

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΖΩΗ

Η ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ ΤΗΣ ΔΙΑΣΠΟΡΑΣ ΠΡΟ ΤΟΥ 1821 *

Τοῦ κ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΕΜΜ. ΤΡΑΓΑΚΗ

Εἰσαγωγή

Ἀπὸ τὴν ἱστορικὴν ἐπισκόπησιν τῆς γενέσεως καὶ ἀναπτύξεως τῶν ἀσφαλιστικῶν θεσμῶν προκύπτει σαφῶς ὅτι ἡ Ἰδιωτικὴ Ἀσφάλισις ὀφείλει πολλὰ εἰς τὸ Ἀρχαιοελληνικὸν Δίκαιον καὶ εἰς τὴν πρακτικὴν τῶν Ἑλλήνων ναυτασφαλιστῶν - δανειστῶν, τῶν πρώτων συστηματικῶν ἐπαγγελματιῶν - ἀσφαλιστῶν τῆς ἱστορίας. Ἡ καλλιέργεια καὶ ἡ διάδοσις τῶν θεσμῶν συνεχίσθη μὲ τοὺς Βυζαντινοὺς καὶ Ρωμαίους, μὲ τοὺς ναυτασφαλιστὰς - τραπεζίτας τῆς Δύσεως, μέχρις ὅτου ἤρχισεν ἡ διαμόρφωσις τῆς συγχρόνου ἀσφαλίσεως μὲ τὴν διάσπασιν τοῦ φεουδαλισμοῦ, τὸν μαρασμὸν τῶν συντεχνιῶν καὶ τὴν ἐμφάνισιν τοῦ κεφαλαιοκρατικοῦ συστήματος παραγωγῆς. Ἡ νέα πολιτικὴ, οἰκονομικὴ καὶ κοινωνικὴ πραγματικότητα, ἡ ἀνακάλυψις καὶ ἡ ἀποικιοποίησις τῶν νέων χωρῶν, ἡ καταπληκτικὴ ἀνάπτυξις τῶν παραγωγικῶν δυνάμεων καὶ ἡ αὔξησις τοῦ ἀστικοῦ πληθυσμοῦ εἰς τὰς Εὐρωπαϊκὰς χώρας μαζί μὲ τοὺς ποικίλους μετασχηματισμοὺς ποὺ ἀπέρρευσαν ἀπὸ τὴν βιομηχανικὴν ἐπανάστασιν ἔθεσαν τὰ ὅρια καὶ προσδιώρισαν τὸ λαμπρὸν μέλλον τῆς Ἰδιωτικῆς Ἀσφαλίσεως. Οἱ Ἕλληνες ὅμως εἶχον στερηθῆ πρὸ καιροῦ πάσης δυνατότητος αὐτονόμου πολιτικῆς ζωῆς, ἀποκοπέντες ὡς Ἔθνος ἀπὸ τὴν διεθνή κοινωνίαν τῶν ἀνεξαρτήτων κρατῶν τῆς Εὐρώπης καὶ ἀπὸ τὸν δυτικὸν πολιτισμὸν.

Εἶναι ἀναμφισβήτητον ὅτι ὁ ὑπόδουλος Ἑλληνισμὸς παρουσίασε λαμπρὰ

* Τὸ δημοσίευμα τοῦτο ἀποτελεῖ τμῆμα μιᾶς γενικωτέρας καὶ ὑπὸ ἐκδοσιν μελέτης διὰ τὴν ἐξέλιξιν καὶ σημερινὴν λειτουργίαν τῶν ἀσφαλιστικῶν θεσμῶν τόσον διεθνῶς ὅσον καὶ εἰς τὴν Ἑλλάδα. Τὸ κύριον σῶμα τῆς ἰδίας μελέτης ὑπεβλήθη τὸν Ὀκτώβριον 1975 εἰς τὴν «Ἐνωσιν τῶν ἐν Ἑλλάδι Ἐργαζομένων Ἀσφαλιστικῶν Ἐταιρειῶν» διὰ τὸν διαγωνισμὸν «Βραβεῖον εἰς μνήμην ΧΡΗΣΤΟΥ ΑΔΑΜΑΝΤΙΑΔΗ».

παραδείγματα συσσωματώσεων εις όλους τους τομείς τῆς πολιτικοστρατιωτικῆς καὶ κοινωνικο-οικονομικῆς δραστηριότητος, ἔδειξε δὲ ἀξιοθαύμαστον πνεῦμα συνεταιρισμοῦ κυρίως ἐντὸς τῶν κόλπων τῶν αὐτοδιοικουμένων Κοινοτήτων τῶν ἡμι-ὄρεινῶν πολισιμάτων καὶ τῶν ναυτικῶν νήσων. Ἀλλὰ αἱ γενοτικῶτεραι συνθήκαι τῆς Τουρκοκρατίας ἦσαν τόσον ἀστάθμητοι καὶ δυσμενεῖς ὥστε νὰ μὴ εἶναι δυνατόν νὰ εὐδοκιμήσουν οἱ θεσμοὶ τῆς ἰδιωτικῆς ἀσφαλίσεως¹. Ἐν τούτοις, ἡ ἱστορία τῆς ἑλληνικῆς ἐπιχειρήσεως ἰδιωτικῆς ἀσφαλίσεως ἀρχίζει πρὸ τῆς συστάσεως τῆς Νεωτέρας Ἑλληνικῆς Πολιτείας. Οἱ Ἕλληνες ἀνέπτυξαν σημαντικὴν ἀσφαλιστικὴν δραστηριότητα πρὸ τοῦ 1821 ἐκεῖ ὅπου οἱ ὄροι ἦσαν προσφορότεροι, δηλαδὴ εἰς τὰ ἐμποροναυτικὰ κέντρα τοῦ ἐξωτερικοῦ ὅπου εἶχαν δημιουργηθῆ ἄθηραι ἑλληνικαὶ παροικίαι, κυρίως δὲ εἰς τὴν Τεργέστην καὶ τὴν Ὀδησσόν. Συμφώνως πρὸς τὰς ἱστορικὰς μαρτυρίας κατὰ τὴν περίοδον μεταξὺ τῶν ἐτῶν 1789 - 1821 ἰδρύθησαν καὶ ἐλειτούργησαν αἱ κάτωθι ἑλληνικαὶ ἀσφαλιστικαὶ ἐπιχειρήσεις θαλασσίων μεταφορῶν :

- α) Ἡ «Ἑλληνικὴ Ἐταιρεία Ἀσφαλειῶν», περισσότερον γνωστὴ διεθνῶς ὡς *Societa Greca d' Assicurazione*, ἔτος ἰδρύσεως 1789, ἔδρα ἢ Τεργέστη.
 - β) Τὸ «Αὐτοκρατορικὸν Ἐπιμελητήριον Ἀσφαλειῶν» (*Camera Imperiale delle Assicurazioni*), πιθανὸν ἔτος ἰδρύσεως 1807, ἔδρα ἢ Ὀδησσός.
 - γ) Ἡ «Γραικορωσικὴ Συντροφία τῶν Ἀσφαλειῶν», ἔτος ἰδρύσεως 1808, ἔδρα ἢ Ὀδησσός.
 - δ) Ἡ «Συντροφία τῶν Γραικῶν Ἀσφαλιστῶν», ἔτος ἰδρύσεως 1814, ἔδρα ἢ Ὀδησσός.
 - ε) Ἡ «Ἐταιρία τῶν Ἠνωμένων Ἀσφαλιστῶν Γραικῶν», ἔτος ἰδρύσεως 1816, ἔδρα ἢ Ὀδησσός.
 - στ) Ἡ «Νέα Γραικικὴ Ἐταιρία Ἀσφαλιστῶν», ἔτος ἰδρύσεως 1817, ἔδρα ἢ Ὀδησσός.
 - ζ) Ἡ «Κινδυνασφάλεια», ἔτος ἰδρύσεως 1819, ἔδρα ἢ Κωνσταντινούπολις.
 - η) Τὸ «Ἑλληνικὸν Ἀσφαλιστικὸν Ἐπιμελητήριον» (*Camera Greca d' Assicurazione*), ἐν Τεργέστη.
- Ἐπιπροσθέτως ἰδρύθησαν μέχρι τὸ ἔτος 1833 ἐκτὸς τῶν σημερινῶν ὁρίων τῆς χώρας αἱ τρεῖς ἑλληνικαὶ ἀσφαλιστικαὶ ἑταιρίαι :

1. Ἐνα καὶ μόνον παράδειγμα εἶναι ἀρκετὸν διὰ νὰ ἐπιβεβαιώσῃ τὸν ἱστορικὸν νόμον κατὰ τὸν ὅποιον προϋπόθεσις ἀναπτύξεως τῶν ἀσφαλιστικῶν θεσμῶν ἐνὸς τόπου δὲν εἶναι μόνον ἡ ἐμποροναυτικὴ τοῦ δραστηριότητος, ἀλλὰ καὶ ἡ ὑπαρξὶς αὐτοδυνάμου πολιτικῆς ζωῆς. Τὸ Μεσο-λόγγι ὑπῆρξε τὸ πρῶτον ἐμποροναυτικὸν κέντρον τῆς νεωτέρας Ἑλλάδος, ἤδη ἀπὸ τὰς ἀρχὰς τοῦ 18ου αἰῶνος. Τόσον ὁμοῦς ἡ πόλις ὅσον καὶ ὁ μέγας ἐμπορικὸς τῆς στόλος κατεστράφησαν κατὰ τὰ Ὀρλωφικὰ (1769 - 1774), ἐνῶ κατόπιν ὑπέστη τὰς συνεπείας τῆς ἀρπακτικῆς πολιτικῆς τοῦ Ἀλῆ πασᾶ τῶν Ἰωαννίνων. Ὅπως μᾶς πληροφορεῖ μία πηγὴ (Κ. Στασινοπούλου, «Μεσολόγγιον», Τόμ. Α', Ἀθῆναι 1925, σελ. 303) κατὰ τὴν ἐποχὴν τῆς ἀκμῆς τοῦ ἐλειτούργησαν ἐκεῖ γραφεῖα ναυασφαλειῶν καὶ ναυτοδανείων.

θ) Ἡ «Ἀδριατικὴ Τράπεζα Ἀσφαλίσεων» (Adriatico Banco di Assicurazione), ἔτος ἰδρύσεως 1826, ἔδρα ἢ Τεργέστη.

ι) Ἡ «Ἀσιατικὴ», ἔτος ἰδρύσεως 1829, ἔδρα ἢ Σμύρνη μὲ κεφάλαιον 1.600.000 γροσίων καὶ

ια) Ἡ πρώτη ἑλληνικὴ πυρασφαλιστικὴ ἑταιρία, ἀγνώστου ἐπωνυμίας, ἰδρυθεῖσα τὸ 1833 εἰς Κωνσταντινούπολιν.

Ὁ ἐντυπωσιακὸς αὐτὸς κατάλογος εἶναι πιθανὸν νὰ ἐμπλουτισθῆ ἀκόμη περισσότερο διὰ μιᾶς περαιτέρω ἐρεύνης τῶν ἰδιωτικῶν καὶ κρατικῶν ἀρχείων καὶ ἄλλων πηγῶν, δεικνύει δὲ καὶ ἄλλως τὴν ζωτικότητα τοῦ παροικιακοῦ φαινομένου καὶ τὴν οἰκονομικὴν ἀκμὴν τοῦ Ἑλληνισμοῦ τῆς Διασπορᾶς εἰς τὰς παραμονὰς τῆς Ἐθνεγερσίας. Ἀποτελεῖ, ἐπίσης, ἀσφαλὲς δεῖγμα τῆς συνεχείας καὶ ἀλληλουχίας τῶν θεσμῶν, τῆς ἐγκαίρου καὶ θετικῆς ἀνταποκρίσεως τῶν Ἑλλήνων Ἀσφαλιστῶν εἰς τὰς ἀπαιτήσεις τῶν περιστάσεων, ὡς καὶ τῶν δυνατοτήτων αὐτῶν ν' ἀναλάβουν ὑπευθύνως τὴν ὑψηλὴν ἀποστολὴν τῆς ἰδιωτικῆς ἀσφαλίσεως. Πλέον ἐντυπωσιακαὶ εἶναι αἱ γνωσταὶ λεπτομέρειαι, αἱ σχετικαὶ μὲ τὴν δὴν δρᾶσιν τῶν πρωτοπόρων Ἑλλήνων ἀσφαλιστῶν.

Α') Ἡ πρώτη Ἑλληνικὴ Ἀσφαλιστικὴ Ἐταιρία

Τὸ ἱστορικὸν τοῦτο προβάδισμα καὶ ἡ τιμὴ ἀνήκει εἰς τὴν «Ἑλληνικὴν Ἐταιρίαν Ἀσφαλειῶν» ἢ ὁποία, ὡς προαναφέρεται, ἰδρύθη τὸ ἔτος 1789 ἐν Τεργέστη¹. Οἱ πρῶτοι διευθυνταὶ αὐτῆς ἦσαν οἱ Νικόλαος Κανέλλης, Γεώργιος Βο-

1. Πρῶτος ἀνέφερε περὶ αὐτῆς ὁ γνωστὸς ἱστοριοδίφης Γιάννης Βλαχογιάννης (1867 - 1945), ὄργανωτὴς καὶ γενικὸς διευθυντὴς τῶν Γενικῶν Ἀρχείων τοῦ Κράτους. Οὗτος εἰς ἄρθρον τοῦ ποῦ ἐδημοσιεύθῃ εἰς τὴν ἀθηναϊκὴν ἐφημερίδα «Πρῶτα» (24 καὶ 31 Ἰουλίου, 7 καὶ 14 Αὐγούστου 1932) καὶ μὲ τὸν ὑπότιτλον «Ναυτικὴ Ἀσφάλεια», κατεχόρησε τὸ ἐξῆς ἔγγραφον :

«Μαρτυροῦμεν οἱ κάτωθι ὑπογεγραμμένοι, διευθυνταὶ τῆς Ἑλληνικῆς Ἐταιρίας Ἀσφαλειῶν (Societa Greca di Assicurazione), ὅτι ὁ Μιχαὴλ Τυρναβίτης καὶ Σία ἐζήτησαν πολλακίς ν' ἀσφαλισῶσιν φλωρίνια 5.000, ἐπὶ σίτου, φορτωθέντος ἀπὸ Ὁζακῶρ (: λιμὴν τοῦ Εὐξείνου, παρὰ τὴν Ὀδησσὸν) διὰ Χίον καὶ Σμύρνην, ἐπὶ τοῦ μπριγκαντίνου τοῦ πλοιάρχου Τζὸβ Μπάτα Κασπίτο, κατὰ παντὸς κινδύνου. Τὴν ἀσφάλειαν ταύτην δὲν ἀπεδέχθημεν, οὐ μόνον ἡμεῖς ἀλλὰ καὶ αἱ λοιπαὶ ἑταιρίαι καὶ Τράπεζαι ἀσφαλειῶν τῆς χώρας ταύτης, ὑπὸ τὸν ὄρον «κατὰ παντὸς κινδύνου». Διὰ τὸν λόγον τοῦτον, οἱ κ.κ. Τυρναβίτης καὶ Σία, ἀφοῦ καὶ πάλιν ἐπέμειναν, βλέποντες ὅτι ἡ ἐπιμονὴ τῶν παρέμενον ἄκαρπος, ἀπεφάσισαν νὰ συμμορφωθοῦν πρὸς τὰ κεκανονισμένα καὶ κατέβαλον ἀσφάλιστρα διὰ συνήθεις κινδύνους (rischio ordinario), πρὸς 6% τὴν 3 Μαΐου 1792. Εἰς πίστωσιν τούτου, τοῖς παραδίδομεν τὸ παρόν... Τεργέστη, 3 Μαΐου 1794. Οἱ Διευθυνταὶ : Πάνος Σπύρου, Ἰωάννης Τορπίσκου, Θεόδωρος Μαντζουράνης».

Ὁ Βλαχογιάννης ὑπέδειξεν ὅτι πιθανὸν ἢ ὡς ἄνω πρώτῃ ἀναφερομένη χρονολογία (3 Μαΐου 1792) εἶναι καὶ ἡ τοιαύτῃ τῆς ἰδρύσεως. Πέντε ὁμῶς ἔτη μετὰ τὴν ὡς ἄνω δημοσίευσιν ὁ Στέφανος Ι. Μακρυμίχαλος ἐδημοσίευσεν μελέτην εἰς τὸ προπολεμικὸν περιοδικὸν «Ἀσφαλιστικὴ Ἐπιθεώρησις» (Ἔτος 11ον, σελ. 3 ἐπ.) ὑπὸ τὸν τίτλον «Ἡ πρώτη ἑλληνικὴ ἀσφαλιστικὴ ἑταιρία, πότε καὶ ποῦ ἰδρύθη», μὲ τὴν ὁποίαν ἀποδεικνύει ὅτι «τὸ πραγματικὸν ἔτος ἰδρύσεως τῆς Ἑλληνικῆς Ἐταιρίας Ἀσφαλειῶν ὑπῆρξε τὸ 1789 καὶ οὐχὶ τὸ 1792».

γιατζόγλου και Καίσαρ Πελεγκρίνης, εξέχοντα μέλη της εκεί 'Ελληνικής Κοινοπόλιτος ή όποια εύρίσκετο τότε εις τό πρώτον στάδιον της άκμης της. 'Η σταδιοδρομία της πρωτοπόρου αυτής έλληνικής ασφαλιστικής επιχειρήσεως ύπήρξε λαμπρά. 'Ητο δευτέρα εις σπουδαιότητα μεταξύ των 15 ασφαλιστικών εταιριών της Τεργέστης κατά τό έτος 1804. Τό 1794 τό ύψος των κεφαλαίων της άνήρχετο εις 950.000 φλωρίνια, ώς δέ γράφει ό Στέφανος Ι. Μακρυμίχαλος, «τοι αυτή έτύγγανεν ή οικονομική ανηρότης της, ώστε τό έπόμενον έτος, από κοινού μετά δύο άλλων εταιριών, της Camera di Assicurazione και της Banco di Assicurazione et Cambi Marittimi προσέφεραν άνά φλωρίνια 8.000 έκάστη εις την κυβέρνησιν εις έκούσιον δάνειον διά τās ανάγκας του αυστριακου Κράτους»¹. Διευθύνται της «'Ελληνικής 'Εταιρίας 'Ασφαλειών» τό 1804 ήσαν οί Γεώργιος και Κωνστ. Καβάκου και ό Κωνστ. Νιώτης. Τοúτο προκύπτει έκ των ύπογραφών επί ένός «μανιφέστου» τό όποιον αναφέρεται εις τās συνηθείας της ασφαλιστικής άγοράς της Τεργέστης και ζητεί τόν σαφή καθορισμόν των κοινών άπαλλαγών διά τās ασφαλίσεις φορτώσεων έμπορευμάτων. 'Η πλέον σημαντική άδμως μαρτυρία έκ του έγγραφου τούτου είναι ότι : «πλήν της 'Ελληνικής 'Εταιρίας 'Ασφαλειών, και έτεροι τρεις ... είχον διευθυντάς έλληνας». Ούτως, ή «'Εταιρία των Φίλων 'Ασφαλιστών» (Societa gli Amici Assicuratori), είχε διευθυντάς τούς υίους Πλασταρη, ή «'Εταιρία των Ειδικών 'Ασφαλιστών» (Compania di Assicuratori Particulari), τόν Μ. Μωραϊτίην και τό «'Ιδρυμα των 'Ασφαλειών» (Lo Stabilimento d' Assicurazione), την εταιριάν Κοκκινόπουλος και Σία.

