

Το εμπορικό ταξίδι από το Αιγαίο στη Νότια Ρωσία τον 19ο αιώνα

Ευρυδίκη Σιφναίου

Ιστορικός, Ερευνήτρια ΚΝΕ/ΕΙΕ

Το ταξίδι από το Αιγαίο στη Νότια Ρωσία δεν είναι ταξίδι αναψυχής. Είναι ένα δρομολόγιο διαφυγής, πολιτικής και οικονομικής. Πολιτικό χαρακτήρα έχει το πρώτο μεταναστευτικό ρεύμα, στα τέλη του 18ου αι., που συνδέεται με την εμπλοκή των νησιωτών στα Ορλωφικά (1768-1774 και 1788-1792). Οικονομικό προσανατολισμό έχει το δεύτερο μεταναστευτικό κύμα που ξεκινά τη δεκαετία του 1840, πριν τον Κριμαϊκό πόλεμο.¹

Οι μεταναστεύσεις συνεχίζονται σε όλο τον 19ο αι. με μικρότερη συχνότητα και ένταση. Ως ένδειξη για την πυκνότητα των παροίκων που προέρχεται από επίσημες στατιστικού τύπου πηγές, αξίζει να μνημονεύσουμε τα αποτελέσματα της πρώτης αυτοκρατορικής απογραφής που έγινε το 1897. Στην Οδησό που ήταν το πρώτο λιμάνι της Ν. Ρωσίας, από ένα δείγμα 570 ατόμων ελληνικής και τουρκικής υπηκοότητας το 48% περίπου ήταν πάροικοι πρώτης γενιάς, δηλαδή είχαν γεννηθεί στο Ελληνικό Κράτος αλλά και εκτός ελληνικών συνόρων, στα υπό Οθωμανική κυριαρχία εδάφη. Αναλύοντας περαιτέρω το δείγμα αυτό σε σχέση με τον τόπο προέλευ-

σης, το 15,5% προερχόταν από τα Ιόνια, το 48,1% από το Αιγαίο, το 11% από την Κωνσταντινούπολη και το 10% από τη Βεσσαραβία. Από το Αιγαίο τώρα πρώτα έρχονταν τα νησιά Σαντορίνη, Πάτμος, Μύκονος, Χίος, Σύρος και μετά η Μυτιλήνη, η Λέρος, η Τήνος, η Κρήτη και η Κάλυμνος.²

Όμως ας αφήσουμε έναν πραγματικό Σεβάχ να μας μιλήσει και μετά ας ανιχνεύσουμε τα μυστικά του κειμένου του: «Όλοι οι άνθρωποι τ' αγαπάνε τα ταξίδια και γιαυτό εκείνον που ταξιδεύει τον μακαρίζουνε οι άλλοι που κάθονται παραπονεμένοι σαν νάναι καταδικασμένοι.... Γιατί ταξίδια λέγονται και τα κοντινά και τα μακρινά, ταξίδια λέγονται και της θάλασσας και της στερπής, ταξίδια λέγονται και τα εύκολα και τα ραχατλίδικα, ταξίδια λέγονται και τα επικίνδυνα. Για μένα όμως τα καλά ταξίδια είναι τα μακρινά, τα θαλασσινά και τα επικίνδυνα.

Τ' άλλα μοιάζουνε σαν και κείνο που έκανε ο Γάλλος Ντε Μαίτρ και που τ'ονόμασε «ταξίδι γύρω από την κάμαρή μου».

Φαίνεται πως και οι παπούδες μου τ'αγαπούσανε τα ταξίδια, γιατί βρισκότανε στο σπίτι μας πολλά

1. Η Τζ. Χαρχλαύτη μελετώντας τα εμπορικά ναυτιλιακά δίκτυα προσδιορίζει μια πρώτη φάση μετανάστευσης (1830-1860), την οποία ονομάζει «χιώτικη», και μια δεύτερη φάση (1860-1900), που προέρχεται από το Ιόνιο. Βλ. Τζ. Χαρχλαύτη, *Ιστορία της Ελληνόκτητης Ναυτιλίας 19ος-20ός αι.*, Αθήνα 2001, σ. 127-213.

2. Γ.Α.Ο.Ο. (Κρατικό Αρχείο Οδησσού), *Fond 2, Opis 8*, πρώτη καθολική καταγραφή του πληθυσμού της Ρωσικής αυτοκρατορίας, 1897. Στην απογραφή έχουν καταγραφεί 403.768 κάτοικοι, εκ των οποίων οι 5.086 είναι Έλληνες με βάση τη μητρική γλώσσα. Βλ. τα συνοπτικά αποτελέσματα της απογραφής στην έκδοση της Κεντρική Στατιστικής Επιτροπής του Υπουργείου Εσωτερικών, XLVI Κυβερνείο της Χερσώνας, αρ. 587, Χερσών 1904.



Εικ. 1
Εμπορικός δρόμος της Οδησσού
που κατέληγε στο Τελωνείο.
Λιθογραφία (Ιστορικό και
Εθνολογικό Μουσείο Οδησσού).

