


ΔΟΥΝΑΒΗΣ: ΠΟΤΑΜΙ ΠΟΛΕΜΩΝ ΚΑΙ ΕΙΡΗΝΗΣ –  
ΓΕΦΥΡΑ ΨΥΧΩΝ ΚΑΙ ΕΙΔΩΝ  
(180Σ - ΜΕΣΑ 19ΟΥ ΑΙ )

Όλγα Κατσιαρδή-Hering  
Καθηγήτρια Πανεπιστημίου Αθηνών

Στις 20.00 το βράδυ της 3 Απριλίου του 1999 οι Νατοϊκές δυνάμεις βομβάρδισαν την γέφυρα Sloboda (Ελευθερίας) της σερβικής, σήμερα, πόλης του Novi Sad, που βρίσκεται κοντά στα σύνορα με την Ουγγαρία, ΒΔ του Βελιγραδίου. Η γέφυρα ήταν έργο ζωής του περίφημου καθηγητή Nikola Hajdin και το κόσμημα της πάλαι ποτέ Γιουγκοσλαβίας<sup>1</sup>. Την ίδια χρονιά στην Biennale της Βενετίας και στο ελληνικό περίπτερο ο καλλιτέχνης Κώστας Βαρώτσος «ξανάχτιζε» συμβολικά τη γέφυρα από τα «απομεινάρια» της<sup>2</sup>. Το 2005 η γέφυρα «αποκαθίστατο» με το όνομα «γέφυρα της Ευρώπης» και ξαναδινόταν στην κυκλοφορία. Πριν από την ανάπτυξη της μηχανικής και της στατικής μια άλλη κινητή γέφυρα<sup>3</sup> με πλοιάρια και σχεδίες «κατασκευαζόταν», ως τα μέσα του 19ου αιώνα, κάθε φορά ανάλογα με τις ανάγκες και τις κατάλληλες συνθήκες, για να συνδέει τις όχθες του πλωτού Δούναβη στην πόλη του Novi Sad. Είναι εξαιρετική συγκυρία να διαθέτουμε, κοντά στον σπουδαίο ναυτικό χάρτη του Δούναβη του τέλους 18ου αιώνα<sup>4</sup>, μια σειρά από 264 λιθογραφίες

1. [http://www.youtube.com/watch?v=ubHWMhu\\_35Q&feature=related](http://www.youtube.com/watch?v=ubHWMhu_35Q&feature=related) [http://www.youtube.com/watch?v=G\\_Ha8-8YOps&feature=related](http://www.youtube.com/watch?v=G_Ha8-8YOps&feature=related) <http://www.es-consult.dk/english/currently/slobodabridge/currently.htm> [http://www.danube-research.com/novi\\_sad.htm#sloboda](http://www.danube-research.com/novi_sad.htm#sloboda)

2. <http://www.costasvarotsos.gr> έργα, Βενετία, γέφυρα 1999

3. *Donau-Ansichten vom Ursprunge bis zum Ausflusse ins Meer*. Nach der Natur und auf Stein gezeichnet von Jacob Alt. Von Belgrad bis zur Mündung ins Schwarze Meer nach der Natur aufgenommen von Ludwig Ermini. Von mehreren Künstlern lithographiert und herausgegeben von Adolph Kunike. Zum Schlusse des Werkes folgt ein erklärender Text von Dr. Franz Sartori, Wien 1.-2. Teil, 1824, Nr. 173. Ευχαριστώ τους φίλους Νατάσα και Σπύρο Λάλα που έθεσαν στη διάθεσή μου το υλικό των ανατυπωμένων λιθογραφιών.

4. Πρόκειται για τον οκτάφυλλο αυστριακό χάρτη του Δούναβη *Navigationskarte der Donau* των τοπογράφων μηχανικών Ignaz Lauterer – Siegfried Tauferer, Wien 1789, που εκτέθηκε με τίτλο «Δούναβης: Το μέγα όριο στην ιστορία των χαρτών», 11.10.2010-16.1.2011, στο Λασσάνειο αρχοντικό της Κοζάνης. Η έκθεση πραγματοποιήθηκε σε συνεργασία του Δήμου Κοζάνης, της Κοβενταρείου Δημοτικής Βιβλιοθήκης Κοζάνης και του Αριστοτελείου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης υπό την επιστημονική επιμέλεια του καθηγητή κ. Ευάγγελου Λιβιεράτου, <http://cartography.web.auth.gr/Kozani/Donau/Navigationskarte.pdf> Ο χάρτης ανήκει στη Συλλογή της Δημοτικής Βιβλιοθήκης Κοζάνης. Πρώτη παρουσίαση του χάρτη έγινε από τους: Ευάγγελο Λιβιεράτο, Αγγελική Τσορλίνη, Μαρία Παζαρή, Χρυσούλα Μπούτουρα, Μύρωνα Μυρίδη, «Ψηφιακή αναβίωση της ιστορικής χαρτογραφίας: σχετικά με δυο χάρτες του Δούναβη του 18ου αιώνα ως προς τις αντίστοιχες εικόνες από τον διαθέτη Google Earth», στην αγγλική του μορφή βλ. E. Livieratos, A. Tsorlini, M. Pazarli, C. Boutoura, M. Myridis, 2009: “On the digital revival of historic cartography: Treating two 18th century maps of the Danube in association with Google-provided imagery”, 24th International Cartographic Conference, Santiago, Chile.

[http://icaci.org/documents/ICC\\_proceedings/ICC2009/html/nonref/25\\_6.pdf](http://icaci.org/documents/ICC_proceedings/ICC2009/html/nonref/25_6.pdf) Ευχαριστώ τους συγγραφείς που έθεσαν το άρθρο αυτό στη διάθεσή μου. Το κείμενο που δημοσιεύεται εδώ είναι επεξεργασμένη μορφή διάλεξης που έδωσα στην Κοζάνη στις 16.1.2011. Ευχαριστώ τον συνάδελφο κ. Λιβιεράτο για την πρόσκληση αλλά και τη δυνατότητα να μελετήσω τον

από όψεις πόλεων και τοποθεσιών στις όχθες του Δούναβη από τις πηγές του ως τις εκβολές του, που σχεδίασαν ο Jacob Alt και ο Ludwig Ermini και εξέδωσε στη Βιέννη ο Adolph Kunike το 1824. Είναι ενδιαφέρον να σημειώσουμε ευθύς εξ αρχής ότι σε ένα άλλο πόλεμο, αυτόν ανάμεσα στην Οθωμανική Αυτοκρατορία και τους κεντροευρωπαίους συμμάχους του Ιερού Συνασπισμού του Linz (Sacra Liga), που έλαβε χώρα μετά την αποτυχημένη οθωμανική πολιορκία της Βιέννης (1683), οι Αυστριακοί έκτισαν κοντά στην περιοχή του Novi Sad το 1692-1698, για λόγους άμυνας, το κάστρο του Peterwardein στις όχθες του Δούναβη. Το Peterwardein θα αποτελούσε επί χρόνια προπύργιο της Αψβουργικής μοναρχίας πάνω στον Δούναβη αλλά και κέντρο πολιτικό, εμπορικό<sup>5</sup>. Σε μικρή απόσταση από το Peterwardein και το Novi Sad (το Neusatz, Ujvidek ή το Νεόφυτον σύμφωνα με τις ελληνικές πηγές) κοντά στις όχθες του Δούναβη θα υπογραφόταν το 1699 η συνθήκη του Karlowitz. Οι Οθωμανοί θα έχαναν την Ουγγαρία και την Τρανσυλβανία και ο Δούναβης θα γινόταν, με μικρό διάλειμμα περί τη συνθήκη του Βελιγραδίου 1739, το όριο ανάμεσα στην Αψβουργική και την Οθωμανική Αυτοκρατορία. Στην ίδια πόλη του Karlowitz θα ιδρυόταν από τις αρχές του 19ου αιώνα σε αψβουργικό έδαφος η ομώνυμη μητρόπολη μετά τη μεγάλη μετανάστευση (*velika seoba*) των Σέρβων<sup>6</sup> υπό την ηγεσία του Μητροπολίτη Arsenije Černojević και τις ευνοϊκές ρυθμίσεις των Αυστριακών για τον εποικισμό της περιοχής των Στρατιωτικών Συνόρων (Militärgrenzgebiet) κατά μήκος του Δούναβη<sup>7</sup>.

Ποιός είναι, όμως, ο Δούναβης; Σύμφωνα με τον μύθο των Niebelungen τα δυο μακρά ποτάμια της Ευρώπης, ο Ρήνος και ο Δούναβης «στέκουν με δυσπιστία το ένα απέναντι στο άλλο. Ο Ρήνος είναι ο Siegfried, το σύμβολο της γερμανικής αρετής και καθαρότητας [...], ενώ ο Δούναβης είναι η Παννονία, το βασίλειο του Αττίλα, η οριενταλική και ασιατική πλημμυρίδα»<sup>8</sup>. Ο Ρήνος προσδιορίζεται στα γερμανικά με το αρσενικό άρθρο και ο Δούναβης με το θηλυκό. Ο Δούναβης διατρέχοντας πεδιάδες και απότομες οροσειρές, ιδίως κοντά στις πηγές του αλλά και μέσα στην Αυστρία, καθώς και ανατολικά από το Βιδίνι, είναι το κέντρο μιας οικουμένης με ποικιλία χώρων και λαών. Είναι το ποτάμι που υμνήθηκε από τον Strauss και τη βιεννέζικη και ουγγρική μουσική, που περνάει από τις πρωτεύουσες αυτοκρατοριών, βασιλείων, εθνικών κρατών (Βιέννη, Bratislava, Βουδαπέστη, Βελιγράδι). Συνδέει και χωρίζει συνάμα έθνη, κοινωνίες, κράτη ποικίλων οικονομικών, πολιτικών, θρησκευτικών προσανατολισμών για να καταλήξει μέσα από το πολύπλοκο Δέλτα του και τα ανθηρά, από τα τέλη του 19ου αιώνα, παρόχθια λιμάνια του, στη Μαύρη Θάλασσα. Είναι το ποτάμι γύρω από το οποίο διαδραματίστηκαν καιρικές πολεμικές συγκρούσεις, παίχθηκαν διεθνή ανταγωνιστικά, διπλωματικά παιχνίδια για την εκμετάλλευσή του, και αναπτύχθηκαν οραματισμοί

συγκεκριμένο χάρτη. Ευχαριστώ επίσης την κ. Παζαρή για την βοήθειά της. Η χρήση των σημειώσεων στο παρόν άρθρο είναι ενδεικτική και όχι εξαντλητική.

5. [http://www.visitnovisad.rs/history\\_of\\_novi\\_sad.html](http://www.visitnovisad.rs/history_of_novi_sad.html)

6. Walter Lukan, *Velika seoba Srba*. Der große Serbenzug des Jahres 1690 ins Habsburgerreich, *Österreichische Osthefte*, τόμ. 33 (1991), σσ. 35-54. R. Samardžić, *Velika seoba Srba 1690. godine*, *Sentandrejski zbornik*, τόμ. 2 (Beograd 1992), σσ. 7-24.