'Εκ των άνωτέρω διαπιστούται ότι ή συμμετοχή των έλλήνων ασφαλιστών εις τās έργασίας της ασφαλιστικής άγοράς της Τεργέστης ήτο πολύ σημαντική. 'Εκ των 15 μικρών και μεγάλων ασφαλιστικών επιχειρήσεων έν λειτουργία κατά τό έτος 1804 αί 4, μάλιστα δέ έκ των πλέον ισχυρών, είτε ετέλουν υπό έλληνικήν γενικήν διευθύνσιν και έκινούντο δι' έλληνικών κεφαλαίων είτε είχον έλληνικόν διευθυντάς. 'Αλλωστε ουδέν άποκλείει την ύπαρξιν και άλλων έλληνικών εταιριών εις τό μέγα τοúτο έμποροναυτικόν κέντρον της 'Αδριατικής, την μοναδικήν διέξοδον πρós την θάλασσαν της ισχυράς Αύστρουουγαρίας. Τό ότι δέ ή έλληνική ασφαλιστική παρουσία εις τόν λιμένα τοúτον ήτο σπουδαιότερα και της ώς άνω μαρτυρουμένης δεικνύεται κατά τρόπον έμμεσον άλλ' ασφαλή έκ του γεγονότος ότι οί 'Ελληνες πάροικοι της Τεργέστης, συνεργαζόμενοι και μέ τούς συμπατριώτας έμπόρους του έσωτερικου και του έξωτερικου, μάλιστα δέ εις μίαν περίοδον άκμης της έλληνικής έμπορικης ναυτιλίας, είχον συγκεντρώσει εις χείρας των τό μεγαλύτερον μέρος του διαμετακομιστικου έμποριου αυτής της «σκάλας»².

1. Βλ. «Μέγα 'Ελλ. Βιογρ. Λεξικόν» (Μ.Ε.Β.Α.), Τόμ. Β', σελ. 447.

2. 'Η Τεργέστη ανεγνωρίσθη τό έτος 1718 διά της Συνθήκης του Πασσάρεβιτς ώς «ελεύθερος λιμήν». 'Εκτοτε άπετέλεσε την κυρίαν θαλασσίαν έξοδον της Αύστρου - ουγαρίας εις τόν διεθνή οικονομικόν στίβον, μεταβληθείσα δέ έντός όλίγου εις σημαντικόν κέντρον διαμετα-

Κατά τὸ ἔτος 1816 ἡ πρώτη γνωστὴ ἑλληνικὴ ἀσφαλιστικὴ ἑταιρία ἀναδιωργανώθη καὶ ἔλαβε τὴν ἐπωνυμίαν «Νέα Ἑλληνικὴ Ἑταιρία Ἀσφαλειῶν» (Nuova Societa Greca d' Assicurazione), ὧς πληροφοροῦμεθα ἐκ τῆς αὐτῆς πηγῆς, τοῦτο ὑπῆρξε συνέπεια τοῦ «αὐλικοῦ ὀργανωτικοῦ διατάγματος» τῆς 8 Ἰανουαρίου 1816, διὰ τοῦ ὁποίου καθιερώθη αὐστηροτέρα κρατικὴ ἐποπτεία ἐπὶ τῶν ἀσφαλιστικῶν ἑταιριῶν τῆς Τεργέστης. Ἡ πρώτη ἑλληνικὴ ἀσφαλιστικὴ ἑταιρία συνεμορφώθη πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ διατάγματος τούτου, διετήρησε ὅμως μαζί μὲ ἄλλας τρεῖς ὄσα προνόμια εἶχε λάβει διὰ τοῦ προῖσχύσαντος διατάγματος τῆς 28 Ἰανουαρίου 1803. Τὸ νέον αὐστηρότερον νομικὸν καθεστῶς εἶχε μὲν ὡς ἀποτέλεσμα τὸν περιορισμὸν τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἀσφαλιστικῶν ἑταιριῶν (ἀπὸ 15 τοῦ ἔτους 1804 εἰς 11 τὸ 1823) ἀλλὰ παραλλήλως συνετέλεσεν ὥστε νὰ φυγαδευθῆ ἐκ Τεργέστης σημαντικὸν μέρος τῶν ἀσφαλιστικῶν ἐργασιῶν, ἰδίως ἐπὶ τῶν σιτοφορτιῶν. Οἱ ἀσφαλισταὶ τῶν 11 ἑταιριῶν τῆς πόλεως ἀπεφάσισαν τότε νὰ ὑποβάλουν νέον «μανιφέστον» μὲ ἡμερομηνίαν τὴν 1ην Μαρτίου 1823 τονίζοντες ὅτι εἶχον ἀποφασίσει νὰ βελτιώσουν τὰς ρήτρας τῶν συμβολαίων των καὶ νὰ παράσχουν καλυτέρους ὄρους, ἀπαλλαγὰς κ.λπ. πρὸς τὸν σκοπὸν, ὡς ἀνέφερον, «εὐνοήσεως τῶν κυρίων ἀσφαλιζομένων καὶ πρὸς μεγαλυτέραν προσέλκυσιν εἰς τὴν ἀγορὰν τῶν ἀσφαλειῶν, ἰδίᾳ ἐπὶ σιτηρῶν». Τὸ «μανιφέστον» τοῦτο ὑπογράφουν δεῦτεροι κατὰ σειρὰν οἱ διευθυνταὶ τῆς «Νέας Ἑλληνικῆς Ἑταιρίας Ἀσφαλειῶν», γεγονὸς ἐνδεικτικὸν τῆς σημαντικῆς θέσεως ταύτης εἰς τὴν ἀσφαλιστικὴν ἀγορὰν τῆς Τεργέστης. Διευθυνταὶ τῆς ἑταιρίας:

κομιστικοῦ ἐμπορίου προσήλκυσε ἤδη ἀπὸ τὸ 1734 τὴν πρώτην ὁμάδα ἐλλήνων ἐποίκων ἐκ Ζακύνθου οἱ ὅποιοι ἀνέλαβον, εἰς τὸν μικρὸν εἰσέτι οἰκισμὸν τοῦ λιμένος νὰ παίξουν τὸν ρόλον «τῶν κοντοτιέρων τῶν Ἀψβούργων». Τὸ 1742 ἐγκατεστάθησαν ἐκεῖ ἄλλαι ἑλληνικαὶ οἰκογένειαι, ὡς ἐπὶ τὸ πλεῖστον, ναυτικῶν καὶ μικροπλοιοκτητῶν ἐκ Μεσολογγίου καὶ Αἰτωλικοῦ διενεργούντες τὸ σταφιδεμπόριον. Μεταξὺ τῶν ἐτῶν 1742-1774 ἐγκατεστάθησαν 20 ἀκόμη οἰκογένειαι ἐκ τῶν ἐνετοκρατουμένων περιοχῶν τοῦ Ἰονίου καὶ τῆς Δυτ. Στερεᾶς, ἐνῶ τὸ ρεῦμα τοῦτο τοῦ ἐποικισμοῦ ἐνετάθη κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς Ἐπαναστάσεως τοῦ 1770 καὶ τῆς ἐν συνεχείᾳ κατερημώσεως τῆς Πελοποννήσου ὑπὸ τῶν ἀλβανικῶν συμμοριῶν. Τοιουτοτρόπως ἡ ἑλληνικὴ ἐμπορικὴ παροικία τῆς Τεργέστης ἠρίθμει τὰ ἐξῆς μέλη: 16 οἰκογένειαι τὸ 1774 (ὄσαι δηλαδὴ ἠδυνήθησαν νὰ «καζαντίσουν» μετὰ τὴν ἐγκατάστασίν των, διότι αἱ ἄλλαι ἀνεζήτην ἄλλου τὴν τύχην των ἢ παλιννόστουν), 27 οἰκογένειαι τὸ 1782 καὶ 200 οἰκογένειαι κατὰ τὸ 1821, κατὰ τὸ μᾶλλον ἢ ἦττον ἀκμάζουσαι. Ἀρκεῖ νὰ σημειωθῆ ὅτι τοιαῦτα ἦσαν αἱ ἐκδουλεύσεις τῶν ἐλλήνων παροίκων τῆς Τεργέστης, ὡς ἄλλωστε καὶ τῆς Βιέννης κ.λπ., πρὸς τὸ αὐστριακὸν ἐμπόριον ὥστε ἡ αὐτοκράτειρα Μαρία Θηρεσία καὶ ἐν συνεχείᾳ ὁ υἱὸς τῆς Ἰωσήφ Β' νὰ παραχωρήσουν εἰς αὐτοὺς πολλὰ προνόμια ἐμπορικῆς φύσεως (τελωνειακὰ ἀτέλεια, ἐλευθερία ἐγκαταστάσεως κ.λπ.) ὡς καὶ πολλὰ τοιαῦτα ἀφορῶντα εἰς τὴν κοινωνικὴν καὶ πνευματικὴν ζωὴν τούτων (σχετικὴ ἐλευθεροτυπία, ἀνεξιθρησκεία κ.λπ.). Τὸ ἀποτέλεσμα ὑπῆρξεν ἄμεσον. Οἱ Ἕλληνες πάροικοι ἐδειξαν μεγάλην δραστηριότητα, ἐγνώρισαν μεγάλην οἰκονομικὴν ἀκμὴν καὶ ἀνέπτυξαν ἐξοχὸν ἐθνικοπνευματικὴν δραστηριότητα. Ἐντὸς τῶν πλαισίων τούτων ἐκινήθησαν καὶ οἱ πρῶτοι Ἕλληνες ἀσφαλισταὶ, οἱ κατ' ἐξοχὴν θεμελιωταὶ τῆς ἑλληνικῆς ἰδιωτικῆς ἀσφαλίσεως.

ἦσαν κατὰ τὴν ἐν λόγῳ χρονολογίαν ὁ Π. Μωραΐτινης, πρῶν διευθυντῆς τῆς «Ἐταιρίας τῶν Εἰδικῶν Ἀσφαλιστῶν», ὁ Γ.Δ. Πλασταρῆς, εἰς ἐκ τῶν υἱῶν Πλασταρῆ ἄλλοτε διευθυντοῦ τῆς «Ἐταιρίας τῶν φίλων Ἀσφαλιστῶν» καὶ ὁ Α. Σκορδίλης ὁ ὅποιος ὑπογράφεται μὲ τὸν τίτλον τοῦ Registratore. Εἰς τὸ ἴδιον ἔγγραφον ὑπάρχουν καὶ αἱ ὑπογραφαὶ ἐτέρων ἐλλήνων διευθυντῶν, ἦτοι τοῦ Α.Μ. Ἀντωνοπούλου τοῦ «Νέου Ἰδρύματος Ἀσφαλειῶν», γνωστοῦ δὲ διὰ τὰς μεγάλας ἐκδουλεύσεις του πρὸς τοὺς συμπατριώτας του ἀγωνιστὰς τοῦ 1821, καὶ τοῦ μεγαλεμποροῦ Ἀλεξάνδρου Σαρηγιάννη ὡς διευθυντοῦ τῆς «Ἀνατολικῆς Ἐταιρίας Ἀσφαλειῶν».

Τὰ ἴχνη τῆς πρώτης ἐλληνικῆς ἀσφαλιστικῆς ἐταιρίας, ἐπιλέγει ὁ Στέφ. Μακρυμίχαλος, «χάνονται μετὰ τὸ ἔτος 1823, τουλάχιστον ἐξ ὧσων δυνάμεθα νὰ συναγάγωμεν, ἐκ τῶν νῦν εἰς χεῖρας μας στοιχείων. Πάντως, εἶναι πιθανώτατον, ὅτι ἐπέζησεν αὕτη μέχρι τοῦ 1831, ὁπότε αἱ ἐν Τεργέστη λειτουργοῦσαι ἐταιρίαι ἀνῆρχοντο εἰς εἴκοσι περίπου, ἐξ ὧν ὀκτῶ ἰδρυθεῖσαι κατὰ τὸ 1829-1830 ... Συνεπῶς, εἶναι φυσικὸν νὰ συμπεράνωμεν, ὅτι, ἐφ' ὅσον μεταξὺ τῶν ὑπαρχουσῶν, κατὰ τὸ ἔτος 1823, ἔνδεκα ἐταιριῶν, ἐν Τεργέστη, περιλαμβάνετο καὶ ἡ Νέα Ἑλληνικὴ Ἐταιρία Ἀσφαλειῶν, αἱ δ' ἐν τῷ μεταξὺ ἰδρυθεῖσαι νέαι ἐταιρίαι ἀνῆλθον εἰς ὀκτῶ, ἀσφαλῶς ἐξηκολούθει, κατὰ τὸ 1831, ὕφισταμένη καὶ ἡ ἐταιρία αὕτη ... Αὕτη ὑπῆρξεν ἡ σταδιοδρομία τῆς πρώτης Ἑλληνικῆς Ἀσφαλιστικῆς Ἐταιρίας ... Ἐγενήθη αὕτη ἐν ξένη ἀγορᾷ καὶ ἔδρασε, καθ' ἣν ἐποχὴν δὲν ὑπῆρχεν εἰσέτι ἐλληνικὸν κράτος· εἶδε τὸ ἐλληνικὸν κράτος γενόμενον καὶ ἐπέζησε, κατὰ τοὺς πιθανωτέρους ὑπολογισμοὺς, ἐπὶ μίαν δεκαετίαν, μετὰ ταῦτα, συμπληρώσασα συνεχῆ ζωὴν 43 ἐτῶν¹».

Ἐκ πρώτης ὄψεως δημιουργεῖται ἴσως ἡ ἀπορία διὰ τὸ γεγονός ὅτι δὲν ἀναφέρεται ἡ Βενετία ὡς ἔδρα ἐλληνικῆς ἀσφαλιστικῆς δραστηριότητος, γνωστοῦ ὄντος ὅτι ἐκεῖ ἐδημιουργήθη ἡ παλαιότερα καὶ μεγαλυτέρα Ἑλληνικὴ Κοινότης μὲ πλουσιωτάτην ἐμπορικὴν καὶ ἐθνοπαιδευτικὴν δραστηριότητα. Ὑπενθυμίζεται σχετικῶς ὅτι ἡ «πόλις τῶν τεναγῶν» κατεκτήθη ὑπὸ τοῦ Ναπολέοντος κατὰ τὸ 1797, μὲ τὴν συνθήκην δὲ τοῦ Campoformio παρεχωρήθη εἰς τοὺς Αὐστριακοὺς. Αὐτοὶ ἐπροτίμησαν νὰ χρησιμοποιοῦν τὸν ἀνεπτυγμένον ἤδη λιμένα τῆς Τεργέστης πού διέθετε, ὡς φαίνεται, μεγαλύτερα προσόντα καὶ κατ' αὐτὸν τὸν τρόπον τὸ ἐμπόριον, ἢ ναυτιλία καὶ αἱ ἀσφαλιστικαὶ ἐπιχειρήσεις τῆς ἄλλοτε κραταιᾶς θαλασσοκρατείας τῶν Δόγηδων ἐξέπεσαν μέχρις ἐκμηδενίσεως. Διὰ τὸν λόγον αὐτὸν εἶναι δύσκολον νὰ ἀντιληφθῇ κανεὶς τὸ περιεχόμενον τῆς ἀκολουθοῦ παραθέσεως μολονότι προέρχεται ἀπὸ ἔγκυρον ἔρευνητήν.

«... Ἰδιαιτέραν σημασίαν δι' ἡμᾶς ἐν Ἑλλάδι ἔχει τὸ γεγονός ὅτι κατὰ τὸ 1805 σημειοῦται ἐν Βενετίᾳ ἡ ἰδρυσις ἀσφαλιστικῆς ἐταιρίας ὑπὸ τῶν ἐκεῖ Ἑλλήνων ἐμπόρων, τῆς Societa Greca di Assicurazione μὲ κεφάλαιον 200.000 δουκάτων, ἣτις ἐκάλυπτε θαλασσίους κινδύνους καὶ ἦτις δύναται τις εἰπεῖν ὑπῆρξεν ἡ πρώτη Ἑλληνικὴ ἀσφαλιστικὴ ἐταιρία²».

1. Αὐτόθι, σελ. 448.

2. Γ. Α. Φανουράκη, «Ἡ ἐξέλιξις τῶν Ἀσφαλίσεων διὰ μέσου τῶν αἰώνων», εἰς τὴν «Ἐπιθ. Κοινῶν. καὶ Ἰδιωτ. Ἀσφαλίσεων», Τεύχ. Ἀπρ. - Μαΐου 1940, σελ. 92.

Ὅπωςδήποτε πρώτη εἶναι ἡ ὁμώνυμος ἐταιρία τῆς Τεργέστης ἀλλὰ παραμένει τὸ ἐρώτημα ἐὰν ἡ τῆς Βενετίας ἦτο παράρτημα τῆς πρώτης. Εἶναι ἀκόμη ἐνδεχόμενον νὰ πρόκειται περὶ ἀπλῆς συνωνυμίας, ἀλλὰ καὶ συγχύσεως ἀκόμη ὡς πρὸς τὴν ἔδραν τῆς πρώτης ἐλληνικῆς ἀσφαλιστικῆς ἐταιρίας. Ὁ γράφων δὲν κατώρθωσε νὰ ἐπαληθεύσῃ τὴν σχετικὴν πληροφορίαν.

Β') Ἡ Ἀσφαλιστικὴ Δραστηριότης τῶν Ἑλλήνων τῆς Ὁδησσοῦ

Ἡ Ὁδησσός, τὸ μέγα τοῦτο κέντρον ἐμπορίας τῶν σιτηρῶν τῆς Ρωσίας καὶ ὁ τόπος ὅπου ἰδρύθη ἡ «Ἐταιρία τῶν Φιλικῶν», ἐγνώρισε πράγματι σημαντικὴν ἀσφαλιστικὴν δραστηριότητα διὰ τὰ μέτρα τῆς ἐποχῆς. Ὑπενθυμίζεται καὶ εἰς τὸ σημεῖον τοῦτο ὅτι κτίτορες τῆς πόλεως αὐτῆς καὶ διοργανωταὶ τοῦ ἀκμάζοντος τότε ἐμπορίου τῶν δημητριακῶν ἦσαν Ἕλληνες ἄποικοι ἐκ Πελοποννήσου, Αἰγαίου καὶ ἄλλων περιοχῶν τῆς ὑποδοῦλου χώρας ὡς καὶ ἐκ τοῦ Εὐξείνου Πόντου. Τὰ θεμέλια τῆς νέας πόλεως ἐτέθησαν κατὰ τὸ 1789 ἦτοι κατὰ τὸ ἔτος ἰδρύσεως τῆς πρώτης ἐλληνικῆς ἀσφαλιστικῆς ἐταιρίας ἐν Τεργέστη, αὐτὸς δὲ εἶναι καὶ ὁ λόγος τῆς χρονικῆς ὑστερήσεως ὡς πρὸς τὴν ἀνάπτυξιν δραστηριότητος τῶν ἐκεῖ ἀσφαλιστῶν. Ἡ ἐμποροναυτικὴ ἀνάπτυξις τῆς Ὁδησσοῦ χρονολογεῖται βασικῶς μετὰ τὴν ὑπογραφὴν τῆς ἐν Ἰασίῳ Ρωσοτουρκικῆς Συνθήκης τοῦ 1792 διὰ τῆς ὁποίας καθιερώθησαν τὰ ὑπὸ τῶν προγεγεστέρων συνθηκῶν παραχωρηθέντα προνόμια τῶν ἐλλήνων ὑπηκόων τῆς Ὑψηλῆς Πύλης, ἰδίως δὲ τὰ ἀναφερόμενα εἰς τὴν ρωσικὴν προστασίαν, εἰς τὴν ἐλευθερίαν διεξαγωγῆς τοῦ ναυτικοῦ ἐμπορίου ὑπὸ τῶν ἐλλήνων ναυτικῶν μέσω χρησιμοποίησεως ρωσικῶν ναυτιλιακῶν ἐγγράφων καὶ σημαίας κ.ἄ. Διάφοροι ἱστορικαὶ πηγαί, συμπίπτουσαι μάλιστα χρονολογικῶς μὲ τὴν ἰδρυσιν τῆς Φιλικῆς Ἐταιρίας εἰς τὴν ἰδίαν πόλιν, δίδουν μίαν ἐναργῆ εἰκόνα τοῦ τρόπου θεμελιώσεως τῆς ἐμποροναυτικῆς καὶ ἀσφαλιστικῆς δραστηριότητος τῶν ἐκεῖ παροίκων. Οὕτως, εἰς ἄρθρον πού ἐδημοσιεύθη εἰς τὴν ἐν Βιέννῃ ἐλληνικὴν ἐφημερίδα «Λόγιος Ἑρμῆς» (Ἰαν. 1817) ὑπὸ τὸν τίτλον «Διατριβὴ φιλογενοῦς τινος γραικοῦ, περὶ τῆς καταστάσεως τῶν ἐν Ὁδησσῷ οἰκούντων γραικῶν, κατὰ τὸ ἔτος 1816», ἀναφέρονται τὰ ἑξῆς :

«Μετὰ τὸ ἔτος 1792, καθ' ὃ εἶχε τελειώσει ἡ εἰρήνη μεταξὺ Ρωσίας καὶ Πόρτας ἔλαβε τὴν ὑπαρξίν της ἡ νῦν περιφημὸς πόλις Ὁδέσσα. Οἱ πρῶτοι κάτοικοι αὐτῆς ἐστάθησαν οἱ γραικοί, οἵτινες, μὲ τὴν ἐπιτηδειότητά των εἰς τὸ ἐμπόριον, μεταφέροντες τὰ προϊόντα τῆς Τουρκίας εἰς τὴν Ρωσίαν καὶ τὰ τῆς Ρωσίας εἰς τὴν Τουρκίαν, ἔβαλαν τὰ πρῶτα θεμέλια τοῦ οἰκισμοῦ ταύτης τῆς πόλεως καί, βαθμηδὸν προχωροῦντες, συσταίνουσιν ἐκεῖ τὴν σήμερον ἐμπόριον μέγα καὶ γεωργικὴν ὄχι εὐκαταφρόνητον. Εἰς τὰς τέχνας ὁμοῦς, οὔτε ἀρχὴν σχεδὸν ἔκαμαν, τὸ ὅποιον ἔπεται νὰ γενῆ, ἐὰν ἡ πόλις, ὡς λέγεται, κηρυχθῆ ἐλεύθερος λιμὴν. Οἱ γραικοί, λοιπόν, ἐστάθησαν οἱ πρῶτοι κάτοικοι τῆς Ὁδέσσης, καί, οἶον εἶπεῖν, οἱ κτίτορες αὐτῆς· ἀλλ' εἰς τοὺς πρώτους ἐκείνους χρόνους τῆς οἰκοδομῆς

αὐτῆς τῆς πόλεως, οἱ γραιοὶ ἦσαν ἀκόμη ἀφώτιστοι, ἄμοιροι γραμμάτων καὶ ὀρθῶν ἰδεῶν καὶ ὄσοι, μάλιστα, ἔτυχαν τότε νὰ κατοικήσωσιν εἰς αὐτήν, ὡς φερόμενοι ἀπὸ διαφόρους τόπους τῆς Ἑλλάδος, συνέφεραν μαζί των καὶ τὰ διάφορα ἦθη τῶν πατρίδων των. Ὅθεν, ἐπειδὴ ἦσαν, κατὰ τὸν κοινὸν λόγον, ἐκ χιλίων καρυδιῶν καρῦδια, ἀδύνατον ἦτο νὰ κάμουν σύστημα τακτικόν, διὰ νὰ διοικῶνται μὲ τάξιν καὶ εὐρυθμίαν καὶ τὸ ἐμπόριον καὶ αἱ λοιπαὶ πράξεις των. . . .

