



Σχολή Ανθρωπιστικών Επιστημών  
Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα Σπουδών  
«Νεώτερη και Σύγχρονη Ελληνική Ιστορία»

Διπλωματική Εργασία

Πέρα απ' τον ωκεανό: Υπερωκεάνια ναυτιλία και μετανάστευση

Δήμητρα Παπαλίτσα

Επιβλέπουσα καθηγήτρια: Βασιλική Σειρηνίδου

Πάτρα, Ιούνιος 2023

Η παρούσα εργασία αποτελεί πνευματική ιδιοκτησία του/της φοιτητή/φοιτήτριας («συγγραφέας/δημιουργός») που την εκπόνησε. Στο πλαίσιο της πολιτικής ανοικτής πρόσβασης ο συγγραφέας/δημιουργός εκχωρεί στο ΕΑΠ, μη αποκλειστική άδεια χρήσης του δικαιώματος αναπαραγωγής, προσαρμογής, δημόσιου δανεισμού, παρουσίασης στο κοινό και ψηφιακής διάχυσής τους διεθνώς, σε ηλεκτρονική μορφή και σε οποιοδήποτε μέσο, για διδακτικούς και ερευνητικούς σκοπούς, άνευ ανταλλάγματος και για όλο το χρόνο διάρκειας των δικαιωμάτων πνευματικής ιδιοκτησίας. Η ανοικτή πρόσβαση στο πλήρες κείμενο για μελέτη και ανάγνωση δεν σημαίνει καθ' οιονδήποτε τρόπο παραχώρηση δικαιωμάτων διανοητικής ιδιοκτησίας του συγγραφέα/δημιουργού ούτε επιτρέπει την αναπαραγωγή, αναδημοσίευση, αντιγραφή, αποθήκευση, πώληση, εμπορική χρήση, μετάδοση, διανομή, έκδοση, εκτέλεση, «μεταφόρτωση» (downloading), «ανάρτηση» (uploading), μετάφραση, τροποποίηση με οποιονδήποτε τρόπο, τμηματικά ή περιληπτικά της εργασίας, χωρίς τη ρητή προηγούμενη έγγραφη συναίνεση του συγγραφέα/δημιουργού. Ο συγγραφέας/δημιουργός διατηρεί το σύνολο των ηθικών και περιουσιακών του δικαιωμάτων.



## Πέρα απ' τον ωκεανό: Υπερωκεάνια ναυτιλία και μετανάστευση

Δήμητρα Παπαλίτσα

Επιτροπή Επίβλεψης Διπλωματικής Εργασίας

Επιβλέπουσα Καθηγήτρια:

Βασιλική Σειρηνίδου

Αναπληρώτρια Καθηγήτρια Εθνικού και  
Καποδιστριακού Πανεπιστημίου Αθηνών

Συν-Επιβλέπων Καθηγητής

Διονύσιος Χουρχούλης

Επίκουρος Καθηγητής Ιονίου  
Πανεπιστημίου

Πάτρα, Ιούνιος 2023

*Στον Βασίλη μας*

*Ένα μεγάλο ευχαριστώ στην κυρία Δήμητρα Τσίπρα, η οποία τόσο πρόθυμα δέχτηκε να μοιραστεί μαζί μου την επώδυνη εμπειρία για εκείνη εμπειρία του ταξιδιού προς την ξενιτιά.*

*Θα ήθελα να ευχαριστήσω από καρδιάς την καθηγήτρια, κα Βασιλική Σειρηνίδου, επιβλέπουσα της διπλωματικής μου εργασίας. Η καθοδήγηση, οι συμβουλές και τα ενθαρρυντικά της σχόλια προσέφεραν τεράστια βοήθεια στην πρόοδο και την ολοκλήρωση της παρούσας εργασίας.*

*Ευχαριστώ τον συν-επιβλέποντα της εργασίας μου, καθηγητή κο Διονύσιο Χουρχούλη και την καθηγήτρια κα Ελευθερία Μαντά για τα θετικά σχόλιά τους.*

*Τέλος, ευχαριστώ την οικογένεια και τους φίλους μου για την ηθική τους συμπαράσταση.*

## Περίληψη

Ως ένα σημαντικό κομμάτι της ιστορίας του 19<sup>ου</sup> και 20<sup>ου</sup> αιώνα, η υπερπόντια μετανάστευση δεν θα μπορούσε να αφήσει ανεπηρέαστο τον τομέα της οικονομικής ανάπτυξης. Εστιάζοντας στη μεταφορά των μεταναστών, η παρούσα εργασία επιχειρεί να διαφωτίσει τους παράγοντες που συνέδεσαν κατά την εποχή αυτή την ανάπτυξη της ναυτιλίας με την εξέλιξη του μεταναστευτικού φαινομένου. Στηριζόμενη στις προϋπάρχουσες εμπορικές διαδρομές, η υπερωκεάνια ναυτιλία αναπτύχθηκε χάρη στη μέριμνα τόσο των ενδιαφερόμενων ναυτιλιακών οίκων, όσο και κρατικών ή κοινοτικών αρχών που αναγνώρισαν στη δυναμική των μεταναστευτικών ροών την ευκαιρία για οικονομική ανάπτυξη των λιμένων τους. Η μετάβαση στην εποχή του ατμού υπήρξε για τη μεταναστευτική ναυτιλία το κλειδί για την ανάπτυξη και επιτυχία της. Τα ατμόπλοια παρείχαν περισσότερες δυνατότητες για γρηγορότερο και ασφαλέστερο ταξίδι και γρήγορα κέρδισαν την εμπιστοσύνη των μεταναστών. Για να αντιμετωπίσουν τον αθέμιτο ανταγωνισμό που αναπτύχθηκε ανάμεσά τους οι ναυτιλιακές εταιρείες προχώρησαν στη δημιουργία ναυτιλιακών τρασ, τα οποία –παρά τις περιπτώσεις παραβιάσεων των κανονισμών - λειτούργησαν ευεργετικά γι' αυτές. Μολονότι η Ελλάδα υπήρξε χώρα εξαγωγής μεταναστών, καθυστέρησε να αναπτυχθεί στον τομέα της μεταναστευτικής ναυτιλίας. Η πορεία των ελληνικών υπερωκεανίων ξεκίνησε το 1907, στιγματίστηκε από πλήθος δυσχερειών και ολοκληρώθηκε μετά από εβδομήντα χρόνια, αδυνατώντας να αντιμετωπίσει τον ανταγωνισμό της αεροπλοΐας. Πολύτιμοι συνεργάτες των ναυτιλιακών εταιρειών, οι πράκτορες μετανάστευσης παρείχαν πλήθος υπηρεσιών με σκοπό να προσελκύσουν πελάτες εκ μέρους των συνεργατών τους. Ο αποκλεισμός μέρους των επίδοξων μεταναστών λόγω νομικών περιορισμών από τις χώρες αποστολής και υποδοχής οδήγησε τις ναυτιλιακές εταιρείες και τους πράκτορες να αναπτύξουν παράνομα δίκτυα μεταφοράς μεταναστών. Τέλος, οι δύσκολες συνθήκες που αντιμετώπιζαν οι μετανάστες κατά τη μεταφορά στους προορισμούς τους καθιστούσαν το ταξίδι μία δυσάρεστη εμπειρία. Οι προσπάθειες για βελτίωση της ταξιδιωτικής ποιότητας θα γίνουν ορατές μεταπολεμικά.

## Λέξεις – Κλειδιά

Υπερπόντια μετανάστευση, υπερπόντια ναυτιλία, υπερωκεάνια, ελληνικά υπερωκεάνια, πράκτορες μετανάστευσης

## **Abstract**

As an important part of 19<sup>th</sup> and 20<sup>th</sup> century history, transoceanic migration could not but affect financial development. By focusing on the transport of immigrants, this thesis attempts to enlighten the factors that connected the development of the shipping industry to the evolution of immigration during this era. Following the pre-existing commercial routes, transoceanic shipping was developed due to the concern of the involved shipping houses as well as state or city authorities who saw the power of the migrant flows as an opportunity for the financial development of their ports. The transaction to the steam era was the key to the development and success of immigration shipping. Steamships provided the possibility of a faster and safer voyage and soon gained the immigrants' trust. In order to confront the imperfect competition, shipping companies created shipping cartels which, in spite of the cases of rule violation, were beneficial for them. Although many immigrants originated from Greece, the country was delayed in the development of immigrant shipping. The course of greek ocean liners began on 1907, faced many difficulties and was concluded seventy years later, unable to confront the aviation competition. As valuable partners of the shipping companies, migration agents provided many services in order to attract customers on behalf of their partners. The exclusion of hopeful immigrants due to legal restrictions led shipping companies and migrant agents to organize illegal networks for migrant transportation. The hard conditions that the immigrants confronted during their transfer made the voyage an unpleasant experience. The efforts for the improvement of the trip quality had a positive outcome postwar.

## **Keywords**

Transoceanic migration, transoceanic shipping, ocean liners, greek ocean liners, migrant agents.

## Περιεχόμενα

Περίληψη.....	vi
Abstract .....	viii
Περιεχόμενα .....	viii
Εισαγωγή.....	1
1.Γενικά.....	1
2. Συνοπτική παρουσίαση της ελληνικής υπερπόντιας μετανάστευσης .....	2
3.Ερωτήματα - πηγές.....	5
1. Από το ιστίο στον ατμό. Ατμοπλοϊκές εταιρείες και υπερωκεάνια μετανάστευση.....	8
1.1.Οι βάσεις για την ανάπτυξη της μεταναστευτικής ατμοπλοΐας.....	8
1.2. Οι ατμοπλοϊκές εταιρείες: οργάνωση και εξέλιξη.....	11
2.Υπερωκεάνια ναυτιλία – η ελληνική περίπτωση.....	19
2.1.Ελληνική μεταναστευτική νασιπλοΐα – η αρχή .....	19
2.2. Από τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο μέχρι το τέλος της ελληνικής υπερωκεάνιας μεταναστευτικής ναυτιλίας.....	24
3.Οι μεσάζοντες .....	27
3.1.Πράκτορες, υποπράκτορες και μεσίτες .....	27
3.2.Μεταξύ νομιμότητας και παρανομίας .....	31
4. Έν πλω: η εμπειρία του ταξιδιού .....	36
4.1.Η πρώτη περίοδος .....	36
4.2.Οι θετικές εξελίξεις στην ταξιδιωτική εμπειρία .....	39
Συμπεράσματα .....	42
Βιβλιογραφία.....	45

## Εισαγωγή

### 1.Γενικά

«Πάντα σε ένα σημείο κάποιος σήκωνε το κεφάλι...και την έβλεπε. Είναι κάτι δύσκολο να καταλάβεις. Θέλω να πω... Ήμασταν πάνω από χίλια άτομα σ' αυτό το πλοίο, πλούσιοι που ταξίδευαν, μετανάστες, τύποι παράξενοι κι εμείς... Κι όμως υπήρχε ένας, ένας μόνο, που πρώτος την έβλεπε. [...] σήκωνε το κεφάλι του μια στιγμή, έριχνε μια ματιά στη θάλασσα και την έβλεπε. Λοιπόν, έμενε ακίνητος εκεί όπου βρισκόταν, η καρδιά του χτυπούσε δυνατά και πάντα, κάθε φορά, το ορκίζομαι, πάντα γυρνούσε προς το μέρος μας, προς το πλοίο, προς όλους, και φώναζε (αργά-αργά): η Αμερική»<sup>1</sup>. Με αυτή την περιγραφή ο Alessandro Baricco επιχειρεί να αποτυπώσει την πρώτη εντύπωση των μεταναστών από τη νέα τους ζωή στην Αμερική. Κάπως έτσι ξεκινούσε και η καινούργια ζωή των μεταναστών, πάνω σε ένα πλοίο που τους μετέφερε στη δική τους Γη της Επαγγελίας, είτε αυτή ήταν οι Ηνωμένες Πολιτείες, ο Καναδάς, η Λατινική Αμερική ή η Αυστραλία.

Η υπερπόντια μετανάστευση των περασμένων δύο αιώνων αποτελεί ένα ιστορικό φαινόμενο που έχει μελετηθεί εκτεταμένα λόγω της πολλαπλής επίδρασης που επέφερε στις κοινωνίες τις οποίες επηρέασε, και τα αποτελέσματα του οποίου είναι ορατά μέχρι σήμερα. Δεν είναι τυχαίο ότι η τέχνη (η λογοτεχνία, ο κινηματογράφος, η μουσική), ως έκφραση του κοινωνικού υποσυνείδητου, έχει επηρεαστεί από το μεταναστευτικό φαινόμενο και έχει αποτυπώσει με το δικό της τρόπο τις εμπειρίες των μεταναστών από τη ζωή τους στον ωκεανό. Σύμφωνα με τους μελετητές, 60 εκατομμύρια άνθρωποι μετανάστευσαν μόνο από την Ευρώπη κατά τη συγκεκριμένη χρονική περίοδο προς τους υπερωκεάνιους προορισμούς τους. Στην εποχή της προϊούσας καπιταλιστικής ολοκλήρωσης της Ευρώπης, η μετανάστευση λειτούργησε ως μέσο εκτόνωσης των οικονομικών και κοινωνικών προβλημάτων που ανέκυπταν, όπως ο λιμός στην Ιρλανδία τη δεκαετία του 1840 ή η σταφιδική κρίση στην Ελλάδα στο μεταίχμιο των δύο αιώνων. Όσον αφορά τις χώρες του ευρωπαϊκού νότου, όπως η Ελλάδα και η Ιταλία, η μετανάστευση αποτέλεσε βασικό στοιχείο της διαμόρφωσης της εθνικής ταυτότητας του πληθυσμού τους. Επιπροσθέτως, προσέφερε νέα δυναμική στις οικονομίες των κρατών υποδοχής, οι οποίες σε μεγάλο βαθμό οφείλουν την ολοκλήρωση της εκβιομηχάνισής τους στην εργασία των μεταναστών<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Alessandro Baricco, Novecento, Edizione Feltrinelli, Bologna, 1994, σ.1.

<sup>2</sup> Nancy Green, *Οι δρόμοι της μετανάστευσης. Σύγχρονες θεωρητικές προσεγγίσεις*, Εκδόσεις Σαββάλας, Αθήνα, 2004, σ.15-16 και Γιώργος Ράγκας, *Σύγχρονες Βαβέλ*, Εναλλακτικές Εκδόσεις, Αθήνα, 2017, σ.31-34

Ως το μόνο μέσο που χρησιμοποιήθηκε για την εξυπηρέτηση της υπερπόντιας μεταναστευτικής κίνησης τον 19<sup>ο</sup> και στο πρώτο μισό του 20<sup>ου</sup> αιώνα, τα μεταναστευτικά πλοία έγιναν αντικείμενο μομφής από όσους παρατηρητές του φαινομένου, τόσο σύγχρονους όσο και μεταγενέστερους, προσέδιδαν σ' αυτά αρνητικό πρόσημο. Στις χώρες προέλευσης - αλλά και στις χώρες υποδοχής των μεταναστών, όταν οι αριθμοί τους άρχισαν να φαντάζουν απειλητικοί για την παραδοσιακή κοινωνική συνοχή - οι ναυτιλιακές εταιρείες παρουσιάζονταν ως οι εκμεταλλευτές της ανθρώπινης ανάγκης, αλλά και ως βασικός παράγοντας που οδηγούσε τους μετανάστες στη λήψη της απόφασης για την αποδημία. Οι ίδιες και οι συνεργαζόμενοι με αυτές πράκτορες θεωρείτο ότι εξαπατούσαν τους υποψήφιους μετανάστες. Από την άλλη βέβαια, το οικονομικό όφελος που παρουσίαζε η μεταναστευτική κίνηση τόσο σε ατομικό όσο και σε κρατικό επίπεδο απέδιδε και θετική εικόνα στον τομέα της μεταναστευτικής ναυτιλίας, η οποία λόγω αυτού απέκτησε ενθουσιώδεις υποστηρικτές<sup>3</sup>. Η αμφιθυμία απέναντι στη λειτουργία της υπερωκεάνιας ναυτιλίας διαγράφεται έντονα στην ελληνική περίπτωση.

## 2.Συνοπτική παρουσίαση της ελληνικής υπερπόντιας μετανάστευσης

Οι Έλληνες, λαός με μακρά μεταναστευτική παράδοση, στράφηκαν από τη δεκαετία του 1880 και εξής σε μεταναστευτικούς προορισμούς διαφορετικούς από τα παραδοσιακά κέντρα της ελληνικής Διασποράς της Κεντρικής και Βόρειας Ευρώπης, της Ρωσίας και της Αιγύπτου. Η νέα φάση της ελληνικής μετανάστευσης ακολούθησε το παράδειγμα της παγκόσμιας μεταναστευτικής κίνησης με καθυστέρηση, καθώς οι οικονομικές συγκυρίες της ελληνικής υπαίθρου την διαφύλαξαν από τις επιπτώσεις της παγκόσμιας οικονομικής ύφεσης, και είχε σχεδόν αποκλειστικά προλεταριακό χαρακτήρα, αφού οι μετανάστες κατά βάση απασχολούνταν αρχικά ως ανειδίκευτοι εργάτες. Οι νέοι προορισμοί των μεταναστών ήταν χώρες της Αφρικής, της Βόρειας και Νότιας Αμερικής και σε μικρότερο βαθμό η Αυστραλία, με τις ΗΠΑ να αποτελούν την πρώτη προτίμηση των Ελλήνων μεταναστών<sup>4</sup>. Η μετανάστευση στις ΗΠΑ εξάλλου αποδείχτηκε σωτήρια για τη διατήρηση της κοινωνικής

---

και Ιωάννα Λαλιώτου, *Διασχίζοντας τον Ατλαντικό. Η ελληνική μετανάστευση στις ΗΠΑ κατά το πρώτο μισό του εικοστού αιώνα*, Πόλις, Αθήνα, 2006, σ.106.

<sup>3</sup> Στο ίδιο, σ.121,126.

<sup>4</sup> Ι. Κ. Χασιώτης, *Επισκόπηση της Ιστορίας της Νεοελληνικής Διασποράς*, Βάνιας, Θεσσαλονίκη, 1993, σ. 91-92, 96, 104 και Γιώτα Τουργέλη, *ό.π.*, σ.43.