7. Karl Kaser, *Freier Bauer und Soldat. Die Militarisierung der agrarischen Gesellschaft in der kroatisch-slavonischen Militärgrenze (1535-1881)*, Graz 1986.

8. Claudio Magris, *Donau. Biographie eines Flusses*, μετ. από τα ιταλικά Heinz-Georg Held, München, Wien 1988 (1<sup>η</sup> έκδοση ιταλικά 1986), σ. 30.

για μια «Μεσευρωπαϊκή» (Mitteleuropa) πολιτικοοικονομική ενότητα<sup>9</sup>. Είναι το ποτάμι, που η ελληνική του ονομασία Ίστρος κυριολεκτεί για το Κάτω τμήμα του, το οποίο έδωσε το όνομά του στις ημιαυτόνομες επί οθωμανικής κυριαρχίας Παραδουνάβιες/Παρίστριες Ηγεμονίες της Βλαχίας και της Μολδαβίας.

Ήδη από το Βυζάντιο αποτελούσε το όριο/ανάχωμα του περάσματος των εξ ανατολών λαών προς τον νότο και προς την κεντρική Ευρώπη<sup>10</sup>. Το πέραςμα του Δούναβη υπήρξε από τους καίριους στόχους των Οθωμανών στην Ευρώπη μετά την εδραίωσή τους στο νοτιοδυτικό άκρο της. Το 1526 στην παραδουνάβια τοποθεσία Μαχάcs<sup>11</sup> στη σημερινή νότια Ουγγαρία κατήγαγαν οι Οθωμανοί καίρια νίκη, καταλαμβάνοντας το μεγαλύτερο μέρος της Ουγγαρίας και την Τρανσυλβανία, εδραιώνοντας και την κυριαρχία τους επί των Παρίστριων Ηγεμονιών. Η παρουσία τους στην Κεντρική Ευρώπη και το προπύργιό τους στη Βούδα στις όχθες του Δούναβη θα αποτελούσε το διαρκές σημείο προστριβής και αντιπαλότητας προς τις κεντροευρωπαϊκές δυνάμεις. Έκτοτε ο Δούναβης θα ήταν το ποτάμι που θα χώριζε παρά θα ένωνε τις δύο αυτοκρατορίες. Το τέλος του 16ου αιώνα ο γνωστός ως «μακρός τουρκικός πόλεμος» (*der lange Türkenkrieg*)<sup>12</sup>, 1593-1606, θα διεξαγόταν και αυτός στις όχθες του Δούναβη και οι αγώνες των ηγεμόνων της Τρανσυλβανίας αλλά και του Μιχαήλ του Γενναίου θα προκαλούσαν εξεγέρσεις και ανάμεσα στους λαούς της Βαλκανικής<sup>13</sup>. Η πρώτη από τις εξεγέρσεις του Διονύσιου Φιλοσόφου του επονομαζόμενου Σκυλοσόφου στη Θεσσαλία, καθώς και εκείνη του Μητροπολίτη Τυρνόβου Διονύσιου Ράλλη-Παλαιολόγου στη Βουλγαρία στο πλαίσιο αυτού του πολέμου πραγματοποιήθηκαν<sup>14</sup>. Οι Οθωμανοί δεν απέστησαν των προσπαθειών να καταλάβουν και την αψβουργική πρωτεύουσα στις όχθες του Δούναβη. Το 1683 η αποτυχημένη προσπάθειά τους να νικήσουν τις ενωμένες κεντροευρωπαϊκές δυνάμεις στους πρόποδες του λόφου του Kahlenberg στις όχθες του Δούναβη και στις υπώρειες του φημισμένου δάσους της Βιέννης (Wienerwald), τους απομάκρυνε από το όνειρο της κυριαρχίας στην Κεντρική Ευρώπη<sup>15</sup>. Με τη συνθήκη του Karlowitz (1699) κοντά στον Δούναβη, στις διαπραγματεύσεις της οποίας πρωτοστάτησε ο Φαναριώτης Έλληνας Μέγας Δραγομάνος της Πύλης Αλέξανδρος Μαυρο-

9. Η συζήτηση είναι μεγάλη και διαχρονική και αναθερμάνθηκε επί νέας βάσης μετά το 1989. Από την πλούσια βιβλιογραφία βλ. ενδεικτικά: Peter Katzenstein (επιμ.), *Mitteleuropa between Europe and Germany*, Oxford 1997· Jürgen Elvert, *Mitteleuropa: deutsche Pläne zur europäischen Neuordnung (1918-1945)*, Stuttgart 1999 (Historische Mitteilungen: Beiheft: 35)· <http://www.idm.at> (=Institut für den Donaauraum und Mitteleuropa)· <http://en.wikipedia.org/wiki/Mitteleuropa>· <http://www.bmeia.gv.at/aussenministerium/aussenpolitik/auslandskultur/platform-kultur-mitteleuropa.html>

10. Andrew B. Urbansky, *Byzantium and the Danube Frontier. A study of the relations between Byzantium, Hungary, and the Balkans during the period of the Comneni*, New York 1968.

11. *Donau-Ansichten*, ό.π., Nr. 156· Peter Sugar, *Southeastern Europe under Ottoman Rule, 1354-1804*, University of Washington Press, Seattle, London 1977, σ. 69.

12. Jan Paul Niederkorn, *Die europäischen Mächte und der ‚Lange Türkenkrieg‘ Kaiser Rudolphs II (1593-1606)*, Wien 1993· Bertrand Michael Buchmann, *Österreich und das Osmanische Reich. Eine bilaterale Geschichte*, Wien 1999.

13. Μία κριτική σύννοψη των εξεγέρσεων αυτών βλ. Olga Katsiardi-Hering, Von den Aufständen zu den Revolutionen christlicher Untertanen des Osmanischen Reiches in Südosteuropa (ca. 1530-1821)“, *Südost-Forschungen*, τόμ. 68 (2009), σσ. 96-137, όπου και βιβλιογραφία.

14. Βιβλιογραφία βλ. Katsiardi-Hering, ό.π., σσμ. 59, 117, 173.

15. Ekkehard Eickhoff, *Venedig, Wien und die Osmanen (1645-1700)*, München 1970· Ivan Pärvev, *Habsburgs and the Ottomans between Vienna and Belgrade, 1683-1739*, New York 1995.

κορδάτος ο εξ απορρήτων<sup>16</sup>, οι Οθωμανοί θα γίνονταν οι κυρίαρχοι της δεξιάς όχθης του Δούναβη και το ποτάμι, γύρω από το οποίο θα διεξάγονταν οι νέοι πόλεμοι τον 18ο και 19ο αιώνα θα χώριζε πλέον οριστικά τις δύο αυτοκρατορίες. Στις όχθες του Προύθου του παραπόταμου του Δούναβη θα υπέγραφαν, 1711, οι Οθωμανοί την νικηφόρα συνθήκη ειρήνης που θα σφράγιζε την πρώιμη πολεμική τους αναμέτρηση προς τους Ρώσους.

Θα τις χώριζε, όμως, πραγματικά; Ο νέος πόλεμος των αρχών του 18ου αιώνα ανάμεσα στους Αψβούργους, τις κεντροευρωπαϊκές δυνάμεις και τους Οθωμανούς θα κατέληγε στην πολιτικο-στρατιωτική συνθήκη του Passarowitz, πόλης κοντά στον Δούναβη νοτιοανατολικά του Βελιγραδίου, και στην ομώνυμη εμπορική συνθήκη (1718)<sup>17</sup>, η οποία και θα αναδείκνυε πια τον Δούναβη και τις παραποτάμιες πόλεις του ως την οικονομική γέφυρα ανάμεσα στις δύο αυτοκρατορίες και τους λαούς της. Οι ευνοϊκές δασμολογικές συνθήκες για τους υπηκόους της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας που θα μετέφεραν και εμπορεύονταν προϊόντα οθωμανικής προέλευσης προς τις αψβουργικές χώρες θα άνοιγε τους δρόμους για τη μακρά επιτυχημένη διασπορά και εγκατάσταση ορθόδοξων, κυρίως, εμπόρων (Ελλήνων, Σέρβων, «Μακεδονοβλάχων», κατά τον όρο των πηγών των 18ου-19ου αιώνων<sup>18</sup>). Ο «ορθόδοξος κατακτητής βαλκάνιος έμπορος», κατά τον επιτυχημένο όρο του Trajan Stojanovich<sup>19</sup>, θα αναδεικνυόταν ως ο κυρίαρχος παράγων εμπορίου στη Νοτιοανατολική Ευρώπη αλλά και σε εμπορικές θέσεις της Κεντρικής Ευρώπης καθ' όλον τον 18ο ως τα μέσα του 19ου αιώνα.

Αλλά ας παρακολουθήσουμε σύντομα τη θέση του Δούναβη ως ποταμού πολέμου και ειρήνης. Νέος πόλεμος (1736-1739) ανάμεσα στους Αψβούργους, τους Ρώσους και τους Οθωμανούς που είχε ως αποτέλεσμα την τελική ρύθμιση των συνόρων ανατολικά του Βελιγραδίου και την απώλεια της Μικρής Βλαχίας για τους Αυστριακούς κατέληξε στη συνθήκη του Βελιγραδίου, 1739<sup>20</sup>, και την οριστικοποίηση της περιοχής των Στρατιωτικών συνόρων. Το Βελιγράδι θα αποτελούσε την ΒΔ πόλη-οχυρό των Οθωμανών<sup>21</sup> επί του Δούναβη. Ο Δούναβης από το Βελιγράδι και ανατολικά και μέχρι τις Σιδηρές Πύλες<sup>22</sup> θα σχημάτιζε το όριο μεταξύ των δύο αυτοκρατοριών, μιας χριστιανικής και μιας μουσουλμανικής με πλειοψηφία, όμως, ορθόδοξων πληθυσμών στις περιοχές αυτές. Από το Βιδίни και ανατολικά θα έρρεε ανάμεσα σε οθωμανικά εδάφη ή σε εδάφη που τυπικά ανήκαν στους Οθωμανούς, καθώς ουσιαστικά διέτρεχε τις Παρίστριες Ηγεμονίες. Από τις Σιδηρές Πύλες και ανα-

16. Nestor Camariano, *Alexandre Mavrocordato. Le Grand Drogman. Son activité diplomatique (1673-1709)*, Thessaloniki 1970.

17. Hans Halm, *Österreich und Neurussland, Jahrbücher für Geschichte Osteuropas*, τόμ. 6 (Breslau 1941), σσ. 335-336· Ch. Ingrao, N. Samardžić, J. Pešalj (eds), *Peace of Passarowitz, 1718*, West Lafayette, Purdue University Press, 2011.

18. Olga Katsiardi-Hering, *Das Habsburgerreich: Anlaufpunkt für Griechen und andere Balkanvölker im 17. -19. Jht, Österreichische Osthefte*, τόμ. 38/2 (1996), σσ. 171-188.