Μὲ ὅλα ταῦτα, ἐνεφάνησαν τότε καὶ ἄνθρωποι, σχεδὸν τελείως ἀγράμματοι, οἱ ὅποιοι, ὅμως, ἀπὸ μόνον τὸ φῶς τοῦ ἰδίου αὐτῶν λογικοῦ ὁδηγούμενοι, ἐπροσπάθησαν νὰ κάμουν συστήματα ἐμπορίου, εὐνομίας καὶ εὐταξίας· ἔγραψαν διὰ τοῦτο εἰς τὴν καθέδραν, εἰσηκούσθησαν καὶ τι ἐκατάρθωσαν, λαβόντες προνόμια, χάριτας καὶ δωρεὰς ἀπὸ τὴν (ρωσικὴν) διοίκησιν· πλὴν τὰ πάντα ἀτελεῖ καὶ ἀσχημάτιστα, ἐξ αἰτίας τῆς ἀσυμφωνίας τῶν γνωμῶν, προερχομένης ἀπὸ τὴν ἀμάθειαν. Ἐπρεπε, λοιπόν, πρὸς διόρθωσιν τῶν πραγμάτων, νὰ μεσολαβήσῃ ἡ ἀγαθὴ τύχη, ἣτις καί, τῶντι ἐβοήθησε, φέρουσα διοικητὴν τῆς Ὀδέσσης (1803 - 1814) καὶ ἀρχηγὸν τὸν δούκα τοῦ Ρισχελίου (: Ἀρμάνδος Duc de Richelieu, ἀπόγονος τοῦ ὁμωνύμου καρδινάλιου, μεταναστεύσας εἰς Ρωσίαν τὸ 1789), ἄνδρα εἰδήμονα τοῦ ἐμπορίου, τῆς ναυτικῆς, τῆς γεωργικῆς . . . Ἡ ἀξιόπῳδον, καλλιτέραν κατάστασιν οἱ νῦν κάτοικοι τῆς Ὀδέσσης γραιοὶ, καὶ νὰ ἐμπορέσωσι νὰ εὐδοκιμήσωσιν καὶ ν' αὐξήσωσιν εἰς τὸ ἐμπόριον. Συνέβη, προσέτι, ἀγαθῆ τύχῃ τῶν γραικῶν τούτων, νὰ ἔλθωσιν ἐδῶ καὶ δύο τρεῖς φράγκοι . . . οἵτινες καὶ αὐτοὶ συνήργησαν νὰ γενῆ εἰς τὴν Ὀδέσσαν ἐταιρία τῶν ἀσφαλειῶν, ἐπονομασθεῖσα «*Camera Imperiale delle Assicurazioni*», σύστημα τῶντι ἐπωφελέστατον καὶ τὸ οὐσιωδέστερον ὑποστήριγμα τοῦ ἐμπορίου, ἔτι δὲ καὶ ἐν ταυτῷ ἐπικερδὲς διὰ τοὺς μετέχοντας εἰς αὐτό. Εἰς τὸ σύστημα τοῦτο, προσκαλούμενοι νὰ συγκαταριθμηθῶσι καὶ οἱ γραιοὶ τῆς Ὀδέσσης, συνέβη, ἀγαθῆ τύχῃ, νὰ δυσαρεστηθῶσιν εἰς κάποια λόγια τῶν φράγκων, ὥστε, ἐγγιχθέντες εἰς τὸ φιλότιμον, ἀπεφάσισαν, τὴν αὐτὴν στιγμὴν, νὰ συγκροτήσωσιν ὁμοῖον σύστημα καὶ, ἐν τῷ ἄμα, εἶπαν καὶ ἐγένετο, κατὰ τὸ 1808 ἔτος, ἐπονομάσαντες αὐτὸ «*Γραικορωσικὴ Συντροφία τῶν Ἀσφαλειῶν*», τὸ ὁποῖον ἡ πείρα ἀπέδειξε, πόσον ἀξιολογώτερον καὶ ἐπωφελέστερον ἐστάθη, παρὰ τὸ πρῶτον, καὶ τοῦ ὁποίου διοικηταὶ τὴν σήμερον εἶναι ὁ κύριος Ἰωάννης Δεστούνης, ὁ κύριος Θεόδωρος Σεραφῖνος καὶ ὁ κύριος Ἰωάννης Πεταλᾶς, ἄνδρες καὶ οἱ τρεῖς ἐντιμώτατοι. Βλέποντες, λοιπόν, οἱ γραιοὶ τὴν καλὴν ἔκβασιν τοῦ δευτέρου συστήματος, ἐπιθύμησαν τινὲς νὰ συστήσωσιν καὶ τρίτον ἀκόμη. Μόλις τὸ ἐπρόβαλαν, καὶ ἀμέσως ἐγένεσαν αἱ μετοχαί, καὶ οὕτως ἐσυστήθη, κατὰ τὸ 1814, ἡ ἐπονομασθεῖσα «*Συντροφία τῶν γραικῶν ἀσφαλιστῶν*», ἣτις καὶ ἠτύχησε περισσότερον τῶν ἄλλων, ἔχουσα τὴν σήμερον (1816) διοι-

κητάς αὐτῆς τὸν κύριον Ἰωάννην Ἀμβροσίου, τὸν κύριον Ἠλίαν Μάνεσιν, καὶ τὸν κύριον Στέργιον Ξυδᾶν...»¹.

Ἡ πολύτιμος αὐτῆ ἱστορικὴ πηγὴ μᾶς παρέχει μίαν σαφῆ εἰκόνα τῆς χρονικῆς ἀφεταιρίας καὶ τοῦ τρόπου δημιουργίας τῶν ἀσφαλιστικῶν θεσμῶν εἰς τὴν Ὀδησσόν. Ἡ πρώτη ἑλληνικὴ ἀσφαλιστικὴ ἐταιρία τῆς πόλεως αὐτῆς χρονολογεῖται ἀπὸ τὸ 1808, ἂν ὄχι ἐνωρίτερον. Τοῦτο τονίζεται ἰδιαιτέρως ἀπὸ τῆς θέσεως αὐτῆς διότι εἰς τὴν ὑπάρχουσαν ἀσφαλιστικὴν βιβλιογραφίαν ἀναφέρεται τὸ 1816 ὡς ἔτος ἰδρύσεως ταύτης, προστίθενται δὲ καὶ ἄλλαι μᾶλλον βεβαιωσμένοι παρατηρήσεις καὶ ἀνακρίβειαι. Οὕτω λ.χ. εἰς τὸ ἔξοχον κατὰ τὰ ἄλλα ἔργον τοῦ Γεωργίου Ι. Κούτση («Ἡ ἐξέλιξις τῶν Ἑλληνικῶν Ἀσφαλιστικῶν Ἐταιρειῶν», Ἀθῆναι 1944, σελ. 10) ἀναφέρονται τὰ ἐξῆς :

«Τὸ ἔτος 1816 ἰδρύθη στὴν ἴδια πόλι ἡ πρώτη Ἑλληνικὴ ἀσφαλιστικὴ ἐταιρεία μὲ τὴν ἐπωνυμίαν “Ἐταιρεία τῶν Ἠνωμένων Ἀσφαλιστῶν Γραικῶν”. Ὑστερα ἀπὸ ἓνα χρόνον περίπου, ἰδρύθη καὶ ἄλλη μία, ἡ “Νέα Γραικικὴ Ἐταιρεία Ἀσφαλιστῶν”, μὲ κεφάλαιο 500.000 ρούβλια, μοιρασμένο σὲ 500 “μεθέξεις” (=μετοχές). Τόσο ἡ πρώτη ὅσο καὶ ἡ δευτέρη διέθεταν ἓνα μέρος ἀπὸ τὰ κέρδη τους (30% καὶ 20%), ὑπὲρ τῆς Ἑλληνικῆς σχολῆς καὶ τοῦ Ἑλληνικοῦ νοσοκομείου τῆς Ὀδησοῦ.

»Δύο ἀσφαλιστικῆς ἐταιρεῖες ἦταν ὅ,τι ἔπρεπε γιὰ τὶς ἀνάγκες τῶν ἐλλήνων ἐμπόρων τῆς Ὀδησοῦ, ἀλλὰ δυστυχῶς τὰ ἐλαττώματα τῆς φυλῆς τὰ διατηροῦμε ὅπου καὶ ἂν εἴμαστε, κ’ ἔτσι οἱ δύο ἐταιρεῖες ἔγιναν τέσσερες.

»Πράγματι στὰ 1818 ἰδρύθησαν ἡ “Γραικικὴ” καὶ ἡ “Γραικορωσικὴ”. Τὸ ἀποτέλεσμα ἦταν ὅτι οἱ ἐταιρεῖες αὐτὲς ἄρχισαν σκληρὸ ἀνταγωνισμό μετὰξὺ τους, μαζὶ μὲ ἀλληλοφάγωμα τῶν ἐνδιαφερομένων, ποῦ φυσικὰ ἐπέφερε τὴ διάλυσί τους, γιὰτὶ στὴν ἀρχὴ τῆς Ἑλληνικῆς Ἐπαναστάσεως δὲν ὑπῆρχαν πιά τὰ ἴχνη τους»².

1. Μ.Ε.Β.Α., ἐν. ἀνωτ., σελ. 453 - 454.

2. Προφανῶς ὁ συγγραφεὺς οὗτος δὲν εἶχεν ὑπ’ ὄψιν του τὴν ὡς ἄνω πηγὴν ὡς καὶ τὰς ἄλλας (βλ. κατωτ.) ποῦ κατεχώρησε πρῶτος ὁ Στεφ. Μακρυμύχαιλος εἰς τὸ Βιογραφικὸν Λεξικὸν (Βοβολίνη) ἐπ’ εὐκαιρίαν βιογραφίσεως τοῦ Ἀγγέλου Γιαννικέση. Ἐστηρίχθη, ὡς φαίνεται, εἰς τὸ ἔργον τοῦ Γ. Α. Παπαδιαμαντοπούλου («Ἱστορικαὶ Σημειώσεις, 1750 - 1850», Ἀθῆναι, 1938, σελ. 19) τὸ ὁποῖον καίτοι συνιστᾷ πολῦτιμον πηγὴν (καθ’ ὅσον ἀντλεῖ στοιχεῖα ἐκ τοῦ Ἱστορ. Ἀρχείου τοῦ γνωστοῦ μεγαλεμπόρου καὶ ἐφοπλιστοῦ τῶν Πατρῶν Ἰωάννου Παπαδιαμαντοπούλου) ἐν τούτοις ὡς πρὸς τὸ ὑπὸ συζήτησιν θέμα εἶναι ἐλλιπές. Εἰς τὰ ἔργα αὐτὰ ἐστηρίχθησαν καὶ ἄλλοι συγγραφεῖς ἢ ἀρθρογράφοι ἐπαναλαμβάνοντες τὰς ὡς ἄνω πληροφορίας. Οὕτω λ.χ. εἰς δημοσίεμα τοῦ «Οἰκονομικοῦ Ταχυδρόμου» (28 Αὐγ. 1975) ὑπὸ τὸν τίτλον «Ἱστορία τοῦ ἀσφαλιστικοῦ θεσμοῦ στὴν Ἑλλάδα» ἀναγράφονται : «Στὴν Ὀδησσὸ εἶναι γνωστὴ ἡ ἰδρυσις : Στὰ 1814 μιᾶς ἑλληνικῆς ἀσφαλιστικῆς μονάδος μ’ ἄγνωστη ἐπωνυμία. Τὰ 1817 ἡ “Νέα Γραικικὴ Ἐταιρεία Ἀσφαλιστῶν”. Στὰ 1818 ἡ “Γραικικὴ καὶ ἡ Γραικορωσικὴ”. Οὐδεμία δὲ τεκμηρίωσις παρέχεται ὡς πρὸς τὸν χρόνον τῆς ἰδρύσεως τῶν δύο τελευταίων ἀσφαλιστικῶν ἐταιριῶν διὰ τὰς ὁποίας πρέπει νὰ ὑποθέσωμεν ὅτι εἶναι αἱ ἐνωρίτερον ἰδρυθεῖσαι. Τέλος, τὰ περὶ “ἐλαττωμάτων τῆς φυλῆς” καὶ τὰ τῆς ἰδρύσεως πολλῶν ἐταιριῶν ποῦ ὡδήγησαν λόγφ. ἀνταγωνισμοῦ εἰς τὴν ἐκμηδένισιν ἀπάντων δέον νὰ θεωρηθοῦν, τουλάχιστον εἰς τὴν περίπτωσιν αὐτὴν, ὡς ἀνήκοντα εἰς τὸν χῶρον τῆς ὑποκειμενικῆς κρίσεως».

τὸ ἐμπορικῶν ταμείων κιβώτιον (Banca) κατὰ δὲ τὸ 1816 καὶ 1817, τὴν “Ἐταιρίαν τῶν ἠνωμένων ἀσφαλιστῶν γραικῶν”, ἀξιόλογον, τόσον διὰ τὴν ὁμόνοιαν τῶν μελῶν τῆς, ὅσον καὶ διὰ τὴν μεγάλην καὶ ἀξίεπαινον αὐτῶν συνεισφοράν εἰς τὸ ὀδησινὸν ἑλληνικὸν σχολεῖον, τὸ ὁποῖον θέλει λαμβάνει παρ’ αὐτῆς 30%, τὸν χρόνον ἐκ τοῦ κέρδους τῆς... Κατὰ τὸ 1814 ἐπροβλήθη παρομοίως ἡ σύστασις ἑλληνικῆς σχολῆς. Οἱ ἐδῶ γραιοὶ συνέδραμον μὲ προθυμίαν καί, ὡς πρὸς τὰς τότε περιστάσεις καὶ χρείας τῆς σχολῆς, μὲ γενναϊότητα. Τὰ ἐδῶ ἀσφαλιστικὰ συστήματα, τὰ παλαιά, δηλαδὴ τὸ γραιο-ρωσικὸν καὶ τὸ τῶν γραικῶν, συνέδραμον παρομοίως...».

Ἀπὸ τὰς ὡς ἄνω μαρτυρίας ἀξίζει καὶ πάλιν νὰ τονισθοῦν πρῶτον τὰ περὶ τῆς ἰδρύσεως Τραπεζῆς, τοῦ πρώτου δηλαδὴ ἑλληνικοῦ πιστωτικοῦ ἰδρύματος συσταθέντος εἰς τὸ ἐξωτερικὸν καὶ δεύτερον τὰ περὶ γενναίας συνδρομῆς τῶν ὀδησινῶν ἀσφαλιστῶν διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς παιδείας ἀλλὰ καὶ δι’ ἄλλους κοινωφελεῖς σκοποὺς. Ὁ πρῶτος ὡς ἄνω «φιλογενῆς γραιοκός» ἱστορεῖ ὡς ἔπεται τὰ τῆς ἰδρύσεως τῆς πρώτης ἑλληνικῆς τραπέζης, ἡ ὁποία συνιστᾷ ἀλάθητον ἔνδειξιν τοῦ βαθμοῦ ἐξελιξέως ὄχι μόνον τῆς ἐμπορομεσιτικῆς δραστηριότητος ἀλλὰ καὶ τῶν ἀσφαλιστικῶν ἐργασιῶν τῆς Ὀδησοῦ :

«Οἱ Φράγκοι, ὡς πεπαιδευμένοι καὶ σοφοί, διότι ἐγεννήθησαν καὶ ἀνετρέψθησαν ὅπου περιποιοῦνται αἱ μοῦσαι, ἔπρεπε νὰ δεῖξουν νέον ἐμπορικὸν σύστημα εἰς τοὺς ἐν Ὀδέσση γραιοὺς, τῶν ὁποίων ἡ φιλοτιμία, ἐν ᾧ τὸ πρᾶγμα συμφώνως διοργανίζετο, πειραχθεῖσα πάλιν, ἀγαθῇ τύχῃ, ἀπὸ κάποια λόγια τῶν φράγκων, τοὺς ἔκαμεν ἐκ δευτέρου νὰ ἀποφασίσωσι καὶ ἐνταυτῷ νὰ βάλωσιν αὐτοὶ ἀφ’ ἑαυτῶν εἰς πρᾶξιν εὐθύς τὸ σύστημα, ὀνομάσαντες αὐτὸ “Ἐμπορικὴ Κάσσα τῆς Ὀδέσσης”, τῆς ὁποίας ἔργον εἶναι νὰ δανειζῆ με τιμημένον διάφορον (: καθωρισμένον ἐπιτόκιον) πρὸς τοὺς πραγματευομένους (: ἐμπόρους), διὰ νὰ ἀπαντῶσι τὰς χρείας τῶν. Τὸ θαυμάσιον τοῦτο καὶ ἀξιόλογον τῶν γραικῶν σύστημα δικαίως πρέπει νὰ ἐπαινῆται διὰ παντὸς καὶ νὰ νομιζῆται ὡς σωτηριωδέστατον καὶ κοινωφελέστατον κατάστημα. Πολλοὶ πολῖται τῆς Ὀδέσσης γνωρίζονται ὀνομασί, ὡς διασωθέντες ἀπὸ προφανῆ ἀφανισμόν, ὑπὸ τούτου τοῦ συστήματος, ἐν ᾧ πρότερον, ὅταν εἶχαν ἀνάγκας, ἐστέναζον, οἱ δυστυχεῖς, ὑπὸ τὸν ζυγὸν τῶν ἀσπλάχων τοκιστῶν ἢ τοκογλύφων, ἀναγκασόμενοι νὰ δανειζῶνται παρ’ αὐτῶν χρήματα μὲ βαρῦτητα, ὑπέρογκα καὶ ἀνήκουστα διάφορα. Τῶν τοκιστῶν τούτων ἡ ὀφρὺς ἐταπεινώθη εὐθύς, ἀφ’ οὗ ἀνέκυψε ἡ ἐμπορικὴ αὕτη Κάσσα (: Τράπεζα Ἐμπορικῆς Πίστεως) τῶν γραικῶν πραγματευτῶν. Διοικηταὶ δὲ τοῦ συστήματος εἶναι οἱ ρηθέντες κύριοι Θ. Σαραφῖνος καὶ Ι. Πεταλᾶς καὶ ὁ κύριος Μωϋσῆς Πατζίου...».