ισορροπίας και την αποφυγή εντάσεων στα τέλη του 19<sup>ου</sup> αιώνα και στις αρχές του 20<sup>ου</sup>, όταν ξέσπασε στην ελληνική ύπαιθρο η σταφιδική κρίση<sup>5</sup>.

Η ελληνική υπερπόντια μετανάστευση ήταν ένα φαινόμενο που διήρκεσε για πολλές δεκαετίες σε αυξομειούμενους ρυθμούς, ανάλογα με τις ιστορικές συγκυρίες. Ξεκινώντας από τις τελευταίες δεκαετίες του 19<sup>ου</sup> αιώνα, επεκτάθηκε στον 20<sup>ο</sup> ανακαλύπτοντας και νέους προορισμούς. Ενώ οι ΗΠΑ παρέμειναν για πολλές δεκαετίες ο κατεξοχήν μεταναστευτικός προορισμός για τους Έλληνες, οι περιορισμοί που τέθηκαν από την αμερικανική νομοθεσία τη δεκαετία του 1920 και μείωσαν δραματικά τον επιτρεπόμενο αριθμό των μεταναστών ανά κράτος, έστρεψαν τους επίδοξους μετανάστες προς άλλες χώρες της αμερικανικής ηπείρου, όπως ο Καναδάς, η Αργεντινή, η Βραζιλία και η Βενεζουέλα, οι οποίες πολλές φορές αποτελούσαν έναν ενδιάμεσο σταθμό πριν την προσπάθεια εισόδου στις Ηνωμένες Πολιτείες<sup>6</sup>.

Από την αρχή της εκδήλωσης του φαινομένου της μαζικής υπερωκεάνιας μετανάστευσης, το ελληνικό κράτος παρατηρούσε αμέτοχο την εξέλιξή του, ενώ σε κάποιες περιπτώσεις το θεώρησε ως ευκαιρία για να απαλλαγεί από ενοχλητικές καταστάσεις: στα τέλη του 19<sup>ου</sup> αιώνα μετά την έξαρση του ληστρικού φαινομένου, η κυβέρνηση Θεοτόκη έδινε άτυπες οδηγίες στις νομαρχίες και την αστυνομία, ώστε να προωθήσουν τη μετανάστευση των ληστών στις ΗΠΑ<sup>7</sup>. Η κοινή γνώμη παρέμενε διχασμένη ανάμεσα στο θαυμασμό για τις οικονομικές επιτυχίες ορισμένων μεταναστών και τον χλευασμό για τις αποτυχίες άλλων, ενώ ο Τύπος, παρότι δεν απέκρυβε τα οικονομικά οφέλη της μετανάστευσης διατηρούσε σταθερά αρνητική στάση απέναντι στο φαινόμενο<sup>8</sup>. Άρθρα με βαρύγδουπους τίτλους, όπως «Η μετανάστευσις θὰ ἐρημώσῃ τὴν χώραν» και «Ἡ Ἑλλάς αἰμορροοῦσα» τόνιζαν τις αρνητικές συνέπειες της φυγῆς χιλιάδων ανδρῶν στην παραγωγική τους ηλικία τόσο για την εργατική δύναμη της χώρας, όσο και για τα εθνικά ζητήματα<sup>9</sup>. Οι ελληνικές κυβερνήσεις είχαν συστήσει ανά καιρούς πλήθος επιτροπών για να μελετήσουν το

<sup>5</sup> Σωκράτης Πετμεζάς, «Οι κοινωνικές δομές κατά τον 19<sup>ο</sup> αιώνα», στο Αντώνης Μωυσίδης, Σπύρος Σακελλαρόπουλος (επιμ.), *Η Ελλάδα στον 19<sup>ο</sup> & 20<sup>ο</sup> αιώνα. Εισαγωγή στην ελληνική κοινωνία*, Τόπος, Αθήνα, 2010, σ. 49-69, σ. 61-62.

<sup>6</sup> Ι. Κ. Χασιώτης, *ό.π.*, σ.111 και Μαρία Δαμηλάκου, «Κεντρική και Νότια Αμερική», στο Ι. Χασιώτης, Όλ. Κατσιαρδής-Hering, Ε. Αμπατζή (επιμ.), *Οι Έλληνες στη διασπορά, 15<sup>ος</sup>-20<sup>ος</sup> αι.*, Έκδοση της Βουλής των Ελλήνων, Αθήνα, 2006, σ.291-300, σ.293-294.

<sup>7</sup> Νικόλαος Αναστασόπουλος, *Η ληστεία στο ελληνικό κράτος (μέσα 19ου – αρχές 20ού αι.)*, Βιβλιοπωλείον της Εστίας, Αθήνα, 2018, σ.128-129. Το μέτρο, ωστόσο, δεν αφορούσε επικηρυγμένους εγκληματίες, αλλά το μεγάλο πλήθος των ληστών που δεν είχαν διαπράξει βαριά εγκλήματα.

<sup>8</sup> Ιωάννα Λαλιώτου, *ό.π.*, σ.121.

<sup>9</sup> *Σφαίρα*, Πειραιάς, αρ. φ. 7537, 19/2/1907, σ.1 και αρ.φ. 8895, 7/9/1911, σ.1.

φαινόμενο της μετανάστευσης, ενώ παράλληλα δεν μπορούσαν να αποφασίσουν αν το κράτος είχε το δικαίωμα να θέσει περιορισμούς στην ελεύθερη μετακίνηση των πολιτών. Οι επιτροπές, μελετώντας τα μέτρα και άλλων ευρωπαϊκών χωρών με μεγάλη μεταναστευτική κίνηση, όπως η Ιταλία, πρότειναν μια σειρά ρυθμίσεων που αφορούσαν εκτός άλλων και στον αυστηρότατο έλεγχο της δράσης των μεταναστευτικών πρακτορείων, τα οποία κατηγορούσαν για μετάδοση αναξιόπιστων πληροφοριών και εξαπάτηση των υποψήφιων μεταναστών. Μετά από μεγάλη καθυστέρηση, που οφειλόταν στη διεξαγωγή των Βαλκανικών Πολέμων, ψηφίστηκε το 1920 ο Νόμος περί Μεταναστεύσεως και Εκπατρισμού που ρύθμιζε τον κρατικό έλεγχο των διαδικασιών μετανάστευσης<sup>10</sup>. Βέβαια, η ψήφιση τον επόμενο χρόνο του πρώτου αμερικανικού νόμου περί ποσοστώσεων μείωσε δραματικά τον αριθμό των μεταναστών<sup>11</sup>.

Μετά το τέλος του Β' Παγκοσμίου Πολέμου και καθώς οι άσχημες συνθήκες διαβίωσης των πληγέντων από τα δεινά του πολέμου λαών της Ευρώπης συντελούσαν στην αύξηση των ποσοστών της Αριστεράς στις χώρες αυτές, ο δυτικός κόσμος – προεξαρχουσών των Ηνωμένων Πολιτειών – προώθησε σχέδια για τη μετακίνηση ευρωπαϊκών πληθυσμών σε χώρες όπου θα μπορούσαν να αξιοποιηθούν ως εργατικό δυναμικό. Σε αυτό το πλαίσιο η ελληνική υπερπόντια μετανάστευση συνεχίστηκε τόσο προς τις ΗΠΑ, που αποφάσισαν να δείξουν ελαστικότητα και να αυξήσουν τα ποσοστά των μεταναστών που θα αποδέχονταν, όσο και σε χώρες που μέχρι τότε δεν αποτελούσαν δημοφιλείς μεταναστευτικούς προορισμούς, όπως ο Καναδάς και η Αυστραλία (και σε πολύ μικρότερο βαθμό χώρες όπως η Νέα Ζηλανδία)<sup>12</sup>. Η Ελλάδα το 1953 υπέγραψε σύμβαση με την Διακυβερνητική Επιτροπή Μεταναστεύσεως εξ Ευρώπης, με την οποία έγινε η αρχή της επιδοτούμενης μετανάστευσης από την Ελλάδα προς χώρες στις οποίες οι μετανάστες θα μπορούσαν να απασχοληθούν ως εργάτες. Με αυτό τον τρόπο – μολονότι δεν ήταν σύμφωνες όλες οι πολιτικές παρατάξεις – το κράτος επιδίωξε να προσφέρει μία λύση στα πολλά οικονομικά και κοινωνικά προβλήματα που αντιμετώπιζε μεταπολεμικά, γι' αυτό και προώθησε τις

---

<sup>10</sup> Ιωάννα Λαλιώτου, *ό.π.*, σ.127-130.

<sup>11</sup> Ι.Κ. Χασιώτης, *ό.π.*, σ.110-111.

<sup>12</sup> Λίνα Βεντούρα, Δήμητρα Γκρούτση, «Ο Ψυχρός Πόλεμος και η ρύθμιση των διεθνών μετακινήσεων: η δημιουργία της 'Διακυβερνητικής Επιτροπής Μεταναστεύσεως εξ Ευρώπης'», *Μνήμων*, τόμ. 32 (2012), σ. 205-221, σ. 207-208 και Στέφανος Κωνσταντινίδης, «Καναδάς», στο Ι. Χασιώτης, Όλ. Κατσιαρδή-Hering, Ε. Αμπατζή (επιμ.), *Οι Έλληνες στη διασπορά, 15<sup>ος</sup>-20<sup>ος</sup> αι.*, Έκδοση της Βουλής των Ελλήνων, Αθήνα, 2006, σ.283-289, σ.284 και Αναστάσιος Τάμης, «Αντίποδες. 1. Αυστραλία 2. Νέα Ζηλανδία», στο Ι. Χασιώτης, Όλ. Κατσιαρδή-Hering, Ε. Αμπατζή (επιμ.), *Οι Έλληνες στη διασπορά, 15<sup>ος</sup>-20<sup>ος</sup> αι.*, Έκδοση της Βουλής των Ελλήνων, Αθήνα, 2006, σ. 255-273, σ. 256, 269.

σχέσεις του με τα κράτη υποδοχής. Για παράδειγμα, το 1952 δημιούργησε Πρεσβεία της Ελλάδας στην Αυστραλία, ενώ τον επόμενο χρόνο υποδέχτηκε τον Υπουργό Μετανάστευσης της Αυστραλίας στην Αθήνα, όπου συζητήθηκε το θέμα ανάμεσα στις δύο πλευρές<sup>13</sup>. Το μέγεθος της ελληνικής υπερπόντιας μετανάστευσης άρχισε να μειώνεται από τα τέλη της δεκαετίας του 1970, οπότε και άλλαξε χαρακτήρα, καθώς αφορούσε σε μεγάλο βαθμό τους σπουδαστές Πανεπιστημίων του εξωτερικού και εξειδικευμένο επιστημονικό προσωπικό που μετακινούνταν για εργασιακή απασχόληση<sup>14</sup>.

### 3.Ερωτήματα και πηγές

Η παρούσα εργασία επιχειρεί να διαφωτίσει τη σχέση της εμπορικής ναυτιλίας με τη μετακίνηση των μεταναστών κατά τον 19<sup>ο</sup> και 20<sup>ο</sup> αιώνα. Στο πρώτο μέρος της εργασίας θα μας απασχολήσει η εξέλιξη της ναυτιλίας και η αξιοποίηση της μεταναστευτικής κίνησης προς όφελός της. Θα ασχοληθούμε αρχικά με τις προϋποθέσεις οι οποίες επέτρεψαν την ανάπτυξη του συγκεκριμένου κλάδου της ναυτιλίας και θα εξετάσουμε τις στρατηγικές με τις οποίες τόσο οι εταιρείες όσο και κρατικές ή δημοτικές αρχές προσπάθησαν να αντεπεξέλθουν στην πρόκληση της μαζικής μετανάστευσης. Θα μελετήσουμε την ενσωμάτωση της νέας για την εποχή τεχνολογίας της ατμοκίνησης στη ναυτιλία και τις επιπτώσεις της στη μεταφορά μεταναστών, στις σχέσεις ανταγωνισμού και συνεργασίας που αναπτύχθηκαν ανάμεσα στις εταιρείες, καθώς και στις στρατηγικές που αυτές ανέπτυξαν ώστε να καταστήσουν τις επιχειρήσεις τους βιώσιμες και επικερδείς.

Στο δεύτερο κεφάλαιο θα μας απασχολήσει η ελληνική περίπτωση. Θα μελετήσουμε τους τρόπους μεταφοράς των Ελλήνων μεταναστών πριν την εμπλοκή της ελληνικής ναυτιλίας στην υπόθεση. Στη συνέχεια θα παρουσιάσουμε τα πρώτα βήματα των Ελλήνων πλοιοκτητών στην υπερωκεάνια μεταφορά μεταναστών, τις επιτυχίες και τις αποτυχίες τους, την αποδοχή από την ελληνική κοινή γνώμη και το βαθμό αρωγής που παρείχε το ελληνικό κράτος. Θα μελετήσουμε την εξέλιξη της πορείας των ελληνικών υπερωκεανίων

---

<sup>13</sup> Λίνα Βεντούρα, Δήμητρα Γκρούτση, ό.π., σ.213 και Maria Palaktsoglou, «Η μεταναστευτική πολιτική της Αυστραλίας προς την Ελλάδα και η ελληνική μεταπολεμική μετανάστευση (1945–1953)», στο M. Rossetto, M. Tsianikas, G. Couvalis and M. Palaktsoglou (επιμ.) *Greek Research in Australia: Proceedings of the Eighth Biennial International Conference of Greek Studies, Flinders University June 2009*, Flinders University Department of Languages - Modern Greek, Adelaide, 2009, σ. 710-729, σ. 720-723.

<sup>14</sup> Ιωάννα Λαλιώτου, «Ηνωμένες Πολιτείες», στο Ι. Χασιώτης, Όλ. Κατσιαρδής-Hering, Ε. Αμπατζή (επιμ.), *Οι Έλληνες στη διασπορά, 15<sup>ος</sup>-20<sup>ος</sup> αι.*, Έκδοση της Βουλής των Ελλήνων, Αθήνα, 2006, σ.275-280, σ.280 και Ι.Κ. Χασιώτης, ό.π., σ.141.

σε συνάρτηση με τις ιστορικές συγκυρίες, που άλλοτε έθεται εμπόδια και άλλοτε προωθούσαν την ελληνική ναυτιλία. Θα ακολουθήσουμε την πορεία τους μέχρι την επικράτηση του μεγάλου τους αντιπάλου, του αεροπλάνου, που τερμάτισε τη σύντομη διαδρομή τους στα τέλη της δεκαετίας του 1970.

Στο τρίτο μέρος της εργασίας θα παρουσιαστεί ο ρόλος των συνεργατών των ναυτιλιακών εταιρειών στην «στρατολόγηση» μεταναστών και οι υπηρεσίες που προσέφεραν. Θα δοθεί ιδιαίτερη σημασία στην εξέταση του χαρακτηρισμού τους ως υπεύθυνων για την μεγάλη εκροή μεταναστών: μπορούν πράγματι να θεωρηθούν ως βασικοί αίτιοι της μεταναστευτικής κίνησης; Επιπλέον, θα εξετάσουμε τις πρακτικές που τόσο οι πράκτορες όσο και οι ναυτιλιακές εταιρείες ασκούσαν προκειμένου να παρακάμψουν τη νομοθεσία και να εξυπηρετήσουν τη μεταφορά των μεταναστών που δεν πληρούσαν τις νόμιμες προδιαγραφές για μετακίνηση.

Τέλος, θα προσπαθήσουμε να προσεγγίσουμε τη μεταναστευτική εμπειρία. Μετά τη λήψη της απόφασης για αποδημία, πώς βίωναν οι μετανάστες το ταξίδι προς τη νέα τους ζωή; Ήταν μια εμπειρία ευχάριστη ή δυσάρεστη και σε ποιο βαθμό το αποτύπωμά της στην μεταναστευτική συνείδηση οφείλεται στον τρόπο με τον οποίο οι ναυτιλιακές εταιρείες αντιμετώπιζαν τους πελάτες τους;

Βασικές πηγές της έρευνας για την εξέλιξη της μεταναστευτικής ναυτιλίας αποτέλεσαν τα κείμενα του Torsten Feys *The battle for the migrants: Introduction of steamshipping on the North Atlantic and its impact on the European exodus* και *Trans-Atlantic migration at fullsteam ahead: a flourishing and well-oiled multinational enterprise*, το άρθρο του Drew Keeling *The transportation revolution and transatlantic migration* και του James Boyd *Mechanism migration: transnational relationships, business structure and diffusing steam on the Atlantic* καθώς και η μελέτη περίπτωσης των Ricardo Liberatore και Christopher McKeena *Shipping Migrants in The Age Of Steam: The Rise and rise of Messageries Maritimes c. 1870 – 1914*. Διαφωτιστική για τα δίκτυα παράνομης μετανάστευσης υπήρξε η διδακτορική διατριβή του Χρήστου Μανδατζή *Υπερπόντια μετανάστευση από τη Μακεδονία 1923-1936*. Για την μελέτη της εξέλιξης της ελληνικής πλευράς του μεταναστευτικού φαινομένου χρησιμοποιήθηκαν κυρίως τα συγγράμματα του Ι. Χασιώτη *Επισκόπηση της Ιστορίας της Νεοελληνικής Διασποράς* και της Ιωάννας Λαλιώτου *Διασχίζοντας τον Ατλαντικό. Η ελληνική μετανάστευση στις ΗΠΑ κατά το πρώτο μισό του εικοστού αιώνα*. Την πιο σημαντική πηγή για τη διερεύνηση της συμμετοχής των Ελλήνων

επιχειρηματιών της ναυτιλίας στην μεταναστευτική αγορά αποτέλεσε το βιβλίο του Ι. Τζαμτζή *Τα ελληνικά υπερωκεάνια 1907-1977*.