παλιά βιβλία με τέτοιες ιστορίες και ανάμεσα σε
δαύτα το πιο παράξενο ήταν ένας Ροβινσώνας τυπω-
μένος στα Τουρκικά, με ζωγραφιές που τον παριστά-
νανε σαν Κούρδο, και που τόνα φύλλο του ήτανε
κόκκινο, το άλλο πράσινο, τάλλο πορτοκαλί, τάλλο
γαλάζιο, ένα βιβλίο πολύ δυσεύρετο. Κι επειδή γεν-
νήθηκα σε ένα ιδιότροπο μέρος, με ξερονήσια, με
μπουγάδια, με αλυκές, με κάβους, που είχε με έναν
λόγο μιαν αλλόκοτη παραξενιά, ό,τι κάνουνε άλλα
παιδιά με τη φαντασία τους, εμένα ήτανε σ' αληθινά
γύρωθέ μου...».³

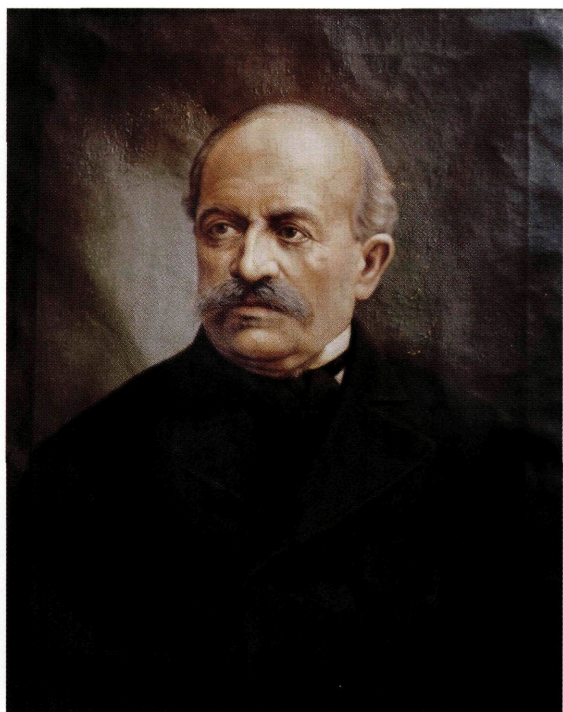
Από το κείμενο αυτό του Αϊβαλιώτη Φώτη Κόντο-
γλου που θρήνησε το πέρασμα από το ιστίο στον
αιμό και έγραψε για τους έρημους κάβους που έχα-
σαν τη συντροφιά των λόβερ και άλλων πλεούμε-
νων, που πέρναγαν με φουσκωμένα πανιά κοντά
στη στεριά, επισημαίνω την παρατήρησή του για το
αίτιο του ταξιδιού, που συμπυκνώνεται στη φράση
«αυτοί που κάθονται παραπονεμένοι και μακαρίζουν
αυτούς που φεύγουν».

Από την οικογενειακή επιστολογραφία πολλών
εμπόρων του Ανατολικού Αιγαίου, που έφυγαν από
τη γενέτειρά τους για να εγκατασταθούν στα λιμάνια
της Νοτίου Ρωσίας, ανασύρουμε συχνά αυτήν την
πλευρά της ανέχειας και των δυσκολιών που βασάνι-
ζαν τις μικρές νησιωτικές κοινωνίες και που αποτε-
λούσε κύριο αίτιο της μετανάστευσης. «Ω, αν ήξευ-
ρες αδελφέ! Ποία ευχάριστα αισθήματα γεννώνται
εξ άλλου μέρους εις την ψυχήν μου, οσάκις λαμβά-
νω επιστολήν σου. Αύται με δίδουν αφορμήν να
παραβάλλω την νεανικήν μας (ενθυμήσου ολίγον)
κατάστασιν με την παρούσαν. Ήλπιζες ποτέ τόσων
μεταβολήν; Ενθυμήσου ότι δεν είχαμεν εις τον ήλιον
μοίραν.» έγραφε στα 1851 ο πρεσβύτερος αδελφός
από τα ιατρικά θρανία του Μονπελιέ στον τρίτο κατά
σειρά αδελφό, που είχε φύγει από τη Μυτιλήνη για
να εμπορευθεί στην Αζοφική.⁴

Η αναντιστοιχία ανάμεσα στις περιορισμένες
πλουτοπαραγωγικές πηγές, τον μικρό και κατακερ-
ματισμένο κλήρο των νησιών, από τη μια, και το

3. Φώτη Κόντογλου, «Ταξίδια και Ταξιδευτές», στο *Θάλασσες, Καΐκια και Καραβοκύρηδες*, Αθήνα 1995, σ. 127.

4. Αρχείο Σιφναίου, ακρονολόγητο αντίγραφο επιστολής του Παναγιώτη Σιφναίου προς τον αδελφό του Θεόδωρο.
Από τις επόμενες επιστολές συνάγουμε το συμπέρασμα ότι γράφηκε το 1851.



Εικ. 2

Ο έμπορος του Ταϊγανίου Θεόδωρος Σιφναίος το 1870, επιτυχημένος πια, σε προχωρημένη ηλικία, απεικονίζεται σε πίνακα που φιλοτέχνησε από φωτογραφία του ο ρώσος ζωγράφος Η. Δανηλιτσένκο.

