασφαλισθή.

Η κυβέρνησις περί πολλού ποιουμένη την ανάπτυξιν του εμπορικού ναυτικού, ως και του συναπτουσομένου εν Ελλάδι εμπορίου, οφείλουσα δε ιδίως να προνοήσῃ διά τους λιμένας, οίτινες ενώνουν το εν και το άλλο πλεονέκτημα, και τοιούτος είναι κατ' εξαίρεσιν ο λιμίν της Σύρου, εφρόντισεν

από του 1838 περί εξευρέσεως των καταλληλοτέρων μέσων προς αποφυγήν των δυστυχημάτων, εις τα οποία ο λιμίν ούτος κατά πάσαν σχεδόν ετησίαν περίοδον κατά το μάλλον ή ήττον υπόκειται. Προς τον σκοπόν τούτον εσύσθησε κατά καιρούς επιτροπιάς επιφορτισμένας να γνωμοδοτήσωσι περί των μέσων τούτων [...]. Αλλά διά την πραγματοποίησιν ενός τοιούτου κατασκευάσματος απαιτείται μεγάλη δαπάνη, αναβαίνουσα κατά τους γενομένους υπολογισμούς μέχρις ενός εκατομμυρίου δραχμών ως έγγιστα. Μίαν τσοαύτην δαπάνην δεν ηδύνατο αναμφιβόλως και ούτε ώφειλε να αναλάβῃ ο Δήμος της Ερμουπόλεως [...].

Εν Αθήναις τη 14 Ιουνίου 1849

Ο επί των Εσωτερικών υπουργός

Δ. ΧΡΗΣΤΙΔΗΣ

Εφημ. *Αίολος*, 25 Ιουνίου 1849, σ. 1.**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ****I Πηγές και βιβλιογραφία****A. ΑΝΕΚΔΟΤΕΣ**

- ▶ Γενικά Αρχεία του Κράτους (Υπουργείο των Εσωτερικών, IX. Μεταφοραί – Επικοινωνίαι, φάκ. 244-245· XI. Εμπόριον, φάκ. 255-259).
- ▶ Δημοτικό Αρχείο Ερμουπόλεως (Ναυπηγικά).
- ▶ Ιστορικό Αρχείο της Εθνικής Τράπεζας της Ελλάδος (XXV, Ναυτλιακά, φάκ. 32, 36, 39).

B. ΔΗΜΟΣΙΕΥΜΕΝΕΣ

- ▶ Βλαχογιάννης, Ι., *Χιακόν Αρχείον*, Αθήνα 1910, τόμ. 1-5.
- ▶ Λούκος, Χρήστος & Πόπη Πολέμη, *Οδηγός Δημοτικού Αρχείου Ερμούπολης (1821-1949)*, Αθήνα 1987.
- ▶ *Πρακτικά της Βουλής*.

**Πωλητήριο πλοίου (Σακκολέβα), Σύρα 1837****Γ. ΤΥΠΟΣ ΤΗΣ ΕΠΟΧΗΣ**

- ▶ *Αίολος*
- ▶ *Αστήρ των Κυκλάδων*
- ▶ *Ένωσις*
- ▶ *Ερμής*
- ▶ *Ερμούπολις*
- ▶ *Ήλιος*
- ▶ *Πατρίς*
- ▶ *Τηλέγραφος των Κυκλάδων*

Δ. ΛΟΓΟΤΕΧΝΙΚΕΣ

- ▶ Βικέλας, Δημήτριος, *Η ζωή μου*, Αθήνα 1908.
- ▶ Ελευθερίου, Μάνος, *Ερμούπολη. Μια πόλη στη λογοτεχνία*, Μεταίχμο, Αθήνα 2004.
- ▶ Ελευθερίου, Μάνος, *Ο καιρός των χρυσανθέμων*, Μεταίχμο, Αθήνα 2004.
- ▶ Ροϊδης, Εμμανουήλ, *Συριανά διηγήματα*, Αθήνα 1894.