Τέλος, χρησιμοποιήθηκε πρωτογενές υλικό από το αρχείο του Ellis Island, απ' όπου μελετήθηκαν συνεντεύξεις μεταναστών που είχαν ταξιδέψει στις Ηνωμένες Πολιτείες με ατμόπλοια στις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα, καθώς και η προσωπική μαρτυρία της κυρίας Δήμητρας Τσίπρα, η οποία το 1962 μετανάστευσε στην Αυστραλία με το υπερωκεάνιο *Πατρίς*. Το πρωτογενές υλικό συμπληρώνουν φύλλα της πειραϊκής εφημερίδας *Σφαίρα* και της ελληνόφωνης εφημερίδας *Ατλαντίς* της Νέας Υόρκης.

## 1. Από το ιστίο στον ατμό. Ατμοπλοϊκές εταιρείες και υπερωκεάνια μετανάστευση

### 1.1. Οι βάσεις για την ανάπτυξη της μεταναστευτικής ατμοπλοΐας

Τα μεγάλα μεταναστευτικά ρεύματα που αναπτύχθηκαν κατά τη διάρκεια του 19<sup>ου</sup> αιώνα και συνεχίστηκαν στις πρώτες δεκαετίες του 20<sup>ου</sup> με προέλευση την Ευρώπη και κατεύθυνση την αμερικανική ήπειρο, πρωτίστως δε τις Ηνωμένες Πολιτείες (ΗΠΑ), εξυπηρετήθηκαν για τη μεταφορά τους από τις χώρες προέλευσης κυρίως από πλοία, τα οποία αξιοποιούσαν τις νέες τεχνολογικές δυνατότητες που παρείχε στις ναυτικές μεταφορές η χρήση του ατμού. Οι ναυτικές μεταναστευτικές διαδρομές ωστόσο δεν χάραζαν πρωτότυπες πορείες, αλλά αξιοποίησαν τα προϋπάρχοντα εμπορικά δίκτυα που ένωναν τις δύο πλευρές του Ατλαντικού.

Πριν την ανάπτυξη της μεταναστευτικής ναυτιλίας, οι υπερπόντιες ναυτικές εμπορικές διαδρομές διέγραφαν μια τριγωνική πορεία. Αρχικά, ιστιοφόρα πλοία ξεκινούσαν από την Ευρώπη για να μεταφέρουν εμπορεύματα στην Αφρική. Από εκεί φόρτωναν δούλους, ελεφαντόδοντο και πολύτιμα μέταλλα που προορίζονταν για την Αμερική. Αφού διέθεταν στην αγορά το έμψυχο και άψυχο εμπόρευσμά τους, επέστρεφαν στην Ευρώπη με νέο φορτίο, όπως ξυλεία, σιτάρι, καπνό, καφέ, ζάχαρη και βαμβάκι. Όταν ωστόσο στις αρχές του 19<sup>ου</sup> αιώνα απαγορεύτηκε το δουλεμπόριο, η τριγωνική αυτή πορεία των πλοίων εγκαταλείφθηκε, ενώ όλο και περισσότερα πλοία άρχισαν να πλέουν απευθείας μεταξύ Ευρώπης και Αμερικής. Αρχικά, όμως, στο ταξίδι τους προς τα δυτικά τα ιστιοφόρα τις περισσότερες φορές έπλεαν μισογεμάτα, κάτι που συνεπαγόταν οικονομικές απώλειες για τις ναυτιλιακές εταιρείες. Σε αυτό το σημείο άρχισε να αναδύεται ένα νέο πεδίο δραστηριότητας για το υπερωκεάνιο εμπόριο, η μεταφορά μεταναστών από τον Παλαιό στον Νέο Κόσμο<sup>15</sup>.

Βέβαια, ήδη από τον 18<sup>ο</sup> αιώνα στους δρόμους του δουλεμπορίου είχε ακολουθήσει το μεταναστευτικό κύμα από τις γερμανικές περιοχές προς την Αμερική. Το κύμα όμως αυτό υπέστη δραματική μείωση λόγω του Επταετούς Πολέμου (1756-1763), ενώ η Αμερικανική και η Γαλλική Επανάσταση που ακολούθησαν έστρεψαν την προσοχή των μεταναστών από

---

<sup>15</sup> Torsten Feys, "Trans-Atlantic Migration at Fullsteam Ahead: A Flourishing and Well-Oiled Multinational Enterprise", στο B. Beelaert (επιμ.), *Red Star Line: Antwerp 1873 – 1934*, Davidsfonds, Leuven, 2013, σ. 32-45, σ. 32.

την Αμερική προς ανατολικές χώρες, όπως η Ρωσία και η Ουγγαρία, ως πιθανούς μεταναστευτικούς προορισμούς, με αποτέλεσμα να διακοπούν εντελώς τα μεταναστευτικά ναυτιλιακά δίκτυα που είχαν δημιουργηθεί. Πάνω στο συγκεκριμένο πρότυπο, ωστόσο, αναπτύχθηκε η μεταφορά μεταναστών του επόμενου αιώνα, όταν οι ιστορικές και κοινωνικές συνθήκες ευνόησαν τη μετακίνηση μεγάλου μέρους του ευρωπαϊκού πληθυσμού προς την αμερικανική ήπειρο. Το τέλος των Ναπολεόντειων Πολέμων (1815), που έφεραν εκτεταμένες καταστροφές και φτωχοποίηση, σήμανε τη διάρρηξη των δεσμών των ανθρώπων με τον τόπο τους και διευκόλυνε την απόφαση για μετανάστευση<sup>16</sup>. Συγκυρίες όπως ο Ιρλανδικός λιμός, σε συνδυασμό με το γεγονός ότι οι ΗΠΑ μετά το τέλος του αμερικανικού Εμφυλίου αναπτύσσονταν σταθερά ως βιομηχανική δύναμη παγκοσμίου εμβέλειας με αυξημένες ανάγκες σε εργατικά χέρια, οδήγησαν χιλιάδες ανθρώπους να πάρουν την απόφαση για το μεγάλο ταξίδι<sup>17</sup>.

Η κινητικότητα που δημιουργήθηκε εντός του ευρωπαϊκού εδάφους ανάμεσα στα κατώτερα στρώματα του πληθυσμού είχε ως αποτέλεσμα τη συγκέντρωση πλήθους απόρων στα μεγάλα αστικά κέντρα, και ιδιαίτερα στα λιμάνια της Βόρειας Ευρώπης. Οι υποψήφιοι επιβάτες των μεταναστευτικών πλοίων που δεν είχαν την οικονομική δυνατότητα να ολοκληρώσουν το ταξίδι τους, κατέληγαν συχνά να περιπλανώνται στα λιμάνια και να γίνονται βάρος για τα δημόσια ταμεία που αναλάμβαναν τη συντήρησή τους. Έτσι, οι αρχές των πόλεων βρίσκονταν ενώπιον ενός διλήμματος, αν δηλαδή θα βοηθούσαν τις ναυτιλιακές εταιρείες να εκμεταλλευτούν τη μεταναστευτική κίνηση και με αυτό τον τρόπο να συμβάλλουν στην ανάπτυξη των λιμανιών τους ή αν θα απαγόρευαν την είσοδο σε ενδεείς μετανάστες ώστε αυτοί να μη μετατρέπονται σε δημόσιο βάρος. Παρατηρώντας τη συνεχώς αυξανόμενη ζήτηση για μεταναστευτικά πλοία, δημοτικές ή κρατικές αρχές προτίμησαν να εξυπηρετήσουν τα ναυτιλιακά συμφέροντα, προκειμένου τα λιμάνια τους να βρεθούν σε πλεονεκτική θέση σε σχέση με τους ανταγωνιστές τους<sup>18</sup>.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η πόλη της Βρέμης. Οι αρχές της πόλης νωρίς κατάλαβαν τη σημασία του μεταναστευτικού εμπορίου για την οικονομική ανάπτυξή της. Στις αρχές του 19<sup>ου</sup> αιώνα η Βρέμη δεν παρουσίαζε μεγάλη κίνηση στις εξαγωγές, γεγονός

<sup>16</sup> Torsten Feys, *The Battle for the Migrants : The Introduction of Steamshipping on the North Atlantic and Its Impact on the European Exodus*, Liverpool University Press, 2012, σ. 14.

<sup>17</sup> Γιώτα Τουργέλη, *Οι Μπρούκληδες. Έλληνες μετανάστες στην Αμερική και μετασχηματισμοί στις κοινότητες καταγωγής 1890-1940*, Εθνικό Κέντρο Κοινωνικών Ερευνών, Αθήνα, 2020, σ. 42.

<sup>18</sup> Torsten Feys, *The Battle for the Migrants...*, σ. 14.

που απέτρεπε τους μετανάστες από το να την επιλέξουν ως σημείο αναχώρησης. Τα αμερικανικά εμπορικά πλοία που μετέφεραν στη Βρέμη προϊόντα όπως ρύζι, ζάχαρη, καφέ και καπνό, στη συνέχεια αναζητούσαν σε άλλα ευρωπαϊκά λιμάνια φορτίο για το ταξίδι της επιστροφής. Οι αρχές της Βρέμης συνειδητοποίησαν ότι τα λιμάνια που είχαν ένα καλό ποσοστό εισαγωγικής και εξαγωγικής κίνησης παρουσίαζαν πλεονέκτημα ως λιμάνια αναχώρησης μεταναστών. Ωστόσο, νομικοί περιορισμοί σε άλλες χώρες καθώς και η πολιτική αστάθεια στη Γαλλία και την Ολλανδία έκαναν 3500 μετανάστες να καταφύγουν στη Βρέμη το 1830. Οι υπεύθυνοι άδραξαν την ευκαιρία και στο εξής η εμπορική ναυτιλία της πόλης στρεφόταν γύρω από τη μεταναστευτική κίνηση. Γνώριζαν, βέβαια, ότι η πόλη λόγω της γεωγραφικής της θέσης (καθώς είναι χτισμένη στις όχθες του ποταμού Βέξερ και τα πλοία χρειαζόταν να διανύσουν μία απόσταση 60 χιλιομέτρων πριν βγουν στην Βόρεια Θάλασσα) δεν θα συνέχιζε να δέχεται ροές μεταναστών αν οι συνθήκες άλλαζαν. Γι' αυτό η εμπορική κοινότητα εγκατέστησε ένα δίκτυο πρακτόρων σε πολλές πόλεις της γερμανικής ενδοχώρας προκειμένου να προωθούν τους μετανάστες στη Βρέμη και να τους προσφέρουν κάθε είδους διευκόλυνση στη μετακίνησή τους προς εκεί. Η συνεργασία των ναυτιλιακών εταιρειών με τη διοίκηση της πόλης οδήγησε στην θέσπιση προοδευτικών μεταναστευτικών νόμων το 1832 με στόχο την προστασία της πόλης από τους άπορους μετανάστες και ταυτόχρονα την προστασία των μεταναστών από την εκμετάλλευση, με αποτέλεσμα να εδραιωθεί η φήμη της πόλης ως ενός αξιόπιστου μεταναστευτικού λιμανιού με αξιόλογες παροχές. Παράλληλα, η εμπορική κοινότητα ξεκίνησε διαφημιστική εκστρατεία με φυλλάδια, αφίσες και διαφημίσεις στον Τύπο. Ως αποτέλεσμα, η Βρέμη απέκτησε σημαντική μεταναστευτική κίνηση (το 1838, 15.000 μετανάστες ταξίδεψαν από το λιμάνι της), παρά το γεγονός ότι το ταξίδι από εκεί ήταν πιο ακριβό εν συγκρίσει με άλλα λιμάνια. Η Βρέμη απέδειξε ότι για τους μετανάστες, που είχαν πάρει την απόφαση να ξεκινήσουν μια νέα ζωή σε άγνωστο τόπο, αρκετές φορές ο πιο σημαντικός παράγοντας στην επιλογή του λιμανιού αναχώρησης δεν ήταν το κόστος, αλλά η ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών και η εμπιστοσύνη που ενέπνεαν οι εμπλεκόμενοι φορείς<sup>19</sup>.

Σταδιακά, αρκετές πόλεις-λιμάνια της Ευρώπης έλαβαν μέτρα ώστε να προσελκύσουν τους μετανάστες. Πόλεις όπως η Χάβρη, η Αμβέρσα, το Άμστερνταμ, το Ρότερνταμ, το Λίβερπουλ, η Τεργέστη βελτίωσαν τις υποδομές τους, εξασφάλισαν σιδηροδρομική διασύνδεση με την ενδοχώρα για να εξασφαλίσουν ευκολότερη πρόσβαση για τους

---

<sup>19</sup> Στο ίδιο, σ. 18-20.

επιβάτες, θέσπισαν νομοθεσία που προστάτευε τόσο την πόλη όσο και τους μετανάστες και χρησιμοποίησαν τη διαφήμιση ώστε να χτίσουν την καλή φήμη της περιοχής τους. Μάλιστα οι διαφημίσεις επεκτάθηκαν και στην Αμερική, ώστε οι ήδη μεταναστεύσαντες να προτείνουν στους δικούς τους που προτίθεντο να τους ακολουθήσουν συγκεκριμένο λιμάνι αναχώρησης. Η επιτυχία των μέτρων αυτών διέφερε για κάθε πόλη ανάλογα με την ικανότητα διαχείρισης της μεταναστευτικής κίνησης<sup>20</sup>. Ένα ήταν σίγουρο: η υπερωκεάνια (και δη η υπερατλαντική) μετανάστευση είχε καθιερωθεί στην συνείδηση των Ευρωπαίων ως ο τρόπος για να ξεφύγουν από τις δυσκολίες της ζωής στη Γηραιά Ήπειρο<sup>21</sup>. Η επίτευξη της μετάβασης στην Αμερική άρχισε να γίνεται ευκολότερη όταν η μεταναστευτική ναυτιλία αξιοποίησε τη δύναμη του ατμού στα πλοία της.

## 1.2. Οι ατμοπλοϊκές εταιρείες: οργάνωση και εξέλιξη

Τα πρώτα ατμόπλοια ήταν ξύλινα σκάφη, στο πρότυπο των ιστιοφόρων με ενσωματωμένη την ατμομηχανή, η οποία έπιανε πολύ χώρο και χρειαζόταν πολύ μεγάλες ποσότητες κάρβουνου για τη λειτουργία της, κάτι που αρχικά έκανε τη χρήση τους να φαίνεται οικονομικά ασύμφορη. Παρουσίαζαν όμως ένα σημαντικό πλεονέκτημα σε σχέση με τα ιστιοφόρα: μπορούσαν να τηρήσουν τακτικά δρομολόγια, καθώς ο πλους τους δεν καθοριζόταν πια από τις καιρικές συνθήκες, ενώ μπορούσαν να ταξιδέψουν χωρίς προβλήματα και σε μέρη που συχνά δεν υπήρχαν άνεμοι, όπως το Σουέζ. Επιπλέον, η ταχύτητά τους ήταν σαφώς μεγαλύτερη από αυτή των ιστιοφόρων<sup>22</sup>. Οι δύο αυτοί παράγοντες εξασφάλιζαν μεγαλύτερη αξιοπιστία στα ατμόπλοια που παρουσίαζαν πολύ μεγαλύτερες πιθανότητες να τηρούν τακτικά δρομολόγια, γι' αυτό και αρχικά οι κυβερνήσεις συνήπταν συμβάσεις μαζί τους για την μεταφορά της κρατικής αλληλογραφίας. Παράλληλα, τα πρώτα ατμόπλοια μετέφεραν επιβάτες πρώτης και δεύτερης θέσης που μπορούσαν να ανταποκριθούν στις υψηλές τιμές των εισιτηρίων.

---

<sup>20</sup> Στο ίδιο, σ. 15-17, 21-26, 40-41, 57-59 και James Boyd, "Mechanism Migration: Transnational Relationships, Business Structure and Diffusing Steam on the Atlantic", *The International Journal of Maritime History*, τόμ. 32(I), 2020, σ.3-22, σ.7 και Daniele Andreozzi, "Uomini in Mare. Il Porto di Trieste e il Traffico Passeggeri dall' Avio della Navigazione a Vapore alla Prima Guerra Mondiale", στο Paola Massa (επιμ.) *Andar per Mare*, De Ferrari, Genova, 2009, σ. 127-146, σ.139.

<sup>21</sup> Torsten Feys, *The Battle for the Migrants...*, σ. 29.

<sup>22</sup> Ricardo Liberatore, Christopher McKeena, "Shipping Migrants in The Age Of Steam: The Rise and rise of Messageries Maritimes c. 1870 – 1914", *Global History of Capitalism Project*, Oxford Centre for Global History, University Of Oxford, 2018, σ.2.

Παρότι οι κρατικές συμβάσεις θα μπορούσαν να θεωρηθούν πλεονέκτημα για την επικερδή λειτουργία των ατμόπλοιων, εντούτοις η μείωση της κίνησης των επιβατών κατά τη χειμερινή περίοδο επέφερε απώλειες καθώς τα πλοία έπρεπε να συνεχίσουν και κατά την περίοδο αυτή τα τακτικά τους δρομολόγια για να παραδώσουν την αλληλογραφία χωρίς τα έσοδα των εισιτηρίων<sup>23</sup>.

Βασικό στοιχείο για την επιτυχή λειτουργία των ατμοπλοϊκών μεταφορών και την προσέλκυση επενδυτών κατά τα πρώτα χρόνια της χρήσης των ατμοπλοίων ήταν η ενσωμάτωσή τους στους ήδη υπάρχοντες εμπορικούς στόλους. Η παράλληλη λειτουργία τους με τα ιστιοφόρα εξασφάλιζε στις εταιρείες τη δυνατότητα να αντεπεξέλθουν στις απώλειες των πλοίων λόγω ναυαγίων ή ατυχημάτων (π.χ. έκρηξη της ατμομηχανής), τα οποία ήταν συχνά κατά το πρώτο στάδιο της χρήσης της τεχνολογίας του ατμού. Όσες εταιρείες επιχειρούσαν να λειτουργήσουν αποκλειστικά με ατμόπλοια δεν άντεχαν τις απώλειες και σύντομα διαλύονταν. Με ελάχιστες εξαιρέσεις, οι εταιρείες που στο ξεκίνημά τους βασίστηκαν μόνο στα ατμόπλοια δεν άντεχαν πάνω από οκτώ έτη, ενώ από εκείνες που προτίμησαν το συνδυασμό ατμοπλοίων και ιστιοφόρων η μικρότερη καταγεγραμμένη διάρκεια ζωής ήταν τα δεκαεπτά έτη, με τον μέσο όρο τους να ανεβαίνει στα 75,2 έτη<sup>24</sup>.