Ἡ τελευταία λεπτομέρεια, ἥτοι τῆς ἰδρύσεως τῆς πρώτης αὐτῆς ἑλληνικῆς τραπέζης ὑπὸ τῶν Θεοδ. Σεραφίνου καὶ Ι. Πεταλᾶ οἱ ὁποῖοι, ὡς προανεφέρθη, ἦσαν καὶ διευθυνταὶ τῆς «Γραιορωσικῆς Συντροφίας Ἀσφαλειῶν», εἶναι ἀληθῶς σημαντικὴ. Δεικνύει δηλαδὴ τὰς συνθήκας ὑπὸ τὰς ὁποίας ἐκινήθη ἡ

διαμόρφωσις τῶν ἐλληνικῶν ἀσφαλιστικῶν πραγμάτων ἤδη πρὸ τῆς συστάσεως τοῦ νεοελληνικοῦ Κράτους, ὡς καὶ τὸ προηγουμένον τὴν μετέπειτα ἐλληνικῆς πραγματικότητος, ἦτοι τῆς διαμορφώσεως τῶν τραπεζικῶν ἀσφαλιστικῶν ἐταιρειῶν. Αἱ αὐταὶ συνθῆκαι ἐκληρονόμησαν καὶ εἰς τὴν Τουρκίαν τὸ αὐτὸ περίπου καθεστῶς, εἶναι δὲ γνωστὴ ἡ μεγάλη ἐμπορομεσιτικὴ, χρηματοπιστωτικὴ καὶ ἀσφαλιστικὴ δραστηριότης τῶν ἐλλήνων τῆς Κων/πόλεως καὶ τῆς Σμύρνης ἕως τὰς δύο πρώτας δεκαετηρίδας τοῦ αἰῶνος μας. Ἀκόμη εἶναι γνωστὸν ὅτι τόσον ἡ οἰκονομικὴ συνεργασία τῶν ἐμπόρων, τραπεζιτῶν καὶ ἀσφαλιστῶν τῆς Ὀδησοῦ καὶ τῶν ἄλλων ἐμποροναυτικῶν κέντρων τῆς Μαύρης Θαλάσσης καὶ τῆς Μολδοβλαχίας (Ρουμανίας) μὲ τοὺς συναδέλφους των τῆς Τουρκίας, ὅσον καὶ τὸ γεγονός ὅτι οἱ πρῶτοι καὶ οἱ σημαντικώτεροι μέτοχοι καὶ ἰδρυταὶ τραπεζῶν καὶ ἀσφαλιστικῶν ἐταιρειῶν τῆς μετεπαναστατικῆς Ἑλλάδος ἦσαν Ἕλληνες πάροικοι, οἱ «ἐπήλυδες», οἱ ὅποιοι εἴτε ὡς «Ἐθνικοὶ Ἐυεργεταὶ» εἴτε ὡς κεφαλαιούχοι χρηματοδότη, κυρίως τῆς ναυτιλίας καὶ τῆς βιομηχανίας, ἀπετέλεσαν μαζί με τὴν τάξιν τῶν γαιοκτημόνων καὶ τῶν ὀπλαρχηγῶν ἢ ναυτικῶν προκρίτων τὴν βάσιν τῆς νέας Ἀθηναϊκῆς Κοινωνίας ἀπὸ τὰ μέσα περίπου τοῦ 19ου αἰῶνος καὶ ἐφεξῆς.

Πολλά, ἐξ ἄλλου, εἶναι αἱ μαρτυρίαι σχετικῶς μετὰ τὴν ὑλικὴν καὶ ἠθικὴν ἐνίσχυσιν τῶν ἀσφαλιστῶν τῆς Ὀδησοῦ διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς παιδείας καὶ τῆς κοινωνικῆς προνοίας. Οὕτως, εἰς τὸν «Λόγιον Ἑρμῆν» (Ἔτος 1816, Ἀριθ. 11, σελ. 204) ἐδημοσιεῖθη ἐπιστολὴ τοῦ ἐξ Ὀδησοῦ Ἰωάννου Μποκαουριάδου (23 Μαΐου 1816) ἀπευθυνομένη πρὸς τὸν ἐκδότην τοῦ περιοδικοῦ Ἀρχιμανδρίτην Ἄνθιμον Γαζῆν καὶ εἰς τὴν ὁποίαν ἀναφέρεται ὅτι οἱ ἀσφαλισταὶ τῆς πόλεως εἶχον ἀπὸ κοινου ἀποφασίσει ἡ ἀμοιβή των «συνισταμένη εἰς τὰ δέκα ἑκατοστὰ τοῦ κέρδους, νὰ δίδεται πάντοτε εἰς τὴν ἐδῶ ἐλληνικὴν σχολὴν καὶ εἰς τὸ νοσοκομεῖον, ἡγουν τὰ ἐπτὰ δέκατα εἰς τὴν πρώτην καὶ τὰ τρία δέκατα εἰς τὸ δευτέρον. Τοῦτο δεχθέντες καὶ οἱ κατὰ τὸν πρῶτον χρόνον ψηφισθέντες διοικηταὶ τῶν «γραικῶν ἀσφαλιστῶν» κύριοι Ἰωάννης Ἀμβροσίου καὶ Ἡλίας Μάνεσης θόντα χρόνον (1815), εἰς μὲν τὴν ἐλληνικὴν σχολὴν ἀσιγνατζίων (: Assignats, τραπεζικὰ χρεόγραφα) ρούβλια 4.200, εἰς δὲ τὸ νοσοκομεῖον ρ. 1800. . . Ἐν τοιούτων ἀγαθῶν ἔργον μοὶ φαίνεται, ὅτι εἶναι ἄξιον νὰ κηρυχθῆ καὶ διὰ τῶν ἐλληνικῶν ἐφημερίδων, πρὸς ἔπαινον τοῦ Γένους, τοῦ συστήματος καὶ τῶν ὑπὲρ τοῦ καλοῦ κοπιόντων εἰρημένων διοικητῶν (: διευθυντῶν, ἀσφαλιστῶν), καὶ πρὸς παράδειγμα τῶν ἐν τῇ Ἑλλάδι καὶ τῶν ἕξω γραικῶν». Δι' ἑτέρας ἐπιστολῆς τοῦ αὐτοῦ ὡς ἂν Ἑλλήν τῆς Ὀδησοῦ («Λόγιος Ἑρμῆς», Ἔτος 1817, σελ. 467) ἀναφέρει ὅτι ἡ «Ἐταιρία τῶν Γραικῶν Ἀσφαλιστῶν» προσέφερε ἐκ τῶν κερδῶν τῆς τοῦ ἔτους 1816 «εἰς μὲν τὴν ἐνταῦθα ἐμπορικὴν ἐλληνικὴν σχολὴν ρούβλια 4.620 εἰς δὲ τὸ ἐδῶ νοσοκομεῖον ρούβλια 1.920. Πρὸς τούτους, βλέποντες οἱ μέτοχοι τῆς αὐτῆς ἐταιρίας, ὅτι ἡ κατάστασις τῆς τὸ συγχωρεῖ, ἐπροθυμοποιήθησαν, διὰ νὰ προσφέρωσιν ἔτι πλέον, ἀπὸ τὰ ἐλπιζόμενα αὐτῶν κέρδη, δέκα τὰ % . . .

Ἰδοῦ πρὸς ποίας ἀξιεπαίνους πράξεις, φίλοι ὀδησσινοί, σῶς διεγείρει ἡ στερεὰ σύμπνοια καὶ ὁμόνοια τῆς ἑλληνικά, φρονούσης ἑταιρίας σας». Ἡ φιλοπατρία τῶν ἀσφαλιστῶν τῆς Ὀδησσοῦ, οἱ ὅποιοι ἐκτὸς τοῦ ὅτι ἐπρωτοστάτησαν εἰς τοὺς ἀγῶνας τοῦ ἔθνους ἐδημιούργησαν διὰ τοὺς ἐπιγινομένους συναδέλφους τῶν μίαν παράδοσιν, εἰς δὲ τὴν Πολιτείαν τὸ προηγούμενον τῆς ἀντλήσεως ἐσόδων ἀπὸ τὰ ἀποτελέσματα τῶν ἀσφαλιστικῶν ἐργασιῶν τεκμηριοῦται καὶ διὰ τῆς κάτωθι ἐπιστολῆς τοῦ ἱατροῦ καὶ στελέχους τῆς Φιλικῆς Ἑταιρίας Πέτρου Ἡπίτου, («Λόγιος Ἑρμῆς», 1 Νοεμβρίου 1818) :

«Αἱ ἐδῶ ἀσφαλιστικαὶ ἑταιρίαι τῶν γραικῶν, αἱ ὅποια θέλουν κάμει ἐποχὴν εἰς τὰ χρονικά τοῦ ἐμπορίου τῶν γραικῶν, πόσους, ἀπ' ἀλλήλων πολὺ ἀπέχοντας, ὠφελοῦν καὶ πόσων καλῶν εἶναι πρόξενοι. . . Ἐκ τούτων δίδει εἰς τὸ ἑλληνικὸν ἐμπορικὸν γυμνάσιον, ἐκ τῶν ἐτησίων κερδῶν, ἡ μὲν τῶν ἐνωμένων γραικῶν 30%, καὶ πέρυσιν ἔδωκε ρούβλια 32.428,21, ἡ δὲ νέα γραικικὴ 20%, καὶ πέρυσιν ἔδωκε 17.917, ἡ δὲ γραικικὴ 7% καὶ πέρυσιν ἔδωκε 2.047,45, ἡ δὲ γραικορωσικὴ 5%, καὶ πέρυσιν ἔδωκε ρούβλια 1.500».

Ἐκ τῆς παραθέσεως αὐτῆς γίνεται σαφὲς ὅτι τρία μόλις ἔτη πρὸ τῆς Ἑθνε-γερσίας, μάλιστα δὲ καθ' ἡν ἐποχὴν ἡ ἑλληνικὴ ἐμπορικὴ ναυτιλία μετὰ τὴν συν-τριβὴν τοῦ Ναπολέοντος εἰς τὸ Βατερλώ καὶ τὴν εἰρήνην τῶν Παρισίων ἀπώλεσε τὴν μονοπωλιακὴν τῆς θέσιν εἰς τὴν μεταφορὰν τοῦ ρωσικοῦ σίτου, τὸ ἑλλη-νικὸν ἐμπόριον καὶ αἱ ἀντίστοιχοι ἀσφαλιστικαὶ ἐργασίαι ἤκμαζον. Ἀρκεῖ νὰ σημειωθῇ ὅτι τὸ κεφάλαιον τῆς «Νέας Γραικικῆς Ἑταιρίας Ἀσφαλιστῶν» ἀνῆρ-χετο τότε εἰς 500.000 ρούβλια, διαιρούμενον εἰς 500 μετοχάς, εἶναι δὲ λίαν ση-μαντικὸν ὅτι αἱ τέσσαρες ἀσφαλιστικαὶ ἑταιρίαι τῆς Ὀδησσοῦ διέθεσαν αὐτο-βούλως 53.891 ρούβλια (ἄνω τῶν 70.000 χρυσοῦν φράγκων) δι' ἔθνικοὺς καὶ κοι-νωνικοὺς σκοποὺς μόνον κατὰ τὸ ἔτος 1817. Τοῦτο σημαίνει ὅτι τὰ ἐτήσια κέρδη τῶν θά ἔπρεπε νὰ ἦσαν τῆς τάξεως τῶν 200.000 ρουβλίων, ποσὸν τεράστιον διὰ τὴν ἐποχὴν ἐκεῖνην. Εὐκόλως συναγεται ἐκ τούτου καὶ ἡ σημαντικὴ ἀξία τῶν δια-κινηθέντων ἐν ἀσφαλίσει ἐμπορευμάτων, ὡς καὶ τὰ κέρδη τῶν ἐλλήνων ἐμπόρων τῆς Ὀδησσοῦ. «Οἱ ἐντιμότατοι κύριοι», ἔγραφεν ὁ προαναφερθεὶς «φιλογενῆς» Ἕλληνας τῆς πόλεως, «Θεόδωρος Σεραφῖνος, Ἀλέξανδρος Μαῦρος, Δημήτριος Ἰγγλέσης, Ἀλέξανδρος Κουμπάρης, Βασίλειος Γιαννόπουλος, Γρηγόριος Μα-ρασλῆς, Κυριάκος Παπαχατζῆς, Ἡλίας Μάνεσης, Ἰωάννης Ἀμβροσίου, Δημή-τριος Παλαιολόγος, αὕτη ἡ εὐλογημένη δεκάς κατέχει ἕως δέκα μιλιονίων ρου-βλίων κατάστασιν, καθὼς παρὰ πολλῶν ἐδῶ τοιαύτη τετιμᾶται».

Γ') Ἡ Ἀσφαλιστικὴ Δραστηριότης τῶν Ἑλλήνων τῆς Κωνστα- ντινουπόλεως

Εἰς τὸ σημεῖον τοῦτο θὰ πρέπει νὰ ἀναφερθῇ ὅτι ἄλλο εἶναι γνωστὸν ἀπὸ τὴν ἀσφαλιστικὴν δραστηριότητα τῶν ἐλλήνων τοῦ ἐξωτερικοῦ, κυρίως ὁμως τῆς Κων/λεως. Ἡ ἔρευνα δὲν διαθέτει ἀκόμη στοιχεῖα δι' Ἕλληνας ἀσφαλιστὰς ἄλ-

λων παροικιακῶν κέντρων τοῦ ἐξωτερικοῦ ὅπου, σὺν τοῖς ἄλλοις, θὰ πρέπει νὰ εἶχε ἀναπτυχθῆ μία κάποια ἀσφαλιστικὴ δραστηριότης πρὸ καὶ ἰδίως μετὰ τὴν Ἑλληνικὴν Ἐπανάστασιν. Εἶναι ὥστόσοσον γνωστὸν ὅτι εἰς τὰς περισσοτέρας ἄλλας Ἑλληνικὰς Κοινότητας τοῦ ἐξωτερικοῦ ὡς ἡ Βενετία, τὸ Λιβόρνο, ἡ Βιέννη, τὸ Βουκουρέστι κ.λπ. ἡ σχετικὴ δραστηριότης εἴτε ἦτο πολὺ μικρὰ εἴτε ἦτο ἀνύπαρκτος καθ' ὅσον τὰς θαλασσοασφαλιστικὰς ἐργασίας εἶχον συγκεντρώσει αἱ ἤδη ἀνεπτυγμένα ἐθνικαὶ ἀγοραὶ καὶ αἱ ἀσφαλιστικαὶ ἐταιρίαι τῶν ἐλλήνων τῆς Τεργέστης, τῆς Ὀδησοῦ, τῆς Κωνσταντινουπόλεως ἀλλὰ καὶ τῆς ἐν ἀναπτύξει ἐλληνικῆς ἀσφαλιστικῆς ἀγορᾶς, κυρίως δὲ τῆς Σύρου μετὰ τὸ 1825.

Ἡ ἀσφαλιστικὴ δραστηριότης τῶν ἐλλήνων τῆς Πόλης ὑπῆρξε σημαντικὴ. Τοῦτο τεκμαίρεται καὶ ἀπὸ ἐγγραφοῦ τῶν ἐκεῖ διευθυντῶν ἐννέα ἐλληνικῶν ἀσφαλιστικῶν ἐταιριῶν πρὸς τὴν «Σεβαστὴν Γερουσίαν τῆς Ἑλλάδος» μὲ ἡμερομηνίαν 17 Ἀπριλίου 1846. Τὸ ἐγγραφοῦ τοῦτο εἶναι ἀποκαλυπτικὸν τόσον τῆς μειωμένης θέσεως τῆς ἐλληνικῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας εἰς τὴν τότε ἀσφαλιστικὴν ἀγορὰν ὅσον καὶ τῆς ἐκτάσεως τῶν ἐργασιῶν τῶν ἐλλήνων ἀσφαλιστῶν τῆς Κων/λεως. Πράγματι οὗτοι ἐξήτουν ἀπὸ τὰ Νομοθετικὰ Σώματα τῆς Ἑλλάδος ὅπως λάβουν τὰ ἀπαραίτητα μέτρα διὰ νὰ καταπολεμηθοῦν τὰ ἀσφαλιστικὰ ἐγκλήματα τῆς ναυταπάτης, τῶν δολιῶν ἀβαριῶν κ.λπ. ἀρκετῶν ἐλλήνων πλοίαρχων ἐνθαρρυνομένων πρὸς τούτοις ἀπὸ τὴν εὐκολίαν δανεισμοῦ «ἐπὶ τῶν πλοίων μὲ ναυτικὸν τόκον ἐπὶ πλεόν τῆς ἀξίας τοῦ πλοίου» καὶ ἀπὸ τὸ γεγονός ὅτι «οἱ ναυτικοὶ δανεισταὶ μὴ ἔχοντες κανὲν μέσον ἐξελέγξεως, δίδουσιν εἰς αὐτοὺς πλεόν τῆς ἀξίας τοῦ πλοίου. Ἐκ τούτου οἱ πλοίαρχοι καταβεβαρυνμένοι ἀπὸ τὴν ποσότητα τῶν ληφθέντων δανειῶν καὶ ἀπὸ τοὺς ναυτικούς τόκους, δὲν εὐρίσκουν ἄλλον μέσον ἀπαλλαγῆς εἰμὴ τὴν καταστροφὴν τοῦ πλοίου»¹.

Ἦτο ἡ ἐποχὴ κατὰ τὴν ὁποίαν ἡ ἱστιοφόρος ἐλληνικὴ ἐμπορικὴ ναυτιλία ἀνεπτύσσεται καὶ πάλιν μετὰ τὰς καταστροφὰς τῶν πλοίων ἐκ πολεμικῶν λόγων καὶ ἐκ τῆς ἀναγκαστικῆς ἀργίας κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ Ἀγῶνος τῆς Ἐθνικῆς Παλιγγενεσίας. Παραλλήλως τὸ μεγαλύτερον μέρος τοῦ εἰσαγωγικοῦ καὶ τοῦ διαμετακομιστικοῦ ἐμπορίου τῆς Κων/λεως περιήλθεν ἐκ νέου εἰς χεῖρας τῶν ἐκεῖ ἐλλήνων ἐμπόρων, οἱ ὅποιοι συνηλλάσσοντο μὲ τοὺς ναυτικούς τῆς Ἑλλά-

1. Τὸ ἐγγραφοῦ ἀνεκάλυψε πρῶτος ὁ Γεώργιος Ι. Κούτσης εἰς τὰ Ἀρχεῖα τοῦ Κράτους καὶ τὸ δημοσιεύει αὐτοῦσιον εἰς τὸ ἔργον του «Ἡ Ρωσικὴ Κυβέρνησις», ἀναφέρον ἐπὶ τὴν συνέχειαν τοῦ ὡς ἄνω κειμένου τῶν οἱ ἐλληνες ἀσφαλισταὶ τῆς Πόλης, «εὐρεθεῖσα ὡς πρὸς τὸ ναυτικὸν τῆς κατὰ τὴν Μεσόγειον εἰς παρομοίαν θέσιν, δὲν εὐρεν ἄλλο μέσον θεραπείας, εἰμὴ νὰ ἐφοδιάσῃ ἕκαστον πλοῖον μὲ ἓν ἰδιαίτερον Βιβλιᾶριον (Libretto) εἰς ὃ εἶναι σημειωμένα ὁ χρόνος τῆς κατασκευῆς τοῦ πλοίου καὶ ἡ ἀξία του, καὶ ἐν ὃ ὅλα τὰ ναυτικὰ δάνεια, διὰ νὰ χαίρωσιν ἀποκλειστικὸν προνόμιον ἐπὶ τοῦ πλοίου κατὰ τὴν πληρωμὴν, πρέπει νὰ εἶναι ἐγγεγραμμένα.