19. Trajan Stojanovich, *The Conquering Orthodox Balkan Merchant*, *Journal of Economic History*, τόμ. 20 (1960), σσ. 234-313· για το θέμα βλ. αναλυτικά τα κεφάλαια των Όλγας Κατσιαρδή-Hering - Trajan Stojanovich, στο: Σπ. Ασδραχάς et al., *Ελληνική Οικονομική Ιστορία, ΙΕ'-ΙΘ' αιώνας*, Αθήνα 2003, τόμ. Α', σσ. 237-247, 424-513.

20. H. Halm, *Österreich und Neurussland*, ό.π., σ. 336.

21. *Donau-Ansichten*, ό.π., Nr 177.

22. *Donau-Ansichten*, ό.π., Nr 220.

τολικά σε οχυρούς συνοριακούς σταθμούς, Βιδίνι, Ρουστσούκ<sup>23</sup> κ.ά. ο μουσουλμανικός πληθυσμός ήταν στρατιωτικά και οικονομικά αρκετά δυναμικά παρών.

Ακριβώς αυτός ο χώρος ανάμεσα στις παραδουνάβιες πόλεις, το οθωμανικής κυριαρχίας Βελιγράδι και το αψβουργικής κατοχής Σεμλίνο (σήμερα Zemun<sup>24</sup>) από τη μια, και το ποτάμιο νησί της Όρσοβα<sup>25</sup> κοντά στις Σιδηρές Πύλες, από την άλλη, θα αποτελούσε για πολλά χρόνια τον κύριο χώρο της διέλευσης εμπορών και ειδών από την Οθωμανική Αυτοκρατορία προς την Ουγγαρία και την Αυστρία, αλλά και της δυνατότητας για εγκατάσταση των ελληνορθόδοξων εμπορών στον ευρύτερο ουγγρικό χώρο<sup>26</sup>. Η εγκατάσταση αυτή διευκόλυνε και τη διεύρυνση του εμπορίου τους μέσω αυτού του χώρου προς την Ουκρανία (Νίζνα)<sup>27</sup> και Ρωσία, παρά τις έντονες αντιρρήσεις του τόπιου ουγγρικού εμπορικού στοιχείου<sup>28</sup>.

Ο ρωσο-οθωμανικός πόλεμος, 1768-1774, που κατέληξε το 1774 στη συνθήκη του Κιουτσούκ Καϊναρτζή, πολίχνης κοντά στην Σιλίστρια<sup>29</sup> στις οθωμανικές όχθες και πάλι του Δούναβη, θα αναδείκνυε τους Ρώσους ως τη νέα δύναμη στο πολιτικό, οικονομικό πεδίο δράσης της Νοτιοανατολικής Ευρώπης και δη στον ναυτεμπορικό τομέα, αλλά θα τους έδινε και το δικαίωμα στην εμπορική-ναυτιλιακή πρόσβαση στο Δέλτα του Δούναβη, που ως τότε βρισκόταν στον αποκλειστικό έλεγχο των Οθωμανών, καθώς (άρθρο 18) οι Ρώσοι θα καταλάμβαναν τη λωρίδα μεταξύ Δνείπερου και Βογ<sup>30</sup>. Η ρωσική πολιτική για την προσέλκυση εμπορών προς τη Μαύρη Θάλασσα, την ίδρυση πόλεων<sup>31</sup> και παροικιών, την εκμετάλλευση των σιτοφόρων γαιών της Νότιας Ρωσίας (Novorossija) και από ορθόδοξους κατοίκους της Νοτιοανατολικής Ευρώπης και ανάμεσά τους κυρίως από Έλ-

23. *Donau-Ansichten*, ό.π., Nr 231, 248 αντίστοιχα.

24. Ό.π., Nr. 175· για την ελληνική παροικία στο Σεμλίνο βλ. Ιωάννης Παπαδριανός, *Οι Έλληνες πάροικοι του Σεμλίνου (18ος-19ος αι.)*. Διαμόρφωση της παροικίας, δημογραφικά στοιχεία, διοικητικό σύστημα, πνευματική και πολιτιστική δραστηριότητα, ΙΜΧΑ αρ. 210, Θεσσαλονίκη 1988.

25. *Donau-Ansichten*, ό.π., Nr 183, 210, 211· Ελευθερία Νικολαΐδου, Συμβολή στην ιστορία τεσσάρων ελληνικών κοινοτήτων Αυστροουγγαρίας (Zemun, Novi Sad, Orsova, Temesvar), *Δωδώνη*, τόμ. 9 (1980), σσ. 323-373.

26. Απόστολος Βακαλόπουλος, *Ιστορία του Νέου Ελληνισμού*, τόμ. Δ', *Τουρκοκρατία 1669-1812, Η οικονομική άνοδος και ο φωτισμός του Γένους*, Θεσσαλονίκη 1973, σ. 218, χάρτης.

27. N. Smilii – V. Kutsenko, *Greki na Ukraini Terenax. Narissi z Etnitsnoi istorii. Dokumenti, Materiali, Karti* [= Οι Έλληνες στα ουκρανικά εδάφη], Istitut Istorii Ukraini – Natsionalna Akademija Nauka, Kiev 2000· *Διαφωτιστές και Ευεργέτες. Έλληνες επιχειρηματίες και κοινωνικοί παράγοντες του 17ου-19ου αι. στην Ουκρανία. Ιστορικο-βιογραφικά δοκίμια* (στην ουκρανική με ελληνική περίληψη), Istitut Istorii Ukraini – Natsionalna Akademija Nauka, Kiev 2001· Γιάννης Κ. Καρράς, *Εμπόριο, Πολιτική και Αδελφότητα: Ρωμοί στη Ρωσία 1700-1774*, αδημ.σ. διδακτ. διατριβή, Τμήμα Πολιτικής Επιστήμης και Διοίκησης, Πανεπιστήμιο Αθηνών, 2011.

28. H. Halm, *Österreich und Neurussland*, ό.π., σ. 347-351.

29. *Donau-Ansichten*, ό.π., Nr 252.

30. Dan Berindei, *Rumänische Donauhäfen im 19. Jht und ihre Rolle in Südosteuropa*, στο: Horst Haselsteiner (επιμ.), *Wirtschafts- und Kulturbeziehungen zwischen dem Donau und dem Balkanraum seit dem Wiener Kongress*, Graz 1991, σσ. 45-51· Halm, "Österreich und Neurussland", ό.π., σσ. 288-307· Gabriel effendi Noradounghian, *Receuil d'actes internationaux de l'empire ottoman*, 1 (1300-1789), Paris 1897, σ. 328, άρθρο 18 της συνθήκης.

31. Το 1776 ιδρύθηκε η Σταυρούπολη, 1778 η Χερσών, 1779 η Μαριούπολη, 1787 το Αικατερίνοσλαβ, 1788 το Νικολάεβ, 1792 το Αικατερινοντάρ, 1794 η Οδησός, (H. Halm, ό.π., σ. 277). Η Χερσών επρόκειτο να γίνει η Πετρούπολη ή το Άμστερνταμ του νότου, σσ. 282-287 και του ίδιου, *Cherson, das Amsterdam des Südens* (Willenshovens zweite Expedition), *Jahrbücher für Geschichte Osteuropas*, N. F. 1 (Wiesbaden 1953), σσ. 383-427.



λινες, μάς είναι γνωστή, ενώ πολλές έρευνες βρίσκονται εν εξελίξει<sup>32</sup>. Η Μαύρη Θάλασσα έπαυε να είναι αποκλειστικά οθωμανική λίμνη<sup>33</sup>.

Ο νέος αυστρο-ρωσο-οθωμανικός πόλεμος των ετών 1787-1791/1792<sup>34</sup> κατέληξε το 1791 στη συνθήκη ειρήνης του Σιστώβ<sup>35</sup>, επί της οθωμανικής πλευράς του Δούναβη και πάλι, ανάμεσα σε Αυστριακούς και Οθωμανούς, και σε εκείνη του Ιασίου, το 1792, της πρωτεύουσας δηλ. της Παρίστριας ηγεμονίας της Μολδαβίας, ανάμεσα στους Ρώσους και τους Οθωμανούς. Κατά τη διάρκεια του πολέμου και πάλι οι περιοχές πλησίον και ευρύτερα περί τον Δούναβη υπήρξαν το θέατρο πολεμικών επιχειρήσεων, ενώ άμεσες αλλά και έμμεσες ήταν οι επιδράσεις επί των εμπορικών συναλλαγών. Η Ρωσία με τη συνθήκη του Ιασίου καταλαμβάνοντας την περιοχή μεταξύ του Βογ και Δνεϊστερου ποταμού πλησίαζε πλέον εδαφικά στον Δούναβη, ενώ μετά τη συνθήκη του Βουκουρεστίου, 1812, της πρωτεύουσας της άλλης Παρίστριας ηγεμονίας της Βλαχίας, με την οποία τερμάτιζε νέος ρωσο-οθωμανικός πόλεμος, καταλάμβανε τη Βεσσαραβία και πλησίαζε στη βόρεια όχθη του Δούναβη μέσω του παραποτάμου Chilia στο Δέλτα του. Στο περίφημο συνέδριο της Βιέννης, 1815, τίθενταν οι βάσεις για την ελευθεροπλοΐα στους ποταμούς, όχι ακριβώς και στον Δούναβη, όπου όμως εκ των πραγμάτων όλο και συχνότερα έπλεαν πλοία με ξένες σημαίες, κυρίως αυστριακή και ρωσική<sup>36</sup>.

Η ρωσο-οθωμανική συνθήκη της Αδριανούπολης, 1829, και εκείνη των Παρισίων, 1856, μετά τον Κριμαϊκό πόλεμο –όχι πια πάνω στον Δούναβη– άνοιγαν νέα πραγματικά σελίδα στη δια του Δούναβη ναυσιπλοΐα, με τη σταδιακή χρήση του ατμοπλοίου και προ παντός με τη διεθνοποίησή του, αλλά κυρίως την εκμετάλλευσή του από περισσότερες των δύο δυνάμειν.