δημογραφικό δυναμικό από την άλλη, τον πλεονάζοντα αριθμό άρρενων τέκνων στις πολυμελείς οικογένειες, ωθούσε προς τη μετανάστευση.⁵ Το φαινόμενο επιτεινόταν και από συγκυριακά αίτια, τις κακές σοδειές, το «κάψιμο» των ελαιώνων από το ψύχος, τους καταστρεπτικούς σεισμούς κ.ά.

Οι μικροί σε ηλικία νησιώτες που ήθελαν να ασχοληθούν με το εμπόριο, τη μόνη ίσως διέξοδο που εγγυάτο κοινωνική άνοδο, ξεκινούσαν για να θηπεύσουν στους εμπορικούς οίκους της Πόλης, συνήθως

σε συγγενικά πρόσωπα ή συντοπίτες τους. Η Κωνσταντινούπολη, τη δεκαετία του 1840, αντιπροσώπευε τη Μέκκα του εμπορίου της Ανατολής. Εμπόριο εισαγωγής βιομηχανικών προϊόντων από την Ευρώπη, εμπόριο εξαγωγής πρώτων υλών και αγροτικών προϊόντων, εμπόριο διαμετακόμισης από και προς την Περσία, τον Καύκασο, την Ινδία, τη Νότιο Ρωσία και την Αζοφική. Αυτή ήταν η φύση του εμπορίου της Πόλης, το πεδίο δράσης των εταιρειών των μεγαλεμπόρων της Ανατολής, με ιδιοκτήτες Έλληνες οθωμανούς υπηκόους και πρώτα βιολιά τους Χιώτες εμπόρους.

Στην Κωνσταντινούπολη, «το όνειρον παντός Έλληνος», όπως έγραφε ο Ανδρέας Συγγρός, που έφτασε από τη Σύρα στην Πόλη το 1845, έρχονταν οι νησιώτες σε εφηβική ηλικία και ξεκινούσαν από το τελευταίο σκαλί της εμπορικής μαθητείας, τη θέση του γραφέα ή του τρίτου γραμματικού, για να περάσουν από όλες τις υπαλληλικές εργασίες και τα στάδια του εμπορικού επαγγέλματος.⁶

Ένα από τα πλέον κερδοφόρα είδη εμπορίου ήταν τα σιτηρά. Στην Κωνσταντινούπολη διακινούνταν και εξαγόταν προς την Ευρώπη, εκτός των τουρκικών ποικιλιών, πολλά είδη γεννημάτων: σκληρά σάρια Ν. Ρωσίας, Βεσσαραβίας, Μπουργκάς, Γαλατίου, μαλακά σάρια Μπουργκάς, Βράϊλας, Γαλατίου, καλαμπόκι καθώς και κριθάρι. Το σκληρό σάρι του Αζόφ ήταν πρώτο σε ζήτηση και διατιμάτο ακριβότερα από τα άλλα.⁷ Το εμπόριο σιτηρών με την πληθώρα απρόβλεπτων παραγόντων που το επηρέαζαν και τις απότομες διακυμάνσεις των τιμών στις χώρες κατανάλωσης πρόσφερε τη δυνατότητα γρήγορου πλουτισμού, αλλά και «αφανιστικών ζη-

5. Βλ. Το κείμενο του Σπ. Ασδρακά με τίτλο «Ο Ελληνικός Νησιωτισμός» στο Γ. Τόλιας, *Τα Νησιολόγια*, Αθήνα 2002, σ. 169-176. Ομοιότητες αναγνωρίζουμε και με τις μικρού και μεσαίου μεγέθους παράλιες πόλεις του ιταλικού Νότου (Καλαβρία), όπου ο περιορισμένος αγροτικός κλήρος ωθούσε τους κατοίκους στην εξεύρεση πόρων από το θαλάσσιο εμπόριο. Βλ. Michela d' Angelo, «The Origins of the Florios, a Leading Family of Italian Entrepreneurs in the XIXth and XXth Centuries», στο *The Journal of European Economic History*, τ. 9, άνοιξη 1980, σ. 171.

6. Α. Συγγρός, *Απομνημονεύματα* (Α. Αγγέλου, Μ.Χ. Χατζηνωάννου επιμ), Βιβλίο πρώτο, τ. Α, Αθήνα 1998 (1^η εκδ. 1908), σ. 145-221.

7. F.O., A.S., Report by Mr. Consul-General Logie on the Trade and Commerce of Constantinople for the Year 1864.



Εικ. 3

Άποψη των ναυπηγείων
της Κωνσταντινούπολης (1819).
Χαλκογραφία 85 X 49 εκ.
Σχέδιο: Melling
Χάραξη: Schroeder & Coiny.

μιών», όπως έγραφε η *Εμπορική Εγκυκλοπαίδεια* του Ν. Παπαδόπουλου.⁸ Ο Ανδρέας Συγγρός περιγράφει πώς από μια και μόνο επιτυχή εμπορική πράξη, αγοράς βουλγαρικού σταριού και μεταπώλησής του στη Ζάκυνθο, κατάφερε να τριπλασιάσει το αρχικό του κεφάλαιο. Το κέρδος ισούτο με μιάμιση φορά τις μηνιαίες απολαβές ενός αρχιλογιστού, και με τον τρόπο αυτό ένας εμπορικός υπάλληλος κατάφερε να ανεξαρτητοποιηθεί και να ασκήσει το εμπόριο για ίδιο λογαριασμό. Η περίπτωση του Συγγρού είναι ένα μόνο παράδειγμα για το πως μπορούσε να αποκτήσει εμπορικό κεφάλαιο ένας απλός υπάλληλος και να εξελιχθεί. Τα σιτηρά και οι ανάγκες ανεφοδιασμού των ευρωπαϊκών αστικών κέντρων αποτελούσαν προσφιλή ενασχόληση όχι μόνο των μεγάλων εμπορικών οίκων αλλά και μικρεμπόρων, με ελάχιστα κεφάλαια, που συνέπρατταν για μια εμπορική αγορά.