»Ἐκ τούτου, οἱ μὲν πλοίαρχοι δὲν δύνανται νὰ δανεισθῶσι πλεόν τῆς ἀξίας τοῦ πλοίου, οἱ δὲ ναυτικοὶ δανεισταὶ φωτίζονται ἀπὸ τὸ Βιβλιᾶριον ὡς πρὸς τὰ προϋπάρχοντα δάνεια ἐπὶ τοῦ πλοίου...».

δος. Ὑπενθυμίζεται καὶ πάλιν ὅτι μέχρι καὶ τῶν παραμονῶν τοῦ Α΄ Παγκ. Πολέμου ὁ ἑλληνικὸς ἐμπορικὸς στόλος ἐξυπηρετεῖ σημαντικὸν τμήμα τοῦ ἐμπορίου τῶν παραδουναβίων χωρῶν καὶ τῶν Εὐξεινίου Πόντου, ἐπόμενον δὲ ἦτο ὁ λιμὴν τῆς Κωνσταντινουπόλεως νὰ καταστῇ ὁ σημαντικώτερος ἐνδιάμεσος σταθμὸς ὅπου οἱ Ἕλληνες ναυτιλλόμενοι εἴτε σταθμεύοντες εἴτε φορτοεκφορτώνοντες ἤρχοντο εἰς ἐμπορικὴν ἐπικοινωνίαν μὲ τοὺς ἐκεῖ συμπατριώτας τῶν ἐμπόρουσ ἀλλὰ καὶ ἀσφαλιστάς.

Εἶναι γνωστὴ ἡ μεγάλη συμμετοχὴ τῆς ἑλληνικῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας εἰς τὴν διακίνησιν τῶν σιτηρῶν ἰδίως τῆς Ρωσίας μέσω τῆς Κων/λεως καὶ τῶν Στενῶν. Μεταξὺ 1800 - 1890 τὸ διεθνὲς σιτεμπόριον ηὔξήθη κατὰ 50 καὶ πλέον φορές. Ἡ Ρωσία ἦτο καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν τοῦ 19ου αἰῶνος μία ἀπὸ τὰς μεγαλυτέρας χώρας ἐξαγωγῆς σιτηρῶν, ἐνῶ ἡ Ἀγγλία ἡ μεγαλυτέρα χώρα ἐξαγωγῆς γαιανθράκων. Αἱ λεπτομέρειαι αὐταὶ εἶναι ἀπαραίτητοι διὰ νὰ σταθμίσωμεν τὰ πλαίσια ἐντὸς τῶν ὁποίων ἐκινήθη κατὰ τὴν ἰδίαν περίοδον ἡ ἀνάπτυξις τοῦ ἑλληνικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου ὡς καὶ τῶν δυνατοτήτων, ἔστω καὶ θεωρητικῶν, τὰς ὁποίας προσέφευεν ἡ ἀνάπτυξις αὐτὴ διὰ τὴν δημιουργίαν καὶ πρόοδον ἐν Ἑλλάδι τῆς ναυτασφαλιστικῆς ἀγορᾶς. Ἐκ τῶν στοιχείων διαρθρώσεως τῶν διεθνῶν ἀνταλλαγῶν τὰ ὁποῖα ἔχομεν ὑπ' ὄψιν φαίνεται σαφῶς ὅτι ὁ γαιάνθραξ καὶ τὰ σιτηρὰ κατεῖχον τὰς δύο πρώτας θέσεις καθ' ὅλην τὴν περίοδον 1880 - 1913. Οὕτω π.χ. τὸ 1887 εἶχον μεταφερθῆ διὰ θαλάσσης 1401 ἑκατ. τόννοι ἐμπορευμάτων, ἐξ ὧν 49,3 ἑκατ. τόννοι γαιανθράκων, 19,2 ἑκατ. τόννοι σιτηρὰ, 12,1 ἑκατ. τόννοι δασικὰ εἶδη καὶ 11,8 ἑκατ. τόννοι σιδήρου. Παρὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῶν διεθνῶν ἀνταλλαγῶν κατὰ μέσον ὄρον ἀπετελοῦντο ἐκ σιτηρῶν. Ἰδίως ἡ Ἀγγλία εἰσήγε ἐκ Ρωσίας περὶ τὰ 9 ἑκατ. τόν. σίτου κατ' ἔτος (τέλη 19ου - ἀρχαὶ 20ου αἰῶνος). «Ἀπὸ τὴν ἄλλη, ἡ Ἀγγλία ἦταν βασικὸς τροφοδότης τοῦ κόσμου σὲ κάρβουνο, τὴ βασικὴ ἐνεργειακὴ πηγὴ τῆς ἐποχῆς, ὅπως καὶ μεγάλος προμηθευτὴς σὲ ἔτοιμα βιομηχανικὰ προϊόντα. Ὅπως λοιπὸν βλέπουμε, καὶ οἱ δύο πόλοι γύρω ἀπὸ τοὺς ὁποίους περιστρεφόταν ἡ κίνησις τῆς ἑλληνικῆς θαλάσσης βιομηχανίας ἦταν πρῶτα ἀπ' ὅλα ἀγγλικοί. Καὶ στὰ βασικὰ λιμάνια τῆς Μαύρης Θάλασσης, τῆς Μεσογείου καὶ τοῦ Λονδίνου, οἱ Ἕλληνες ἐφοπλιστὲς μὲ τὶς παροικίαις τοὺς ἐξασφάλιζαν τὴν κανονικὴν λειτουργίαν τῆς κίνησις αὐτῆς»¹. Τέλος, ἀναφέρομεν ἐνδεικτικῶς ὅτι εἰς τὰς παραμονὰς τῶν Βαλκανικῶν Πολέμων ἡ ἑλληνικὴ ναυτιλία ἐξυπηρετεῖ πλέον τοῦ 1/4 τῆς ναυσιπλοΐας τοῦ Δουνάβεως, κατέχουσα τὴν δευτέραν θέσιν μετὰ τὴν ἀγγλικήν. Ὁ Ἐλευθ. Βενιζέλος ἐπισκεφθεὶς τὴν Ρουμανίαν κατὰ τὸ 1911 ἐξεπλάγη μὲ τὴν μεγάλην παρουσίαν τῶν ἑλλήνων ναυτικῶν εἰς τὴν χώραν αὐτήν, παρατηρῶν δὲ τὰ ἐλλιμενισμένα πλοῖα εἰς κάποιον ρουμανικὸν λιμένα εἶπε : «Ποτὲ δὲν εἶδα τόσας ἑλληνικὰς σημαίας εἰς τὸν Πειραιᾶ».

Γενικῶς, αἱ ἰδιόρρυθμοὶ συνθήκαι διεξαγωγῆς τοῦ ναυτικοῦ ἐμπορίου τῆς

1. Βλ. Ν. Ψυρούκη, «Τὸ Νεοελληνικὸ Παροικιακὸ Φαινόμενο», σελ. 175 ἐπ.

μετεπαναστατικής περιόδου και κυρίως ή έλλειψις νηογνωμόνων και τραπεζικής χρηματοδότησεως τής ναυτιλίας, έν συνδυασμῶ και πρὸς τὰς κακάς συνήθειας τοῦ παρελθόντος, ἐνεθάρρυναν τὴν ναυταπάτην, γεγονός τὸ ὁποῖον συνετέλεσεν εἰς τὸν κλονισμόν τῆς πίστεως τῆς ἐμπορικῆς μας ναυτιλίας εἰς τὴν ναυτασφαλιστικὴν ἀγορὰν τῆς Κων/πόλεως. Τοῦτο συνάγεται σαφῶς και ἀπὸ τὸ προαναφερόμενον αἴτημα τῶν Ἑλλήνων ἀσφαλιστῶν τῆς Πόλης. Δυστυχῶς τὸ θέμα ἔλαβεν εὐρύτερας διαστάσεις ἀργότερον διότι ή κακή φήμη, ἔστω και ὀλίγων πλοιάρχων, συνεδέθη με δλόκληρον τὸν κλάδον τῆς ἐμπορικῆς μας ναυτιλίας, με ἀποτέλεσμα τόσον τὴν ὑποανάπτυξιν τῆς ἐγχωρίου ναυτασφαλιστικῆς ἀγορᾶς ὅσον και τὴν διαφορικὴν δυσμενῆ μεταχείρισιν τῶν ἑλλήνων πλοιοκτητῶν εἰς τὴν ἀγορὰν τοῦ Λονδίνου. «Πάντως μ' αὐτὸ τὸ ἐγγραφο», προσθέτει και ὁ Γ. Κούτσης, «ἀποδεικνύεται ἀκόμη μιὰ φορὰ πόσο καταστρεπτικὴ ἦταν τότε, ὅπως εἶναι και τώρα και θὰ εἶναι πάντοτε, ή ἔλεεινὴ συνήθεια ὠρισμένων — εὐτυχῶς τώρα πιά λιγοστῶν — ναυτικῶν μας, νὰ θεωροῦν τὴν ναυταπάτη ὡς μέσον ἐξοικονομήσεως τῶν πραγμάτων στίς δύσκολες περιστάσεις και ὡς λύσι τῶν οἰκονομικῶν τους προβλημάτων. Ἄς μὴ λησμονοῦν ὅμως οἱ κακόπιστοι αὐτοὶ ναυτικοὶ ὅτι ή μέθοδος τῆς ναυταπάτης ἔγινε πάντοτε αἰτία δυσφημίσεως στὸ μὴ πληρωμῆς σημαντικὰ ἠῤῥημένων ἀσφαλιστῶν, τὰ ὁποῖα εἰδικῶς ἐθέσπιζε γιὰ τὰ πλοῖα μας και τὰ φορτία ποῦ μετέφεραν ή ξένη θαλασσοασφαλιστικὴ ἀγορὰ και εἰδικῶς τὸ Ἄγγλικὸ Λόυδ'ς»¹.

Ἄνεφέρθημεν ἤδη εἰς τοὺς λόγους ὑπάρξεως ἐντόνου ἀσφαλιστικῆς δραστηριότητος τῶν ἑλλήνων ἀσφαλιστῶν τῆς Πόλης. Δυστυχῶς διαθέτομε μέχρι σιγμῆς τὰς πληροφορίας μόνον τοῦ ὡς ἄνω ἐγγράφου ὑπομνήματος τοῦ 1846 τὸ ὁποῖον ὑπέγραφον κατὰ σειρὰν οἱ ἐξῆς διευθυνταὶ ἀσφαλιστικῶν ἐταιριῶν : Ἰωάννης Λορῆς διὰ τὴν ἀσφαλιστικὴν ἐταιρίαν ή «Ἑλλάς», Παῦλος Μπίρμπης διὰ τὴν ἐταιρίαν ὁ «Πήγασος», Κων/νος Ἰγγλέσης διὰ τὴν «Νέαν Ἐπτάνησον», Ἄναστάσιος Ζυγερῆς διὰ τὸν «Αἶολον», δυσανάγνωστος ὑπογραφή («ἐφόρου») διὰ τὴν «Νέαν Ἴονικὴν», Σπυρίδων Ν. Καγγελάρης διὰ τὴν «Ἐλπίδα», Ἐμμανουήλ Μεταξᾶς διὰ τὴν «Ὁμόνοϊαν», Ἐμμ. Γριμανέλης διὰ τὴν «Εὐθύτητα» και Γ. Συμηριώτης διὰ τὰ «Ψαρά». Εἰκάζεται ἀκόμη ὅτι τὸ μέγιστον μέρος τῆς ἀσφαλιστικῆς ἐργασίας τῶν ἐταιριῶν αὐτῶν ἦτο ή ἀσφάλις τῶν σωμάτων πλοίων και τῶν μεταφερομένων φορτίων. Ἄλλ' ὡς προανεφέρθη, ἐκτὸς τῆς «Κινδυνασφαλείας» ή ὁποῖα συνεστήθη τὸ 1819 με ἀντικείμενον ἐργασιῶν τὴν ἀσφάλισιν τῶν θαλασσίων μεταφορῶν, ἰδρῦθη ἐν Κων/λει τὸ 1833 και ή πρώτη ἑλληνικὴ πυρασφαλιστικὴ ἐταιρία. Τοῦτο παρέχει ἰσχυρὰν ἐνδειξιν ὑπάρξεως και μεταξὺ τῶν ὡς ἄνω ἐννέα ἑλληνικῶν ἀσφαλιστικῶν ἐταιριῶν ἐνδιαφέροντος εἰς τὸν Κλάδον Πυρός. Εἶναι γνωστὸν ἀπὸ τὰ περιγητικὰ κείμενα ὅτι ή κατάστασις ἀπὸ πλευρᾶς ἀσφαλείας κατὰ τοῦ πυρός εἰς τὴν Κων/πολιν, τὴν Θεσσαλονικὴν, τὴν

1. Ἐν. ἀνωτ., σελ. 42.

Σμύρνην καὶ εἰς τὰ ἄλλα ἀστικά κέντρα τῆς Ὀθωμανικῆς Αὐτοκρατορίας ἦτο πέρα πάσης περιγραφῆς. Τοιαύτη ἦτο ἡ πυκνότης τῶν ξυλίνων οἰκοδομῶν καὶ τόσο μεγάλη ἡ ἔλλειψις τῶν στοιχειωδῶν μέσων πυρασφαλείας, ὥστε αἱ πυρκαϊαὶ ἦσαν σύνηθες φαινόμενον ἀπειλοῦσαι ἐνίοτε τὸν ἀφανισμόν ὀλοκλήρων πόλεων. Ἄρκει νὰ ὑπομνησθῆ ἡ μεγάλη πυρκαϊά, τῆς ἐλευθέρας πλέον, Θεσσαλονίκης τοῦ 1917, καίτοι κατὰ τὸ ἔτος τοῦτο ἡ κατάστασις τῶν οἰκοδομῶν ἐν σχέσει πρὸς τὸ παρελθὸν εἶχεν ὀπωσδήποτε βελτιωθῆ. Ἐν τούτοις, αἱ πυρασφαλιστικαὶ ἐργασίαι εἰς τὴν πόλιν αὐτὴν ἦσαν ἀξίολογοι. Οὕτω π.χ. κατὰ τὴν τριετίαν πρὸ τῆς μεγάλης πυρκαϊᾶς τῆς Θεσσαλονίκης αἱ ἐκεῖ ἀσφαλιστικαὶ ἐταιρίαι εἶχον εἰσπράξει διὰ πυρασφάλιστρα τὸ ἰσόποσον τῶν 235.976 λιρῶν στερλινῶν καὶ κατέβαλον δι' ἀποζημιώσεις 37.924 λ.σ., ἥτοι τὸ 16% περίπου τῆς συνολικῆς παραγωγῆς πυρασφαλιστρῶν¹. Ἐπίσης, ἀναφέρεται ὅτι ἡ Α.Ε. Γενικῶν Ἀσφαλειῶν ἢ «Ἐθνικὴ» εἰργάζετο εἰς τὸν Κλάδον Πυρός, ἤδη ἀπὸ τὰ τέλη τοῦ παρελθόντος αἰῶνος, ἐκτὸς ἀπὸ τὴν κυρίως Ἑλλάδα καὶ εἰς Κων/λιν, Σμύρνην, Κυθωνίας (Ἄιβαλι) καὶ ἀλλαχοῦ. Ὡς δὲ συνάγεται ἀπὸ στοιχεῖα δημοσιευθέντα εἰς τι φύλλον τῆς Ἐφημερίδος τῆς Κυβερνήσεως μεταξὺ 1900 - 1904 εἶχεν εἰσπράξει συνολικῶς 3.085.000 δραχμὰς διὰ καθαρὰ ἀσφάλιστρα πυρός, κατέβαλε δὲ διὰ ζημίας 1.231.000 δρχ. (39%) καὶ διὰ προμηθείας σὺν γενικὰ ἔξοδα 720.000 δρχ. (23%), πραγματοποιήσασα σημαντικὸν τεχνικὸν κέρδος.

Τ' ἀνωτέρω παρέχουν μίαν ἔνδειξιν ὅτι παρὰ τὴν κακὴν κατάστασιν τῶν οἰκοδομῶν καὶ τῆς ἐν γένει πολεοδομίας κ.λπ. ὁ κλάδος Πυρός ἐλειτούργει, μάλιστα δὲ πολὺ ἱκανοποιητικῶς, κατὰ τὰ τέλη τοῦ παρελθόντος καὶ τὰς ἀρχὰς τοῦ παρόντος. Βεβαίως ὅσον ἀφορᾷ εἰς τὴν πυρασφαλιστικὴν κατάστασιν τῆς Κων/λεως τῶν μέσων τοῦ 19ου αἰῶνος ἔχομεν ἓνα κενὸν ἡμίσεος αἰῶνος, ἀλλ' ὀπωσδήποτε ἐκ τῶν περιγητικῶν περιγραφῶν καὶ ἄλλων πληροφοριῶν συνάγομεν ὅτι αὕτη εἶχε τότε βελτιωθῆ αἰσθητῶς ἐν σχέσει μὲ τὸ ἀπώτερον παρελθὸν καὶ τοῦτο ὀδηγεῖ εἰς τὴν σκέψιν ὅτι οἱ ἐκεῖ Ἕλληνες ἀσφαλισταὶ εἰργάζοντο καὶ εἰς τὸν Κλάδον Πυρός. Ἄλλωστε τίποτε δὲν ἀποκλείει, παρὰ τὸν μεγάλον βαθμὸν ἀνασφαλείας, οἱ Ἕλληνες ἀσφαλισταὶ τῆς Πόλης νὰ ἤσκουν «ἐκλεκτικὴν» πυρασφαλιστικὴν πολιτικὴν, ἀσφαλίζοντες δηλαδὴ ἐκεῖνας τὰς οἰκοδομὰς καὶ τὰ ἐργαστήρια ἑλλήνων καὶ ἄλλων κατοίκων, ποὺ προσέφερον στοιχειώδη ἐχέγγυα προφυλάξεως. Ἡ πικρὰ πεῖρα, ἐξ ἄλλου, ὡς καὶ ἡ ἠϋξημένη πιθανότης τοῦ κινδύνου διεγείρουν συχνὰ τὸ αἰσθημα τῆς ἐνστικτώδους ἀντιδράσεως διὰ τὴν καταπολέμησιν τῆς ἀπειλῆς, γεγονόςς τὸ ὅποιον δημιουργεῖ ἰδιάζουσα ἀσφαλιστικὴν συνειδησιν τοῦ εὐρέος πληθυσμοῦ, ποὺ ὀδηγεῖ κατὰ τὴν ἔννοιαν τῶν μεγάλων ἀριθμῶν εἰς προσοδοφόρον ἀσφαλιστικὴν ἐπέκτασιν. Εἶναι, ἐπίσης, γεγονόςς ὅτι κατὰ τὴν ἰδίαν ἐποχὴν ἢ κατάστασιν τῶν οἰκοδομῶν εἰς τὰς ἑλληνικὰς πόλεις κατ' οὐδὲν διέφερε μὲ τὰς τουρκικάς. Ἐν τούτοις βλέπομεν κατὰ τὴν πρῶ-

1. Βλ. Ἡρακλῆ Ν. Πετιμεζά, «Περὶ Κρατικῆς καὶ Ἰδιωτικῆς Ἀσφαλίσεως», Ἐν Ἀθήναις, 1940, σελ. 87.

την ὀθωμανικὴν περίοδον νὰ εἰσάγεται καὶ παρ' ἡμῖν ἡ πυρασφάλεια.