Σταδιακά, ιδιαίτερα από τη δεκαετία του 1850, οι επιχειρηματίες της ναυτιλίας άρχισαν να αντιλαμβάνονται τη δυναμική της ευρωπαϊκής υπερατλαντικής μετανάστευσης και θέλησαν να εκμεταλλευτούν το γεγονός, προσελκύοντας περισσότερους πελάτες προβάλλοντας τις παροχές που τα ατμόπλοια μπορούσαν να εξασφαλίσουν στους επιβάτες τους συγκριτικά με τα ιστιοφόρα. Οι ναυτιλιακές εταιρείες συνεργάζονταν με ναυπηγεία, κατά βάση βρετανικά, τα οποία πρωτοπορούσαν στις τεχνολογικές εξελίξεις στο χώρο της ατμοπλοΐας. Τα ατμόπλοια είχαν πλέον σιδερένια και ελαφρύτερη κατασκευή με δυνατούς έλικες, που τα έκανε γρηγορότερα, ενώ η κατασκευή τους μείωνε στο ελάχιστο την τριβή. Επιπλέον, κατασκευάζονταν μεγαλύτερα ώστε να διαθέτουν περισσότερο χώρο για επιβάτες και φορτίο. Αυτές οι εξελίξεις είχαν σημαντικά πλεονεκτήματα για τους επιβάτες. Η διάρκεια του διάπλου του Ατλαντικού μειώθηκε σημαντικά: από περίπου πέντε εβδομάδες που κρατούσε με τα ιστιοφόρα το 1840, είκοσι χρόνια αργότερα το ταξίδι με τα ατμόπλοια ολοκληρωνόταν σε δώδεκα μέρες, ενώ ως το 1913 σταδιακά μειώθηκε στις

<sup>23</sup> Torsten Feys, *The Battle for the Migrants...*, σ. 33 και James Boyd, ό.π., σ.7.

<sup>24</sup> James Boyd, ό.π., σ. 4, 17-19.

εννέα ημέρες<sup>25</sup>. Αυτό σήμαινε μείωση κατά 90% των θανάτων από μεταδοτικές ασθένειες εν πλω<sup>26</sup>, ενώ οι μετανάστες έμεναν για πολύ μικρότερο χρονικό διάστημα χωρίς εργασία και χωρίς εισόδημα. Επιπλέον, το μεγαλύτερο μέγεθος των πλοίων εξασφάλιζε περισσότερο χώρο και άνεση στους επιβάτες και παράλληλα καθιστούσε τα πλοία πιο ασφαλή, αφού υπήρχε μικρότερος κίνδυνος από ανατροπές και συγκρούσεις<sup>27</sup>. Με τη σειρά τους και οι ναυτιλιακές εταιρείες έβλεπαν ένα σημαντικό πλεονέκτημα από τη μεταφορά μεταναστών (εκτός από το κέρδος), δηλαδή την ασφάλεια που θα παρείχε αυτό το ζωντανό φορτίο για τα πλοία τους, αφού παντού θα υπήρχαν άτομα που θα μπορούσαν γρήγορα να εντοπίσουν πιθανές εστίες φωτιάς και να βοηθήσουν στη γρήγορη κατάσβεσή τους<sup>28</sup>. Εξάλλου, με την ολοκλήρωση της υπερατλαντικής τηλεγραφικής σύνδεσης το 1866 μειώθηκαν τα έσοδα των εταιρειών από τη μεταφορά της κρατικής αλληλογραφίας με αποτέλεσμα να στραφούν με μεγαλύτερο ζήλο στις νέες προοπτικές κέρδους που προσέφερε η μεταναστευτική κίνηση<sup>29</sup>.

Η πλειοψηφία των Ευρωπαίων μεταναστών από τον 19<sup>ο</sup> αιώνα έως τον Ά Παγκόσμιο Πόλεμο κατευθύνθηκε προς τις ΗΠΑ, και το 70% εξ αυτών αποβιβάστηκε στο λιμάνι της Νέας Υόρκης. Οι μισοί από τους μετανάστες που αφίχθησαν διά θαλάσσης ταξίδεψαν με τις τέσσερις μεγαλύτερες ναυτιλιακές εταιρείες της εποχής: τις βρετανικές Cunard και White Star και τις γερμανικές Norddeutscher Lloyd (NDL) και Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft (HAPAG)<sup>30</sup>. Εκτός από αυτές, πλήθος ατμοπλοϊκών εταιρειών δραστηριοποιήθηκαν σε αυτό τον τομέα. Η μεγάλη προσφορά που δημιουργήθηκε είχε ως αποτέλεσμα την ανάπτυξη σκληρού ανταγωνισμού ανάμεσα στις ναυτιλιακές, ο οποίος ενίοτε απέβαινε καταστροφικός για τα συμφέροντά τους. Ιδιαίτερα σε περιόδους κατά τις οποίες υπήρχε πτώση στη μεταναστευτική κίνηση λόγω διεθνών συγκυριών, όπως η κρίση της δεκαετίας 1870, ξεσπούσε ανάμεσα στις εταιρείες πόλεμος τιμών που πολλές φορές τις ανάγκαζε να πωλούν εισιτήρια ακόμα και σε τιμές κάτω του κόστους. Για να αποφευχθεί αυτή η πρακτική, από την οποία μόνο οι ίδιοι οι μετανάστες μπορούσαν να βγουν κερδισμένοι, οι ναυτιλιακές μετά από συνεννόηση αποφάσισαν τη

<sup>25</sup> Οι συγκεκριμένες διάρκειες αφορούν το ταξίδι από τα λιμάνια της Βόρειας Ευρώπης προς τη Βόρεια Αμερική, με συννηθέστερο σημείο άφιξης τη Νέα Υόρκη.

<sup>26</sup> Τα μεγάλα ποσοστά θνησιμότητας των μεταναστών μέσα στα ιστιοφόρα πλοία έδωσαν σ' αυτά το χαρακτηριστικό όνομα πλοία-φέρετρα (coffin ships), βλ. James Boyd, ό.π., σ.15.

<sup>27</sup> Drew Keeling, "The Transportation Revolution and Transatlantic Migration, 1850 – 1914", *Research in Economic History*, τόμ. 19, 1999, σ.39-74, p.44 και Torsten Feys, *The Battle for the Migrants...*, σ. 50.

<sup>28</sup> James Boyd, ό.π., σ. 16.

<sup>29</sup> Drew Keeling, ό.π., σ. 46.

<sup>30</sup> Στο ίδιο, σ. 40.

δημιουργία τραστ, τα οποία θα είχαν ως στόχο τη διατήρηση του ανταγωνισμού μέσα σε ένα υγιές πλαίσιο, που δεν θα συνεπαγόταν οικονομικές ζημιές<sup>31</sup>.

Οι ρίζες της πρακτικής αυτής ανιχνεύονται στη δεκαετία του 1820, ενώ εδραιώθηκαν στο μοντέλο που εν πολλοίς ακολουθείται από το 1875, όταν οι βρετανικές εταιρείες προσπάθησαν να καθορίσουν κανόνες για την απρόσκοπτη λειτουργία του εμπορίου του τσαγιού, έως σήμερα. Ωστόσο, η ανάγκη για συμφωνίες στο χώρο της επιβατικής ναυτιλίας ήταν μεγαλύτερη καθώς αποδείχτηκε ότι ο τομέας αυτός ήταν πολύ πιο ευάλωτος στις κρίσεις. Η συγκέντρωση πλήθους ναυτιλιακών οίκων στο Λίβερπουλ, όπου είτε εδράζονταν είτε διατηρούσαν παραρτήματα, διευκόλυνε τις άμεσες συμφωνίες μεταξύ τους. Έτσι, τις δεκαετίες του 1850 και 1860 πραγματοποιήθηκαν αρχικά διμερείς συμφωνίες ανάμεσα σε ναυτιλιακές. Το 1872 ιδρύθηκε το North Atlantic Passenger Steam Traffic Conference (NAPSTC), ενώ το 1892 δημιουργήθηκε το Nord Atlantische Dampfer Linien Verband (NDLV), ένας σύνδεσμος ανάμεσα στις εταιρείες HAPAG, Red Star Line (RSL), Holland-Amerika Lijn (HAL), NDL και Compagnie Générale Transatlantique (CGT), ο οποίος με το πέρασμα του χρόνου επεκτάθηκε συνάπτοντας συμφωνίες με άλλες εταιρείες και τραστ. Έτσι, ως το 1914 το NDLV αποτελούσε μια «συμμαχία» που συμπεριλάμβανε δώδεκα διαφορετικές συμφωνίες ανάμεσα σε τριάντα εταιρείες που δραστηριοποιούνταν στην μεταφορά επιβατών στον Βόρειο Ατλαντικό<sup>32</sup>.

Τα τραστ των εταιρειών αρχικά δεν επέφεραν τα προσδοκώμενα αποτελέσματα λόγω της έλλειψης εμπιστοσύνης ανάμεσα στις εταιρείες που έφτανε σε τέτοιο βαθμό ώστε ο πόλεμος τιμών να συνεχιστεί και να ρίξει την τιμή των εισιτηρίων της τρίτης θέσης από τα εικοσιπέντε στα δέκα δολάρια. Οι πρώτες συμφωνίες ήταν πολύ μικρής χρονικής διάρκειας – δεν ξεπερνούσαν τους 7 μήνες – ενώ πολλές φορές οι διαπραγματεύσεις διαρκούσαν περισσότερο από την ίδια τη συμφωνία. Μόνο από τις αρχές της δεκαετίας του 1890 οι εταιρείες κατάφεραν να συνάψουν συμφωνίες μεγαλύτερης διάρκειας, οι οποίες συν το χρόνω επέφεραν σταθερότητα στην αγορά και περισσότερα κέρδη. Σταδιακά η τιμή των εισιτηρίων αυξήθηκε και σταθεροποιήθηκε την περίοδο πριν τον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο στα σαράντα δολάρια (που, σύμφωνα με την εκτίμηση του Feys, αντιστοιχούν περίπου σε χίλια δολάρια με τη σημερινή τους αξία). Επιπροσθέτως, οι ναυτιλιακές κατάφεραν μέσα από τις συμφωνίες να ελέγξουν καλύτερα τη δράση των πρακτόρων, οι οποίοι σε αρκετές

<sup>31</sup> Torsten Feys, *The Battle for the Migrants...*, σ. 119-121.

<sup>32</sup> Στο ίδιο, σ. 122-123.

περιπτώσεις προωθούσαν τους πελάτες τους σε συγκεκριμένες εταιρείες από τις οποίες λάμβαναν μεγαλύτερη προμήθεια, επιβάλλοντας μία σταθερή προμήθεια της τάξης των δύο δολαρίων για κάθε εισιτήριο που θα πουλούσαν<sup>33</sup>.

Το New York Continental Conference (NYCC) που οργανώθηκε στην Νέα Υόρκη από ευρωπαϊκές εταιρείες, τα παραρτήματα των οποίων στην αμερικανική μεγαλούπολη επέτρεπαν την καλύτερη συνεννόηση των ναυτιλιακών εταιρειών, μολονότι αρχικά δυσκολεύτηκε να εδραιωθεί, ανασυντάχθηκε τη δεκαετία του 1890 και κατάφερε να λειτουργήσει με επιτυχία. Εκτός από τον έλεγχο των τιμών και την προμήθεια των πρακτόρων, το NYCC έθεσε κανόνες για την απαγόρευση του αθέμιτου ανταγωνισμού στο χώρο της διαφήμισης. Οι διαφημίσεις απαγορευόταν να περιέχουν σύγκριση των παροχών μιας εταιρείας με άλλες και συμφωνήθηκε η απόσυρση των διαφημίσεών τους από όσες εφημερίδες με τα κείμενά τους θα επιτίθεντο σε κάποιο μέλος του τραστ<sup>34</sup>.

Στην Ευρώπη, η μεταναστευτική αγορά χωρίστηκε σε τρεις υποκατηγορίες: την βρετανική-σκανδιναβική, την ηπειρωτική και τη μεσογειακή. Στην πρώτη κατηγορία κυριαρχούσαν οι βρετανικές ναυτιλιακές εταιρείες, οι οποίες μετέφεραν σχεδόν αποκλειστικά τους Βρετανούς και Ιρλανδούς μετανάστες, καθώς στα βρετανικά λιμάνια διενεργούνταν αυστηρότατοι έλεγχοι στα ηπειρωτικά πλοία ώστε να τα εμποδίσουν απ' το να έχουν μερίδιο από τη συγκεκριμένη πελατεία. Οι βρετανικές εταιρείες εξυπηρετούσαν την κίνηση και από τις σκανδιναβικές χώρες, καθώς είχαν φροντίσει να εγκαταστήσουν γραμμές μεταφοράς των Σκανδιναβών στη Βρετανία, εκμεταλλευόμενες την αυστηρή σουηδική νομοθεσία που απαγόρευε τη λειτουργία μεταναστευτικής γραμμής άμεσης σύνδεσης με τις ΗΠΑ από εταιρεία υπό τη σουηδική σημαία. Οι βρετανικές εταιρείες εξυπηρετούσαν επιπλέον ένα μέρος της κίνησης από την Κεντρική Ευρώπη, μέσω των στενών εμπορικών σχέσεων που είχαν αναπτυχθεί με το λιμάνι του Αμβούργου. Το Αμβούργο, που με το ξέσπασμα των μεγάλων μεταναστευτικών ροών δεν έδειξε ενδιαφέρον για τη δημιουργία γραμμής άμεσης σύνδεσης με την Αμερική, αποτέλεσε κόμβο για τη μεταφορά των μεταναστών στη Βρετανία και την ακόλουθη προώθησή τους στις ΗΠΑ<sup>35</sup>.

Η μεσογειακή αγορά αναπτύχθηκε τελευταία από τις υπόλοιπες. Καθώς οι μεσογειακές μεταναστευτικές χώρες δεν διέθεταν εμπορικό στόλο ικανό να μεταφέρει τόσους επιβάτες

<sup>33</sup> Στο ίδιο, σ. 125, 132 και Torsten Feys, "Trans-Atlantic Migration at Full Steam Ahead...", σ. 34-36.

<sup>34</sup> Torsten Feys, *The Battle for the Migrants...*, σ. 124-126.

<sup>35</sup> Στο ίδιο, σ. 127-129.

τρίτης θέσης, οι μετανάστες εξυπηρετούνταν κυρίως από τις εταιρείες της Κεντρικής και Βόρειας Ευρώπης, οι οποίες φρόντιζαν για τη μεταφορά τους μέσω σιδηροδρόμου στα λιμάνια από όπου θα γινόταν η επιβίβασή τους στα υπερωκεάνια. Η μεσογειακή αγορά αφορούσε αρχικά κυρίως Ιταλούς μετανάστες, γι' αυτό και η Ιταλία ήταν η πρώτη από τις μεσογειακές χώρες που φρόντισε για τη δημιουργία εθνικής εταιρείας που θα συνέδεε απευθείας τη χώρα με τις ΗΠΑ: το 1887 ιδρύθηκε με κρατική επιδότηση η Navigazione Generale Italiana. Επιπλέον, και άλλες ευρωπαϊκές εταιρείες, όπως η Fabre Line, εγκατέστησαν απευθείας γραμμές που συνέδεαν την Ιταλία με την Αμερική, ενώ η CGT που είχε ως έδρα της τη Χάβρη και προσείλκυε τους πελάτες της μέσω σιδηροδρομικών συνδέσεων με το λιμάνι θεώρησε τη μεσογειακή αγορά ως φυσική επέκταση των δραστηριοτήτων της. Το NYCC προσπάθησε να κανονίσει τα δρομολόγια και να ελέγξει τις τιμές των εισιτηρίων της μεσογειακής μεταναστευτικής κίνησης. Ο λόγος ήταν ιδιαίτερης σημασίας: αν οι τιμές στα μεσογειακά λιμάνια παρουσίαζαν σημαντική διαφορά από εκείνες των βορειότερων λιμανιών, οι μετανάστες από την Αυστρία και την Ελβετία θα προτιμούσαν τα πρώτα, με αποτέλεσμα τα ηπειρωτικά λιμάνια να χάσουν σημαντικό μέρος της κίνησής τους. Το ίδιο θα μπορούσε να συμβεί σε οποιοδήποτε μέρος της Ευρώπης, αν οι εταιρείες δεν κατάφερναν να συνεννοηθούν για το επίπεδο των τιμών. Η ομαλή λειτουργία των τραστ, λοιπόν, ήταν ζωτικής σημασίας για την επικερδή λειτουργία των υπερωκεάνιων γραμμών<sup>36</sup>.

Προκειμένου να ανταποκριθούν στην πίεση των ανταγωνισμών, τα τραστ συμφώνησαν στον καθορισμό ποσοστών της μεταναστευτικής αγοράς για κάθε εταιρεία. Το ποσοστό κάθε εταιρείας θα μπορούσε να αυξηθεί αν αύξαινε και η συνολική χωρητικότητα του στόλου της. Γι' αυτό και κάποιες εταιρείες προσπάθησαν να μεγαλώσουν τη χωρητικότητά τους επινοώντας διάφορα μέσα. Για παράδειγμα, η HAPAG μετέτρεψε μέρη των πλοίων που χρησιμοποιούσε για τη μεταφορά ζώων, ώστε να μπορεί να μεταφέρει το ελάχιστο ποσοστό μεταναστών και να καταφέρει να έχει μεγαλύτερο μερίδιο στην αγορά. Ο εκ νέου υπολογισμός της χωρητικότητας μιας εταιρείας απαιτούσε από κάθε πλοίο τους την μεταφορά τουλάχιστον πενήντα μεταναστών από την Ευρώπη προς την Αμερική και δεκαπέντε για την αντίστροφη διαδρομή. Η πιθανότητα να μην πετύχουν αυτούς τους αριθμούς οδήγησε κάποιες εταιρείες να πωλούν εισιτήρια σε τιμές κάτω του κόστους ή να τα παρέχουν ακόμα και δωρεάν. Οι πρακτικές αυτές είχαν ως συνέπεια την δραματική

---

<sup>36</sup> Στο ίδιο, σ. 128-129 και Ricardo Liberatore, Christopher McKeena, ό.π., σ. 5-6.