Μια πιο προχωρημένη μορφή σύστασης βραχυβίων εμπορικών εταιρειών με σκοπό την άσκηση του

γεννηματεμπορίου με σιτηρά προερχόμενα από την Αζοφική, μας είναι γνωστή από το αρχείο Κούππα. Δύο πρώτα εξαδέλφια, ο Διονύσιος και ο Σπυρίδων Κούππας, με καταγωγή από την Κεφαλονιά, που ζούσαν στη Μυτιλήνη και την Κωνσταντινούπολη, συνέστησαν εταιρεία το 1846, με έδρα την Κωνσταντινούπολη και επτάμηνη διάρκεια.⁹ Σκοπός η αγορά σιτηρών από το Βερδιάνσκ της Αζοφικής και η μεταπώλησή τους στην Πόλη. Με τον τρόπο αυτό πολλοί εμπορευόμενοι στην Κωνσταντινούπολη βρέθηκαν να διαμένουν προσωρινά στα λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας και να πειραματίζονται με τη γεννηματαγορά. Ορισμένοι που διεξήγαγαν με επιτυχία τις πρώτες εμπορικές τους πράξεις και σχημάτισαν ένα μικρό κεφάλαιο, παρέμειναν στην Αζοφική.

Δεν ήταν μόνο τα σιτηρά που έφεραν τους Έλληνες με τουρκική ή ελληνική ιθαγένεια στα αφιλόξενα εδάφη της Ν. Ρωσίας. Ήταν και το εμπόριο εισαγωγής που τους κράτησε και περιελάμβανε κυρίως

8. *Ερμής ο Κερδώς ήτοι Εμπορική Εγκυκλοπαίδεια*, Βενετία 1817, (ανατύπωση ΠΠΙ-ΕΤΒΑ, Αθήνα 1989), τ. Β', σ. 218.

9. ΚΝΕ/ΕΙΕ, Αρχείο Κούππα, Συμφωνητικό μεταξύ Διονυσίου και Σπυρίδωνα Γ. Κούππα, εν Κωνσταντινουπόλει τη 29 Μαρτίου 1846.

10. Ενδεικτικά αναφέρουμε ότι το 1867 κατέπλευσαν στο λιμάνι της Οδησού 78 ιστιοφόρα με ελληνική σημαία, χωρητικότητας κατά μέσο όρο 264 τόνων, με περίπου 9 ναύτες πλήρωμα και έλληνα πλοίαρχο, όλα με τόπο προέλευσης την Τουρκία, από τα οποία τα 23 μετέφεραν έλαιο, 8 αλάτι, 7 χαρούπια, 5 καυσόξυλα, 4 κρασί, 3 γαιάνθρακα, 2 πορτοκάλια, 1 λεμόνια, 1 σύκα και τα υπόλοιπα με έρμα, για να φορτώσουν σκληρό στάρι και βρώμη με προορισμό τα λιμάνια της Γαλλίας, Ιταλίας και Ελλάδας. Βλ. ΑΥΕ, 1867, 39,3, Προξενείον Οδησού, Κίνησης της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας εις τον λιμένα της Οδησού κατά το έτος 1867.

μεσογειακά προϊόντα¹⁰, προϊόντα τα οποία γνώριζαν οι νησιώτες και πολλοί απ' αυτούς, από την προηγούμενη μαθητεία τους στην Πόλη ή την ιδιαίτερη πατρίδα τους, ήταν εξοικειωμένοι με τις ποιότητες και τα δίκτυα των προμηθευτών. Οι βρετανικές προξενικές εκθέσεις για την πόλη του Ταϊγανίου παρουσιάζουν τα προϊόντα εισαγωγής από το 1859 ως το 1863.¹¹ Ξεχωρίζουν τα μεσογειακά προϊόντα: το λάδι, το κρασί, τα φρούτα και οι ξηροί καρποί.