Σημειώσεις

1. Μ. Derruau, *Ανθρωπογεωγραφία*, μτφρ. Γ. Πρεβελάκης, ΜΙΕΤ, Αθήνα 1987, σσ. 476-482. Για τη σύνταξη του κεφαλαίου αυτού πολύτιμη ήταν η βοήθεια του λέκτορα του Πανεπιστημίου Αθηνών Γεράσιμου Παγκράτη· τον ευχαριστούμε από καρδιάς.
2. F. Braudel, *Μεσόγειος*, τόμ. Α', μτφρ. Κλ. Μιτσοτάκη, ΜΙΕΤ, Αθήνα 1991, σ. 388.
3. Γεώργιος Λεονταρίτης, *Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία*, ΕΜΝΕ-Μνήμων, Αθήνα 1981, σσ. 46-47, σσ. 37 κ.ε.
4. Στο ίδιο, σσ. 37 κ.ε.
5. Η λέξη «ναυτότοπος» χρησιμοποιείται ευρέως στους κύκλους της ναυτιλίας του 20ού αιώνα και δηλώνει τους τόπους που ανέπτυξαν ιδιαίτερη παράδοση στη ναυτιλία. Στο ναυτιλιακό χάρτη της εποχής της ακμής των ιστοφόρων καταγράφηκαν πάνω από σαράντα ελληνικοί ναυτότοποι. Βλ. Τζελίνα Χαρλαύτη – Νίκος Βλασσόπουλος, *Ποντοπόρεια, 1830-1940. Ποντοπόρα ιστοφόρα και ατιμόπλοια από την ίδρυση του ελληνικού κράτους μέχρι τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο*, ΕΛΙΑ, Αθήνα 2002.
6. Ο όρος «καραβοκύρης» (πλοίαρχος και πλοιοκτήτης) αναφέρεται στην εποχή των ιστοφόρων, ενώ ο όρος «εφοπλιστής» στην εποχή των ατιμόπλοιων. Ο όρος πλοιοκτήτης συνδέεται με την κυριότητα του πλοίου, ενώ ο όρος εφοπλιστής με την εκμετάλλευσή του.
7. Τζελίνα Χαρλαύτη, «Ιστοφόρος ναυτιλία. Η περίοδος της μεγάλης ακμής, 1833-1871», στο *Ιστορία του Νέου Ελληνισμού 1770-2000*, Ελληνικά Γράμματα, Αθήνα 2003, τόμ. 4, σ. 112.
8. Βλ. Βασίλης Καρδάσης, *Σύρος. Σταυροδρόμι της Ανατολικής Μεσογείου (1832-1857)*, ΜΙΕΤ, Αθήνα 1987.
9. Βασίλης Καρδάσης, *ό.π.*, σσ. 103-104.
10. Ε. Kolodny, «Ερμούπολις – Σύρος. Γέννησις και εξέλιξις μιας ελληνικής νησιωτικής πόλεως», *Επετηρίς της Εταιρείας Κυκλαδικών Μελετών*, 8 (1969-1970), σ. 255.

II Επιλογή βιβλιογραφίας

- Αμπελάς, Τ., *Ιστορία της νήσου Σύρου από των αρχαιολόγων χρόνων μέχρι των καθ' ημάς*, Ερμούπολη 1874 (ανατύπωση: Χρ. Α. Καλημέρης, 1998).
- Βλασσόπουλος, Γ.Σ., *Φουρτούνες και μπουνάτσες. Τα καράβια μας στη Μεσόγειο το 19ο αιώνα. Ανέκδοτα ημερολόγια τριών εμπορικών καραβιών*, Παπαζήσης, Αθήνα 2003.
- Ελευθερίου, Μ. (επιλογή κειμένων), *Ερμούπολη. Μια πόλη στη λογοτεχνία*, Μεταίχμιο, Αθήνα 2004.
- , *Ο καιρός των χρυσανθέμων*, Μεταίχμιο, Αθήνα, 2004.
- Καρδάσης, Β., *Σύρος, Σταυροδρόμι της Ανατολικής Μεσογείου (1832-1857)*, ΜΙΕΤ, Αθήνα 1987.
- , *Από του ιστίου εις τον ατμόν. Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία 1858-1914*, Πολιτιστικό Ίδρυμα Ομίλου Πειραιώς, Αθήνα 1993.
- , *Έλληνες ομογενείς στη Νότια Ρωσία, 175-1861*, Αλεξάνδρεια, Αθήνα 1998.
- Kolodny, E., «Ερμούπολις – Σύρος. Γέννησις και εξέλιξις μιας ελληνικής νησιωτικής πόλεως», *Επετηρίς της Εταιρείας Κυκλαδικών Μελετών*, 8 (1969-1970), σσ. 249-286.
- Λούκος, Χρ., *Πεθαίνοντας στη Σύρο το 19ο αι.*, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Κρήτης, Αθήνα 2000.
- Χαρλαύτη, Τ., *Η ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας, 19ος-20ός αι.*, Νεφέλη, Αθήνα 2001.
- Χαρλαύτη, Τ., & Ν. Βλασσόπουλος, *Ποντοπόρεια, 1830-1940. Ποντοπόρα ιστοφόρα και ατιμόπλοια από την ίδρυση του ελληνικού κράτους μέχρι τον Δεύτερο Παγκόσμιο πόλεμο*, ΕΛΙΑ, Αθήνα 2002.
- Χαρλαύτη, Τ., Χαριτάτος, Μ. & Ελ. Μπενέκη, *Πλωτά. Έλληνες караβοκύρηδες και εφοπλιστές από τα τέλη του 18ου αιώνα έως τον Β' Παγκόσμιο πόλεμο*, ΕΛΙΑ, Αθήνα 2002.