αύξηση της συνολικής χωρητικότητας των εμπορικών πλοίων με αποτελέσματα αντίθετα από τα προσδοκώμενα, καθώς ακριβώς αυτή η αύξηση επέφερε σε κάποιες εταιρείες τη μείωση των ποσοστών τους από τη μεταναστευτική αγορά. Το ζήτημα θεραπεύθηκε το 1898 όταν εισήχθησαν σταθερά ποσοστά και οι πρακτικές αυτές εγκαταλείφθηκαν<sup>37</sup>.

Κατά πόσον όμως η ύπαρξη των τραστ απέτρεπε τις παρεκκλίσεις από τους κανονισμούς; Δεν μπορούμε να υποστηρίξουμε ότι η ρύθμιση βασικών στοιχείων της λειτουργίας της αγοράς της μεταναστευτικής κίνησης εμπόδιζε την προσπάθεια κάποιων εταιρειών να καρπωθούν μεγαλύτερο μερίδιο από την αγορά. Ενίοτε, σε συνεργασία με έμπιστους πράκτορες, κάποιες ναυτιλιακές πουλούσαν εισιτήρια, των οποίων οι τιμές ανταποκρίνονταν σε χαμηλότερου επιπέδου υπηρεσίες, ενώ στην πραγματικότητα εξασφάλιζαν στους πελάτες τους καλύτερες παροχές κατά τη διάρκεια του ταξιδιού. Η συγκεκριμένη πρακτική εξασφάλιζε στις εταιρείες που την ασκούσαν περισσότερους πελάτες και λειτουργούσε ως αθέμιτος ανταγωνισμός απέναντι στο τραστ στο οποίο ανήκαν. Τα τραστ αντιμετώπιζαν σοβαρά τις παραβιάσεις των κανονισμών τους καθώς αυτές υπέσκαπταν τα θεμέλια της ύπαρξής τους. Ένα στοιχείο που οδηγούσε τα τραστ να υποψιάζονται συγκεκριμένες εταιρείες για παραβίαση των κανονισμών τους ήταν η διαπίστωση ασυνήθιστης αύξησης των πελατών τους. Πολλές φορές οι εταιρείες προσλάμβαναν ιδιωτικούς ερευνητές για να αποκαλύψουν με στοιχεία τις παραβάσεις. Ωστόσο, η προσκόμιση αποδείξεων τις περισσότερες φορές δεν ήταν εφικτή, καθώς οι εμπλεκόμενοι πράκτορες δεν δέχονταν να συνεργαστούν και να αποκαλύψουν την απάτη, ενώ οι συνάδελφοί τους αρνούνταν να τους καταγγείλουν καθώς - περισσότερο ή λιγότερο - όλοι είχαν συμμετάσχει σε αντίστοιχες παράνομες δραστηριότητες<sup>38</sup>.

Μεγαλύτερο πρόβλημα για τα τραστ αποτελούσαν οι εταιρείες που δεν ήθελαν να ενταχθούν σε αυτά. Οι συγκεκριμένες εταιρείες παρέμεναν ανεξέλεγκτες και εμπόδιζαν τα τραστ να σταθεροποιήσουν τις τιμές τους, καθώς εκείνες μπορούσαν χωρίς πρόβλημα να ρίχνουν τις δικές τους. Ας παρακολουθήσουμε το παράδειγμα της Compagnie Générale Transatlantique. Η CGT αρνείτο να συμμετάσχει τόσο στο NYCC όσο και στο NDLV. Αυτό συνεπαγόταν την προσφορά φθηνότερων εισιτηρίων σε μετανάστες από τη Γαλλία, την Ελβετία, την Ιταλία, την Ελλάδα και άλλες ανατολικές χώρες. Οι εταιρείες-μέλη του NYCC για να την αντιμετωπίσουν αποφάσισαν να μειώσουν την τιμή των σιδηροδρομικών

<sup>37</sup> Torsten Feys, *The Battle for the Migrants...*, σ. 139, 143.

<sup>38</sup> Στο ίδιο, σ.127, 133-134.

εισιτηρίων προς τους προορισμούς στους οποίους κατευθυνόταν συνήθως η πελατεία της CGT. Επιπλέον, εκβίαζαν τους πράκτορες ότι σε περίπτωση που συνέχιζαν να εκπροσωπούν τη συγκεκριμένη εταιρεία, τα μέλη του NYCC θα απέσυραν τη συνεργασία με τα γραφεία τους. Παρότι η CGT αναγκάστηκε αρχικά να συνεργαστεί με ένα διαφορετικό δίκτυο πρακτόρων, τελικά δεν άντεξε τον ανταγωνισμό και προσχώρησε στο NYCC. Εντούτοις, δεν δίσταζε να παραβαίνει τους κανονισμούς όποτε πίστευε ότι μπορούσε να έχει κέρδη από αυτό. Για παράδειγμα, όταν η Ελλάδα βρισκόταν σε εμπόλεμη κατάσταση με την Οθωμανική Αυτοκρατορία, η CGT κανόνιζε σε συνεργασία με Έλληνες πρόξενους στις ΗΠΑ τη μεταφορά των εθελοντών στην Ελλάδα σε χαμηλότερες τιμές<sup>39</sup>.

Μία πολύ σημαντική προσφορά της οργανωμένης δράσης των ναυτιλιακών ήταν η δημιουργία λόμπι το οποίο προσπαθούσε να επηρεάσει τη μεταναστευτική πολιτική των χωρών υποδοχής. Αν και μετεμφυλιακά ήταν επιλογή της αμερικανικής κυβέρνησης η προσέλκυση μεταναστών που θα εξυπηρετούσαν την βιομηχανική ανάπτυξη της χώρας, η συγκέντρωση αυτού του μεγάλου πλήθους μεταναστών ειδικά στη δεύτερη φάση της μετανάστευσης, κατά την οποία άρχισαν να μεταναστεύουν σε ολόένα μεγαλύτερα ποσοστά λαοί από τη Νότια Ευρώπη και την Ανατολή, οδήγησε τους Αμερικανούς αξιωματούχους να εξετάσουν το ενδεχόμενο επιβολής μέτρων για το δραστικό περιορισμό της μετανάστευσης, ήδη από τα τέλη του 19<sup>ου</sup> αιώνα. Η αυξανόμενη ξενοφοβία, η άνοδος του αμερικανικού εθνικισμού και οι έντονες ανησυχίες που εξέφραζαν τα εργατικά συνδικάτα για την εισαγωγή εργατών που στις χώρες προέλευσής τους δεν είχαν διαμορφώσει εργατική συνείδηση και μπορούσαν να βλάψουν τις διεκδικήσεις των εργαζομένων, προώθησαν την θέσπιση μέτρων που θα περιόριζε την εισροή μεταναστών στις ΗΠΑ, που περιλάμβαναν από την επιβολή αυστηρών προστίμων στις ναυτιλιακές σε περίπτωση καταπάτησης των νομικών ρυθμίσεων έως την εισαγωγή εξέτασης του μαθησιακού επιπέδου των μεταναστών, που θα είχε σοβαρές επιπτώσεις στη μετανάστευση των Νοτιοευρωπαίων, καθώς ήταν ως επί το πλείστον αγράμματοι. Το ναυτιλιακό λόμπι κατάφερε να καθυστερήσει για περίπου μία δεκαετία αυτή τη νομοθετική ρύθμιση επηρεάζοντας μέλη του Κογκρέσου ώστε να την καταψηφίζουν. Προσπάθησε επιπλέον να υποστηρίξει την ελεύθερη μεταναστευτική κίνηση, με κατά καιρούς μεγαλύτερη ή μικρότερη επιτυχία<sup>40</sup>.

---

<sup>39</sup> Στο ίδιο, σ. 130, 151.

<sup>40</sup> Στο ίδιο, σ. 212, 240-241, 279, 301, 310-311 και Γιώργος Ράγκας, *ό.π.*, σ. 38-39.

## 2. Υπερωκεάνια ναυτιλία – η ελληνική περίπτωση

### 2.1. Ελληνική μεταναστευτική ναυσιπλοΐα-η αρχή

Η ελληνική υπερωκεάνια μεταναστευτική κίνηση εξυπηρετείτο αρχικά αποκλειστικά από εταιρείες ξένων συμφερόντων. Ως μέρος της μεσογειακής αγοράς, η Ελλάδα ήταν μία από τις αγορές στις οποίες στράφηκαν οι ναυτιλιακές εταιρείες των βορειότερων χωρών, όταν η κίνηση από την Κεντρική και Βόρεια Ευρώπη μειώθηκε. Ιδιαίτερα για τις γαλλικές εταιρείες, η επέκταση στις νότιες αγορές ήταν ζωτικής σημασίας διότι, αν και η Γαλλία ήταν χώρα με ισχυρή ναυσιπλοΐα, η γαλλική μεταναστευτική κίνηση ήταν ιδιαίτερα χαμηλή στα τέλη του 19<sup>ου</sup> και στις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα. Και παρότι αρχικά η μεταφορά των Ιταλών μεταναστών γινόταν σε μεγάλο βαθμό με γαλλικά ατμόπλοια, η ίδρυση ιταλικής εθνικής ατμοπλοΐας και η ιταλική νομοθεσία του 1901 που ευνοούσε τις ιταλικές εταιρείες, έκαναν τους Γάλλους να στραφούν στα ανατολικά. Η καθυστέρηση της εμφάνισης της ελληνικής υπερπόντιας μετανάστευσης ευνόησε γενικά τη δραστηριοποίηση των ξένων εταιρειών στην ελληνική αγορά: συνολικά στην Ελλάδα ήταν ενεργές τουλάχιστον δέκα εταιρείες από επτά διαφορετικές ευρωπαϊκές χώρες<sup>41</sup>.

Αρχικά, οι Έλληνες μετανάστες μετά από ένα αρχικό ταξίδι διάρκειας τουλάχιστον δύο-τριών ημερών με πλοίο ή/και με τρένο, έφταναν σε λιμάνια της Κεντρικής και Βόρειας Ευρώπης όπου επιβιβάζονταν στα πλοία που θα τους μετέφεραν στον τελικό τους προορισμό. Πράκτορες και υποπράκτορες των εταιρειών δραστηριοποιήθηκαν αρχικά στα ελληνικά λιμάνια και σταδιακά σε όλη τη χώρα. Ακολουθώντας το πρότυπο που είχε εφαρμοστεί για τους βορειο-ευρωπαίους μετανάστες, τα πρακτορεία οργάνωναν το ταξίδι μεριμνώντας για τα ακτοπλοϊκά ή/και σιδηροδρομικά εισιτήρια και την φιλοξενία των μεταναστών σε ξενοδοχεία μέχρι την τελική αναχώρησή τους, πολλές φορές εκδίδοντας μόνο ένα εισιτήριο για όλες τις παροχές. Οι πράκτορες συνεργάζονταν με ολλανδικές, γερμανικές, γαλλικές, βελγικές, βρετανικές, ιταλικές και αυστριακές εταιρείες. Το 1901 εγκαινιάστηκε η πρώτη απευθείας γραμμή που συνέδεε την Ελλάδα με την Αμερική με πλοία της HAL, το παράδειγμα της οποίας ακολούθησαν και άλλες εταιρείες. Ιδιαίτερα

---

<sup>41</sup> Nicolas Maniatis, "Transatlantic Emigration and Maritime Transport from Greece to the US, 1890-1912: A Major Area of European Steamship Company Competition for Migrant Traffic", στο Torsten Feys, Lewis R. Fisher, Stéphane Hoste and Stephan Vanfraechem (επιμ.), *Maritime Transport and Migration: the Connections between Maritime and Migration Networks*, International Maritime Economic History Association, St. John's, Newfoundland, 2007, σ. 63-74, σ. 63, 67 και Α. Ι. Τζαμτζής, *Τα Ελληνικά Υπερωκεάνια 1907-1977*, Μίλητος, Αθήνα, χ.χ., σ. 32.

δημοφιλής όμως στον μεταναστευτικό κόσμο ήταν η Αυστροαμερικάννα, η οποία περείχε απευθείας ακτοπλοϊκή σύνδεση από την Πάτρα για τη Νέα Υόρκη από το 1904. Η κίνηση της Αυστροαμερικάννας θεωρήθηκε επιτυχημένη για τον λόγο ότι το κύριο ρεύμα της ελληνικής μετανάστευσης προήλθε από την Πελοπόννησο, οπότε η Πάτρα ήταν ευκολότερα προσβάσιμη για μεγάλο αριθμό μεταναστών. Τα απευθείας δρομολόγια για Αμερική ήρθαν πρώτα στις προτιμήσεις των μεταναστών, όχι μόνο λόγω της ευκολίας που παρείχαν αλλά και λόγω των ιστοριών εκμετάλλευσης των μεταναστών στα ξένα λιμάνια που είχαν αρχίσει να διαδίδονται στην Ελλάδα. Από το 1907 ωστόσο ο ανταγωνισμός για τη μεταφορά των Ελλήνων μεταναστών εντάθηκε με την ίδρυση της πρώτης ελληνικών συμφερόντων μεταναστευτικής γραμμής<sup>42</sup>.

Ήδη από τη δεκαετία του 1830 το ελληνικό κράτος προσπάθησε να προωθήσει την λειτουργία της επιβατικής ναυτιλίας με τη σύναψη ταχυδρομικών συμβάσεων, σύμφωνα με τα πρότυπα του εξωτερικού, θέλοντας να βοηθήσει στο πρόβλημα της εξεύρεσης χρηματοδότησης που ταλάνιζε την ελληνική ναυτιλία. Το πρόβλημα αυτό οδήγησε στην ανεπαρκή κάλυψη των επιβατικών γραμμών εσωτερικού και εξωτερικού, κάτι που άφησε περιθώριο δραστηριοποίησης στον τομέα αυτόν των ξένων εταιρειών Lloyd Austriaco και Messageries Maritimes. Ωστόσο, από τη δεκαετία του 1880, η ενεργότερη συμμετοχή των Ελλήνων της διασποράς στις ελληνικές ναυτικές δραστηριότητες με τη μεταφορά των κεφαλαίων τους στο εσωτερικό και την ανάδειξη του Πειραιά στο νέο ναυτιλιακό κέντρο της χώρας, ξεκίνησε ο εκσυγχρονισμός του ελληνικού εμπορικού στόλου με τη σταδιακή αντικατάσταση των ιστιοφόρων από ατμόπλοια, που είχε ολοκληρωθεί ως το ξέσπασμα του Α' Παγκοσμίου Πολέμου. Παρότι πολλοί συμφωνούσαν ότι η ενεργή συμβολή του κράτους θα είχε θετική επίδραση στον νευραλγικό αυτό τομέα της ελληνικής οικονομίας, η βοήθεια που εκείνο παρείχε παρέμεινε σχεδόν αποκλειστικά στην προώθηση έργων υποδομής, όπως κατασκευή λιμένων και συστήματος φάρων, ενώ πρωτοβουλίες κρατικής χρηματοδότησης των ατμοπλοίων έπεφταν ενίοτε θύματα διχογνωμιών που πηγάζαν από την εξυπηρέτηση διαφορετικών συμφερόντων<sup>43</sup>.

Οι θετικές προοπτικές που παρουσίαζε το μεγάλο μεταναστευτικό κύμα της εποχής δεν άφησαν ασυγκίνητους τους Έλληνες επιχειρηματίες. Το πρώτο βήμα έκανε ο Δημήτριος

---

<sup>42</sup> Στο ίδιο, σ.64-70.

<sup>43</sup> Τζελίνα Χαρλαύτη, «Ναυτιλία», στο Κώστας Κωστής και Σωκράτης Πετμεζάς (επιμ.), *Η ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας τον 19<sup>ο</sup> αιώνα*, Αλεξάνδρεια, Αθήνα, σ. 421-462, σ.446,453 και Τζελίνα Χαρλαύτη, *Ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας*, Νεφέλη, Αθήνα, 2001, σ.237-238, 249-250, 264-265.

Μωραΐτης, εφοπλιστής με καταγωγή από ναυτική οικογένεια της Άνδρου. Αυτό που έπεισε κυρίως τον Μωραΐτη να πραγματοποιήσει τη σκέψη του για την ίδρυση της πρώτης ελληνικής υπερωκεάνιας επιβατικής γραμμής ήταν η πεποίθηση ότι οι Έλληνες μετανάστες θα προτιμούσαν μια ελληνική εταιρεία για τη μεταφορά τους<sup>44</sup>. Ήταν διαδεδομένη άποψη στην ελληνική κοινή γνώμη ότι η ύπαρξη ελληνικών υπερωκεανίων δεν θα ήταν μόνο μια επικερδής επιχείρηση, αλλά και εθνωφελής, καθώς θα συνέσφιγγε τις σχέσεις των μεταναστών με τη μητέρα-πατρίδα, ενώ κατά τον πλου οι επιβαίνοντες θα ένιωθαν σαν να βρίσκονται ακόμα σε ελληνικό έδαφος. Μολονότι τελικά το κράτος δεν συμμετείχε ενεργά στην πρωτοβουλία, εντούτοις αρκετές από τις κρατικές μεταναστευτικές επιτροπές είχαν προτείνει την κρατική υποστήριξη για τη δημιουργία αντίστοιχων εταιρειών<sup>45</sup>. Ο Μωραΐτης, έχοντας ξεκινήσει την εφαρμογή του σχεδίου του από το 1905, κατάφερε τελικά να συγκεντρώσει το απαραίτητο κεφάλαιο δημιουργώντας μία πολυμετοχική εταιρεία και διαθέτοντας στην αγορά το πρώτο ελληνικό υπερωκεάνιο, το *Μωραΐτης*. Το πλοίο νηολογήθηκε στην Άνδρο στις 12 Ιουνίου 1907 και έξι μέρες αργότερα ξεκίνησε από τον Πειραιά το πρώτο του ταξίδι για τη Νέα Υόρκη<sup>46</sup>.