Θα σταθώ για λίγο στα σαντορινιά κρασιά, κατώτερης ποιότητας αλλά πολύ φθηνότερα απ' ότι άλλα κρασιά που εισάγονταν: τα παλικά, τα γαλλικά, και τα αυστριακά. Το ελαιόλαδο ήταν βρώσιμο και καύσιμο. Στο πρώτο προτιμούνταν οι ποιότητες Κερκύρας, Παξών, Κυδωνιών, ενώ τα δεύτερα ήταν έλαια με καυστική ιδιότητα μεγάλης διάρκειας, που καταναλώνονταν ευρέως στις ορθόδοξες εκκλησίες.¹² Τέλος οι ξηροί καρποί, κυρίως φουντούκια κ.α. που τα εμπορεύονταν οι Έλληνες, οι προερχόμενοι από τις πόλεις του Πόντου, αλλά και τα κρητικά χαρούπια και τελευταία αφήνω την κορινθιακή σταφίδα, που ήταν «η τσίχλα» του προλεταριάτου της Οδησού.¹³ Μια νύξη θα κάνω και για το νερό, γιατί η πρόσβαση που είχαν οι εγκατεστημένοι Έλληνες στα θαλάσσια μέσα μεταφοράς, τους καπετάνιους των ιστιοφόρων, τους επέτρεπε να εισάγουν πόσιμο νερό και να μην θερίζονται από τις επιδημίες. «Είναι μεγάλη επιδημία εδώ κοιλιακού τύφου, έγραφε το 1903 από το Ταϊγά-

νιο, ένας έλληνας έμπορος, και κύρια αιτία είναι το νερό. Ευτυχώς ότι ημείς πίνουμε της Άνδρου.»¹⁴

Τέλος, θα υπογραμμίσω μόνον ένα σημείο, την εξαιρετική κινητικότητα, των εμπορών της Νοτίου Ρωσίας. Οι πηγές μας, στην περίπτωση αυτή, δείχνουν γενναιόδωρες γιατί μας έδωσαν τα χειρόγραφα σημειωματάρια του Γρηγορίου Κούππα, ενός έλληνα υπαλλήλου σιμπορικού γραφείου που έφυγε από το Ανατολικό Αιγαίο γύρω στα 1858 και εργάστηκε στη Ρωσία, αγοράζοντας σιτάρι, ως το 1882.

Με βάση το τεκμήριο αυτό, επιχείρησα να δημιουργήσω έναν χάρτη ακολουθώντας τη γεωγραφία των μετακινήσεων εκείνου και του αδελφού του, τον οποίο μετακάλεσε, δέκα χρόνια αργότερα, για να δουλέψει και αυτός στα ίδια αφεντικά, το εμπορικό γραφείο των Αφών Σεβαστόπουλου.

Ο χάρτης παριστάνει γραφικά την κινητικότητα ενός έλληνα μετανάστη που κυνηγά τον επιούσιο αγοράζοντας σιτάρι στις ρωσικές αγορές, όπου δηλαδή αυτό ήταν πρόσφορο σε ποιότητα και τιμή. Είναι η εποχή που οι αλλαγές στον τρόπο επικοινωνίας και προπαντός ο τηλεγράφος μετέβαλαν τον τρόπο άσκησης του εμπορίου, αύξησαν τον ανταγωνισμό και μείωσαν τα περιθώρια κέρδους.¹⁵ Όμως και τα σιτηρά είχαν αλλάξει χέρια. Τη θέση των μετακινούμενων υπαλλήλων των ελληνικών γραφείων είχαν πάρει εβραίοι μικροκεφαλαιούχοι που ήταν εγκατεστημένοι στην ενδοχώρα.

11. F.O., A.S., Russia, Taganrog, Report by the Consul Carruthers on the Trade of Taganrog for the Year 1863.

12. Ε.Λ.Ι.Α., Αφοί Γούτου, αλληλογραφία εμπορική, 6-6-1907, επιστολή των εμπορών του Ταϊγανίου P. Canaki - G. Antoniadis προς τον εξαγωγικό οίκο των Α/φών Γούτου στη Μυτιλήνη.

13. Α.Υ.Ε. (Αρχείο Υπουργείου Εξωτερικών), 1899, α.α.κ., Δ, 26-3-1899, αρ. 78. Πρεσβεία Πετρούπολης.

14. Αρχείο Σιφναίου, επιστολή Μήκια Σιφναίου από το Ταϊγάνιο στην αδελφή του Σαφώ στη Μυτιλήνη, 20-1-1903.

15. Για τα ζητήματα της αναδιάρθρωσης των εμπορικών επιχειρήσεων χάρη στη βελτίωση των επικοινωνιών βλ. S. Chapman, *Merchant Enterprise in Britain. From the Industrial Revolution to World War I*, Καίμπριτζ 1992, σ. 193-230.

Για τις αλλαγές στο σιμπορικό της Οδησού και την αναδιάρθρωση του κυκλώματος των μεσάζοντων βλ. L. Siegelbaum, «The Odessa Grain Trade: A Case Study in Urban Growth and Development in Tsarist Russia» στο *The Journal of European Economic History*, τ. 9, άνοιξη 1980, σ. 147.

ΤΟ ΤΑΞΙΔΙ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΑΡΧΑΙΟΥΣ ΕΩΣ ΤΟΥΣ ΝΕΟΤΕΡΟΥΣ ΧΡΟΝΟΥΣ



▲
Δημιουργία χάρτη: Plasma Δημιουργική

Βασικοί σταθμοί της εμπορικής διαδρομής του Γρηγορίου Κούππα ήταν:

1858: Μυτιλήνη-Ταϊγάνιο. Σχολείο και μαθητεία στο κατάστημα των Αφών Σεβαστόπουλου, όπου ήδη εργαζόταν ο πατέρας του.

1860-1863: Μαριούπολη, υπάλληλος στον γαλλικό εμπορικό οίκο του Henri Pelagatti.