Από τις εννιά λοιπόν συνθήκες ειρήνης των πολέμων ανάμεσα στους Οθωμανούς και τους αντιπάλους τους αλλά και τις δύο ακόμη διευρωπαϊκού επιπέδου, που πραγματοποιήθηκαν από τα τέλη του 17ου ως τα μέσα του 19ου αιώνα οι έξι έλαβαν χώρα σε παρόχθιες ή γειτονικές προς τον Δούναβη πόλεις, –και μάλιστα στο τμήμα του από την περιοχή του Βελιγραδίου ως την αρχή του Δέλτα– ενώ οι δύο στις πρωτεύουσες των Παρίστριων Ηγεμονιών και η μία στον παραπόταμό του τον Προύθο. Συνιστούσε ο Δούναβης το κείμενο σύνορο των κυρίαρχων περί αυτόν αυτοκρατοριών αλλά και συνέβαλλε στις αιτίες που προκαλούσαν τις γύρω από αυτόν συρράξεις με σκοπό την απόκτηση επίκαιρων σταθμών επί των οχθών του, που θα συνέτειναν στην ομαλότερη διεξαγωγή εμπορίου, στον έλεγχο των περασμάτων ανθρώπων και ειδών αλλά και στην πλήρη εκμετάλλευσή

32. Ι. Κ. Χασιώτης (επιμ.), *Οι Έλληνες της Ρωσίας και της Σοβιετικής Ένωσης: Μετοικεσίες και εκτοπισμοί, οργάνωση και ιδεολογία*, University Studio Press, Θεσσαλονίκη 1997· Βασίλης Καρδάσης, *Έλληνες ομογενείς στη Νότια Ρωσία, 1775-1861*, Αθήνα 1998· Ιωάννης Κ. Χασιώτης – Όλγα Κατσιαρδή-Hering – Ευρυδίκη Α. Αμπατζή (επιμ.), *Οι Έλληνες στη Διασπορά 15ος-21ος αι.* Αθήνα, Βουλή των Ελλήνων, 2006, σσ. 53-74, 191-209· Ευρυδίκη Σιφναίου, *Έλληνες έμποροι στην Αζοφική. Η δύναμη και τα όρια της οικογενειακής επιχείρησης*, Ινστιτούτο Νεοελληνικών Ερευνών, Εθνικό Ίδρυμα Ερευνών, 112, Αθήνα 2009. Μελέτες περιλαμβάνονται και στα υπό έκδοση πρακτικά του συνεδρίου *Ρωσία και Μεσόγειος*, που οργάνωσε ο Τομέας Ιστορίας του Πανεπιστημίου Αθηνών το 2005.

33. H. Halm, *Österreich und Neurussland*, ό.π., σ. 280-281.

34. Karl Roeder, *Austria's Eastern Question 1700-1790*, Princeton University Press, New Jersey 1982.

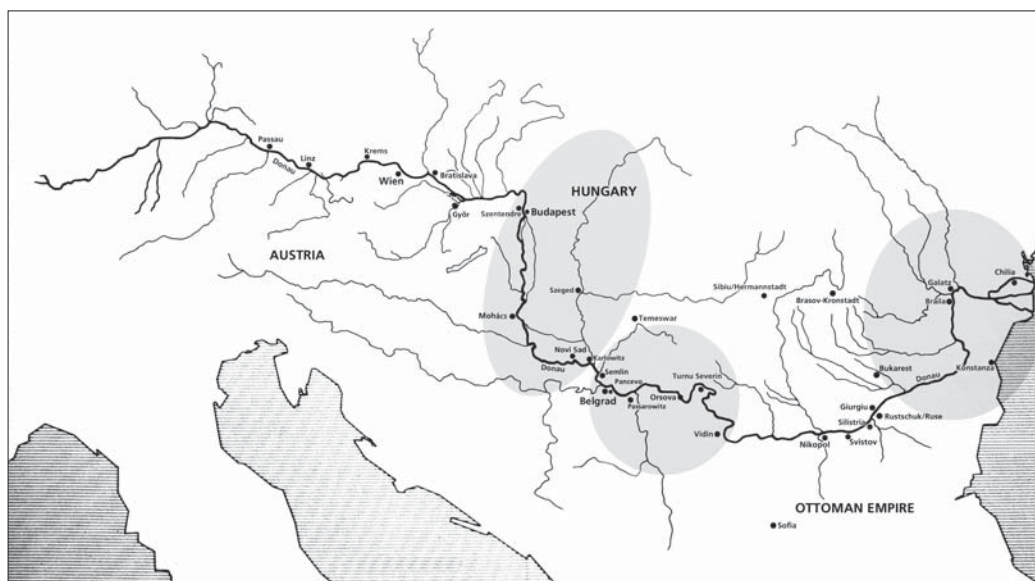
35. *Donau-Ansichten*, ό.π., Nr 243.

36. Richard Charles Frucht, *War, Peace, and Internationality: The Danube, 1789-1916*, στο: Apostolos Vacalopoulos – Constantinos Svolopoulos – Béla Király (eds), *Southeast European Maritime Commerce and Naval Policies from the Mid-Eighteenth Century to 1914*, σειρά, War and Society in East Central Europe, vol. XXIII, New Jersey, Thessaloniki 1988, σσ. 79-98.

του ή τουλάχιστον τη διεθνοποίησή του. Αυτό άρχισε σταδιακά να εμφανίζεται από τα τέλη του 18ου αιώνα με σαφέστερα τα σημάδια μετά το 1829 και κυρίως μετά τη συνθήκη των Παρισίων και την ανάμειξη Αυστριακών, Ρώσων, Άγγλων, Ελλήνων από τα Ιόνια νησιά, από το ελληνικό κράτος αλλά και υπηκόων της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, Βουλγάρων, Αρμένιων κ.ά. Ο Δούναβης δεν θα χώριζε πια αλλά θα συνέδεε, ή μάλλον θα γινόταν το θέατρο των διασπάσεων των περίξ αυτού αυτοκρατορικών δυνάμεων, από τα τέλη του 19ου αιώνα και εξής, και της ίδρυσης εθνικών κρατών. Ο Δούναβης των αυτοκρατοριών είναι σήμερα ο ποταμός των πολλών εθνών κρατών, των αλληπάλληλων συνοριακών σταθμών και τελωνείων και των χρονοβόρων διατυπώσεων και όχι πια το ποτάμι της διεθνούς ναυσιπλοΐας του τέλους του 19ου και των αρχών του 20ού αιώνα.

Ας γυρίσουμε στο τραγούδι και τον μύθο των Niebelungen. Αν ο Ρήνος διασχίζει χώρο κατοικημένο από τα γερμανικά φύλα, ο Δούναβης, για την εποχή που εξετάζουμε, μόνο ως το Βελιγράδι ρέει μέσα από μια αυτοκρατορία, την Αψβουργική, και δεν αποτελεί σύνορο αλλά κτήμα της οικονομίας, της φύσης και των παραδόσεων των λαών της. Στη συνέχεια, όμως, και ανατολικότερα αποτελεί για το χρονικό διάστημα που εδώ εξετάζουμε το σύνορο δυο αυτοκρατοριών ή διατρέχει μια μουσουλμανική μεν αλλά και με χριστιανικό πληθυσμό διαφόρων εθνικοτήτων αυτοκρατορία και με ποικίλους οικονομικούς προσανατολισμούς. Στις Σιδηρές Πύλες οι άγριες φυσικές συνθήκες καθιστούν δύσκολη τη ροή του ποταμού και την πρόσβαση και οίκηση των οχθών του για αρκετή έκταση, έτσι που ο Δούναβης «αλλάζει» και πάλι όψη, φύση στο τρίτο μέρος του, το γνωστό ως 'Κάτω Δούναβη' ή πιο συγκεκριμένα το Δέλτα του.

Ο Δούναβης της επιχειρηματολογίας μου για το υπό εξέταση χρονικό διάστημα δεν είναι μόνο ποτάμι πολέμου και συνθηκών ειρήνης, ποτάμι του μύθου και των αυτοκρατοριών, αλλά και ποτάμι της ειρηνικής διακίνησης ανθρώπων και ειδών, ποτάμι με γραφικές ή οχρωμένες πολίχνες στις όχθες του, ποτάμι της καθημερινότητας και του εμπορίου, των τελωνειακών σταθμών, των κινητών



Ο Δούναβης ως χώρος μετακίνησης ειδών και εμπορών.

και σταθερών γεφυρών. Με ένα λόγο ποτάμι και των δυναμικών οικονομικών εξελίξεων. Με αφετηρία την ως τώρα παρουσίαση της θέσης του Δούναβη στον πόλεμο και την ειρήνη προτείνω για την εξέταση της μετακίνησης ψυχών και ειδών στο πλαίσιο του δυναμικού εμπορίου Νοτιοανατολικής Ευρώπης να διακρίνουμε τον Δούναβη σε τρεις χωρικές ενότητες (βλ. χάρτη). Ως χρονική αφετηρία μου γι' αυτή τη διαίρεση λαμβάνω τις συνθήκες του Karlowitz και του Passarowitz, όταν, ιδίως μετά την τελευταία, οι Αψβούργοι αυτοκράτορες έλαβαν σειρά μέτρων για την ενίσχυση του εμπορίου τους μέσα στο πνεύμα της μερκαντιλιστικής πολιτικής τους, ενώ οι οθωμανοί σουλτάνοι δεν προσανατολίστηκαν στη λήψη αντίστοιχων μέτρων για τον εκσυγχρονισμό της δικής τους οικονομικής πολιτικής<sup>37</sup>. Οι Αψβούργοι αυτοκράτορες με αφορμή την εμπορική συνθήκη του Passarowitz και την ευνοϊκή δασμολογική ρύθμιση για την εισαγωγή οθωμανικής προέλευσης προϊόντων, ιδίως πρώτων υλών χρήσιμων για την αυξανόμενη οικονομία και βιοτεχνική/βιομηχανική παραγωγή τους (βαμπάκι, νήματα, δέρματα, μαλλί, καπνό, λάδι απαραίτητο για τις σαπωνοποιίες, χρωστικές φυτικές ουσίες, ύλες για επεξεργασία δερμάτων και νημάτων, αλλά και καπνό κ.ά.), προχώρησαν στην κήρυξη της ελευθεροπλοΐας της Αδριατικής (1717) και στην κήρυξη ως ελεύθερων των λιμανιών της Τεργέστης και του Fiume (Rijeka) (1719). Συνέπεια της πολιτικής αυτής ήταν η οργάνωση του λιμανιού της Τεργέστης σε κεντρικό κόμβο θαλάσσιου διαμετακομιστικού εμπορίου, στο οποίο πρωτεύοντα ρόλο διαδραμάτισαν και οι Έλληνες πάροικοι στην πόλη<sup>38</sup>. Οι ευνοϊκές δασμολογικές ρυθμίσεις για τους υπηκόους της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας που συνίσταντο στην καταβολή από αυτούς άπαξ του εισαγωγικού δασμού επί των συνόρων στο ύψος του 3,5-5% και χωρίς περαιτέρω επιβάρυνση με τους δασμούς στους οποίους υπόκεινταν οι υπήκοοι των Κληρονομικών χωρών της Αυτοκρατορίας, είχαν ως άμεσο αποτέλεσμα τη βαθμιαία μετακίνηση ορθόδοξων υπηκόων της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας προς εμπορία στις τοπικές αγορές της Τρανσυλβανίας, της Ουγγαρίας, της Αυστρίας, Μοραβίας, Βοημίας, Σιλεσίας, Ουκρανίας, αλλά και την εγκατάσταση και οργάνωσή τους σε πολυάριθμες παροικίες και κοινότητες<sup>39</sup>.

Οι έμποροι ακολουθούσαν τους οικείους τους εμπορικούς δρόμους<sup>40</sup> που διέσχιζαν εγκάρσια τη Βαλκανική. Η μέθοδος των караβανιών μάς είναι γνωστή. Το 1822 τον Καστοριανό, γιο ιερέα,

37. Το θέμα είναι εξαιρετικά γνωστό. Σύντομα και με βιβλιογραφία βλ. O. Katsiardi-Hering, *Das Habsburgerreich: Anlaufpunkt*, ό.π. της ίδιας, *Migrations und Bevölkerungsgruppen in Südosteuropa vom 15. Jahrhundert bis zum Beginn des 19. Jhts*, *Südost-Forschungen*, τόμ. 59/60 (2000), σσ. 125-148, όπου και βιβλιογραφία.