Τέλος, πρέπει νὰ διευκρινισθῇ ὅτι αἱ ἐπωνυμίας τῶν ἀσφαλιστικῶν ἐταιριῶν Κων/λεως τοῦ 1846 ὅπως «Ἑλλάς», «Ἐλπίς» καὶ «Αἴολος» συνιστοῦν συνωνυμίας μὲ τὰς ἐν Ἑλλάδι τοιαύτας, τὰς ἰδρυθείσας κατὰ τὰ ἔτη 1838 (Σῦρος), 1839 (Ἀθῆναι) καὶ 1840 (Σῦρος), ἀντιστοίχως. Ἀλλὰ αἱ ἐταιρίαι τῆς Κων/λεως δὲν ἦσαν ὑποκαταστήματα ἢ πρακτορεῖα τῶν ἐδῶ ἐταιριῶν, διότι ἄλλως οἱ ὑπογράψοντες τὸ προμνησθὲν ἔγγραφον θὰ ἀνέφεραν σχετικῶς. «Ὅσο γιὰ τὶς δύο ἄλλες ἐταιρεῖες», σημειώνει ὁ Γ. Κούτσης, δηλαδὴ τὰ «Ψαρά» καὶ ἡ «Ὀμόνοια», ἐπίσης «ἀποκλείεται νὰ εἶχαν καμμία σχέσι μὲ τὶς δύο ὁμόνυμες ἐταιρεῖες τῆς Σῦρου, γιατί αὐτὲς ἰδρύθησαν, ἢ μία τὸ 1856 καὶ ἡ ἄλλη τὸ 1861, δηλαδὴ δέκα καὶ δέκα πέντε ἀντιστοίχως χρόνια ἀργότερα ἀπὸ τὴν χρονολογία ποῦ ἔχει τὸ ἔγγραφον τῶν ἀσφαλιστῶν τῆς Κωνσταντινουπόλεως».

Δ') Ὁ τύπος τῶν ἀσφαλιστηρίων συμβολαίων, τὰ ἀσφάλιστρα, ὁ τρόπος διεξαγωγῆς τῶν συναλλαγῶν καὶ οἱ ναυτικοὶ συνεταιρισμοὶ

Μίαν ιδέαν περὶ τοῦ τρόπου καταρτίσεως τῶν ἀσφαλιστικῶν συμβάσεων καὶ τοῦ ὅψους τῶν ἀσφαλίστρον, τῶν προμηθειῶν κ.λπ., ἔχομεν ἀπὸ ἔγγραφα τοῦ ἰδιωτικοῦ ἀρχείου τοῦ μεγαλεμπόρου τῶν Πατρῶν καὶ πρωταγωνιστοῦ τῆς Ἐθνεγερσίας Ἰωάννου Παπαδιαμαντοπούλου. Οὕτω π.χ. εἰς μίαν ἐπιστολὴν πρὸς αὐτὸν ἐκ Τεργέστης ἀναγράφονται τὰ ἑξῆς :

«Πρὸς τὸν τιμιώτατον Κύριον Ἰ. Π. Πάτρας, Τριέστη 20 Ἰουλίου 1821. Εἰς τὸ περγαντῖνο Διονυσίου Φωκᾶ, ἔχετε φορτωμένα διάφορα εἶδη ἀπὸ Ἀγκῶνα διὰ τὴν Ἰθάκην καὶ διορίζεται νὰ τὰ ἀσιγουράρη (: νὰ τὰ ἀσφαλίση) ὁ ρηθεὶς φίλος μὲ φοιρίνια 2.200, ἂν ἤμπορέση πρὸς 2 ἕως 1 τοῖς % τοῦτο - ρίσκι (: δι' ὄλους τοὺς κινδύνους, ἐκτὸς ὅμως πειρατείας), ἀπ' ἐναντίας νὰ φανερώσῃ εἰς ἐμὲ τὸ αὐτὸ ὄρδινον διὰ τὸ ἐξασφάλισμα, οὕτως λοιπὸν τὸ ἐνήργησα διὰ θελήσεως καὶ λογαριασμόν σας πρὸς 1 καὶ $\frac{3}{4}$ τοῖς % εἰς τὴν ἐδῶ «Κάμερα Γκρέκα ντ' Ἀσιγκουρατζιόνα» καὶ σᾶς ἐβάρυνα διὰ τὸ πρέμιον ἦτοι F. 4.000 πρὸς 1 καὶ $\frac{3}{4}$ καὶ 1% (: ἐννοεῖ προφανῶς «ἐπὶ καὶ ὑπὸ τὸ κατὰστροφμα»). F. 81 καὶ 24, προβιζιόνα μου 1% καὶ γραφῶν ἔξοδα F. 22 ἦτοι F. 102, 24¹».

Οἱ Ἕλληνες ἐμπορευόμενοι προσεπάθουν γενικῶς ν' ἀσφαλίξουν τὰ διὰ θαλάσσης μεταφερόμενα ἐμπορεύματά των εἰς ἐταιρίας ἐδρευούσας εἰς τὰς ἐμπορικωτέρας πόλεις ἐκτὸς τῶν ὁρίων τῆς Ὀθωμανικῆς Αὐτοκρατορίας, κατὰ προτίμησιν δὲ εἰς τὰς ἑλληνικὰς ἀσφαλιστικὰς ἐταιρίας τῆς Τεργέστης καὶ τῆς Ὀδησσοῦ. Ἀπὸ ἄλλα ἔγγραφα προκύπτει ὅτι τὰ ἀσφάλιστρα θαλάσσης ἐκυμαινοντο, κατὰ κανόνα, μεταξύ 1% καὶ 4% ἀναλόγως τῆς σημαίας (: «πανδιέρας»)

1. Βλ. Γ. Α. Παπαδιαμαντοπούλου, «Ἱστορικαὶ Σημειώσεις, 1750 - 1850», σελ. 20.

τοῦ πλοίου, τοῦ λιμένος ἐκφορτώσεως καὶ τῆς εἰρηνικῆς ἢ μὴ περιόδου κατὰ τὴν ἡμέραν συνάψεως τοῦ ναυλοσυμφώνου. Εἰς περιόδους ἐντάσεως τῶν κινδύνων εἰς τὰς θαλασσίας μεταφορὰς λόγῳ πολεμικῶν γεγονότων ἢ ἀναζοφυρώσεως τῆς δράσεως τῶν καταδρομέων καὶ πειρατῶν, τὰ ἀσφάλιστρα ἀνῆρχοντο μέχρι καὶ 10%, ἐνῶ ἐὰν ὁ προορισμὸς τοῦ πλοίου ἦτο οὐδέτερος λιμὴν ὑπῆρχεν ὅπωςδὴποτε διαφορισμὸς. Ἐν οὐδεμιᾷ περιπτώσει ἠσφαλίζοντο τὰ ἐμπορεύματα ἐναντίον τοῦ κινδύνου τῶν πειρατῶν ἢ καταδρομέων οἱ ὅποιοι ἐλυμαίνοντο τότε τὰ ὕδατα τῆς Μεσογείου, ἀναγκάζοντες μάλιστα τοὺς Ἕλληνας καὶ Γάλλους νὰ συνοδεύουν τὰ ἐμπορικά τῶν σκάφη διὰ πολεμικῶν. Ἀκόμη καὶ οἱ ὀθωμανοὶ συνώδευσαν τὰ φορτηγὰ πλοῖα διὰ πολεμικῶν κατὰ τὸν ἐτήσιον ἐκπλουν Κων/λεως - Ἀλεξανδρείας. Ὑπῆρχον δὲ χρονικαὶ περίοδοι κατὰ τὰς ὁποίας τὸ θαλάσσιον ἐμπόριον ἔφθανε εἰς σημεῖον νεκρώσεως, ἐνῶ ἦνθει τὸ λαθρεμπόριον διεξαγόμενον μεταξὺ τῶν ἐμπόρων καὶ τῶν πειρατῶν καὶ πρωτίστως τῶν καταδρομέων εἰς τὴν ὑπηρεσίαν μιᾶς ἐμπολέμου δυνάμεως. Ἡ ιδιότης τοῦ πειρατοῦ δὲν ἦτο ἀτιμωτική, ἀφοῦ οἱ διάφοροι Γάλλοι, Ἴταλοὶ, Ἴσπανοὶ καὶ ἄλλοι χριστιανοὶ καταδρομεῖς ὡς λ.χ. οἱ περίφημοι Ἰππῶται τῆς Μάλτας, ἐθεωροῦντο προστάται ἢ ὑπέρμαχοι τῆς Καθολικῆς Ἐκκλησίας, ἐνῶ οἱ Ἕλληνοὶ ἐθεώρουν τοὺς ἰδιόκτους τῶν ὡς «Gentlemen of Fortune». Κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν πρώτων ἐτῶν τοῦ Ἀγῶνος, πλέον δὲ συγκεκριμένως ἕως τὸ 1825 ὅτε συνεστήθησαν ἐν Σύρῳ αἱ πρώται ἀσφαλιστικαὶ ἐταιρίαι θαλασσίων μεταφορῶν, σπανίως ἐξευρίσκετο ἀσφαλιστὴς διὰ τὴν ἀσφάλισιν τὰ διὰ τὴν ἀγωνιζομένην Ἑλλάδα προοριζόμενα ἐμπορεύματα. Οἱ ἐν τῇ ξένη ἀσφαλισταὶ («ἀσιγκουρατόροι») ἦσαν ἐπιφυλακτικοί, τὰ ἀσφάλιστρα («πρέμια») βαρῦτατα, ἐνῶ τὸ εἰσαγωγικὸν καὶ ἐξαγωγικὸν ἐμπόριον τῆς σκληρῶς δοκιμαζομένης χώρας διενεργεῖτο μὲ πολλὰς δυσκολίας. Ἐν τούτοις, ὁ ἐφοδιασμὸς ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ εἴτε μὲ τρόφιμα καὶ πολεμοφόδια ἀγοραζόμενα δι' ἐγχωρίων πόρων, εἴτε διὰ τῶν συνεισφορῶν τῶν ἐλλήνων τοῦ ἐξωτερικοῦ καὶ τῶν φιλελλήνων ὑπῆρξε σημαντικὸς. Ἀλλὰ καὶ αἱ ἀσφαλιστικαὶ ἐργασίαι οὐδέποτε ἐνεκράθησαν ὡς ἀποδεικνύεται ἐκ τῶν παρατιθεμένων ἐγγράφων. Σημαιοῦται ἀκόμη ὅτι αἱ χρηματοποστολαὶ τῶν «Δανείων τῆς Ἀνεξαρτησίας» μὲ παράδοσιν τὴν ἀγγλοκρατομένην Ζάκυνθον, ἠσφαλίσθησαν εἰς Λονδίνον, μάλιστα δὲ μόλις δι' 1%, ἐνῶ οἱ λοιποὶ ὄροι καὶ ἰδίως ἡ διαχείρισις τοῦ πρώτου τούτου ἐξωτερικοῦ δανεισμοῦ ἦσαν ληστρικοὶ ἀφοῦ οἱ ὀλίγοι Ἕλληνοὶ χρηματομεστῆται καὶ «φιλέλληνες» ἀπέστειλαν εἰς τὴν Ἑλλάδα τελικῶς μόλις τὸ 20% τοῦ ὀνομαστικοῦ κεφαλαίου ἐκ 2.800.000 λιρῶν στερλινῶν.

Αἱ κάτωθι περικοπαὶ τριῶν ἐπιστολῶν εἶναι ἀρκετὰ εἰλησθητοὶ διὰ τὰς συνθήκας τοῦ ἐμπορίου καὶ τῆς ἰδιωτικῆς ἀσφαλίσεως τῆς ἐξεταζομένης ἐποχῆς :

«Τριέστη 10 Μαρτίου 1821... Κατόπιν τοῦ πολέμου τῆς Αὐστρίας μὲ τὴν Νεάπολιν, εἶναι δικαιολογημένη ἡ ὑπόψια διὰ τὴν Αὐστριακὴν σημαίαν, ὥστε οἱ ἀσιγκουρατόροι δυσκόλως δέχονται ἀσφάλειαν πρὸς 10% καὶ διὰ τοὺς ἄλλους

τοὺς οὐδετέρους θέλουν 4%...» (Επιστολὴ Ἀλεξ. Σαρηγιάννη, ἐμπόρου καὶ ἀσφαλιστοῦ τῆς Τεργέστης)¹. Ἐπίσης :

«Τριέστη 28 Μαρτίου 1821... διὰ περιέργειαν ἀπὸ τὸ ὑστερινὸν μουλετίνον (: τὸ ὡς ἄνω σημειώμα)... Ἐτελείωσεν ὁ πόλεμος μὲ τὴν Νεάπολιν καὶ τὰ πρέμια κατέβησαν εἰς 3 ἕως 2¹/₂% δι' ὅλας τὰς παντιέρας...». Τὸ τρίτον ἀπόσπασμα ἐπιστολῆς ἀνήκει εἰς τὸν Ἰωάννην Παπαδιαμαντόπουλον, ἐστάλη δὲ αὐτῇ ἀπὸ τὸ χωρίον Τοπόλοβα καθ' ὅσον αἱ Πάτραι ἦσαν εἰς χεῖρας τῶν Τούρκων :

«Τριπόλοβα, πατρὸς (SIC) 15 Σεπτεμβρίου 1821 ... ἂν ἤθελε ζητηθῆ ὁ καπετὰν Δρόσος, ἀπὸ τοὺς ἀσιγκουρατόρους διὰ τὰ λαγωτόμαρα καὶ βαμβάκι, ὅπου ἄφισε εἰς τὸ μαγαζὶ τῆς Πατρὸς καὶ δὲν τὰ ἐβαρκάρισε καὶ ἂν ἤθελε ζημιωθῆ ἀπ' αὐτοὺς δι' αὐτά, θέλω τοῦ ἀποκριθῶ (: ἀποζημιώσω) ἐγώ. Καὶ οὕτως ἀφίνω τὸ πρῶν εἰς χεῖρας του. Ι.Π.²».

Ἔως τὸ 1821 καὶ διὰ ἄρκετὸν χρονικὸν διάστημα κατόπιν, γλώσσα τοῦ ἐμπορίου ἦτο ἡ ἰταλική, ἐνῶ ἡ γαλλικὴ ἤδη ἀπὸ τὸ 1714 (Συνθήκη Ραστάττης) ἀπετέλει τὴν γλώσσαν τῆς Διπλωματίας. Εἶναι ἐνδιαφέρον νὰ ὑπομνησθῆ ὅτι πολλαὶ ἰταλικαὶ λέξεις διὰ τὸ ἐμπόριον, τὴν ναυτιλίαν καὶ τὰς ἀσφαλίσεις, μεταγλωττισθεῖσαι παραμένουν ἐν χρῆσει καὶ σήμερον ἀκόμη. Οὕτως ἔχομεν λέξεις ὡς : πόλιτζα (ἀσφαλιστικὸν συμβόλαιον), προβιζιόνα (προμήθεια), σιγουριτὰ (ἀσφάλεια), πρὸβάντε - φουρτούνα (ἐκθεσις πλοιάρχου), πρέμια (ἀσφάλιστρα), σάλδος (ὕπολοιπον), ἀβαρία (ζημία), ριστόρνο (ἀκύρωσις, ἐπιστροφή), παρτίδα (μερίς), ἀβάτζο (προκαταβολή), πρῶκουρατόρο (πληρεξούσιος), τράττα (τραβηκτικὴ), κάρικο (φορτίον) κ.ο.κ.

1. Ἄλλοι γνωστοὶ ἐμπορικὸι οἶκοι τῶν Ἑλλήνων παροίκων αὐτῆς τῆς περιόδου — ἐνῶ ἀπὸ τὰ μέσα τοῦ 19ου αἰῶνος τὸ ἑλληνικὸν παροικιακὸν φαινόμενον ἀπέκτησε παγκοσμιότητα — ἦσαν : τοῦ Στεφάνου Παλαιολόγου καὶ τοῦ Τζώρτζη Ψύχα (Ἀμστερδαμ), τοῦ Γεωργίου Δρόσου, τῶν Ἰωάν. Σταματάκη καὶ Ἰῶν, τοῦ Στεφ. Μπρίτζη (Λιβόρνο), τοῦ Ἀντωνοπούλου, τῶν Ἀφῶν Κατράρου (Τεργέστη), τοῦ Ζῶη Καπλάνη, τοῦ Καλλέργη, τῶν ἀδελφῶν Ζωσιμαδῶν (Ρωσία), τῶν Σίνα, Δούμα, Βέλιου, Ἐμμ. Παπᾶ, Ἀργέντη κ.ἄ. (Βιέννη), τοῦ Μιχαήλ Τοσίτσα (Ἀλεξάνδρεια), τῶν Κοντόσταυλων, Ράλληδων, τοῦ Σχοινᾶ κ.ἄ. (Λονδίνον). Εἶναι πασίγνωστα πολλὰ ἄπ' αὐτὰ τὰ τιμημένα ὀνόματα τῶν Ἑλλήνων ἐμπόρων, ὡς καὶ πολλῶν ἄλλων, ἀρκετοὶ ἐκ τῶν ὁποίων μετῆρχοντο καὶ τὸ ἀσφαλιστικὸν ἐπάγγελμα. Εἰς αὐτοὺς ὀφείλεται κατὰ μέγα μέρος ἡ χρηματοδότησις τῆς πνευματικῆς ἀναγεννήσεως καὶ ἡ ἐξασφάλισις σημαντικοῦ μέρους τῶν ὑλικῶν ἀναγκῶν τοῦ Ἀγῶνος. Δὲν συνιστᾷ περιττὴν φιλολογίαν ἡ ἀναφορά εἰς τὰ γεγονότα αὐτά. «Οἱ ἔμποροι ἔθεσαν τὰς βάσεις τοῦ μεγάλου ἐμπορίου τῶν Πατρῶν. «Αὐτοὶ διὰ τοῦ πατριωτισμοῦ τῶν, πούλους ἀπόγονος τοῦ ὀμωνύμου μεγαλεμπόρου τῶν Πατρῶν. «Αὐτοὶ διὰ τοῦ πατριωτισμοῦ τῶν, τῶν γνώσεων, τοῦ χρήματος καὶ τῆς αὐτοθυσίας, ἐνεφύσησαν εἰς τοὺς ἥρωας τῆς ξηρᾶς καὶ θαλάσσης τὴν πίστιν ἐπὶ τὴν νίκην. Αὐτοὶ ἔδωσαν τὰ πρὸς τοῦτο μέσα καὶ αὐτοὶ συνέλαβαν τὴν ὑψηλὴν ἰδέαν τῆς συστάσεως τῆς «Ἐταιρείας τοῦ Γένους» (Φιλικῆς Ἐταιρείας). Αὐτοὶ ἤνοιξαν τὰ ἐρμάρια τῶν καὶ ἐσκόρπισαν ἀφειδῶς τὸν μὲ πολὺν κόπον κτηθέντα τίμιον πλοῦτον τῶν, καὶ τέλος, πλείστοι ἐξ αὐτῶν, ἀφῶν ἔδωσαν ὅτι εἶχον εἰς τὴν πατρίδα τῶν, ἔπεσαν ἐκ τῶν πρῶτων εἰς τὰς ὑψηλότερας ἐπάξεις τῆς» (ἐν. ἀνωτ. σελ. 5).

2. Ἐν. ἀνωτ., σελ. 20 - 21.