III ΤΑ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ ΤΟ 1880 (χωρητικότητα 250 Κ.Κ.Χ. και άνω)

Όνομα πλοίου	Πλοιοκτήτης	ΚΚΧ	Λιμάνι νηολόγησης
Αδελφοί Βαλλιάνου	Βαλλιάνος Π.Α.	823	Σύρος
Κεφαλλονιά	Βαλλιάνος Π.Α.	710	Κεφαλλονιά
Μαρή Βαλλιάνου	Βαλλιάνου Αφοί	948	Λονδίνο
Αδελφοί Βαλλιάνου	Βαλλιάνος Αφοί	832	Λονδίνο
Σπέτσες	Γουδής Π.	110	Πειραιάς
Αθήναι	Ελληνική Ατμοπλοία	540	Σύρος
Καρτερία	Ελληνική Ατμοπλοία	565	Σύρος
Πανελλήνιον	Ελληνική Ατμοπλοία	355	Σύρος
Ύδρα	Ελληνική Ατμοπλοία	354	Σύρος
Επτάνησος	Ελληνική Ατμοπλοία	635	Σύρος
Ίρις	Ελληνική Ατμοπλοία	748	Σύρος
Ομόνοια	Ελληνική Ατμοπλοία	365	Σύρος
Βυζάντιο	Ελληνική Ατμοπλοία	613	Σύρος
Αιγαίο	Ελληνική Ατμοπλοία	520	Σύρος
Ιόνιον	Ελληνική Ατμοπλοία	230	Σύρος
Παρθενών	Θεοφιλάτος – Σταθάτος	853	Ιθάκη
Παρθενών	Θεοφιλάτος – Σταθάτος	853	Ιθάκη
Ιθάκη	Θεοφιλάτου Αφοί & Σία	698	Κεφαλλονιά
Σοφία	Καγκελάρης Α.Ν.	324	Σύρος
Εντέρπη Λαμπρινίδη	Λαμπρινίδης	449	Γαλάτσι
Πάρης Λαμπρινίδης	Λαμπρινίδης	645	Ιθάκη
Εντέρπη Λαμπρινίδη	Λαμπρινίδης Ε.	310	Ιθάκη
Κωνσταντίνος	Μιχαλόπουλος Π.	600	Ιθάκη
Πελοπόννησος	Μπεκρής Β.	168	Ιθάκη
Αγία Σοφία	Παπαγιάννη Αφοί	1695	Λίβερπουλ
Μακεδονία	Παπαγιάννη Αφοί	2370	Λίβερπουλ
Θεσσαλία	Παπαγιάννη Αφοί	1206	Λίβερπουλ
Ρωμυλία	Παπαγιάννη Αφοί	1384	Λίβερπουλ
Κεφαλλονιά	Σταθόπουλος Π.	766	Νεάπολη
Δύο Φύλοι	Φωκάς & Καλημέρης	706	Σύρος

Πηγή: Τζελίνα Χαρλαύτη και Νίκος Βλασοόπουλος, *Ποντοπύρεια, 1830-1940. Ποντοπόρα ιστιοφόρα και ατμόπλοια από την ίδρυση του ελληνικού κράτους μέχρι τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο*, ΕΛΙΑ, Αθήνα 2002.