38. Όλγα Κατσιαρδή-Hering, *Η Ελληνική παροικία της Τεργέστης, 1750-1830*, Αθήνα 1986, τόμ. Α' - Β' για την ακμή του λιμανιού βλ. το συλλογικό έργο: R. Finzi - G. Panjek (επιμ.), *Storia economica e sociale di Trieste*, vol. I, *La città dei gruppi*, Trieste 2001 (Lint)· ίδιοι και L. Panariti (επιμ.), vol. II, *La città dei traffici, 1719-1918*, Trieste 2003.

39. Η βιβλιογραφία περί την ελληνική διασπορά στην Κεντρική Ευρώπη είναι πλουσιότατη, βλ. <http://www.arch.uoa.gr/diaspora/bibl/> καθώς και τον τόμο: Ιωάννης Κ. Χασιώτης - Όλγα Κατσιαρδή-Hering - Ευρυδίκη Α. Αμπατζή (επιμ.), *Οι Έλληνες στη Διασπορά 15ος-21ος αι. ό.π.*, σσ. 415-439.

40. Για τις μετακινήσεις και τους εμπορικούς δρόμους που ακολουθούσαν οι Έλληνες και οι άλλοι οθωμανοί υπήκοοι στη Νοτιοανατολική Ευρώπη βλ. Βάσω Σειρηνίδου, *Έλληνες στη Βιέννη (18ος-μέσα 19ου αι.)*, Αθήνα 2010, σσ. 31-71· Κατερίνα Παπακωνσταντίνου, *Ελληνικές εμπορικές επιχειρήσεις στην Κεντρική Ευρώπη το β' μισό του 18ου αιώνα. Η οικογένεια Πόνδικα*, αδημ. διδ. διατριβή, Τμήμα Ιστορίας και Αρχαιολογίας, Πανεπιστήμιο Αθηνών, 2002, σσ. 50-90· της ίδιας, *Trading by land and sea: the change of trading routes and the shift of commercial centers from Central to Eastern Europe, 18th- to 19th cent.*, υπό δημοσίευση στα Πρακτικά του συμποσίου *Greeks in Romania in 19th cent.*, Ιστορικά αρχεία της Alpha Bank, Βουκουρεστί



Παναγιώτη Ναούμ ξεπροβόδιζε η μάνα του “Άγε, φίλον τέκνον, εις την ευχήν του Θεού. Σοί δίδω τον τελευταίον ασπασμόν και την μητρικήν ευχήν μου, διότι, προαισθάνομαι, δεν θα σε ξαναϊδω πλέον”, καθώς ξεκινούσε για το ταξίδι του προς την Πέστη και τη Βιέννη<sup>41</sup>. Τις τρεις μέρες διαμονής του στο Βελιγράδι ακολούθησε αναγκαστική παραμονή 40 ημερών στο λοιμοκαθαρτήριο του Zemun (Σεμλίνου) στις όχθες του Δούναβη, λόγω της επιδημίας πανώλους που ενδημούσε στην Ανατολή, σύμφωνα με τους κανόνες αποτροπής της μετάδοσης της ασθένειας που είχαν επιβάλει τα ευρωπαϊκά κράτη από τον 16ο αιώνα. “Τη επαύριον συμφωνήσας μισθωτήν άμαξαν ο συμπολίτης μου μέχρι Βιέννης, επρομήθευσε και την καθ’ οδόν ζωοτροφίαν μου, συνισταμένην εξ ολίγου ψητού κρέατος, τυρού και άρτου, και μ’ έδωκε με ελληνικά γράμματα γεγραμμένας επί μιας κόλλας χάρτου τας δύο ταύτας γερμανικάς λέξεις: Wasser (ύδωρ) και Brot (άρτος), δια να μοι χρησιμεύσωσιν εις τας ανάγκας μου. [...] Οι συνταξιδιώται μου [στην άμαξα] ήσαν: εις κύριος και τρία κοράσια. Εγώ ενδεδυμένος τον ιματισμόν της πατρίδος μου μέγαν ωφλίσκανον γέλωτα εις αυτούς [...] Τέλος μετά οκτάωρον καρκινικήν αμαξηλασίαν αφίχθημεν εις τον πρώτον νυκτερινόν σταθμόν. [...] Πού γλώσσα προς συνεννόησιν και που χρήματα προς μίσθωσιν δωματίου! Ηκολούθησα λοιπόν εκών άέκων τον αμαξηλάτην, όστις εισαγαγών με εν τω ιπποστασίω μοι υπέδειξε δια της χειρός ύπνου θέσιν εν τω μέσω δύο σειρών ίππων [...]”. Το εύλωττο αυτό κείμενο, περιέχει στη λακωνική γλαφυρότητά του όλα τα στοιχεία που συνιστούσαν το ταξίδι των περισσότερων πρωτοπόρων και αυτόνομων τουρμηρών ταξιδιωτών εμπόρων και λογίων, που από τη Θεσσαλία, τη Μακεδονία, την Ήπειρο ακολουθούσαν τους χερσαίους δρόμους των караβανιών ή της απλοϊκής ταξιδιωτικής άμαξας προς την Κεντρική Ευρώπη. Πληροφοριακά εφόδια αποτελούσαν οι προσωπικές μαρτυρίες και η αλληλογραφία<sup>42</sup> των συντοπιτών τους ή των μελών των οικογενειακών τους επιχειρήσεων, που έδρευαν στους ενδιάμεσους και καίριους εμπορικούς σταθμούς επί της Βαλκανικής και της Κεντρικής Ευρώπης. Εκτός από το Zemun (Σεμλίνο) που φιλοξένησε τον 18ο αι. ανθηρή ελληνορθόδοξη εμπορική παροικία, άλλο πέρασμα ήταν στο γειτονικό του Βελιγραδίου Rancevo (σήμερα προάστιο της σερβικής πρωτεύουσας), αλλά κυρίως το πέρασμα στο ποτάμιο νησί Orsova<sup>43</sup>, όπου επίσης λειτουργούσε το λοιμοκαθαρτήριο, για να αποφεύγεται η μετάδοση στην Κεντρική Ευρώπη επιδημιών και κυρίως της πανούκλας.

Οι λιθογραφίες των Alt και Ermini είναι εύλωττες για τον τρόπο διακίνησης προϊόντων και ανθρώπων στον Δούναβη<sup>44</sup>. Τα οθωμανικά εμπορεύματα συσκευάζονταν στη δεξιά οθωμανική όχθη του ποταμού με τη φροντίδα κυρίως χριστιανών ή και μουσουλμάνων εμπόρων, φορτώνονταν σε μικρές βάρκες ή και σχεδίες και μεταφέρονταν στην απέναντι ακτή. Ενίοτε, όπου οι συνθήκες το

3-4, Οκτ. 2008: Ίκαρος Μαντούβαλος, *Όψεις του παροικιακού ελληνισμού. Από το Μοναστήρι στην Πέστη. Επιχείρηση και αστική ταυτότητα της οικογένειας Μάνου (τέλη 18ου -19ου αι.)*, αδημ. διδ. διατριβή, Πανεπιστήμιο Αθηνών, Τμήμα Ιστορίας και Αρχαιολογίας, 2007, σσ. 119-134.

41. Παναγιώτης Μουλλάς, Ένας Μακεδόνας απόδημος στην Κεντρική Ευρώπη. Η αυτοβιογραφία του Παναγιώτη Π. Ναούμ», *Εποχές*, τεύχ. 15 (1964), σσ. 93, 94.

42. Επεξεργασία εμπορικής αλληλογραφίας βλ. στις διδ. διατριβές: Παπακωνσταντίνου, *Ελληνικές εμπορικές επιχειρήσεις*, ό.π., και Μαντούβαλος, *Όψεις του παροικιακού ελληνισμού*.

43. Donau-Ansichten, ό.π., Νρ 179, 210 αντίστοιχα.

44. Ό.π. 132 κ.ά.

επέτρεπαν, οι άνθρωποι μετακινούνταν πάνω σε ξύλινες σχεδίες που συγκρατούνταν με σχοινιά από τις όχθες του ποταμού, ή επωφελούνταν, αν και όταν οι καιρικές και γαιοφυσικές συνθήκες ήταν οι κατάλληλες, από τη δημιουργία πρόσκαιρων γεφυρών. Σειρά από πλοιάρια και σανίδες επ' αυτών συνιστούσαν τις κινητές γέφυρες και τέτοιες γνώριζαν τα μεγάλα και συχνά περάσματα, όπως το Νονί Sad. Με τον τρόπο αυτό συνδέονταν επί χρόνια οι δύο παρόχθιες κεντρικές πόλεις-πρωτεύουσα της Ουγγαρίας, η Βούδα και η Πέστη<sup>45</sup>. Έπρεπε να φτάσουμε στην εποχή του φωτισμένου ούγγρου κόμητα István Széchenyi για να κατασκευαστεί (1837-1849) με την κεφαλαιακή συμμετοχή του μεγιστάνα Γεώργιου Σίνα –και παρά τις αντιδράσεις των ντόπιων ευγενών και αστών για την ανάμειξη του έλληνα κεφαλαιούχου– η πρώτη σταθερή γέφυρα, η γνωστή ως «γέφυρα των αλυσίδων», που θα ένωνε τη Βούδα με την Πέστη<sup>46</sup>. Στη Βιέννη, ήδη στα τέλη του 16ου αιώνα επιχειρήσαν τις πρώτες ρυθμίσεις στον ρου του Δούναβη και κυρίως του παραποτάμου του, γνωστού ως «βραχίονα της Βιέννης» (Wiener Arm), που έρρεε έξω από την κεντρική πόλη (Innere Stadt). Επί του παραποτάμου, το 1819, έχτισαν τη γέφυρα του Φερδινάνδου (Ferdinandsbrücke)<sup>47</sup>. Ακριβώς στις όχθες του παραποτάμου αυτού (σήμερα γνωστού ως Donaukanal) και κοντά σε αυτή τη γέφυρα, στην περιοχή του Fleischmarkt είχε αναπτυχθεί η ζωηρή ελληνική γειτονιά και οι δυο ελληνικές κοινότητες και παροικίες, της Αγίας Τριάδας, για τους αυτοκρατορικούς υπηκόους, και του Αγίου Γεωργίου, για τους οθωμανούς υπηκόους, ύστερα από την παραχώρηση των ειδικών αυτοκρατορικών προνομίων<sup>48</sup>. Η Βιέννη θα γινόταν για πάνω από πενήντα χρόνια (τέλη 18ου- αρχές 19ου αι.) η εστία συγκέντρωσης του εμπορίου του βαμβακιού και των πολύτιμων ερυθρών βαμβακονημάτων για την προώθησή τους, στη συνέχεια, στις πολυάριθμες βιοτεχνικές, βιομηχανικές μονάδες επεξεργασίας τους στην Κάτω Αυστρία, τη Μοραβία, τη Βοημία<sup>49</sup>.