Ο Τύπος της εποχής αποτύπωσε τον ενθουσιασμό που προκάλεσε ο κατάπλους του *Μωραΐτη* στον Πειραιά. Το μέγεθός του εντυπωσίασε τους, σύμφωνα με τον αρθρογράφο, χιλιάδες ανθρώπους που έσπευσαν στον λιμάνι της Τρούμπας για να το θαυμάσουν, ενώ η ελληνική σημαία που κυμάτιζε στο πλοίο προκαλούσε το αίσθημα της υπερηφάνειας. Η προσπάθεια ανάδειξης της ελληνικής εταιρείας ως της καλύτερης ανάμεσα στις άλλες φαίνεται από τις υπερβολές στην παρουσίαση του πλοίου: οι ανέσεις του κοιτώνα της τρίτης θέσης παρουσιάζονται ανάλογες της πολυτέλειας όχι μόνο της δεύτερης, αλλά και της πρώτης θέσης<sup>47</sup>. Αντίστοιχα ενθουσιώδης ήταν η υποδοχή που επιφύλαξαν τα ελληνικά σωματεία της Νέας Υόρκης στο πλοίο μετά την πρώτη του άφιξη στο λιμάνι. Ο πλοίαρχος παρέθεσε δεξίωση προς τιμήν τους, κατά την οποία η προσφορά της γραμμής στον ελληνισμό παρομοιάστηκε με την προσφορά της ελληνικής ναυτιλίας κατά τη διάρκεια της Επανάστασης του 1821<sup>48</sup>.

---

<sup>44</sup> Α.Ι. Τζαμτζής, *ό.π.*, σ.33-34.

<sup>45</sup> Ιωάννα Λαλιώτου, *Διασχίζοντας τον Ατλαντικό*, σ.126.

<sup>46</sup> Α.Ι. Τζαμτζής, *ό.π.*, σ.35.

<sup>47</sup> *Σφαίρα*, Πειραιάς, αρ.φ. 7633, 18/6/1907, σ.3.

<sup>48</sup> *Σφαίρα*, Πειραιάς, αρ.φ. 7679, 11/8/1907, σ.3.

Ο ενθουσιασμός και οι καλές προθέσεις, ωστόσο, δεν ήταν αρκετές για την επιτυχή λειτουργία της γραμμής. Η ίδρυση της ελληνικής εταιρείας αύξησε τον ανταγωνισμό και οδήγησε σε σκληρό πόλεμο τιμών, με αποτέλεσμα τα κέρδη να είναι ασήμαντα. Η κατάσταση αυτή σε συνδυασμό με την έλλειψη οργάνωσης και προγραμματισμού της εταιρείας, οδήγησαν τον Μωραΐτη σε πτώχευση στα τέλη του 1908. Όπως επισημαίνει η Χαρλαύτη, η λειτουργία της πρώτης ελληνικής υπερωκεάνιας γραμμής υπήρξε «το μεγάλο άλμα και συνάμα ο μεγάλος όλεθρος της ελληνικής επιβατικής ατμοπλοΐας»<sup>49</sup>. Την εταιρεία απορρόφησε η Υπερωκεάνιος Ελληνική Ατμοπλοΐα, υπό τη διεύθυνση του Ανδρέα Μοσχονά, η οποία με δύο πλοία – τον μετονομασθέντα σε *Θεμιστοκλής* Μωραΐτη και το *Αθήναι* – συνέχισε τα τακτικά δρομολόγια Ελλάδας – Νέας Υόρκης. Όμως και σε αυτή την περίπτωση η κακή διαχείριση και η έλλειψη εμπειρίας οδήγησαν την εταιρεία σε πτώχευση. Έτσι το 1912 απορροφήθηκε από την Εθνική Ατμοπλοΐα Ελλάδος<sup>50</sup>.

Η Εθνική Ατμοπλοΐα Ελλάδος ιδρύθηκε από τους αδελφούς Εμπειρικού το 1908, οπότε εισήλθε στον στίβο της μεταναστευτικής ναυτιλίας. Μέχρι τη συγχώνευσή της με την Υπερωκεάνιο Ελληνική Ατμοπλοΐα, η Εθνική Ατμοπλοΐα βίωσε μια σειρά επιτυχιών, αλλά και δυσκολιών: κατά τη διάρκεια των Βαλκανικών Πολέμων τα πλοία της επιτάχθηκαν από την ελληνική κυβέρνηση ενώ το νεότευκτο υπερωκεάνιο *Μακεδονία* δέχθηκε τουρκικά πυρά στο λιμάνι της Σύρου, με αποτέλεσμα βαρύτατες ζημιές. Αυτή ήταν η αρχή μιας σειράς σοβαρότατων προβλημάτων για την εταιρεία, η οποία παρότι διέθετε πλέον την μόνη ελληνική μεταναστευτική γραμμή, εντούτοις αντιμετώπιζε βαρύτατο ανταγωνισμό από τις εταιρείες ξένων συμφερόντων. Κατάφερε, ωστόσο, μετά την προσθήκη στον στόλο της των *Θεμιστοκλής* και *Αθήναι* να συμπεριληφθεί με ικανοποιητικό ποσοστό στο τραστ των ξένων εταιρειών για τη μεσογειακή μεταναστευτική αγορά. Με τη λήξη των Βαλκανικών Πολέμων, η εταιρεία, έχοντας λάβει πολύ χαμηλή αποζημίωση από το κράτος για την επίταξη των πλοίων της, σύναψε επαχθή δάνεια για να καταφέρει να αναβιώσει τον στόλο της. Μέχρι την είσοδο της Ελλάδας στον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο τα μικρά σημάδια ανάκαμψης στιγματίστηκαν από τα ναυάγια πλοίων της που επήλθαν άλλοτε από μηχανικές βλάβες και άλλοτε ως αποτέλεσμα τορπιλισμού από γερμανικά πυρά<sup>51</sup>.

<sup>49</sup> Τζελίνα Χαρλαύτη, *Ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας...*, σ.251.

<sup>50</sup> Α.Ι. Τζαμτζής, *ό.π.*, σ.42-43. Σημαντικό πλήγμα στη λειτουργία της εταιρείας υπήρξε η δικαστική περιπέτεια του *Αθήναι* στην Αμερική, όπως θα παρουσιαστεί στο Κεφάλαιο 3.2.

<sup>51</sup> Στο ίδιο, σ.47-53.

Το τέλος του 1919 βρήκε την Εθνική Ατμοπλοΐα να έχει απομείνει σχεδόν χωρίς στόλο λόγω των επιτάξεων, αλλά και λόγω της καθυστέρησης επαναχρησιμοποίησης των πλοίων μετά την επιστροφή τους, λόγω των εκτεταμένων επισκευών στις οποίες έπρεπε να υποβληθούν. Η ανακοπή του μεταναστευτικού ρεύματος λόγω του πολέμου αλλά και των περιορισμών που επέβαλλαν οι ΗΠΑ στην υποδοχή μεταναστών την επόμενη δεκαετία δυσχέραιναν την κατάσταση. Και μολονότι το 1926 η Εθνική Ατμοπλοΐα υπέγραψε με τις ξένες εταιρείες συμφωνία που της εξασφάλιζε ικανοποιητικό μέρος από την ελληνική μεταναστευτική κίνηση, ο ανταγωνισμός συνέχιζε να υφίσταται. Και σε αυτή την περίπτωση σημαντικό ρόλο έπαιξε η αλλαγή στάσης των Ελλήνων απέναντι στην εθνική τους εταιρεία<sup>52</sup>.

Όπως προαναφέρθηκε, η υποδοχή των ελληνικών εταιρειών από τον ελληνικό κόσμο ήταν ενθουσιώδης. Η ελληνικότητα των εταιρειών προβαλλόταν ως πλεονέκτημα και παρείχε στους μετανάστες μεγαλύτερη αίσθηση ασφάλειας σε σχέση με τις ξένες εταιρείες. Στα ελληνικά πλοία το περιβάλλον ήταν οικείο, το πλήρωμα ήταν ελληνικής προέλευσης, επομένως οι μετανάστες μπορούσαν να συνεννοηθούν μαζί τους στη μητρική τους γλώσσα, ενώ το αίσθημα οικειότητας επέτεινε η διανομή ελληνικού φαγητού. Λαμβάνοντας υπόψιν τον χρόνο εμφάνισης των ελληνικών εταιρειών, μια εποχή εντονότατου εθνικισμού, μπορούμε να αντιληφθούμε τόσο την επιθυμία των μεταναστών να ταξιδέψουν με τα πλοία τους όσο και τον λόγο για τον οποίο την εποχή εκείνη οι πράκτορες ωθούσαν τους μετανάστες να αγοράσουν εισιτήρια για τα ελληνικά ατμόπλοια. Όμως, με το πέρασμα του χρόνου και καθώς μεγάλωνε το ρεύμα όσων επέστρεφαν στην Ελλάδα είτε για επαναπατρισμό είτε για να επισκεφτούν τις οικογένειές τους, οι προτιμήσεις των μεταναστών δεν καθορίζονταν πλέον από το αίσθημα της φιλοπατρίας, αλλά από την επιθυμία τους να έχουν ένα άνετο και ευχάριστο ταξίδι. Τα ελληνικά πλοία ήταν παλιά, τα περισσότερα αγοράζονταν μεταχειρισμένα, η ταχύτητά τους χαμηλή και οι συνθήκες πολύ κατώτερες από εκείνες των ξένων εταιρειών<sup>53</sup>.

Έτσι, παρά τις προσπάθειες ανάκαμψης από τα προβλήματα και μετά από μία αποτυχημένη προσπάθεια υπογραφής σύμβασης με το ελληνικό κράτος, οι μέτοχοι της Εθνικής Ατμοπλοΐας αποφάσισαν τη διάλυσή της το 1935. Μετά από πιέσεις που δέχτηκε η ελληνική κυβέρνηση, προκηρύχτηκε σειρά διαγωνισμών για την επανασύσταση της γραμμής

---

<sup>52</sup> Στο ίδιο, σ.59-60.

<sup>53</sup> Στο ίδιο, σ.64-65 και Nicolas Manidakis, ό.π., σ.72-73 και Nicolas Manidakis, Michalis Michael, ό.π., σ.113.

Ελλάδας-Βορείου Αμερικής. Ύστερα από αρκετές ανεπιτυχείς απόπειρες εξεύρεσης ενδιαφερόμενου, τη σύμβαση με το ελληνικό κράτος υπέγραψε το Φεβρουάριο του 1939 ο οίκος των αδελφών Γουλανδρή<sup>54</sup>.

## 2.2. Από τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο μέχρι το τέλος της ελληνικής υπερωκεάνιας μεταναστευτικής ναυτιλίας

Η σύμβαση που υπογράφηκε ανάμεσα στο ελληνικό κράτος και τη νεοσύστατη Greek Line των αδελφών Γουλανδρή προέβλεπε την εξυπηρέτηση της γραμμής Πειραιά-Νέας Υόρκης από ένα υπερωκεάνιο που θα ταξίδευε με ελληνική σημαία και θα πραγματοποιούσε επτά ταξίδια το χρόνο. Το ελληνικό δημόσιο ανέλαβε την υποχρέωση της επιχορήγησης της γραμμής υπό προϋποθέσεις, ενώ εξασφάλισε τη δωρεάν μεταφορά των κρατικών ταχυδρομικών σάκων και των υλικών τηλεπικοινωνιών. Η εταιρεία αγόρασε το *Tuscania* της βρετανικής Anchor Lines και το μετονόμασε σε *Νέα Ελλάς*. Η υποδοχή του από τον Τύπο της εποχής υπήρξε ενθουσιώδης, ενώ στα εγκαίνια του πλοίου συμμετείχαν σημαίνοντα πρόσωπα του πολιτικού βίου της εποχής. Ωστόσο, η είσοδος της Ελλάδας στον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο διέκοψε τα ταξίδια του πλοίου, το οποίο επιτάχθηκε, τέθηκε υπό βρετανική διοίκηση και μετατράπηκε σε οπλιταγωγό. Μετά το τέλος του πολέμου το πλοίο, αφού χρησιμοποιήθηκε για τον επαναπατρισμό Βρετανών στρατιωτών από την Ασία, επιστράφηκε στην πλοιοκτήτρια εταιρεία το 1947<sup>55</sup>.

Παρότι σε παγκόσμια κλίμακα πολλές ναυτιλιακές δεν κατάφεραν να ανακάμψουν από τις απώλειες του πολέμου, η πρόσκαιρη αναβίωση της μεταναστευτικής κίνησης μετά το τέλος του πολέμου, παράλληλα με την αυξανόμενη ζήτηση για εξυπηρέτηση τουριστικών προορισμών, επέτρεψαν στην Greek Line να επανέλθει στην εξυπηρέτηση της γραμμής. Με την αγορά νέων υπερωκεανίων εγκαθίδρυσε και δρομολόγια προς την Αυστραλία. Ωστόσο, μετά την αποτυχία συμφωνίας για την αντικατάσταση του παλιού και του πλέον μη ελκυστικού για τους επιβάτες *Νέα Ελλάς*, το κράτος στράφηκε στη Home Lines του ομίλου Ευγενίδη και πέτυχε με πολύ καλούς όρους την υπογραφή σύμβασης για τη δημιουργία γραμμής Πειραιά-Νέας Υόρκης. Ως απάντηση στην υπογραφή της σύμβασης και στην έναρξη λειτουργίας του *Βασίλισσα Φρειδερίκη* το 1954, η Greek Line αντικατέστησε το *Νέα*

<sup>54</sup> Α.Ι. Τζαμτζής, *ό.π.*, σ.64-75.

<sup>55</sup> Στο *ίδιο*, σ.75-87.

Ελλάς με το υπό λιβεριανή σημαία *Olympia*, εγκαινιάζοντας έτσι έναν σκληρό ανταγωνισμό ανάμεσα στις δύο εταιρείες. Τον ανταγωνισμό επέτεινε η δραστηριοποίηση και ξένων εταιρειών στην ίδια γραμμή<sup>56</sup>.

Με την υπερωκεάνια επιβατική ναυσιπλοΐα στη συγκεκριμένη γραμμή να φθίνει υπήρξε ενδιαφέρον για δραστηριοποίηση στη γραμμή Ελλάδας-Αυστραλίας. Οι περισσότερες εταιρείες είχαν εντάξει την Αυστραλία στους προορισμούς τους. Για παράδειγμα, το *Βασίλισσα Φρειδερίκη*, εκτός από τα τακτικά του δρομολόγια προς Αμερική, πραγματοποιούσε ετησίως ένα ταξίδι προς Αυστραλία. Ο πιο δυναμικός εκπρόσωπος της γραμμής αυτή υπήρξε ο εφοπλιστικός οίκος Χανδρή, ο οποίος εγκαινίασε τη γραμμή στα τέλη του 1959 με το υπερωκεάνιο *Πατρίς*, που νηολόγησε υπό την ελληνική σημαία ζητώντας μόνο την αμέριστη ηθική υποστήριξη του ελληνικού κράτους. Παρά τον πόλεμο που δέχτηκε το πλοίο από τον διεθνή ανταγωνισμό με την αιτιολογία ότι λειτουργούσε ως υπεράριθμο στη συγκεκριμένη γραμμή, το *Πατρίς* κατάφερε να εδραιωθεί και ο οίκος Χανδρή διέθεσε και άλλα πλοία για την γραμμή Αυστραλίας<sup>57</sup>.

Εντούτοις, οι προσπάθειες των εταιρειών να προσελκύσουν επιβάτες βελτιώνοντας τις παροχές τους δεν ήταν δυνατόν να φέρουν πλούσιους καρπούς, καθώς η επιβατηγός ναυτιλία είχε απέναντί της έναν ισχυρότατο αντίπαλο: το αεροπλάνο. Η χρήση των επιβατικών αερομεταφορών μετά το τέλος του Β' Παγκοσμίου Πολέμου γνώρισε ευρύτατη διάδοση. Πλέον για τους μετανάστες αποτελούσε πολύ πιο ελκυστική επιλογή το αεροπορικό ταξίδι που κρατούσε ώρες, από το θαλάσσιο που μπορούσε να κρατήσει δεκάδες μέρες, ειδικά εφόσον δεν υπήρχε διαφορά στις τιμές των εισιτηρίων. Κάποιες αεροπορικές εταιρείες μάλιστα, όπως η Ολυμπιακή Αεροπορία, που τον Ιούνιο του 1966 ξεκίνησε απευθείας πτήσεις από την Αθήνα για Νέα Υόρκη, παρείχαν σημαντικές εκπτώσεις σε μετανάστες. Μη μπορώντας να βασιστούν στη μεταφορά επιβατών για την επικερδή λειτουργία τους, οι ναυτιλιακές διέθεταν παράλληλα τα πλοία τους για τη διοργάνωση κρουαζιέρων σε διάφορα τουριστικά μέρη του κόσμου. Παρ' όλες τις προσπάθειες όμως, μέχρι τη δεκαετία του 1970 το αεροπλάνο είχε κερδίσει τις προτιμήσεις των επιβατών. Έτσι, το 1975 πραγματοποιήθηκε το τελευταίο ταξίδι στη γραμμή Πειραιά-Νέας Υόρκης, ενώ δύο χρόνια αργότερα σταμάτησε η λειτουργία και της γραμμής

<sup>56</sup> Στο ίδιο, σ.80,87-99 και Torsten Feys, "Trans-Atlantic migration...", σ.44.

<sup>57</sup> Α. Ι. Τζαμτζής, ό.π., σ.100,120-121.

Αυστραλίας. Το τέλος της δεκαετίας σήμανε το τέλος της υπερωκεάνιας μεταναστευτικής ναυσιπλοΐας τόσο για την Ελλάδα όσο και παγκοσμίως<sup>58</sup>.

---

<sup>58</sup> Στο ίδιο, σ.109, 131.