1863: Εγκατάσταση στην Οδησσό, στις αποθήκες του Σεβαστόπουλου στο προάστιο Μολδοβάνκα. Εδώ ανέλαβε τη θέση του πατέρα του που αναγκάστηκε να επιστρέψει στη Μυτιλήνη λόγω του αιφνίδιου θανάτου της συζύγου του.

Η μετάβαση στην Οδησσό από την αποκλεισμένη και παγωμένη θάλασσα Μαριούπολη, έγινε με έλκηθρο και άμαξα και κράτησε 5 ημέρες:

«Αφού, φίλε, απεχωρίσθημεν εις το βαγόνι της Μαριουπόλεως, το έλκηθρόν μου με ωδήγησεν ευτυχώς περί τας εσπέρας εις Μάνγους, όπου συναπαντηθείς με τον υπάλληλόν μας Ιβάνκα κατέβην εις την οικίαν του δια να ξεσταθώ· εκείθεν περί την 9^{ην} ώραν έφθασα εις τον 2^{ον} σταθμόν όπου διενυκτέρευσα· την επομένην ημέραν περί την 8^{ην} ώραν π.μ. έφθασα εις Βερδιάνσκαν και εκείθεν περάσας 4 σταθμούς έφθασα περί την 9^{ην} ώραν εις τον 5^{ον} σταθμόν όπου διενυκτέρευσα. Το πρωί έφθασα εις Μελιπόπολιν· εντεύθεν εις τον πρώτον σταθμόν ηναγκάσθην να μείνω όλην την ημέραν ένεκα του ανέμου, και μόλις τας εσπέρας εις τας 10 ώρας έφθασα εις τον 2^{ον} σταθμόν, όπου διανυκτέρευσα· εκείθεν περάσας τρεις σταθμούς περί την 6^{ην} ώραν Μ.Μ. της 10^{ης} Ιανουαρίου έφθασα εις Βεροσλάβ. Εως εδώ, φίλε, εταξίδευσα με έλκηθρον και το ψύχος ήτο δριμύτατον από Βεροσλάβ άρχισα να ταξιδεύω με άμαξαν και η ζέστη έγινεν επαισθητή.

Εις τον δεύτερον σταθμόν μετά τον του Βεροσλαβ διενυκτέρευσα. Την 11^{ην} του ιδίου περάσας 3 σταθμούς, έφθασα εις Χερσώνα, της οποίας εθαύμασα το πλήθος των ανεμομύλων μόλις ειμπόρεσα να μετρήσω 64, και Κύριος είδεν πόσοι είναι ακόμη! Εκείθεν μετά τρεις σταθμούς έφθασα εις τας 8μ.μ. εις Νικολάεβ, ένθα αναπαυθείς 3 ώρας, ανεχώρησα το μεσονύκτιον και μετά 3 σταθμούς έφθασα περί την 3^{ην} μετά μεσονυκτίου εις Οδησσόν.»¹⁶

Στην Οδησσό έμεινε 10 χρόνια μετερχόμενος το γεννηματεμπόριο. Εκεί έμαθε τον τρόπο εργασίας και διεκπεραίωσης των συναλλαγών. Ως υπεύθυνος της αποθήκης αγόραζε από τους χωρικούς σάρι και έκανε λογαριασμούς για το γραφείο. Στον ελεύθερο χρόνο του κατέβαινε στην πόλη για την οποία μας δίνει θαυμάσιες περιγραφές: «Καταβάς εις την πολιτείαν δια τας εορτάς περιεργάσθην τα διάφορα μέρη της Οδησσού και πρώτον κατά την μεσονυκτίαν της παραμονής του Πάσχα περιερχόμην κατά την συνήθειαν της πόλεως τας διαφόρους εκκλησίας, εκ των οποίων αι μεγαλύτεραι και ωραιότεραι δια τους εν αυταίς μαρμαρίνους κίονας είναι η λατινική εκκλησία και η Μητρόπολις, εν τη οποία γίνονται δύο λειτουργίαι, η πρώτη Ελληνιστί και η δευτέρα Ρωσιστί, ηγουμενή υφ' ενός Ρώσσου Αρχιερέως..... Πλουσιωτέρα δε δια τα εν αυτή πολύτιμα κοσμήματα είναι η Ελληνική εκκλησία της Αγίας Τριάδος ηγουμενή υφ'ενός Έλληνος Αρχιμανδρίτου. Το πολυτιμώτατον δε αφ' όλων των όσων περιέχει κοσμημάτων είναι ο τάφος του Πατριάρχου Γρηγορίου· επί του μνήματος του θείου τούτου πρωτομάρτυρος της Ελληνικής επαναστάσεως τίθεται τετράγωνον υψηλόν μονόλιθον· επάνωθι δε τούτου ίσταται διάχρυσος ουρανός κατασκευασθείς εν δαπάνη της αυτοκρατορρίσης Μαρίας Θεωδορίδος.»¹⁷

16. Ε.Λ.Ι.Α., Γρ. Κούππας, αντίγραφα επιστολών 1863-1883, επιστολή της 4-2-1864.

17. Ε.Λ.Ι.Α., ό.π., τ. 1, 20-4-1864, επιστολή στον Ι. Χ. Γιαννάκη στη Μυτιλήνη.