45. Ό.π., 148.

46. [http://bfl.archivportal.hu/id-816-laszlo\\_csorba.html](http://bfl.archivportal.hu/id-816-laszlo_csorba.html) · Jean Bérenger, *L'Europe danubienne de 1848 à nos jours*, P.U.F., Paris 1976, σ. 10. Επιλεκτική βιβλιογραφία για τους Σίνα βλ. Γεώργιος Λάιος, *Σίμων Σίνας*, Αθήνα 1972· Amelie Lanier, *Die Geschichte des Bank- und Handelshauses Sina (=Europäische Hochschulschriften, Reihe III, Geschichte und ihre Hilfswissenschaften 805)*, Frankfurt a. M. – Berlin – Wien 1998· Eszter B. Kerényi (επιμ.), *Az arany ember. A Gödöllői kastély görög ura: Sina György és Fia, Sina Simon*, Kiállítás Gödöllői Városi Múzeumban, 1.3.-20.9.2003· της ίδιας (επιμ.) *A Sina Család Magyarországon*, Tudományos Konferencia, Gödöllő, 2003. Április 26., Gödöllői Városi Múzeum 2004· της ίδιας, *Báró Sina Simon / Ο βαρόνος Σίμων Σίνας*, Budapest 2010· Nikosz Fokasz (επιμ.), *Görögök Budapesten*, σειρά BudaPesti Negyed, XIV. évfolyam, 4. Szám 2006. tél. βλ. επίσης Dana Cerman-Štefanova, *Adelige als Bankiers in der Epoche der Aufklärung, Eine Studie zur Wiener 'K.K. Oktroyirten Kommerzial-, Leih- und Wechselbank', 1787-1830*, Habilitationsschrift an der Historisch-kulturwissenschaftlichen Fakultät der Universität, Wien 2008.

47. Ό.π., 120, 117. Η γέφυρα ήταν από ξύλο σε πέτρινα πέλδια και ένωνε την Innenstadt με τη Leopoldstadt, βρισκόταν δηλαδή στο καίριο εμπορικό σημείο της πόλης και τη συνέδεε με το απέναντι εμπορικό, βιοτεχνικό προάστιο. Η γέφυρα όπως και το κανάλι του Δούναβη (Donaukanal), όπως είναι γνωστό το Wiener Arm, εντάχθηκαν στην αναδιαμόρφωση της Βιέννης στο δεύτερο μισό του 19ου αιώνα. <http://de.structurae.de/structures/dat/index.cfm?id=s0004406>, <http://de.wikipedia.org/wiki/Donaukanal>

48. Β. Σειρηνίδου, *Έλληνες στη Βιέννη*, ό.π.· Σωφρόνιος Ευστρατιάδης, *Ο εν Βιέννη ναός του Αγίου Γεωργίου και η κοινότητα των οθωμανών υπηκόων*, Αλεξάνδρεια 1912, (ανατύπωση με εισαγωγή του Χαράλαμπου Χοτζάκογλου, Αθήνα 1997)· Γεώργιος Χρ. Τσιγάρας, *Ο ναός του Αγίου Γεωργίου Βιέννης. Ιστορία και τέχνη / Die Kirche zum heiligen Georg in Wien. Geschichte und Kunst*, Θεσσαλονίκη 2005.

49. Όλγα Κατσιαρδή-Hering, *Τεχνίτες και τεχνικές βαφής νημάτων. Από τη Θεσσαλία στην Κεντρική Ευρώπη (18ος -αρχές 19ου αι.)*. *Επίμετρο: Η Αμπελακιώτικη Συντροφιά (1805)*, Αθήνα – Αμπελάκια 2003, σσ. 69, 77-95 κ.α.

Ας παρακολουθήσουμε συγκεκριμένα τον «τριπλό» Δούναβη (βλ. χάρτης 1) και τον ρόλο του στην εμπορία και την εμποροοικιστική εξάπλωση στην ευρύτερη περιφέρειά του. Αν θεωρήσουμε για την επιχειρηματολογία μας ως το πρώτο τμήμα του αυτό που αρχίζει από την Βιέννη ως το Σεμλίνο παρατηρούμε τον χάρτη της διασποράς των παροικιών των ορθοδόξων<sup>50</sup> εντός του ευρύτερου ενιαίου ουγγρικού χώρου και διαπιστώνουμε ότι οι περισσότερες αναπτύχθηκαν γύρω από την πεδιάδα ανάμεσα στον Δούναβη και τον παραπόταμό του Tisza αλλά και στην περιοχή τη γνωστή ως το «γόνατο» του Δούναβη<sup>51</sup>. Το εύφορο του εδάφους, η ευκολία των μετακινήσεων επέτρεπαν την ανάπτυξη αυτή. Προκειμένου για τους ορθόδοξους οθωμανούς υπηκόους επωφελούνταν για την είσοδό τους στον ευρύτερο αυστριακό και ουγγρικό χώρο από τα περάσματα του Zemun (Σεμλίνου), του Rapcevo και της Όρσοβας. Συνεπώς ο «μέσος», συνοριακού χαρακτήρα, Δούναβης του σχήματός μας, από το Σεμλίνο ως τις Σιδηρές Πύλες, ήταν ως τα μέσα του 19ου αιώνα ο πιο ζωτικός για την οικονομία χώρος και φυσικά και για τη μετακίνηση ανθρώπων και ειδών. Από το συνοριακό νησί της Όρσοβα τα εμπορεύματα διοχετεύονταν και προς την Τρανσυλβανία και μέσω αυτής και προς την Ουκρανία και Ρωσία. Άλλωστε οι αυστριακοί αυτοκράτορες είχαν φροντίσει από τα τέλη του 17ου και τις αρχές του 18ου αιώνα να ανανεώσουν και ενισχύσουν τα προνόμια προς τις ελληνορθόδοξες εμπορικές κομπανίες στις πόλεις-σταθμούς της Τρανσυλβανίας, Βρασον και Sibiu<sup>52</sup>. Από τη δεκαετία του 1760 οι Αυστριακοί είχαν επιχειρήσει να εκμεταλλευτούν και τη μεταφορά εμπορευμάτων δια του μέσου Δούναβη μέσω και της εταιρείας του Βανάτου (Temesburg / Temeswarer Kompanie) και με τη συνεργασία και Ελλήνων ανάμεσά τους του Θεόφιλου Κατεργάρη<sup>53</sup>. Στη δεκαετία του 1780 εξάγονταν σιδηρά εργαλεία, ιδίως δρεπάνια, από τη Στυρία δια μέσου του Σεμλίνου προς τις οθω-

50. Βλ. τον χάρτη στον τόμο Ιωάννης Κ. Χασιώτης – Όλγα Κατσιαρδή-Hering – Ευρυδική Α. Αμπατζή (επιμ.), *Οι Έλληνες στη Διασπορά*, ό.π., σ. 12.

51. Ödön Füves, "Görög kereskedők a Dunántúlon 1754-1771 között" [=έλληνες έμποροι στο 'γόνατο του Δούναβη', 1754-1771], *Különlenyomat az tanulmányok* 1965, évi XII/1. Számából, Budapest 1965, 106-109, στη σ. 109 και ο ενδιαφέρων χάρτης: Isabella Papp, Greek Merchants in the eighteenth century Jászkukság, *Balkan Studies*, τόμ. 30<sub>2</sub> (1989), σσ. 261-289. Για την οικιστική και κοινωνικοοικονομική εξέλιξη της Ουγγαρίας βλ. Vera Bácskai, *Towns and Urban Society in Early Nineteenth-Century Hungary*, μετάφρ. από την ουγγρική, Budapest 1989.

52. Για τις ελληνορθόδοξες κομπανίες του Βρασον και Sibiu η βιβλιογραφία είναι πλούσια, ενδεικτικά βλ. D. Limona, *Catalogul documentelor grecești din Arhivele Statului din orașul Brașov*, București 1958· Olga Cicanci, *Companiile grecești din Transilvania și comerțul european în anii 1636-1746*, București 1981. Συνοπτική βιβλιογραφία της εργογραφίας για την ελληνική διασπορά στην Ρουμανία βλ. Olga Cicanci, Το στάδιο της έρευνας σχετικά με την ελληνική εμπορική διασπορά στον ρουμανικό χώρο (τον 17ο-18ο αιώνα), *Εἶσα και Εσπέρια*, τόμ. 7 (2007), σσ. 409-421. Συγκεκριμένα για το Βρασον και το Sibiu βλ. τα άρθρα των Raluca Popa (για το Βρασον) και Cîrșian Suciu, Raluca Popa (για το Sibiu), στο: Ελένη Γαβρά (επιμ.), *Εμπορικοί σταθμοί των Ελλήνων στη Ρουμανία*, ό.π., σσ. 455-520, 521-605. Βλ. επίσης Αθανάσιος Καραθανάσης, *Ο ελληνοισμός της Τρανσυλβανίας: η πνευματική, εθνική και εκκλησιαστική ζωή των δύο ελληνικών εμπορικών κομπανιών του Σιμπίου και του Μπρασόβου, 18ος-19ος αι.*, Θεσσαλονίκη 2003· Ruxandra Moașă-Nazare, *Sub Semnul lui Hermes și al lui pallas. Educație și societate la negustorii ortodocși din Brașov și Sibiu la sfârșitul secolului al XVIII-lea și începutul secolului al XIX-lea*. Editura Academiei Române, București 2010· Δέσποινα Ειρήνη Τσορβκα-Παπασατάθη, *Η ελληνική εμπορική κομπανία του Σιμπίου Τρανσυλβανίας 1636-1848. Οργάνωση και δίκαιο*, ΙΜΧΑ, Θεσσαλονίκη 1994.

53. Halm, "Österreich und Neurussland", ό.π., σσ. 358-366, μάλιστα στις πηγές γίνεται λόγος για τον ρόλο του Κατεργάρ[η] (Katargar) που εμφανίζε στα μέσα της δεκαετίας 1760 ρωσικά δέρματα (Juchten) ως οθωμανικά, συμβάλλοντας και αυτός στο λαθρεμπόριο. Οι ελληνορθόδοξοι έμποροι ιδίως της περιοχής του Τόκai δραστηριοποιούνταν επίσης στο εμπόριο του οίνου προς τις ουκρανικές περιοχές. Το λαθρεμπόριο των οθωμανών υπηκόων, ιδίως στις διάσπαρτες ουγγρικές αγορές, ανάγκασε τις αυστριακές αρχές στην καταγραφή τους και στη λήψη μέτρων για την αυστηρή επιτήρηση του εμπορίου τους. Βλ. την υπό εκτύπωση μελέτη μου: Grenz-, Staats- und Gemeindegrenzkriptionen in der Habsburgermonarchie: Identitätsdiskurs bei den

μανικές επαρχίες και στη συνέχεια επανεξάγονταν προς τη Ρωσία μέσω του Δούναβη. Στο εμπόριο αυτό μνημονεύεται και πάλι ο ρόλος των Ελλήνων<sup>54</sup>. Οι προσπάθειες των Αυστριακών για ενεργοποίηση τους στην ποταμοπλοία δεν απέδωσαν άμεσα, καθώς το εμπόριο μετά τις Σιδηρές Πύλες εξακολουθούσε να είναι στα χέρια οθωμανών υπηκόων. Άλλωστε στις προσπάθειες να «γνωρίσουν» καλύτερα τον δύσκολο για τη ναυτιλία ποταμό στον νευραλγικό ρου μετά το Βελιγράδι οφείλεται ο εξαιρετικής λεπτομέρειας ναυτοπλοϊκός χάρτης που εκτίθεται στο Λασσάνειο Αρχοντικό, με τις εξαιρετικά λεπτομερείς παρατηρήσεις για τη φυσική κατάσταση κάθε καίριου για τη ναυσιπλοία σταθμού στις όχθες του Δούναβη, που συντάχσαν οι μηχανικοί Lauterer και Tauferer<sup>55</sup>.