### 3. Οι μεσάζοντες

#### 3.1 Πράκτορες, υποπράκτορες και μεσίτες

Μολονότι για τους μελετητές των αρχών του 20ού αιώνα οι πράκτορες, όπως και οι ίδιες οι ναυτιλιακές, θεωρούνταν οι καταλύτες για την ανάπτυξη των μεγάλων μεταναστευτικών ρευμάτων της εποχής, η νεότερη έρευνα έχει καταλήξει στο συμπέρασμα ότι η συμβολή τους στη λήψη της απόφασης για μετανάστευση δεν ήταν καθοριστικής σημασίας<sup>59</sup>. Ωστόσο, οι εταιρείες είχαν αναπτύξει μία σειρά υπηρεσιών, που συν τω χρόνω έφτασαν να εξυπηρετούν σχεδόν κάθε ανάγκη που θα μπορούσε να προκύψει από το πρώτο έως το τελευταίο βήμα του μεταναστευτικού ταξιδιού, διευκολύνοντας κατά συνέπεια την τελική λήψη της απόφασης για αποδημία. Για παράδειγμα, οι εταιρείες μπορούσαν να προσφέρουν σιδηροδρομική ή ακτοπλοϊκή μεταφορά από τους τόπους αναχώρησης ως τα λιμάνια επιβίβασης στα υπερωκεάνια και φιλοξενία σε ξενοδοχεία σε περίπτωση αναμονής στο λιμάνι μέχρι την ημέρα της αναχώρησης. Μέρος του δικτύου αυτού αποτελούσαν οι πράκτορες μεταναστεύσεως<sup>60</sup>.

Πρώτοι στην ιεραρχία των πρακτόρων βρίσκονταν οι μεσίτες μετανάστευσης. Αυτοί αποτελούσαν τους άμεσους συνεργάτες των εταιρειών και βοηθούσαν στο σχεδιασμό της πολιτικής τους. Συνήθως οι εταιρείες εμπιστεύονταν για αυτή τη θέση ανθρώπους που είχαν υπάρξει και οι ίδιοι μετανάστες και που η προσωπική τους εμπειρία καθώς και οι επαφές τους με τους τόπους καταγωγής και με άλλους μετανάστες τους εξασφάλιζαν ασφαλείς πληροφορίες σχετικά με την εξέλιξη του μεταναστευτικού φαινομένου. Επιπλέον, οι επιβάτες της τρίτης θέσης εμπιστεύονταν ευκολότερα τις συμβουλές τους. Οι μεσίτες συνήθως δεν συνεργάζονταν μόνο με μία εταιρεία, ενώ οι πολύ επιτυχημένοι του κλάδου μεταπηδούσαν στη θέση του πλοιοκτήτη. Ως παράδειγμα θα αναφέρουμε την περίπτωση των μεσιτών Williams και Guion, οι οποίοι μετά την επιτυχή εκπροσώπηση της Cunard αποφάσισαν να ιδρύσουν την Guion Line, και σε σύντομο διάστημα πέτυχαν τη μεταφορά περισσότερων μεταναστών σε σύγκριση με τους παλιούς τους εργοδότες. Αντιθέτως, εταιρείες που προχωρούσαν σε συγχωνεύσεις και έπαιρναν τη διαχείριση της αγοράς στα χέρια τους ανάγκαζαν τους μεσίτες σε υποβάθμιση<sup>61</sup>.

<sup>59</sup> Γιώτα Τουργέλη, *ό.π.*, σ. 44 και Torsten Feys, *The Battle for the Migrants...*, σ. 85.

<sup>60</sup> Στο ίδιο, σ. 71.

<sup>61</sup> Στο ίδιο, σ. 77-79.

Οι μεσίτες στρατολογούσαν τους πράκτορες, οι οποίοι σχημάτιζαν ένα ευρύτατο δίκτυο που εξυπηρετούσε την μεταναστευτική αγορά. Η κύρια αρμοδιότητά τους ήταν να κλείνουν τα εισιτήρια των μεταναστών, γι' αυτό και χρησιμοποιούσαν τη διαφήμιση είτε στον Τύπο είτε διανέμοντας φυλλάδια για να ενημερώσουν σχετικά με τα καθορισμένα δρομολόγια, τις τιμές κλπ.. Εκτός αυτού, φρόντιζαν για τη διευθέτηση των διαφορών που προέκυπταν ανάμεσα στις ναυτιλιακές, ενώ διατηρούσαν και συμβουλευτικό ρόλο απέναντί τους προτείνοντας τη στρατηγική που θα έπρεπε να ακολουθείται ανάλογα με την περιοχή στην οποία δραστηριοποιούνταν. Για παράδειγμα, οι πράκτορες της εταιρείας *Messageries Maritimes* συμβούλεψαν την εταιρεία να μην εμπλακεί στον πόλεμο τιμών που αφορούσε τη μεταναστευτική κίνηση προς τη Νότια Αμερική, αλλά να στοχεύσει στην πελατεία της πρώτης θέσης για τα ταξίδια της προς εκεί και να εκμεταλλεύεται για το ταξίδι της επιστροφής την κίνηση των μεταναστών που επέστρεφαν στην Ευρώπη, γεγονός που απέβη προς όφελος της εταιρείας<sup>62</sup>.

Τα μεταναστευτικά πρακτορεία εδράζονταν σε κομβικά σημεία για την κίνηση των υποψήφιων επιβατών, όπως τα λιμάνια. Όμως, καθώς κρίθηκε απαραίτητη η σύνδεση με την επαρχία, οι πράκτορες συνεργάζονταν με τους υποπράκτορες, που αρκετές φορές ήταν περιπλανώμενοι και προσέγγιζαν τους υποψήφιους πελάτες τους στα χωριά τους. Ενίοτε, το ρόλο αυτό έπαιζαν μετανάστες που πληρώνονταν από τους πράκτορες για να επιστρέψουν στην ιδιαίτερη πατρίδα τους και να πείσουν τους συντοπίτες τους να τους ακολουθήσουν στην ξενιτιά, αφού τους εξασφάλιζαν ειδικές τιμές μετά από συνεννόηση με τους μεσίτες ή τις ναυτιλιακές. Συνήθως οι πράκτορες είχαν άλλη κύρια επαγγελματική απασχόληση, με τις ναυτιλιακές να εμπιστεύονται αυτή τη θέση σε ανθρώπους με κοινωνική επιφάνεια, όπως δημάρχους, θρησκευτικούς ηγέτες, δασκάλους, ξενοδόχους και παντός είδους επιχειρηματίες<sup>63</sup>. Ανάλογα με τις περιοχές εμφανίζονταν και διαφορετικά είδη πρακτόρων· στα ελληνικά λιμάνια, για παράδειγμα, δραστηριοποιούνταν οι λεμβούχοι, που δούλευαν για συγκεκριμένες εταιρείες και ασκούσαν μεγάλη επιρροή στους μετανάστες ως προς την επιλογή πλοίου. Σημαντικό ρόλο στην επιτυχία τους είχαν οι στενές επαφές που διατηρούσαν με τους τόπους καταγωγής τους, με αποτέλεσμα να χαίρουν

---

<sup>62</sup> Οι *Messageries Maritimes* κατασκεύασαν πλοία που διέθεταν καμπίνες και στην πρόμνη και στην πλώρη, κάτι που τους έδινε τη δυνατότητα να μετατρέπονται από πλοία πρώτης σε πλοία τρίτης θέσης. Απέκτησε έτσι την εμπιστοσύνη των ευκατάστατων Γάλλων που μετέβαιναν στη Βραζιλία και παράλληλα κατάφερε να ελέγχει περίπου το 25% της μεταναστευτικής κίνησης από τη Λατινική Αμερική προς την Ευρώπη κατά τη δεκαετία του 1880, βλ. Ricardo Liberatore, Christopher McKeena, *ό.π.*, σ. 4.

<sup>63</sup> Torsten Feys, *The Battle for the Migrants...*, σ.79-80.

ιδιαίτερης εμπιστοσύνης από τους συντοπίτες τους μετανάστες<sup>64</sup>. Τα δίκτυα των πρακτόρων ήταν ευρύτατα και το μέγεθός τους διογκωνόταν αντίστοιχα με τον αριθμό των λιμανιών που εξυπηρετούσαν οι εταιρείες. Η HAL, παραδείγματος χάριν, ως το 1890 διέθετε δίκτυο πρακτόρων που αριθμούσε περισσότερα από 2.000 άτομα<sup>65</sup>.

Εκτός από τις κρατήσεις των εισιτηρίων, οι πράκτορες παρείχαν και άλλες υπηρεσίες που έκαναν το ταξίδι όσο το δυνατό πιο εύκολο για τους μετανάστες. Φρόντιζαν για τη μεταφορά τους στα λιμάνια αναχώρησης με το σιδηρόδρομο, καθώς και για την αντίστοιχη σιδηροδρομική μετακίνησή τους από το λιμάνι άφιξης ως τον τελικό τους προορισμό. Τους βοηθούσαν επίσης με τη διευθέτηση των ταξιδιωτικών τους εγγράφων, η κατοχή των οποίων είχε γίνει απαραίτητη για όλες τις χώρες, καθώς αυτές προσπαθούσαν να περιορίσουν τις μεταναστευτικές ροές. Παρείχαν νομικές συμβουλές και διευκόλυναν τους μετανάστες στη ρευστοποίηση της περιουσίας τους, προκειμένου να συγκεντρώσουν το απαραίτητο ποσό για την αναχώρησή τους. Όλα αυτά κατέστησαν τους πράκτορες ως έναν από τους βασικότερους κρίκους της μεταναστευτικής διαδικασίας: οι υπηρεσίες που προσέφεραν, σε συνδυασμό με τις τεχνολογικές εξελίξεις στο χώρο της ναυτιλίας, βοήθησαν στην άρση πρακτικών, νομικών και κυρίως ψυχολογικών εμποδίων, κάνοντας την υπερωκεάνια μετανάστευση να φαντάζει λιγότερο απειλητική από ένα ταξίδι εντός των συνόρων της χώρας στην οποία κατοικούσαν οι μετανάστες<sup>66</sup>.

Μεταναστευτικά πρακτορεία λειτουργούσαν και στις χώρες υποδοχής. Αυτά ήταν απαραίτητα κατ' αρχάς για την προμήθεια των εισιτηρίων στους εποχιακούς μετανάστες ή σε εκείνους που αποφάσιζαν να επιστρέψουν για άλλους λόγους στην πατρίδα τους. Εκτός αυτού, όμως, μεγάλο μέρος της μεταναστευτικής κίνησης από την Ευρώπη προς την Αμερική (30% - 50%) γινόταν με προπληρωμένα εισιτήρια από τις Ηνωμένες Πολιτείες. Οι ήδη μεταναστεύσαντες στις ΗΠΑ που επιθυμούσαν να καλέσουν τους οικείους τους απευθύνονταν στα πρακτορεία, όπου έδιναν τις απαραίτητες πληροφορίες στους πράκτορες και πλήρωναν το αντίτιμο των εισιτηρίων. Ο πελάτης έπαιρνε μία απόδειξη και ένα αριθμημένο εισιτήριο, στο οποίο αναφερόταν το όνομα του πράκτορα ή της ναυτιλιακής, το λιμάνι επιβίβασης, τα ονόματα των επιβατών και το ποσό που είχε καταβληθεί. Εν συνεχεία, ο πράκτορας έστελνε το εισιτήριο στον επιβάτη για να ξεκινήσει τις ετοιμασίες

---

<sup>64</sup> Α.Ι. Τζαμτζής, *ό.π.*, σ.20.

<sup>65</sup> Torsten Feys, *The Battle for the Migrants...*, σ. 81.

<sup>66</sup> Στο ίδιο, σ. 82-86.

για το ταξίδι του, λέγοντάς του να περιμένει οδηγίες. Τέλος, με τον επιβάτη επικοινωνούσε είτε ένας συνεργαζόμενος τοπικός πράκτορας, είτε απευθείας η ναυτιλιακή εταιρεία, προκειμένου να κανονιστεί το ζήτημα της μεταφοράς στο λιμάνι αναχώρησης<sup>67</sup>.

Μία ακόμη σημαντική υπηρεσία που πρόσφεραν τα πρακτορεία, ήταν ότι λειτουργούσαν και ως μεταναστευτικές τράπεζες. Οι συμβατικές τράπεζες αρχικά δεν εμπιστεύονταν τους μετανάστες ως πελάτες τους, καθώς εκείνοι συνήθως απέσυραν σύντομα τα ποσά τους επειδή μετακινούνταν ή αποφάσιζαν να επιστρέψουν στον τόπο τους, επομένως δεν δινόταν η δυνατότητα για μακροχρόνια επένδυση. Οι μετανάστες χρειάζονταν κάποιον για να φυλάει με ασφάλεια τα χρήματα που κέρδιζαν από την εργασία τους, χωρίς να ζητούν επιτόκιο. Οι πράκτορες αναλάμβαναν τη φύλαξη των ποσών αυτών, τα οποία συνήθως επένδυαν στις επιχειρήσεις τους. Ο μεταναστευτικός κόσμος τους εμπιστευόταν ακόμη περισσότερο όταν κατάφερναν να εισδύσουν στις διάφορες εθνικές ή θρησκευτικές κοινότητες. Σημαντικό ρόλο διαδραμάτιζε και το γεγονός ότι οι πράκτορες-τραπεζίτες μιλούσαν τη μητρική γλώσσα των μεταναστών. Βέβαια, τα ποσά που κατέθεταν δεν έμεναν στην τράπεζα περισσότερο από τρεις μήνες: αυτό ήταν συνήθως το χρονικό διάστημα που απαιτείτο για τη συγκέντρωση ενός ικανοποιητικού ποσού που θα αποστέλλόταν ως έμβασμα, το οποίο μπορούσαν να αποστέλλουν μέσω των μεταναστευτικών τραπεζών και του δικτύου τους στην Ευρώπη<sup>68</sup>. Κάτι τέτοιο ήταν απαραίτητο, καθώς η ταχυδρομική αποστολή χρημάτων ενείχε τον κίνδυνο της απώλειάς τους, όπως καταδεικνύει η είδηση της καταδίκης ταχυδρομικού διανομέα στην ομογενειακή εφημερίδα *Ατλαντίς* της Νέας Υόρκης για κλοπή των χρημάτων που περιέχονταν σε φάκελο πριν την παράδοση στον παραλήπτη του<sup>69</sup>.

Στην ίδια εφημερίδα συναντάμε την αγγελία της εταιρείας Ελληνο-Αμερικανικών Εξπρές με έδρα τη Νέα Υόρκη, που αποτελεί χαρακτηριστικό δείγμα των πολλαπλών ρόλων που αναλάμβαναν οι πράκτορες στην Αμερική. Σύμφωνα με την αγγελία, η εταιρεία αναλάμβανε την έκδοση προπληρωμένων εισιτηρίων «διά τήν ἔλευσιν τῶν συγγενῶν ἢ φίλων των (Ελλήνων μεταναστών) ἐνταῦθα... ὄντες βέβαιοι ὅτι κατά τήν ἄφιξίν των ἐν Ἀμερικῇ θὰ τύχωσιν τῆς δεούσης φροντίδος καὶ περιποιήσεως ὑπὸ τῶν ὑπαλλήλων τοῦ Ἐξπρές». Η εταιρεία αναλάμβανε ακόμη την αποστολή προϊόντων προς την Ελλάδα και

---

<sup>67</sup> Στο ίδιο, σ. 89-95.

<sup>68</sup> Στο ίδιο, σ.98-103, 108.

<sup>69</sup> Γιώτα Τουργέλη, *ό.π.*, σ.71 και *Ατλαντίς*, Νέα Υόρκη, αρ. φ.1479, σ.3.

άλλες ανατολικές χώρες καθώς και τον εκτελωνισμό τους, την αγοραπωλησία συναλλαγμάτων και επιταγών και την αποστολή τηλεγραφικών εμβασμάτων προς οποιοδήποτε μέρος της Ελλάδας ή της Ανατολής<sup>70</sup>.

### 3.2 Μεταξύ νομιμότητας και παρανομίας

Η αύξηση και κορύφωση της μεταναστευτικής κίνησης είχε ως συνέπεια τη θέσπιση περιοριστικών μέτρων, τόσο από την πλευρά των ευρωπαϊκών κρατών όσο και από τα κράτη υποδοχής, ιδίως τις Ηνωμένες Πολιτείες. Οι ΗΠΑ ήδη από τη δεκαετία του 1880 εφάρμοσαν περιορισμούς στην υποδοχή των Ευρωπαίων στο έδαφός τους, ξεκινώντας από εκείνους που θεωρούσαν δυνητικά δημόσια βάρη, όπως άπορους, αρρώστους ή εγκληματίες<sup>71</sup>. Μεγάλο βάρος δόθηκε στον ιατρικό έλεγχο των μεταναστών, που διεξαγόταν πριν την αναχώρηση, αλλά και μετά την άφιξη στην Αμερική. Ιδιαίτερη βαρύτητα στην επιβολή αυστηρών κανονισμών είχε ο αυξανόμενος αμερικανικός εθνικισμός που οδήγησε στην ανακοπή του μεγάλου μεταναστευτικού ρεύματος με τους περιοριστικούς νόμους του 1921 και 1924<sup>72</sup>. Οι εξελίξεις αυτές οδήγησαν τις ναυτιλιακές εταιρείες και τους πράκτορες σε ενέργειες που επιχειρούσαν να παρακάμψουν τους κανονισμούς και να επιτύχουν την παράνομη εισαγωγή μεταναστών στις ΗΠΑ.

Ένα από τα κύρια προβλήματα που είχαν να αντιμετωπίσουν οι ναυτιλιακές στο πλαίσιο των περιορισμών ήταν εκείνο των ασθενειών. Επιβάτες τρίτης θέσης που στον έλεγχο κατά την άφιξή τους εντοπίζονταν ως φορείς μεταδοτικών ασθενειών απελαύνονταν ή παραπέμπονταν για νοσηλεία σε νοσοκομεία· και στις δύο περιπτώσεις τα έξοδα, σύμφωνα με την αμερικανική νομοθεσία βάρυναν την εταιρεία που τους είχε μεταφέρει, ενώ της επιβαλλόταν και πρόστιμο 100 δολαρίων για κάθε επιβάτη, του οποίου η ασθένεια, σύμφωνα με τους ελεγκτές, θα μπορούσε να είχε ανιχνευθεί πριν τον απόπλου. Οι πιο συχνές αρρώστιες των αρχών του 20ού αιώνα που έπλητταν τους μετανάστες ήταν το τράχωμα και δερματικές μυκητιάσεις (favus). Οι εταιρείες, θέλοντας να αποφύγουν τις επιβαρύνσεις που θα είχαν σε περίπτωση απόρριψης των μεταναστών προσλάμβαναν γιατρούς που θεράπευαν τους ασθενείς στα λιμάνια, πριν την αναχώρησή τους. Όμως, στις

<sup>70</sup> *Ατλαντίς*, Νέα Υόρκη, αρ. φ.1464, σ.6.