Ἐπίσης, ἀπὸ τὴν μελέτην τῆς ἐμπορικῆς ἀλληλογραφίας τῆς ἐποχῆς συνάγεται ὅτι, κατὰ κανόνα, τὸ ὕφος τῶν ἐμπορικῶν ἐπιστολῶν ἦτο παρόμοιον μὲ τὸ σημερινόν, ἢ γλῶσσα ὅμως ἦτο πολὺ ἀπλῆ, ἐχρησιμοποιοῦντο πολλαὶ θερμοὶ καὶ ταπειναὶ προσήσεις ἀναλόγως μὲ τὸ δουλικὸν πνεῦμα τῶν περιστάσεων. Οἱ ἀλληλογραφοῦντες δὲ ἀνემίγνυον τὰ ἐμπορικὰ κείμενα μὲ πολιτικὰς καὶ ἄλλας εἰδήσεις, ἰδίως κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ Ἀγῶνος. Οὕτω π.χ. ὁ Ι. Παπαδιαμαντόπουλος ἔγραφε πρὸς τὸν Στέφανον Παλαιολόγον :

«Γαστοῦνι 25 Ἀπριλίου 1822 . . . Ἀπὸ Ἀγκῶνα σᾶς ἔγραψα ἐπέρσου τὸν Ἰούνιον, πλὴν ἕως τώρα ὑστεροῦμαι τιμίων σας. Διὰ τῆς παρουσίας σᾶς παρακαλῶ νὰ μοῦ στείλετε τὴν ξεκκαθάρισιν τοῦ ὑστερικοῦ κάρικου σταφίδος καὶ τὸν ἀναμεταξύ μας τρεχούμενον. Ἐμὲ μοῦ ἔλλειπαν τὰ μέσα καὶ εὐκαιρία νὰ σᾶς γράψω, μὲ τὸ νὰ ἀγωνίζομαι εἰς τὸν ἱερὸν ἀγῶνα τῆς πατρίδος καὶ παρατρέχω ἀπὸ τόπον εἰς τόπον. Τώρα ὅμως ὅπου θεία οἰκονομία ἔστερέωσε τὸ γένος Ἐθνικὴν Διοίκησιν καὶ κεντρικὰς Γερουσίας (: ἐννοεῖ τὰς τοπικὰς διοικήσεις ὡς τῆς Ἀνατ. Χέρσου Ἑλλάδος, τῆς Δυτ. Ἑλλάδος κ.ἄ.) . . . σᾶς παρακαλῶ νὰ μοῦ γράψετε συνεχῶς διὰ τὴν ὑγείαν σας καὶ καμμίαν προσταγὴν ἂν ἔχετε ὅπου ἐλπίζομεν εἰς τὸ ἐξῆς νὰ λάβουν καλὴν μορφήν τὰ περιστατικὰ καὶ νὰ ἀνοιξῆ τὸ κουμέρτζιον . . . Σᾶς ἀδελφοπροσκυνῶ μὲ ὄλην τὴν ἀγάπην . . .¹».

Ἡ τήρησις τῶν ἐν γένει ἐμπορικῶν βιβλίων καὶ τῶν ἀσφαλιστικῶν λογαριασμῶν ἦτο, ἐπίσης, πολὺ ἀπλῆ, γενομένη κατὰ τὸ ἀπλογραφικὸν σύστημα. Ὡς πρῶτος ἕλλην συγγραφεὺς Λογιστικῆς ἀναφέρεται ὁ ἐκ Καστοριάς Ἰωάννης Θεολογίτης κατὰ τὸ ἔτος 1773. Μόνον μεγάλοι ὅμως ἐμπορικοὶ οἴκοι ἠκολούθησαν τὸ διπλογραφικὸν σύστημα. Τοῦτο εἶχεν εἰσαχθῆ ἤδη πρὸ τοῦ 1794 ὅτε ὁ Σιατιστεὺς Θωμᾶς Δημητρίου συνέγραψε τὸ πρῶτον βιβλίον περὶ «τῆς Σκροτούρα - Δόππιας, ἦτοι ἢ τάξις τῶν πραγματευτάδικων Καταστίχων . . .²», ἔκαλεῖτο δηλαδὴ «σκριτοῦρα - ντόπια» (διπλῆ γραφή), μὲ κυριώτερα βιβλία τὴν «πρίμα - νότα», τὸ «τζορνάλε» (καθημερινὸν ἢ Ἡμερολόγιον), τὸ «μαέστρο» ἢ «μάνα» (καθολικὸν) καὶ ἄλλα βοηθητικὰ τῆς «Κάσσας» (Ταμεῖον). Δέον νὰ σημειωθῆ ὅτι τὸ Οἰκουμενικὸν Πατριαρχεῖον ἔλαβεν ἐχθρικὴν στάσιν ἐναντι τῶν «ἀσεβῶν μαθηματικῶν» κ.λπ. καὶ τὸ 1803 καυτηρίασε δι' ἐπιτιμίων τὴν «Σκριτοῦρα - Ντόπια» ὡς ἐπικίνδυνον νεωτερισμόν. Ἦτο ἢ ἐποχὴ τῆς πάλης τῶν προοδευτικῶν στοιχείων τοῦ Νεοελληνικοῦ Διαφωτισμοῦ μὲ τὴν λογίαν παράδοσιν καὶ τὸν ἄτεγκον συντηρητισμόν τῆς ἐπισήμου Ἐκκλησίας.

Ὑπενθυμίζεται ἀκόμη ἢ ἔλλειψις τῶν πιστωτικῶν ἰδρυμάτων εἰς τὸ ἔσωτερικόν. Ὑπῆρχον μόνον ὠρισμένοι χρηματομεσίται εἰς τὰ κυριώτερα ἐμπορικὰ κέντρα καὶ οἱ ἀναπόφευκτοὶ τοκογλύφοι. Ἡ «Ἐθνικὴ Χρηματιστικὴ Τράπεζα» τοῦ Καποδίστρια ἦτο βραχύβιος, ἐνῶ ἢ ἔλλειψις τακτικοῦ κρατικοῦ ταχυδρομείου

1. Αὐτόθι, σελ. 17.

2. Ἐφημερὶς «Πρωΐα», 20 Μαρτίου 1932 (Πληροφορίαι Γιάννη Βλαχογιάννη).

(συνεστήθη μόλις τὸ 1828) παρενέβαλλε πολλὰς δυσκολίας εἰς τὰς συναλλαγὰς. Τὸ εἰσαγωγικὸν ἐμπόριον διενεργεῖτο, ὡς ἐπὶ τὸ πλεῖστον, κατὰ τὸ σύστημα τῶν ἀνταλλαγῶν καὶ μόνον ὀλίγον πρὸ τοῦ Ἁγῶνος ὠρισμένοι ἀξιόλογοι ἐμπορικοὶ οἶκοι («ἐργαστήρια») παρήγγελλον εἰς ἐξωτερικὸν ἐμπορεύματα δι' ἴδιον λογαριασμὸν ἀποστέλλοντες ἀπ' εὐθείας εἰς τοὺς ἀνταποκριτὰς τῶν τὰ ἐγχώρια προϊόντα, ἀσφαλιζόντες δὲ τὰ εἰσαγόμενα τοιαῦτα. Συνήθως ὅμως οἱ Ἕλληνες καὶ οἱ ξένοι ἐμποροπολίᾳρχοι μετέφεραν ἀπὸ τοὺς λιμένας τοῦ ἐξωτερικοῦ ἐμπορεύματα πάσης μορφῆς καὶ τὰ ἐπώλουν ἢ τὰ ἀντήλλασσαν μὲ ἑλληνικὰ ἀγροτικὰ προϊόντα (σταφίς, ἔρια, πρινοκόκκι, βάμβαξ, ἔλαιον κλπ.). Ἀνάλογος κατάστασις ἐπεκράτει καὶ εἰς τὸ ἐξαγωγικὸν ἐμπόριον, τὸ ὅποιον εὐρίσκετο συνήθως εἰς χεῖρας τῶν κατὰ τόπους «κονσόλων» ἢ ὑποπροξένων τῶν εὐρωπαϊκῶν κρατῶν ποὺ συνεδύαζαν καὶ συνεταύτιζον τὴν προξενικὴν ιδιότητα μὲ τὰ ἐμπορικά τῶν συμφέροντα. Σχεδὸν πάντοτε ὁ Ἕλλην ἢ ξένος ἐξαγωγεὺς ἔπρεπε νὰ καταβάλλῃ εἰς τοὺς παραγωγοὺς ὀλόκληρον τὸ ἀντίτιμον τῶν πρὸς ἐξαγωγὴν γεωργικῶν προϊόντων, νὰ συγκεντρώσῃ ἱκανὴν ποσότητα ἐνὸς ἐκάστου ἐμπορεύματος καὶ νὰ ναυλώσῃ ἴδιον πλοῖον ἐπὶ τοῦ ὁποίου καὶ ἐπέβαινε, πλανώμενος ἀνὰ τοὺς διαφόρους λιμένας μὲ τὰ ἱστιοφόρα καὶ διαπραγματευόμενος τὴν πώλησιν τοῦ φορτίου του. Ἡ τοιαύτη ὀργάνωσις τοῦ ἐμπορίου καὶ αἱ δύσκολοι συνθήκαι διεξαγωγῆς του εἶχον ὁπωσδήποτε τὰς ἀναλόγους ἐπιπτώσεις τῶν καὶ εἰς τὰς ἀσφαλιστικὰς ἐργασίας τοῦ καιροῦ ἐκείνου, μάλιστα δὲ ὀλίγον πρὶν ἢ εἰσαχθῶν οἱ ἀσφαλιστικοὶ θεσμοὶ εἰς τὴν χώραν μας.

Ἡ ναυτασφάλισις ἐν τῇ ἐννοίᾳ τῆς ἐξασφαλίσεως τῶν πλοιοκτητῶν ἐναντι τῶν πολλαπλῶν κινδύνων τῆς ἐποχῆς τῶν ἱστιοφόρων, μέσῳ συνάψεως ἀσφαλιστικῆς συμβάσεως, ἦτο σχεδὸν ἄγνωστος εἰς τὸν τότε ἑλληνικὸν ναυτικὸν κόσμον καὶ μόνον οἱ ἔμποροι μετήρχοντο ταύτην. Θὰ πρέπει ὅμως νὰ τονισθῇ ὅτι ὁ θεσμὸς τῆς ναυτασφαλίσεως ἐλειτούργει κατὰ τρόπον ἔμμεσον ὅσον καὶ ἰδιόρρυθμον διὰ τῆς μεγάλης ἐκτάσεως τὴν ὁποίαν εἶχαν λάβει οἱ ναυτικοὶ συνεταιρισμοὶ εἰς τὰς ἡγέτιδας ναυτικὰς νήσους (Ἵδρα, Σπέτσαι, Ψαρά, Κάσος κλπ.). Αἱ εἰδικαὶ πολιτικαὶ καὶ κοινωνικο-οικονομικαὶ συνθήκαι τῆς Τουρκοκρατίας ὠδήγησαν τοὺς ὑποδούλους Ἕλληνας εἰς τὴν υἱοθέτησιν ἐνὸς θαυμασίου συνεταιριστικοῦ συστήματος ποὺ ἐχρησιμοποιεῖτο εὐρύτατα εἰς τὸ ἐμπόριον, τὴν βιοτεχνίαν καὶ τὴν ναυτιλίαν. Τὸ μέρος τοῦτο τῆς οικονομικῆς ἱστορίας μας εἶναι ἀληθῶς ὑπέροχον καὶ συνιστᾷ ἀπαραίτητον γνῶσιν διὰ τὴν κατανόησιν τῶν μετέπειτα ἐξελίξεων εἰς ὅλους τοὺς τομεῖς τῆς νεο-ελληνικῆς ζωῆς.

Εἰδικώτερον, ὁ κλάδος ὅπου ἐκυριάρχησε τὸ συνεταιριστικὸν πνεῦμα ἦτο ἡ Ναυτιλία. Οἱ μεγάλοι «καραβοκυραῖοι» καὶ ἔμποροι μαζί, οἱ ὅποιοι μετεβλήθησαν εἰς ναυμάχους κατὰ τὴν Ἑθνεγερσίαν, εἶχον δημιουργήσει ὀλόκληρον ἐμπορικὸν στόλον, μὲ τὸ σύστημα τοῦ ναυτικοῦ συνεταιρισμοῦ, τὸ ὅποιον ἴσχυε τόσον εἰς τὴν ναυπήγησιν ὅσον καὶ εἰς τὴν ἐμπορικὴν ἐκμετάλλευσιν τοῦ πλοίου. Εἶναι γενικῶς γνωστὰ αἱ εὐνοϊκαὶ περιστάσεις ποὺ συνετέλεσαν εἰς τὴν ἀκμὴν

της προεπαναστατικής ελληνικής ναυτιλίας : ρωσοτουρκικαί Συνθήκαι, ὁ ανταγωνισμός τῶν εὐρωπαϊκῶν δυνάμεων, Γαλλικὴ Ἐπανάστασις καὶ οἱ ναπολεόντειοι πόλεμοι, ἡ τόλμη καὶ ἡ ἀποφασιστικότης τῶν ἐλλήνων «ρηκτῶν ἀποκλεισμοῦ» καὶ ὁ ἐφοδιασμός μὲ τρόφιμα τῶν ἀποκλεισμένων Γάλλων, χαμηλὸν λειτουργικὸν κόστος τοῦ πλοίου, ἡ ἀνυπαρξία ἀνταγωνισμοῦ κ.ο.κ. Οὐδέποτε ὁμως καὶ ἐν οὐδεμιᾷ περιπτώσει οἱ ἀγράμματοι καὶ ἀτρόμητοι ἐκεῖνοι ναυτικοὶ θὰ ἦσαν εἰς θέσιν νὰ ἐπωφεληθοῦν ἀπὸ τὴν εὐνοϊκὴν διεθνῆ συγκυρίαν ἐὰν δὲν μετῆρχοντο τὸν θεσμὸν τοῦ ναυτικοῦ συνεταιρισμοῦ ὅπως αὐτοὶ τὸν ἐνεπνεύσθησαν καὶ τὸν ἐτελειοποίησαν. Ἡ λεπτομερὴς ἀναφορὰ εἰς τὰ αἷτια καὶ τὸν τρόπον ἀναπτύξεως τῆς Ἑλληνικῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἐκφεύγει τοῦ σκοποῦ τῆς παρουσίας ἐργασίας, ἀξίζει ὁμως τὸν κόπον νὰ ἴδωμεν ἐν ὀλίγοις πῶς οἱ Ἕλληνες ναυτιλλόμενοι μὲ τὸ ἀξιοθαύμαστον συνεταιριστικὸν πνεῦμα καὶ τὴν εὐθύτητα, τὴν καλὴν πίστιν κ.λπ. πὺ τούτους διέκρινε εἰς τὰς συναλλαγὰς των, ἀντιμετώπισαν ἐπιτυχῶς τούτους ἐπιχειρηματικούς καὶ ἄλλους κινδύνους δι' ἐνὸς συστήματος καταμερισμοῦ τούτων, ἀπλοῦ ἴσως εἰς τὴν σύλληψιν, πολὺ δυσκόλου ὁμως εἰς τὴν ἐφαρμογὴν του.

Πράγματι, τίποτε δὲν ἐντυπωσιάζει περισσότερο τὸν ἐρευνητὴν τῆς κοινωνικο-οικονομικῆς ἱστορίας τῆς Ναυτικῆς Ἑλλάδος ὅσον ὁ βαθμὸς τελειότητος τὴν ὁποία ἔλαβεν ἡ ἐμποροναυτικὴ νομοθεσία ὀλίγον πρὸ τοῦ Ἀγῶνος εἰς τὰς ναυτικὰς ἰδίως νήσους. Ἡ νομοθεσία αὕτη ὑπῆρξε, κατὰ τὸ πλεῖστον, γηγενῆς, καθ' ὅσον οἱ συντάκται ταύτης δὲν ἔλαβον ὑπ' ὄψιν προϋπάρχοντας ἑλληνικούς ἢ ξένους νόμους (ὡς λ.χ. τὰ Statuti τῶν ἰταλικῶν ναυτικῶν πολιτειῶν), ἀλλὰ διέτύπωσαν εἰς νόμους τὰ τοπικὰ ἔθιμα καὶ τὰς ἐν τῇ πράξει διαμορφωθείσας ναυτικὰς παραδόσεις καὶ συνηθείας. Τὸν κορμὸν τῆς ἰδιοτύπου αὐτῆς ἐμποροναυτικῆς νομοθεσίας ἀπετέλει τὸ συνεταιριστικὸν σύστημα. Ἀπόρροια τῶν εἰδικῶν συνθηκῶν τῆς Τουρκοκρατίας, διαπλασθὲν ὑπὸ τῆς ἀνάγκης τῶν πραγμάτων, ἦτο εἰς κοινωνικο-οικονομικὸς συνδυασμὸς κεφαλαίου καὶ ἐργασίας διὰ τοῦ ὁποίου ὑπερνικήθησαν αἱ δυσχέρειαι σχηματισμοῦ σοβαρᾶς ναυτικῆς ὑποδομῆς εἰς τὴν ὑπόδουλον χώραν. Εἶναι δὲ ἄξιον ἰδιαίτερας μνείας τὸ γεγονός ὅτι οἱ ἀναλφάβητοι καὶ τραχεῖς ἐκεῖνοι ναυτικοὶ κατῶρθωσαν νὰ δημιουργήσουν καὶ νὰ ἐφαρμόσουν ἐν τοιοῦτον σύστημα ἁρμονικῆς συνεργασίας τῶν συντελεστῶν τῆς παραγωγικῆς διαδικασίας. Ἀσφαλῶς τοῦτο ὑπῆρξε προῖδὸν τῶν εἰδικῶν ρυθμίσεων τὰς ὁποίας ὑπηγόρευεν ἡ ἀνάγκη διεξαγωγῆς τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων ὑπὸ τὰς λιαν ἀσταθμήτους καὶ κινδυνώδεις συνθήκας τῆς δουλείας καὶ τῆς τότε ναυσιπλοΐας. Οἱ ἀγράμματοι ἀλλὰ φύσει ἰδιοφυεῖς καὶ ἐπιχειρηματικοὶ κάτοικοι τῶν ναυτικῶν νήσων ἀντελήφθησαν τὰ πλεονεκτήματα τοῦ συνεταιρισμοῦ διὰ τὴν ἐξεύρεσιν κεφαλαίων ἐπαρκῶν διὰ τὴν ναυπήγησιν πλοίων, τὴν ἀγορὰν σιτοφορτίων καὶ τὴν διεξαγωγὴν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων εὐρείας κλίμακος ἀλλ' ἐντὸς τῶν οἰκογενειακῶν πλαισίων. Πρακτικοί, ἀποφασιστικοί, εἰλικρινεῖς εἰς τὰς συναλλαγὰς μεταξύ των καὶ ἐλαυνόμενοι πάντοτε ἐκ τοῦ παντοδυνάμου κινήτρου τοῦ κέρδους, τὸ ὁποῖον προσέφεραν ἀφειδῶς ἢ διεθνῆς συγ-

κυρία εἰς τοὺς δυναμένους νὰ ἐπωφεληθοῦν, ἐσυνειδητοποιήσαν πλήρως τὴν σκοπιμότητα τῆς ὀριστικῆς καθιερώσεως τοῦ συνεταιριστικοῦ συστήματος. Τοσοῦτον μάλιστα ἐδραιώθη ἡ πίστις αὐτῆ τῆς συνεταιριστικῆς ναυπηγήσεως ἢ ἀγορᾶς καὶ ἐκμεταλλεύσεως τοῦ πλοίου, ὥστε καὶ μετὰ τὴν δημιουργίαν τῆς τάξεως τῶν μεγάλων ἐφοπλιστῶν νὰ προτιμᾶται ὑπ' αὐτῶν ὁ θεσμὸς τῆς συμπλοιοκτησίας καὶ τῆς συμμετοχῆς τῶν πληρωμάτων εἰς τὰ κέρδη τῶν ἐμποροναυτικῶν ἐπιχειρήσεων. Αὐτὸς οὗτος ὁ Γεώργιος Βούλγαρης, ὁ διοικητὴς καὶ τοποτηρητὴς τῆς Πύλης καὶ τοῦ ἀρχιναύαρχου τοῦ ὀθωμανικοῦ στόλου (Καπουτῶν Πασᾶ) εἰς τὴν Ὑδραν, Σπέτσας καὶ Πόρον, εἶχε διάφορα ποσοστὰ εἰς τέσσαρα σκάφη, εἰς πολυαριθμότερα δὲ οἱ ναυτικοὶ πρόκριτοι ὄλων τῶν νήσων.