Η επαφή με την ελληνική κοινότητα και τους Έλληνες που συναθροίζονταν στην εκκλησία της Αγίας Τριάδας προκάλεσε τα έντονα σχόλια του Γρηγορίου, ιδιαίτερα για τις έριδες μεταξύ των μελών της και για τις ταραχές στην πόλη που αφορμή είχαν τις διενέξεις μεταξύ Ελλήνων και Εβραίων. Ιδιαίτερα εντυπωσιάστηκε από τις παραστάσεις του ελληνικού θεάτρου.

Δέκα χρόνια μετά την άφιξη του Γρηγορίου στη Ν. Ρωσία, ήρθε και ο μικρότερος αδελφός του, ο Επαμεινώνδας, για να δουλέψει στο ίδιο γραφείο.

Το 1874, η καταστροφή της σοδειάς στην Οδησό τον έφερε στην Αζοφική. Εκεί γνωρίστηκε με τους Έλληνες μεγαλέμπορους σιτηρών και την ελληνική κοινότητα του Ταϊγανίου.

Το 1875 το κυνήγι των σιτηρών τον έστειλε στον Καύκασο, όπου είχε πρωτανοίξει η σιδηροδρομική γραμμή Ροστόβ-Βλαδικαυκάσου καθώς και η ποταμοπλοΐα στον Κουμπάν. Τα μέτρα αυτά, ο σιδηρόδρομος και η ατμοκίνητη ποταμοπλοΐα, έδειχναν το ενδιαφέρον της ρωσικής κυβέρνησης για την εκμετάλλευση της περιοχής. Ο Γρηγόριος Κούππας υπήρξε από τους πρώτους εμπόρους που έφθασαν εκεί.

« Η καταστροφή της εσοδείας καθ'άπασαν την Μεσημβρινήν Ρωσσίαν με ννάγκασε να εκποπιστώ και να ζητώ, ως άλλος περιπλανόμενος Ιουδαίος νέον μέρος διαμονής.

Προ 20 ετών τα Καυκάσια ήσαν εν πλήρη αναρχία, αλλ' αφοΐτου κατά το 1859, κατεβλήθη ο Κιαμπίλ.....και η σπιθινά χείρ της Ρωσσικής κυβερνήσεως επέφερε την ασφάλειαν εις τον τόπον, ήρχισαν να καλλιεργώνται τα μέρη ταύτα.

Η δε Εκατερινοδάρ είναι κατάφυτος από μεγάλα

δένδρα· έχει όψιν στρατιωτικήν ένεκα του πλήθους των Κοζάκων, οΐτινες φέρουν την Κιρκάσιαν στολήν.

Οι Κοζάκοι είναι οι αρματωλοί της Ρωσσίας· παιδίοθεν γυμνάζονται εις τα όπλα καταγίνονται ταυτοχρόνως δε εις την γεωργίαν».¹⁸

Όμως η προετοιμασία του Ρωσοτουρκικού πολέμου [1877-1878] τον έστειλε πίσω στη Βεσσαραβία γιατί οι Σεβαστόπουλοι, όπως και άλλοι Έλληνες μεγαλέμποροι, είχαν αναλάβει την τροφοδοσία του ρωσικού στρατού.

«Τα στρατεύματα εξακολουθούν να επισωρεύονται εις τα σύνορα από δεκαπέντε ημέρας καθ'έκαστην διέρχονται κατά μέσον όρον εικοσιπέντε αμαξοστοιχείαι.

Ήμιν εις το χωρίον Βράδιεβκα, όταν επροσκάλεσαν τους εκεί εφέδρους και τους ανέγνωσαν το αίτιον δι'ό τους αποσπούν από τας οικογένειάς των, ότι δηλ. οι Τούρκοι κατασφάζουν τους χριστιανούς και η Ρωσσία χρεωστεί να σπεύση εις βοήθειαν και προηγουμένως δε οι ιερείς ανεγίνωνσκον από τας εφημερίδας τας βαιοπραγίας, πάντοτε επί το εξογκότερον περιγραφόμενας. Πόσον η Ρωσσική κυβέρνησις ηξεύρη να σύρη τους λαούς με το μέρος της.»¹⁹ Στο απόσπασμα αυτό είναι εμφανής η δυσπιστία του Γρηγορίου Κούππα προς τη ρωσική διπλωματία και την ένοπλη υποστήριξη που παρείχε στα σλαβικά κινήματα στα Βαλκάνια. Πίσω από την εκδοχή ενός «λαοφιλούς» πολέμου διέβλεπε τις προθέσεις της σλαβοφιλικής μερίδας να επικρατήσει στη ρωσική εξωτερική πολιτική και να δώσει εθνική υπόσταση στις σλαβικές εξεγέρσεις στη Βαλκανική που εξ'αντικειμένου θα περιόριζαν τις ελληνικές εθνικές διεκδικήσεις.²⁰

18. Ό.π., επιστολή της 26-8-1875.

19. Ε.Λ.Ι.Α., Γρ. Κούππας, αντίγραφα επιστολών 1863-1883, 1-12-1876, επιστολή του Γρηγορίου από την Ολβιόπολη.