Η κατάσταση θα άλλαζε βαθμιαία μετά τη συνθήκη του Κιουτσούκ Καϊναρτζή. Το 1777 στην αυστριακή Friesische Kompagnie που στόχευε στην εμπορική εκμετάλλευση του Δούναβη μετείχαν και έμπειροι έλληνες έμποροι<sup>56</sup>. Οι διμερείς εμπορικές συμφωνίες Αυστριακών και Ρώσων στη δεκαετία του 1780 απέβλεπαν και στην εκμετάλλευση του Δούναβη.<sup>57</sup> Το αυστριακό πλοίο «Die Donau» υπήρξε το πρώτο ποταμόπλοιο –της Willeshovenscher Compagnie– για το οποίο εκδόθηκε αυστριακή σημαία (Flaggenpatent) και στις 3 Ιουλίου 1783 απέπλευσε από τη Βιέννη για να προσεγγίσει τη Μαύρη Θάλασσα και τη Χερσόνα στις 25 Οκτωβρίου,<sup>58</sup> αλλά και η εταιρεία αυτή έληξε άδοξα. Οι εδαφικές και πολιτικές αλλαγές μετά τις συνθήκες του Ιασίου, του Σιστώβ, του Βουκουρεστίου θα επικαιροποιούσαν διαρκώς και εντονότερα την καίρια σημασία του Κάτω Δούναβη που συνδεόταν άμεσα με την εύφορη Νότια Ρωσία. Ώς την τρίτη δεκαετία του 19ου αιώνα η κίνηση ανατολικά των Σιδηρών Πυλών (Turnu Severin), παρά τις έντονες προσπάθειες των Αυστριακών στη δεκαετία 1780 κ.ε.<sup>59</sup> βρισκόταν στα χέρια οθωμανών υπηκόων ναυτικών. Ανάμεσα στα ποτάμια λιμάνια<sup>60</sup> του Καλαφάτ, του Ρουστσούκ, του Τζιούρτζιου<sup>61</sup>, του Σουλινά, της Βραϊλας<sup>62</sup>, του Γαλατσίου το

Menschen aus dem Süden, στο: Maria Stassinopoulou – Maria Oikonomou – Ioannis Zelepos (επιμ.), *Griechische Dimensionen südosteuropäischer Kultur seit dem 18. Jahrhundert: Verortung, Bewegung, Grenzüberschreitung*, Internationale Konferenz, Wien 17-18 Dez. 2009.

54. H. Halm, Österreich und Neurussland, ό.π., σ. 374, μνημονεύεται ο ρόλος ενός ρώσου υπηκόου εμπόρου του Απόστολου Αναστασίου, που το 1775 μετέφερε 120.000 δρεπάνια Στυρίας μέσω του Σεμλίνου δια της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας κατά μήκος του Δούναβη προς τη Μαύρη Θάλασσα και μετά προς τη Ρωσία.

55. *Navigationskarte der Donau*, βλ. πιο πάνω σημ. 4. Οι συντάκτες του Lauterer και Tauferer ανήκαν στους μηχανικούς που είχαν συνεργαστεί με την Willenshovensche Compagnie για τη ναυπήγηση κατάλληλων ποταμόπλοιων και την έρευνα για τη συστηματική ποταμοπλοία του Δούναβη, Hans Halm, *Donauhandel und Danoauschiffahrt von den österreichischen Erblanden nach Neurussland* (1783), *Jahrbücher für Geschichte Osteuropas*, N.F., τόμ. 2 (1954), σσ. 4-5 και passim αλλά και στις άλλες μελέτες του H. Halm, Cherson, das Amsterdam, ό.π.: Harald Heppner, *Österreich und die Donaufürstentümer 1774-1812. Ein Beitrag zur habsburgischen Südosteuropapolitik*, Graz 1984, σσ. 64-68.

56. H. Halm, Österreich und Neurussland, ό.π., σσ. 443-448, Πράκτορας της εταιρείας στο Σεμλίνο ήταν ο Στέριος Δήμου. Το πρώτο πλοίο της εταιρείας που ξεκίνησε από τη Βιέννη έφτασε υπό την ηγεσία των Koacza και Athanasio Haggi Georg στις 14. Αυγ. 1777 στο Σεμλίνο. Ο Haggi Georg δραστηριοποιείτο στο εμπόριο ανάμεσα στις Σέρρες και στο Βουκουρέστι.

57. H. Halm, Österreich und Neurussland, ό.π., σσ. 400-450.

58. H. Halm, *Donauhandel und Donauschiffahrt*, ό.π., σσ. 11-15.

59. Ό.π., σ. 361.

60. *Donau-Ansichten*, ό.π., Nr 233: Kalafat, 248: Ruschtschuck, από τον αριθμό των μιναρέδων που αποτυπώνονται στη λιθογραφία συνάγεται και ο μεγάλος αριθμός των μουσουλμάνων κατοίκων της πόλης.

61. Δημήτρης Κοντογεώργης, Σύσταση και οργάνωση ελληνικών κοινοτήτων της Ρουμανίας. Η περίπτωση του Τζιούρτζιου και της Τούλτσεας (β' μισό 19ου αι.), *Μνήμων*, τόμ. 28 (2006), σσ. 209-239.

62. *Donau-Ansichten*, Nr 255, 256.



εμπόριο διεξαγόταν, λόγω των φυσικών δυσκολιών, κυρίως προς την απέναντι ακτή ή σε πολύ μικρή απόσταση εντός του Δούναβη<sup>63</sup>. Η κατάσταση θα άρχιζε να βελτιώνεται όταν με τις φροντίδες του Széchenyi διεξήχθησαν έργα για τη βελτίωση της κοίτης του Δούναβη ως τις Σιδηρές Πύλες. Μέσω του λιμανιού της Βραΐλας διοχετεύονταν τα σιτηρά της ευρύτερης περιοχής στην Κωνσταντινούπολη<sup>64</sup>. Εντούτοις οι πηγές για την προ του 1830 δεν μας παρέχουν πολλές και ακριβείς πληροφορίες. Μικρές και ευέλικτες οικογενειακές ναυτεμπορικές εταιρείες, ανάμεσά τους και Ελλήνων<sup>65</sup>, που διέθεταν μικρά ποταμόπλοια μετέφεραν τα εμπορεύματα από τη Μαύρη Θάλασσα δια μέσου του Σουλινά ή της Βραΐλας προς το Βραζον<sup>66</sup> και τα διοχέτευαν στη λοιπή Τρανσυλβανία ή τη Βλαχία.

Οι εδαφικές συνοριακές αλλαγές ανάμεσα στην Οθωμανική Αυτοκρατορία και τη Ρωσία και κυρίως η συνθήκη της Αδριανούπολης 1829 θα συνέβαλλαν στην αφετηρία της ριζικής αλλαγής και για τη ναυσιπλοΐα του Δούναβη. Το κέντρο βάρους των μεταφορών θα έπιπτε πλέον στον Κάτω Δούναβη σε συνδυασμό και με τη Μαύρη Θάλασσα και το σιτεμπόριο της Νότιας Ρωσίας και των περιοχών του Δέλτα. Οι ηγεμόνες της Βλαχίας και Μολδαβίας δικαιούνταν να χρησιμοποιούν δικά τους πλοία για την ποταμοπλοΐα του<sup>67</sup>. Η Βραΐλα, το Giurgiu, το Turnu Măgurele απελευθερώνονταν από τους Οθωμανούς. Το Γαλάτσι και η Βραΐλα κηρύχθηκαν το 1834 και 1836 ελεύθερα λιμάνια και εξελίσσονταν σε χώρους αποθήκευσης των προς διαμετακόμιση προϊόντων, κυρίως των σιτηρών, που θα αποτελούσαν το νευραλγικότερο προϊόν εμπορίου για τους Άγγλους, αλλά και κυρίως Έλληνες του Ιονίου<sup>68</sup> και του ελληνικού κράτους κ.ά. Η Ρωσία έκανε μεγαλύτερη χρήση ελληνικών πλοίων και εταιρειών για τις μεταφορές της και μέσω του Δούναβη<sup>69</sup>. Από τις Σιδηρές Πύλες ως τον Σουλινά στην είσοδο του Δούναβη, και στα λιμάνια Γαλατσίου, Βραΐλας, Ισμαήλ, Τούλτσεας, κυριαρχούσαν τα ελληνικά σκάφη με διάφορες σημαίες<sup>70</sup>. Η ποταμοπλοΐα ήταν ακόμη πολύ επικίνδυνη εκείνη την εποχή, ιδίως στην είσοδο του ποταμού, όπου το έδαφος ήταν χαμηλό και υπήρχαν πολλές ξέρες. Πολύ γρήγορα ελληνικές κοινότητες και ακμάζουσες παροικίες θα αναπτύσσονταν στις πόλεις λιμάνια του Κάτω Δούναβη και ιδιαίτερα στη Βραΐλα<sup>71</sup>. Επτανήσιοι, κυρίως

63. Bruce McGowan, *The Middle Danube 'cul-de-sac'*, στο: Huri İslamoğlu-İnan, *The Ottoman Empire and the World Economy*, Cambridge 2004 (3rd ed.), σ. 175.

64. Περισσότερες λεπτομέρειες βλ. στην υπό εκπόνηση διδ. διατριβή (Τμήμα Ιστορίας και Αρχαιολογίας του Πανεπιστημίου Αθηνών) του Δημήτρη Κοντογεώργη, για την ελληνική παροικία της Βραΐλας.

65. Spiridon G. Focas, *The Greeks and the Navigation on the Lower Danube, 1789-1913*, στο: Vacalopoulos et al., *Southeast European Maritime Commerce*, ό.π., σσ. 117-119.

66. Σπυρίδων Γ. Φωκάς, *Οι Έλληνες εις την ποταμοπλοΐαν του Κάτω Δουνάβεως*, μετ. από τη ρουμανική, ΙΜΧΑ, Θεσσαλονίκη 1975, σ. 34, πρόκειται για τον εμπορικό δρόμο Βραΐλα-Βραζον. Ο Γιάννης Καρράς, στην αδημοσ. διδ. διατριβή του *Εμπόριο, Πολιτική και Αδελφότητα*, ό.π., σ. 80, και χάρτη των σσ. 86, 87, δίνει πληροφορίες για τις αντίστοιχες εμπορικές κινήσεις και επισημαίνει τον ρόλο της Σιλίστριας ως σταθμού διάβασης του Δούναβη.