Ἡ ἔκτασις τὴν ὁποίαν ἔλαβεν ὁ θεσμὸς τῆς συμπλοιοκτησίας φαίνεται καὶ ἐκ τῆς κατωτέρω στατιστικῆς ποῦ ὀφείλεται εἰς τὰς ἐρευνητικὰς προσπάθειάς τοῦ Παν. Παπαγαρυφάλου («Οἶκ. Ταχυδρόμος», Ἄρ. φ. 1040, σελ. 18) :

«Ἐπὶ τῶν συνολικῶς ὑφισταμένων ἐν Ὑδρᾷ 121 πλοίων συνολικῆς χωρητικότητος 21.719 τόννων (κατὰ τὸν χρόνον τῆς Ἐπαναστάσεως), οἱ ἐπ' αὐτῶν συμπλοιοκτῆται ἀνῆρχοντο εἰς 330, τὸ δὲ μερίδιον ἐκάστου ἐξ αὐτῶν ἐπὶ τοῦ πλοίου ἐκυμαίνετο μεταξὺ τοῦ $\frac{1}{4}$ καὶ τοῦ $\frac{1}{66}$. Τὸ χαρακτηριστικὸν ἐν προκειμένῳ εἶναι τὸ γεγονός ὅτι ἐπὶ τῶν 121 τούτων πλοίων ὡς ἰδιοκτῆται «κατὰ τὸ ὄλον» φέρονται μόνον 7 Ὑδραῖοι. Τοῦτο σημαίνει ὅτι τὰ ἕτερα 114 πλοῖα τῆς νήσου ἐτέλουν ὑπὸ καθεστῶς συνεταιριστικῆς ἐκμεταλλεύσεως... Ἐν ἔτει 1821, ἡ νήσος τῶν Σπετσῶν διέθετε 47 πλοῖα συνολικῆς χωρητικότητος 15.470 τόννων. Τὰ 47 ταῦτα πλοῖα ἀνῆκον ἀπὸ κοινοῦ εἰς 136 συνεταίρους - μεριδιούχους, ὁ δὲ ἀριθμὸς τῶν πλοιοκτητῶν «κατὰ τὸ ὄλον» ἀνῆρχετο εἰς 7. Συνεπῶς τὰ 40 πλοῖα ἐν Σπέτσαις ἐτέλουν ὑπὸ τὸ καθεστῶς τῆς συνεταιρικῆς ἐκμεταλλεύσεως¹.

Ἀποδεικνύεται λοιπὸν ὅτι οἱ πρῶτοι ἐφοπλιστὰς ἐκμεταλλεύσαντες τὴν νήσον καθιέρωσαν τὴν συμπλοιοκτησίαν, ἔχοντες ἕκαστος ὀρισμένον μερίδιον, ἐνῶ δι' ἕτερα μέρη ἐνδιαφέρετο ὁ πλοίαρχος καὶ ὁλόκληρον τὸ πλήρωμα μέχρι τοῦ μικροτέρου ναύτου ἢ μούτσου.

Τοιοτοτρόπως εὐρέθη ἡ χρυσὴ τομὴ διὰ τὴν ὑπερνίκησιν τῆς ἐλλείψεως κεφαλαίων ἀλλὰ καὶ διὰ τὴν ἐξασφάλισιν τῶν κτηθέντων. Ἄλλος τρόπος δὲν ὑπῆρχε καὶ αὐτὸς ποῦ ὑπῆρχε τότε ἦτο ὁ δυσκολώτερος ἀλλὰ καὶ ὁ λυσιτελέστερος. Ναυτιλιακαὶ τράπεζαι ἢ ἔστω οἱ περιώνυμοι χρηματοδοταὶ «Armadoirs» τῶν ἰταλικῶν ναυτικῶν πόλεων καὶ τῶν καταδρομικῶν ἐπιχειρήσεων, δὲν ὑπῆρναν εἰσαχθῆ. Παρὰ τὴν ἀπουσίαν καὶ ὁ θεσμὸς τῆς ναυτικῆς ἀσφαλίσεως, οὔτε δὲ ἦτο δυνατόν ἰστιοφόρων : ναυῖα, καθυστερήσεις καὶ μεγάλη ἐξάρτησις ἐκ τῶν καιρικῶν συνθηκῶν, τουρκικὴ αὐθαιρεσία καὶ πρὸ πάντων πειραταὶ καὶ καταδρομεῖς. Ὁ κοινὸς νοῦς ὠδήγει εἰς τὴν συνειδητοποιήσιν τῆς ἀνάγκης συνεργασίας ἐπὶ τοῦ

1. Εἰς «Οἶκον. Ταχυδρόμον», Ἄρ. Φύλ. 1040, σελ. 18.

οικονομικού πεδίου, οί πλοιοκτῆται καί κεφαλαιοῦχοι ἔπρεπε νά ἐξασφαλίσουν τήν περιουσίαν καί τὰ κεφάλαιά των «βάζοντες τ' αὐγά τους σέ περισσότερα καλάθια». Διά τοῦ μερισμοῦ τῶν συμμετοχῶν εἰς περισσότερα τοῦ ἐνός πλοῖα ἐπιτυγχάνετο τόσον ὁ περιορισμός τῶν κινδύνων ὅσον καί ἡ ἀντασφάλις τοῦ σκάφους. Ἄλλ' οὔτε καί τὰ μέλη τοῦ πληρώματος ἦσαν πρόθυμα εἰς μίαν περίοδον μεγάλων κερδῶν ἀλλά καί ἀφαντάστων κινδύνων νά ναυτολογηθοῦν ἐπὶ ἀπλῶ μισθῷ ὅσον ὑψηλός καί ἂν ἦτο. Ὁ μισθός ἦτο ἀβέβαιος ἀφοῦ οἱ πολλαπλοὶ θαλάσσιοι κίνδυνοι καθίστων προβληματικὴν τὴν πληρωμὴν του εἰς περίπτωσιν ναυαγίου ἢ πειρατικῆς λείας. Ἐξ ἄλλου, ἐάν ἀπεφεύγετο ἡ ζημία, ἐνῶ τὰ κέρδη ἦσαν πάντοτε μεγάλα, οἱ ἐπὶ μισθῷ ναῦται δὲν θά ἐλάμβανον παρὰ μόνον τὴν συμφωνηθεῖσαν ἀμοιβήν. Δεδομένου δὲ ὅτι ἡ συμμετοχὴ εἰς τὰς ζημίας ἦτο συνήθως ὑποχρεωτικὴ συνέφερον εἰς πάντας ὅπως συνεταιρισθοῦν καί ἀντὶ μισθοῦ νά συμμετέχουν εἰς τὰ κέρδη, χωρὶς ἢ συμμετοχὴ αὐτὴ ν' ἀποβαίνει εἰς βῆρος τοῦ πλοιοκτῆτου. Διότι ἡ τοιαύτη ναυτιλιακὴ ἐπιχείρησις καθίστατο κοινὸν κτῆμα, ἕκαστος δὲ καί ὅλοι ὁμοῦ οἱ συντροφοναῦται, εἶχαν προσωπικὸν ἐνδιαφέρον διὰ τὴν καλὴν ἔκβασιν ταύτης, μάλιστα δὲ ὑπὸ λίαν κινδυνώδεις συνθήκας διεξαγωγῆς τοῦ ναυτικοῦ ἐμπορίου, ὅπως ἡ ἔντασις τῆς προσπάθειας ἀπάντων ἦτο ἀπαραίτητος διὰ τὴν αὐξήσιν τῆς πιθανότητος ἐπιτυχίας τοῦ ταξιδίου καί τοῦ κέρδους.

Δυνάμεθα συνεπῶς νά συμπεράνωμεν ὅτι ὁ θεσμός τῆς ναυτικῆς ἀσφαλίσεως ἐλειτούργησε παρ' ἡμῖν καί κατὰ τὴν περίοδον τῆς δουλείας κατ' ἔμμεσον καί ἰδιότυπον τρόπον. «Ἀφοῦ ναυτασφάλεια δὲν ὑπῆρχε, γράφει ὁ πρῶτος ἐρευνητῆς τῶν Ἱστορικῶν Ἀρχείων τῆς Ὑδρας Ἀντώνιος Λιγνός, «διὰ ν' ἀποζημιώσῃ τὰς ἐκ θαλασσίων ἀτυχημάτων ζημίας καί ἂν συνέβαινε ἀπώλεια τοῦ πλοίου καί τοῦ φορτίου ἢ ζημία σοβαρά, ἡ οἰκονομικὴ καταστροφὴ τοῦ πλοιοκτῆτου ἦτο ὀριστικὴ. Ἀφοῦ ναυτασφάλεια δὲν ὑπῆρχε, ἔδει νά ἐπινοηθῇ κάποιος ἄλλος τρόπος... καί οἱ ὕδραιοι ἐπενόησαν τὸν τρόπον, διδαχθέντες, ἴσως, ἐκ τῶν γεγονόντων καί ὑπὸ τῆς ἀνάγκης. Οὐδεὶς ἐφοπλιστής, ὅσον πλούσιος καί ἂν ἦτο καί ὁ ὅποιος ἠδύνατο νά ἔχῃ εἰς τὴν ἰδιοκτησίαν του καί τέσσαρα καί πέντε πλοῖα καί τὰ διὰ τὸ φορτίον αὐτῶν ἀπαιτούμενα κεφάλαια, οὐδεὶς ἐτόλμα νά ἔχῃ εἰς τὴν ἀποκλειστικὴν αὐτοῦ κυριότητα ὀλόκληρον ἓν πλοῖον καί τὸ φορτίον του. Ἐν πλοῖον ἀνῆκε συνεταιρικῶς εἰς πολλούς, καί μέχρις ὀκτώ, ἐφοπλιστάς, οἱ ὅποιοι ἐλέγοντο «παρτσινέβελαι», καί τὰ διὰ τὸ φορτίον του ἀπαιτούμενα κεφάλαια κατεβάλλοντο ἐξ ἀναλογίας ὑπὸ πάντων... Ὁ τρόπος αὐτὸς ἦτο ὁ μόνος δυνατὸς νά ἐλαττώσῃ τὰς ἐκ θαλασσίων ἀτυχημάτων ζημίας τῶν ἐφοπλιστῶν καί νά προλάβῃ οἰκονομικὰς καταστροφάς... ».

1. Ἐφημερίς «Τὸ Μέλλον τῆς Ὑδρας», (Φεβρ. 1939, σελ. 34), ἄρθρον ὑπὸ τὸν τίτλον: «Ἡ ναυτασφάλεια ἐν Ὑδρᾷ». Ἄλλη χαρακτηριστικὴ μαρτυρία προσφέρεται ὑπὸ τοῦ Βασ. Κρεμμυδᾶ («Ἀρχεῖο Χατζηπαναγιώτη», τομ. Α', σελ. 156 ἐπ.). Ὁ μεγαλοεφοπλιστῆς τῆς Τσακωνίας Χατζηπαναγιώτης - Πολίτης ἦταν συνιδιοκτῆτης εἰς 26 ἐμπορικὰ σκάφη τῶν Σπετσῶν. Ἄλλη μαρτυρία ἀφορᾷ εἰς τὸν Ι. Παπαδιαμαντόπουλον ὁ ὅποιος ἦτο συνιδιοκτῆτης εἰς 16 πλοῖα:

Τέλος, παρουσιάζουν ιδιαίτερον ενδιαφέρον ώρισμένα λεπτομέρεια του Έμπορικού Νόμου τῆς Ὑδρας τῆς 1ης Φεβρουαρίου 1804 ὡς οὗτος συνεπληρώθη μεταγενεστέρως. Κατὰ πρῶτον, ἀπαιτεῖτο ἡ ἔγγραφος συνομολόγησις τῶν συμβάσεων ναυλώσεως εἰς τὸ Κοινοτικὸν Κατάστημα («Καγκελλάρια»), ὅπου ἐσημειοῦντο ἅπαντες οἱ ὅροι ὡς λ.χ. αἱ χρονοναυλώσεις, τὸ ἄπλοῦν ταξίδιον ἢ τὸ μετὰ ἐπιστροφῆς, αἱ σταλῖαι καὶ αἱ κοντρασταλῖαι, ἡ ὑποχρέωσις τοῦ πλοιάρχου πρὸς ἐπιστροφὴν τοῦ συμφωνηθέντος ναύλου ἐν περιπτώσει ἀδυναμίας τοῦ σκάφους του νὰ συνεχίσῃ τὸν πλοῦν λόγῳ διαρροῶν κ.ο.κ. Οὐδεμία ἐπιστροφή ναύλου ἢ ἀποζημίωσις ἴσχυεν ἐὰν τὸ πλοῖον συναλαμβάνετο ὑπὸ πειρατῶν ἢ ἐν περιπτώσει κατασχέσεως τούτου καθὼς καὶ τοῦ φορτίου διὰ τοῦ χαρακτηρισμοῦ τῆς νομίμου ἢ «καλῆς λείας» («μπόνα πρέζα»). Ἡ ναύλωσις ὁμοῦ τῶν πλοίων δὲν ἦτο ὁ κανὼν καθ' ὅσον μόνον ἐξαιρετικῶς ἐναυλοῦντο ταῦτα εἴτε ὑπὸ τῶν προκρίτων εἴτε ἀναγκαστικῶς ὑπὸ τῆς τουρκικῆς διοικήσεως διὰ τὰς μεταφορὰς σιτηρῶν («ἰστηράδικα καράβια») καὶ δι' ἄλλας ἀγγραφείας (ἀνέλκυσις τουρκικῶν ναυαγίων, ὕδροφόρα εἰς περίπτωσιν ἀπόπλου τοῦ τουρκικοῦ στόλου κ.λπ.).

Περαιτέρω, ἡ χρηματοδότησις τῶν δι' ἴδιον λογαριασμὸν φορτουμένων πλοίων ἐξησφαλίζετο διὰ τῆς παροχῆς παρ' ἑνὸς ἐκάστου τῶν συμμετόχων πλοιοκτητῶν ὡς ἀσφαλείας τοῦ ποσοστοῦ του ἐπὶ τοῦ πλοίου καὶ τοῦ φορτίου.

Τὰ κεφάλαια διετίθεντο εἴτε ἐξ ἰδῶς εἴτε διὰ δανεισμοῦ ἀπὸ τῶν κεφαλαιούχων («κομπιαδόρον»). Ἐπ' αὐτῆς τῆς διαδικασίας ἐστηρίζετο ὁ θεσμὸς τῶν «ναυτοδανείων» ὅστις ἔλαβε μεγάλην ἔκτασιν ἀφοῦ εἰς τὰ κεφάλαια διὰ τὴν ἀγορὰν τοῦ φορτίου («καπιτάλια» ἢ «σερμαγιὰ») συμμετεῖχον καὶ οἱ συντροφοῦνται κατὰ τι ποσοστὸν («βλησίδια»). Ἐπίσης ὁ νόμος καθώριζε καὶ τὴν ἀμοιβὴν τοῦ ναυτοδανείου ἀναλόγως τῶν ἀποστάσεων ἢ προορισμοῦ τοῦ σκάφους καὶ τῶν κινδύνων ἐκάστου πλοῦ. Ἡ ἐμποροναυτικὴ νομοθεσία καθώριζεν, ὡσαύτως, ὅλας τὰς λεπτομερείας διὰ τῶν ὁποίων ἐρρυθμίζετο ἐν τῇ πράξει τὸ καθεστῶς τῆς συμπλοιοκτησίας διὰ τοῦ ὁποίου ἐπετυγχάνετο πράγματι ἡ αὐτοσφάλισις τῶν πλοιοκτητῶν καὶ ἡ κατανομή τῶν κινδύνων ἐλλείψει ναυασφαλίσεως ἐν τῇ σημερινῇ ἐννοίᾳ. Εἰς ἐκ τῶν συμμετόχων, κατὰ κανόνα ὁ ἔχων τὸ μεγαλύτερον ποσοστὸν συνιδιοκτησίας, ἐξηλέγετο ὑπὸ τῶν λοιπῶν διὰ νὰ διευθύνῃ τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησιν ἀπὸ κοινοῦ μὲ τὸν πλοίαρχον. Προεβλέπετο ἀκόμη, ἡ λύσις τῶν διαφορῶν ἐν περιπτώσει διαφωνίας ὡς πρὸς τὸ ζήτημα τῆς ἐκλογῆς τοῦ διευθυντοῦ, ἀρχικῶς διὰ συμβιβασμοῦ καὶ ἐν τέλει δι' ἀποφάσεως τοῦ «Συμβου-

τοῦ Γαλαξειδίου (Παναγῆ Δ. Ζούβα, «Ι. Γ. Παπαδιαμαντόπουλος, θυσία καὶ ἀγῶνες του κατὰ τὴν Ἐπαν. τοῦ 1821», Ἀθῆναι 1971, σελ. 25). Εἰς τὸ Ἀρχεῖον τοῦ διέσωσεν ἡ οἰκογένεια τοῦ μεγαλεμπόρου καὶ ἐφοπλιστοῦ τῶν Πατρῶν — «εἶχε συγκεντρώσει εἰς χεῖρας του ὅλην τὴν ἐμπορικὴν κίνησιν τῆς Δ. Ἑλλάδος καὶ Πελοποννήσου καὶ ὀργανώσει τὸ ἐξαγωγικὸν ἐμπόριον τῆς σταφίδος, διατηρῶν εἰς τὴν Δύσιν πολυάριθμα πρακτορεῖα» — φυλάσσειται ἔγγραφον μὲ ἡμερομ. 6 Ἀπρ. 1804 ἐκ τοῦ ὁποίου προκύπτει ἡ ἀπόκτησις μεριδίου εἰς τὸ πλοῖον τοῦ Γαλαξειδιώτου πλοιάρχου Ἀθαν. Λουκέρη ἐκ μέρους τῆς Ἐταιρίας Ἀνάγνου - Παπαδιαμαντοπούλου (Αὐτόθι, σελ. 23).

λίου τῶν Κριτῶν» (αίρετοκρισία). Ὁ πλοίαρχος, κατὰ κανόνα καὶ συμπλοιοκτῆτης, ἐξεπροσώπει τὰ συμφέροντα τῶν ἄλλων συνιδιοκτητῶν ὅταν εὐρίσκετο ἐν πλῆ, πᾶσα δὲ ναύλωσις, συμφωνία ἢ πληρωμὴ ἐγένετο ἐν προκειμένῳ ὑπὸ τῶν λοιπῶν συναδέλφων του. Ἄλλοτε πάλιν οἱ ναυλωταὶ εἶχον τὸν πληρεξούσιόν των ἐπὶ τοῦ ναυλωθέντος σκάφους («σοπροκάρικος»).

Διὰ πᾶσαν μεταβίβασιν κυριότητος ἐπὶ τῶν πλοίων καὶ πρὸς ἐξασφάλισιν αὐθεντικότητος συνετάσσοντο πωλητήρια ἔγγραφα, τὰ ὅποια ἔπρεπε νὰ φέρουν, ἐκτὸς ἀπὸ τὰς ὑπογραφὰς τοῦ ἀγοραστοῦ καὶ πωλητοῦ καὶ τὰς ὑπογραφὰς τῶν συνδίκων, τῶν μαρτύρων καὶ τοῦ Γραμματέως τῆς Καγκελλαρίας. Βάσιν νηολογίου ἐπεῖχον οἱ ὑπὸ τούτου τηρούμενοι κατάλογοι ὅπου ἀνεγράφοντο : τὸ ὄνομα τοῦ σκάφους καὶ τὸ ὀνοματεπώνυμον τοῦ πλοίαρχου, ὁ ἀριθμὸς τῶν ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος καὶ ὁ ὄπλισμὸς τοῦ σκάφους διὰ τὴν ἀντιμετώπισιν τῶν πειρατῶν, ἰδίως τῶν βορειοαφρικανικῶν «Ὀτζακίων». Ἔτεροι διατάξεις καθώριζαν τὸν τρόπον τηρήσεως τῶν ναυτιλιακῶν ἔγγράφων τὰ ὅποια διέφερον πολὺ ἀπὸ τὰ σημερινά.

Τὴν πείραν ἑνὸς συστήματος αὐτασφαλίσεως ὡς τὸ ἀνωτέρω καὶ τὸν κατ' ἐξοχὴν οἰκογενειακὸν χαρακτήρα τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως, μαζί μὲ τὸν ἔθισμὸν εἰς διαφόρους καλὰς ἢ κακὰς ἐξεις τῆς ἀνωμάλου ἐκείνης ἐποχῆς, ἐκλήθη νὰ ἀντιμετώπιση μετὰ τὸν Ἄγωνα ἡ ἐλληνικὴ ναυτασφαλιστικὴ ἀγορά. Τὸ τί ἐπετεύχθη ἔκτοτε εἰς τὸν τομέα αὐτὸν πρέπει νὰ ἐξετάζεται ἐν ἀναφορᾷ καὶ πρὸς τὴν κληρονομίαν τοῦ παρελθόντος.