20. Για τον πόλεμο του 1877-78 και την υποδοχή του από όλες τις μερίδες της ρωσικής κοινωνίας βλ. Α. Διάλλα, Πανσλαβισμός και Ανατολικό ζήτημα στο δεύτερο μισό του 19ου αι: ο Ρωσικός Διάλογος, Διδακτορική διατριβή, Εθνικό και Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο Αθηνών, Σχολή Νομικών, Οικονομικών και Πολιτικών Επιστημών, Τμήμα Πολιτικής Επιστήμης και Δημόσιας Διοίκησης, Αθήνα 2002, σ. 250-261.

Μετά τον πόλεμο του 1877 κινήθηκε στις πόλεις της Ποδολίας εργαζόμενος και για τον Σεβαστόπουλο και για δικό του λογαριασμό. Η κατάκτηση ανεξάρτητης θέσης στο γεννηματεμπόριο και η σύμπραξη με τον αδελφό του, του επέτρεψαν να δημιουργήσει το απαραίτητο κεφάλαιο για να το επενδύσει το 1883 στην οικογενειακή βιομηχανική επιχείρηση του Πειραιά. Το μηχανουργείο «Αχιλλέας Κούππας» ιδρύθηκε από κεφάλαια των Οδεσσικών αδελφών, όπως δηλώνουν τα τεκμήρια του αρχείου του, το οποίο διασώσαμε και έχουμε την τύχη να φυλάσσουμε στο Εθνικό Ίδρυμα Ερευνών.

Τα σημειωματάρια του Γρηγορίου Κούππα μας επέτρεψαν να ανασκευάσουμε την άποψη πως η ένδεια των μέσων μεταφοράς και η δυσκολία των μετακινήσεων καθιστούσαν τις μετακινήσεις αрай-ές²¹. Αντίθετα με ό,τι συνήθως θεωρούμε, εκτός των περιηγητών, οι κοινοί άνθρωποι μετακινούνταν πολύ

περισσότερο απ' ό,τι σήμερα και σε εξαιρετικά δυσκολότερες συνθήκες.

Η Νότια Ρωσία της εποχής μπορεί να συγκριθεί με τις τριτοκοσμικές χώρες της Κεντρικής Αμερικής σήμερα, όπου οι εποχικά μετακινούμενοι εργάτες των φυτειών του καφέ ή της μπανάνας δεν έχουν ζήσει ποτέ πάνω από πέντε ή δέκα χρόνια της ζωής τους στο ίδιο μέρος. Η μόνη διαφορά είναι ότι εκείνοι αφήνουν πίσω τους πολλά παιδιά και γυναίκες, σε αντίθεση με τον έμπορό μας, που περίμενε δεκαπέντε χρόνια για να παντρευτεί μια γυναίκα που του προξενεύανε από το νησί του. Πρόκειται για διαφορετικές χρονικές στιγμές και γεωγραφικές συνθήκες και για συμπεριφορές που υπαγορεύονται από διαφορετικούς κοινωνικο-γενετικούς παράγοντες²² ή εθιμικούς κώδικες; Όμως την απάντηση σε αυτής της τάξης τα ερωτήματα, θα μας την έδινε καλύτερα μια διεπιστημονική προσέγγιση.

21. Ως το τρίτο τέταρτο του 19ου αι. το βασικό μέσο μεταφοράς στην οθωμανική αυτοκρατορία για ανθρώπους και για εμπορεύματα ήταν τα ιστιοφόρα, συνήθως μικρά σκαριά 50-100 τόνων με εξαμελές πλήρωμα. Το κόστος της χερσαίας μεταφοράς ήταν σχεδόν απαγορευτικό και το βάρος των εμπορευμάτων που μπορούσε να μεταφερθεί ήταν 200 φορές λιγότερο απ' ό,τι στο μικρότερο πλεούμενο. Η εξάπλωση της ατμοκίνησης παρ' όλο που καθυστέρησε να έρθει, άλλαξε με επαναστατικό τρόπο τις μεταφορές. Τα ατμόπλοια που μπήκαν στη θαλάσσια συγκοινωνία και τα σιδηροδρομικά δίκτυα που άρχισαν να δημιουργούνται έδωσαν αποφασιστική ώθηση στις μεταφορές, ενώ η διάνοιξη της Διώρυγας του Σουέζ το 1869 μετατόπισε το εμπορικό ενδιαφέρον από την Ανατολική Μεσόγειο προς την Ινδία και την Άπω Ανατολή. Στη Ν. Ρωσία οι συνθήκες ήταν ακόμη δυσκολότερες από την παντελή έλλειψη χερσαίων οδών, υποδομών στα λιμάνια και τη δυσκολία πλεύσης πολλών ποταμών. Βλ. D. Quataert, *The Ottoman Empire 1700-1922*, Καίμπριτζ 2000, σ. 117-124 και για τη μεταφορά των σιτηρών από το εσωτερικό στα λιμάνια βλ. P. Herlihy, *Odessa A History 1794-1914*, Καίμπριτζ 1986, σ. 64-71.

22. Για τη διασύνδεση κοινωνιολογίας και ιστορίας και τις κοινές έρευνες που διεξάγονται στη Γαλλία βλ. τη συνέντευξη της Christine Vauvey, ιστορικού, ερευνήτριας του CNRS στο π. *Ιστωρ*, αρ. 5, Απρίλιος 1993, σ. 21-23.