67. Noradounghian, *Receuil*, τόμ. 2, 1789-1856, Paris 1900, σ. 176.

68. Για την ιόνια ναυτιλία βλ. Παναγιώτης Καπετανάκης, *Η πομπούρος εμπορική ναυτιλία των Επτανήσων την εποχή της βρετανικής κατοχής και προστασίας και η κεφαλληνιακή υπεροχή (1809/15-1864)*. Στόλος και λιμάνια, εμπορεύματα και διαδρομές, ναυτόποιοι και ναυτικοί, επιχειρηματικότητα και δίκτυα, κοινωνία και πλοιοκτητικές ελίτ, αδημ. διδακτ. διατριβή, Ιόνιο Πανεπιστήμιο, Τμήμα Ιστορίας, Κέρκυρα 2009.

69. Σπυρίδων Γ. Φωκάς, *Οι Έλληνες εις την ποταμοπλοΐαν*, ό.π., σ. 45.

70. Νίκος Βλασσόπουλος, *Η ναυτιλία των Ιονίων νήσων, 1700-1861*, τόμ. Β', Αθήνα 1995, σ. 37.

71. Dan Berindei, *Rumänische Donauhäfen*, ό.π., σ. 47. Συνοπτικά βλ. τα άρθρα για τη Βραΐλα, το Γαλάτσι, την Κωνσταντζα, την Τούλτσεα, το Τούρνου Σεβερίν στο: Ελένη Γαβρά (επιμ.), *Εμπορικοί σταθμοί των Ελλήνων στη Ρουμανία. Ανάδειξη και*

Κεφαλλήνες και Ιθακήσιοι επωφελήθηκαν από την καλή ξυλεία του Δούναβη και τις τραπεζικές διευκολύνσεις και ναυπηγούσαν εκεί τα πλοία τους<sup>72</sup>. Αρκεί ενδεικτικά να σημειώσουμε ότι το 1834 πέρασαν το Δέλτα 7 αγγλικά πλοία με σιτηρά για την Αγγλία, ενώ το 1849 ανέρχονταν σε 128<sup>73</sup>. Την εξαιρετική αλλαγή στο διεθνές παιχνίδι άνοιξε η ίδρυση της Πρώτης αυστριακής Εταιρείας για την Ναυσιπλοΐα του Δούναβη το 1829 (*Erste DonauDampfschiffahrts-Gesellschaft*)<sup>74</sup>. Η εταιρεία αυτή μαζί και με την αντίστοιχη ουγγρική, που ιδρύθηκε λίγο αργότερα, θα ανταγωνίζονταν στην εμπορική εκμετάλλευση του Δούναβη, στην εμπέδωση της ατμοπλοΐας και της χρήσης των μεγάλων караβιών, γεγονός, που, ιδίως μετά το 1856, προκαλούσε τον ανταγωνισμό των Ελλήνων του Κάτω Δούναβη και την ανάγκη τους να εκσυγχρονίσουν τον στόλο και τις εταιρείες τους<sup>75</sup>.

Το 1838 από τα 794 πλοία που κινήθηκαν στα λιμάνια της Βραΐλας και του Γαλατσίου, τα 251 ήταν με ελληνική/σαμιωτική/ιονική σημαία. Το 1850 η αναλογία ήταν 1.289 προς 342<sup>76</sup>. Το 1851-1860 απέπλεαν από το λιμάνι του Σουλινά 11.208 ελληνικά πλοία χωρητικότητας 2.992.640 τόννων, έναντι 3.268 τουρκικών με 446.340 τόννους και 2.269 αυστρουγγρικών, με 628.179 τόννους<sup>77</sup>. Το 1895 στα 18 ρουμανικά λιμάνια καταγράφηκαν 50.170 αφίξεις και απόπλοι. Από αυτές 17.345 ήταν αυστριακές-ουγγρικές καταγραφές, 11.265 ελληνικές, 3.064 βουλγαρικές, 1.819 τουρκικές, 215 σερβικές. Οι περισσότερες καταγραφές ανήκαν στη Βραΐλα με 11.080 και ακολουθούσε το Γαλάτσι με 6.395<sup>78</sup>. Εδώ πρέπει, όμως, να επισημανθεί ότι το εφοπλιστικό και ναυτικό δυναμικό στα λιμάνια του Δέλτα δεν περιορίζεται στη μελέτη της ελληνικής σημαίας ή του ελληνικού νηολογίου αλλά και στον ρόλο του ναυτικού των Ιονίων νήσων, των οθωμανικής υπηκοότητας, καθώς πολλοί έλληνες έμποροι προέρχονταν από την Κωνσταντινούπολη ή άλλα μέρη της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας (Χίο, Σμύρνη). Μεγάλος υπήρξε ο αγγλικός ανταγωνισμός είτε μέσω του ιονικού ναυτικού είτε μέσω της ίδιας της αγγλικής ναυσιπλοΐας που εξελίχθηκε ως ο μεγάλος ρυθμιστής του σιτεμπορίου, ιδίως μετά τη συνθήκη του 1856 και την ήττα των Ρώσων στον Κριμαϊκό πόλεμο. Η διεθνοποίηση του Δούναβη και κυρίως οι τεχνικές βελτιώσεις στον ρου του υπήρξαν οι θετικοί παράγοντες που του έδιδαν τον ρόλο στην οικονομία που επί αιώνες δικαιούνταν. Η κατασκευή μικρών και μακρών αποστάσεων σιδηροδρομικών γραμμών μαζί με τις γέφυρες και τα ατμόπλοια συνιστούσαν από τα

*προβολή του πολιτισμικού μνημειακού αποθέματος του Μείζονος Ελληνισμού*, Θεσσαλονίκη 2007· Δημήτρης Κοντογεώργης, Ερευνητική αποστολή στη Ρουμανία. Ελληνικές Κοινότητες (18ος-αρχές 20ού αι.). Καταστατικά – Σύλλογοι – Ταυτότητες. Εισαγωγικές παρατηρήσεις», *Εώα και Εσπέρια*, τόμ. 7 (2007), σσ. 367-400.

72. Νίκος Βλασσόπουλος, ό.π., σ. 40.

73. Ό.π., σσ. 46-49, πίν. Β. 2, Β.3, αναχωρήσεις από τα λιμάνια Γαλατσίου και Βραΐλας 1837-1851 ανά σημαία, με προεξάρχουσα την ελληνική, οθωμανική, (υπό την οποία μπορούμε να υποθέσουμε ότι έπλεαν και ελληνικής πλοιοκτησίας καράβια), ιονική, αυστριακή κ.ά.

74. *125 Jahre Erste Donaudampfschiffahrts-Gesellschaft*, Wien [1954]. Peter Eigner – Andrea Helige (επιμ.), *Österreichische Wirtschafts- und Sozialgeschichte im 19. und 20. Jahrhundert*, Wiener Städtische Versicherung, Wien, 1999, σσ. 36-37.


75. Σπυρίδων Γ. Φωκάς, *Έλληνες εις την ποταμοπλοΐαν*, ό.π., σ. 80 κ.ε.

76. Ό.π., σ. 48.

77. Virginia Paskaleva, *Shipping and Trade on the Lower Danube in the eighteenth and nineteenth centuries*, στο: Vacalopoulos, et al., *Southeast European Maritime Commerce*, ό.π., σ. 150.

78. Σπυρίδων Γ. Φωκάς, *Έλληνες εις την ποταμοπλοΐαν*, ό.π., σ. 48. Για το «ιόνιο δίκτυο» της ελληνικής ναυτιλίας και τον ρόλο του και στην Μαύρη Θάλασσα βλ. Τζελίνα Χαρλαύτη, *Ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας, 19ος-20ός αιώνες*, Αθήνα 2001, σσ. 174-214.

τέλη του 19ου αιώνα ένα πυκνό δίκτυο επικοινωνιών που συνέβαλλε στην ανθηρή οικονομία του Δέλτα ως τον πρώτο παγκόσμιο πόλεμο. Τα μέτρα του ρουμανικού κράτους έτειναν στην ενίσχυση των προσπαθειών για τη συστηματικότερη εκμετάλλευση και τον έλεγχο της ποταμοπολοΐας. Το 1891 ο πολυαριθμότερος ξένος πληθυσμός στη Βραΐλα ήταν οι Έλληνες και ακολουθούσαν οι Βούλγαροι<sup>79</sup>. Οι ατμοπλοϊκές εταιρείες των Εμπειρικών και των Τρωιάνων θα άκμαζαν στα λιμάνια του Δέλτα. Έχοντας και το δικαίωμα στην εκμετάλλευση σιτοφόρων γαιών μπορούσαν και να επιδοθούν στην αλευροβιομηχανία<sup>80</sup>. Ακμάζουσες αλευροβιομηχανίες στο Γαλάτσι, τη Βραΐλα, το Τζιούρτζιου ανήκαν σε Έλληνες, κυρίως Κεφαλλονίτες (Γαλιατσάτος, Βιολάτος, Κωνσταντάτος). Οι τραπεζικές επιχειρήσεις ήταν ο νέος πόλος οικονομικής επέκτασης του ανθηρού ως τον 20ό αιώνα ελληνισμού της Ρουμανίας, που εμφάνισε για περίπου 60 χρόνια ακμή στην οικονομία, στην κοινωνία και στα γράμματα.

Θάθελα να κλείσω με μια επίκαιρη αλλά κριτική παρατήρηση. Αν η συνθήκη του Passarowitz (1718) άνοιγε τον χώρο της Αυστρίας και Ουγγαρίας ως περιοχή ακμής της ελληνικής διασποράς, η συνθήκη του Κιουτσούκ Καϊναρτζή (1774) δημιουργούσε τις προϋποθέσεις για την αντίστοιχη εξάπλωση στη Νότια Ρωσία, η διεθνοποίηση του Δούναβη με τη συνθήκη της Αδριανούπολης το 1829 και την αντίστοιχη των Παρισίων το 1856 μετατόπιζε το ενδιαφέρον των ελλήνων εμπόρων προς τις όχθες του Δούναβη στον ρουμανικό χώρο. Είναι κοινός τόπος να υποστηρίξουμε ότι οι Έλληνες έμποροι και κεφαλαιούχοι έδειχναν την ευελιξία να εκμεταλλεύονται το κενό των ντόπιων κοινωνιών και οικονομιών στις χώρες υποδοχής για την οικονομική εξάπλωση και δραστηριότητά τους εκτός των ορίων της κατοικίας του  πρόσφατη σε μας εικοσαετία με την εξάπλωση ελληνικών

79. Ό.π., σ. 49.

80. Demetrios Kontogeorgis, *The Greek dimension of the Romanian flour industry in the late 19th and early 20th cent.*, υπό δημοσίευση στα Πρακτικά του συμποσίου *Greeks in Romania in 19th cent.*, Ιστορικά αρχεία της Alpha Bank, Βουκουρέστι, 3-4 Οκτ. 2008.