<sup>71</sup> Nancy Green, *ό.π.*, σ.64-65.

<sup>72</sup> Κωστής Καρπόζηλος, *Κόκκινη Αμερική. Έλληνες μετανάστες και το όραμα ενός Νέου Κόσμου 1900-1950*, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Κρήτης, Ηράκλειο, 2017, σ.110-111.

ανίατες περιπτώσεις ακολουθούσαν διαφορετική οδό. Μία λύση φαίνεται ότι ήταν το ταξίδι στη δεύτερη θέση. Οι επιβάτες της δεύτερης θέσης δεν υφίσταντο έλεγχο για την είσοδό τους στη χώρα, με αποτέλεσμα όσοι διέτρεχαν τον κίνδυνο της απέλασης να προτιμούν να πληρώσουν δέκα επιπλέον δολάρια στην τιμή του εισιτηρίου τους για να εξασφαλίσουν την επιτυχή έκβαση του ταξιδιού τους. Ως εναλλακτική λύση, μπορούσαν να μεταβούν στις Ηνωμένες Πολιτείες μέσω μιας τρίτης χώρας, από την οποία οι έλεγχοι δεν θα ήταν τόσο αυστηροί, συνήθως μέσω Καναδά ή Μεξικού, ενώ άλλες φορές η έμμεση μετανάστευση μπορεί να τους οδηγούσε πρώτα στην Αυστραλία<sup>73</sup>. Υπήρχαν ακόμη και περιπτώσεις Ελληνίδων που μετέβαιναν στην Κούβα για να συνάψουν γάμους με Αμερικανούς πολίτες, πρακτική που ωστόσο δεν αποδείχθηκε ασφαλής, αφού και πάλι οι αρχές των ΗΠΑ μπορούσαν να απορρίψουν την είσοδό τους στη χώρα<sup>74</sup>.

Είτε για να αποφύγουν τον ιατρικό έλεγχο είτε επειδή δεν διέθεταν το απαραίτητο ελάχιστο ποσό που σύμφωνα με την αμερικανική νομοθεσία έπρεπε να διαθέτουν για να μη γίνουν βάρος για το κράτος είτε επειδή δεν θα μπορούσαν να περάσουν το τεστ αλφαριθμητισμού, όσοι δεν πληρούσαν τις απαραίτητες προϋποθέσεις για τη νόμιμη εισαγωγή τους στη χώρα μπορούσαν να καταφύγουν στα παράνομα κυκλώματα που κάποιες ναυτιλιακές είχαν στήσει. Μεταφέρονταν, λοιπόν, από τα πλοία αφού πρώτα δηλώνονταν ως μέλη του πληρώματος. Μετά την άφιξη, αποβιβάζονταν κρυφά και δηλώνονταν ως δραπετές. Το ελληνικό υπερωκεάνιο *Αθήναι*, στις αρχές του 1911 κινδύνευσε να κατασχεθεί, όταν ανακαλύφθηκε η εμπλοκή του σε παρόμοιο παράνομο δίκτυο. Μετά τη σύλληψη και καταδίκη ολόκληρου του πληρώματος, η εταιρεία αναγκάστηκε να πληρώσει συνολικά 140.000 δολάρια ως εγγύηση για τους κρατούμενους και για να γλιτώσει το πλοίο από πλειστηριασμό<sup>75</sup>. Επιπλέον, οι εταιρείες εκμεταλλεύονταν τη φιλαργυρία των αξιωματούχων του Castle Garden και του Ellis Island και τους χρημάτιζαν για να διευκολύνουν τις διαδικασίες εισδοχής συγκεκριμένων μεταναστών. Για παράδειγμα, η σύλληψη θαλαμηπόλου της French Line ενώ δωροδοκούσε αξιωματούχο ώστε να παράσχει

<sup>73</sup> Torsten Feys, *The Battle for the Migrants...*, σ.232-233, 266-267, 274, 280 και Nicolas Manidakis, Michalis Michael, "Cypriot Emigration to the United States of America (1910-1930)", *Chronos – Revue d' Histoire de l' Université de Balamand*, τόμ. 30 (2014), σ.99-137, σ.99-100.

<sup>74</sup> Χρήστος Μανδατζής, *Υπερπόντια μετανάστευση από τη Μακεδονία 1923-1936*, Αδημοσίευτη Διδακτορική Διατριβή, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, Θεσσαλονίκη, 2000, σ.122.

<sup>75</sup> Α.Ι. Τζαμτζής, *ό.π.*, σ.43. Ωστόσο η διοίκηση της εταιρείας, για να αποφύγει τις αρνητικές συνέπειες που θα είχε η δημοσιοποίηση αυτού του γεγονότος στην ελληνική κοινή γνώμη, προχώρησε σε μία σειρά διαψεύσεων της είδησης στον ελληνικό Τύπο, βλ. *Σφαίρα*, Πειραιάς, αρ.φ.8732, 14/1/1911, σ.4 και αρ.φ.8784, 28/4/1911, σ.3.

πλαστά πιστοποιητικά αμερικανικής υπηκοότητας σε εννιά Ιταλούς μετανάστες ήταν η αφορμή για έρευνα που αποκάλυψε ότι το δίκτυο αυτό λειτουργούσε για μήνες<sup>76</sup>.

Σε χώρες όπως η Ελλάδα και η Οθωμανική Αυτοκρατορία, ένα από τα κύρια ζητούμενα νέων ανδρών που επιζητούσαν την μετανάστευση ήταν η αποφυγή της υποχρεωτικής στράτευσης, ιδίως σε περιόδους πολεμικών αναταραχών<sup>77</sup>. Για να καταφέρουν να βγουν από τη χώρα τους συνεργάζονταν με πράκτορες, οι οποίοι χρησιμοποιούσαν παράνομα μέσα για να εξυπηρετήσουν τους πελάτες τους. Πολλές φορές οι πράκτορες απευθύνονταν σε δίκτυα πλαστογράφησης εγγράφων, προκειμένου να προμηθεύσουν τους μετανάστες με πλαστά διαβατήρια. Μέσω συνεργατών τους στις ΗΠΑ ή συχνότερα στον Καναδά, οι πράκτορες αγόραζαν από εγκατεστημένους σε εκείνες τις χώρες μετανάστες προσκλήσεις που απευθύνονταν σε υποτιθέμενους συγγενείς για περίπου 70 δολάρια. Στη συνέχεια τις πουλούσαν έναντι 200 ή 300 δολαρίων, ενώ το αντίτιμο μπορούσε να φτάσει τα 500 με 600 δολάρια, αν οι πράκτορες αναλάμβαναν ολόκληρη τη διαδικασία της μετανάστευσης. Ιδιαίτερα για την περιοχή της Μακεδονίας, λειτουργούσε δίκτυο συνεργαζόμενων πρακτόρων ανάμεσα σε Ελλάδα, Σερβία και Βουλγαρία, το οποίο έστελνε τους ενδιαφερόμενους σε κάποια από τις γειτονικές χώρες, εκεί τους προμήθευε με πλαστά έγγραφα και μετά την υιοθέτηση της νέας ταυτότητας, οι ενδιαφερόμενοι συνέχιζαν το ταξίδι προς τον τελικό προορισμό τους. Με αυτό τον τρόπο αρκετοί Έλληνες ταξίδεψαν σιδηροδρομικώς για τα λιμάνια της Γαλλίας ως Βούλγαροι ή Σέρβοι πολίτες, ενώ οι τελευταίοι αναχωρούσαν από τον Πειραιά ως Έλληνες πολίτες. Αυτό προκαλούσε έντονη ανησυχία στις αρχές και των τριών χωρών, σε μια εποχή που ο εθνικιστικός ανταγωνισμός για τη Μακεδονία βρισκόταν στο αποκορύφωμά του, καθώς οι μετανάστες ενίοτε έπαιρναν την υπηκοότητα της γειτονικής χώρας για να επιτύχουν το στόχο τους<sup>78</sup>.

Η δράση των μεσιτών εργασίας και των πατρώνων, δηλαδή μεσιτών που παρακινούσαν σε μετανάστευση με την υπόσχεση εργασίας σε συγκεκριμένο εργοδότη, ήταν μία από τις βαρύτερες περιπτώσεις παρανομίας, σύμφωνα με την αμερικανική πλευρά<sup>79</sup>. Μάλιστα, οι επιθεωρητές στους ελέγχους τους στόχευαν συγκεκριμένες ομάδες για την ανίχνευση παραβάσεων σε αυτό το ζήτημα, όπως Έλληνες από 11 έως 18 ετών, ιδιαίτερα όταν

<sup>76</sup> Torsten Feys, *The Battle for the Migrants...*, σ.224,270.

<sup>77</sup> Γιάννης Παπαδόπουλος, *Η μετανάστευση από την Οθωμανική Αυτοκρατορία στην Αμερική (19<sup>ος</sup> αιώνας-1923): οι ελληνικές κοινότητες της Αμερικής και η αλυτρωτική πολιτική της Ελλάδας*, Αδημοσίευτη Διδακτορική Διατριβή, Πάντειο Πανεπιστήμιο, Αθήνα, 2008, σ.30-31.

<sup>78</sup> Χρήστος Μανδατζής, *ό.π.*, σ. 124,141-143,158-159.

<sup>79</sup> Κωστής Καρπόζηλος, *ό.π.* σ. 54.

ταξίδευαν ομαδικά. Τον Απρίλιο του 1903, από τους 810 Έλληνες που ταξίδεψαν με πλοία της HAL, οι 65 απελάθηκαν γι' αυτό το λόγο<sup>80</sup>. Στην εφημερίδα της Νέας Υόρκης *Ατλαντίς*, παρακολουθούμε την περίπτωση της δίκης του Μιχαήλ Ιατρού. Ο Ιατρού, πρώην υποπρόξενος της Ελλάδας στο Λόουελ, εντοπίστηκε από τις αρχές ως βασικό στέλεχος δικτύου παράνομης εισαγωγής ανηλίκων από την Ελλάδα στις ΗΠΑ με την υπόσχεση εργασίας. Χρησιμοποιούσε πλαστά έγγραφα που δήλωναν ότι τα παιδιά δέχονταν πρόσκληση από τους γονείς τους, ενώ στην πραγματικότητα οι γονείς τους βρίσκονταν στην Ελλάδα. Ο Ιατρού έλαβε καταδικαστική απόφαση από το Μέγα Ορκωτό Δικαστήριο στη Βοστώνη. Λίγες μέρες αργότερα, ο πρεσβευτής των ΗΠΑ στην Αθήνα υπέβαλε επίσημη διαμαρτυρία στην Ελληνική Κυβέρνηση για τις περιπτώσεις εκμετάλλευσης ανηλίκων προερχόμενων από την Ελλάδα<sup>81</sup>.

Υπήρχαν και περιπτώσεις κατά τις οποίες η παράνομη δράση των πρακτόρων απέβαινε σε σκληρή εκμετάλλευση των μεταναστών, τους οποίους άφηνε έκθετους. Σε σειρά άρθρων της το 1907 η *Ατλαντίς* αποκαλύπτει περιπτώσεις μεταναστών, οι οποίοι αγόρασαν εισιτήρια για τη μετάβαση στην Αμερική μέσω ενδιάμεσου λιμένος, στον οποίο όμως ανακάλυψαν ότι τα εισιτήριά τους δεν ανταποκρίνονταν σε κανένα από τα υπάρχοντα δρομολόγια. Σε άλλες περιπτώσεις, μετανάστες που απορρίπτονταν στη Νάπολη ως τραχωματίες αντί να γυρίσουν πίσω με επιβάρυνση της ναυτιλιακής, σύμφωνα με τη νομοθετική πρόβλεψη, παρακινούνταν από τα τοπικά πρακτορεία να αγοράσουν νέο εισιτήριο για το Λίβερπουλ, με την υπόσχεση ότι από εκεί η μετάβασή τους στην Αμερική θα γινόταν ανεμπόδιστα. Αποτέλεσμα όλων αυτών ήταν χιλιάδες ανθρώπων να παραμένουν στα λιμάνια της Νάπολης, της Μασσαλίας και του Λίβερπουλ χωρίς την οικονομική δυνατότητα να επιστρέψουν στην Ελλάδα. Μεγάλη αναταραχή δημιουργήθηκε στην Αθήνα και τον Πειραιά, όταν άρχισαν σταδιακά να επιστρέφουν από τη Νάπολη οι εξαπατηθέντες μετανάστες, που ζητούσαν επιστροφή των χρημάτων τους από τους πράκτορες. Τα πρακτορεία ζήτησαν αστυνομική προστασία, ενώ το όλο ζήτημα οδήγησε στη σύλληψη του πράκτορα Κωστή, ο οποίος παραδόθηκε στην Ελλάδα από τις Οθωμανικές αρχές, αφού είχε καταφύγει στη Θεσσαλονίκη μετά το ξέσπασμα του σκανδάλου<sup>82</sup>. Έρευνα των ελληνικών

<sup>80</sup> Torsten Feys, *The Battle for the Migrants...*, σ.274-275.

<sup>81</sup> *Ατλαντίς*, Νέα Υόρκη, αρ. φ.1517, 20/4/1907, σ.3, αρ. φ.1556, 6/6/1907,σ.3, αρ. φ. 1563, 14/6/1907,σ.3.

<sup>82</sup> *Ατλαντίς*, Νέα Υόρκη, αρ. φ. 1518,22/4/1907, σ.3, αρ. φ.1523, 27/4/1907,σ.3, αρ. φ.1524, 29/4/1907,σ.3, αρ. φ.1526, 1/5/1907, σ.3, αρ. φ.1527, 2/5/1907,σ.3, αρ. φ.1529, 4/5/1907,σ.2, αρ. φ.1532, 8/5/1907,σ.3, αρ. φ.1539,16/5/1907,σ.3, αρ. φ.1541, 18/5/1907,σ.3, αρ. φ.1547,25/5/1907,σ.3.

αρχών στην Πάτρα με αφορμή τα συγκεκριμένα γεγονότα αποκάλυψε την δράση ψευδοπρακτόρων, οι οποίοι χωρίς να συνεργάζονται με ναυτιλιακές εταιρείες έστελναν τους μετανάστες στη Νάπολη, για να συνεχιστεί εκεί η εκμετάλλευσή τους από συνεργαζόμενους με αυτούς ψευδοπράκτορες<sup>83</sup>. Αντίστοιχα, απατεώνες πράκτορες δρούσαν και στην άλλη πλευρά του Ατλαντικού, προμηθεύοντας τους μετανάστες με πλαστά προπληρωμένα εισιτήρια<sup>84</sup>.

---

<sup>83</sup> *Ατλαντίς*, Νέα Υόρκη, αρ. φ.1529, σ.2.

<sup>84</sup> *Ατλαντίς*, Νέα Υόρκη, αρ.φ.1537, 14/5/1907,σ.2 και αρ.φ.1540, 17/5/1907, σ.2.

## 4. Έν πλῶ: η εμπειρία του ταξιδιού

### 4.1. Η πρώτη περίοδος

Το ταξίδι των μεταναστών από την παλιά στη νέα πατρίδα τους, καταγραφόταν στη μνήμη τους ως μια επώδυνη διαδικασία. Αφενός ο πόνος του αποχωρισμού, αφετέρου οι συνθήκες που αντιμετώπιζαν οι επιβάτες της τρίτης θέσης, προσέδιδαν στο ταξίδι αρνητικό πρόσημο, το οποίο οι μετανάστες δύσκολα μπορούσαν να αποβάλλουν από τη μνήμη τους<sup>85</sup>. Μελετώντας τις συνεντεύξεις των μεταναστών στο αρχείο του Ellis Island, γίνεται αντιληπτή η αίσθηση αυτή καθώς πολλοί από αυτούς προσπαθούσαν να προσπεράσουν γρήγορα τις ερωτήσεις των ερευνητών σχετικά με το ταξίδι τους. Μολονότι οι συνθήκες του ταξιδιού βελτιώθηκαν με το πέρασμα από το ιστίο στον ατμό, με τη θεαματική μείωση του χρόνου του ταξιδιού να αποτελεί από μόνη της μία θετική εξέλιξη για τους μετανάστες, χρειάστηκε χρόνος για να εξελιχθούν οι υπόλοιπες παροχές, οι οποίες παρουσίαζαν σημαντικές διαφορές ανάλογα με το λιμάνι αναχώρησης.

Τα πρώτα μεταναστευτικά ατμόπλοια διέθεταν για τους επιβάτες της τρίτης θέσης έναν ενιαίο χώρο στο κατώτερο μέρος του πλοίου. Στους κοιτώνες αυτούς υπήρχαν στενά κρεβάτια, τα στρώματα των οποίων ήταν γεμισμένα με άχυρο ή φύκια, ενώ δεν υπήρχε διαχωρισμός ανάμεσα σε άντρες και γυναίκες. Αυτό δημιουργούσε πρόβλημα στις ασυνόδευτες επιβάτιδες, οι οποίες συχνά έπεφταν θύματα παρενόχλησης κυρίως από τα μέλη του πληρώματος<sup>86</sup>. Οι συνθήκες υγιεινής στην τρίτη θέση ήταν πολύ κακές. Σε κάποιες περιπτώσεις οι μετανάστες ήταν τόσοι πολλοί που τοποθετούσαν επιπλέον στρώματα στο πάτωμα για να μπορέσουν να κοιμηθούν ενώ ο χώρος ήταν τόσο γεμάτος που ο καθαρισμός του καθίστατο πρακτικά αδύνατος<sup>87</sup>. Ο προβλεπόμενος εξαερισμός δεν ήταν αρκετός για να ανανεώνει τον αέρα στους κοιτώνες και συνήθως από αυτόν εισερχόταν ο καπνός από τα φουγάρα, επιβαρύνοντας την ήδη αποπνικτική λόγω της μεγάλης συγκέντρωσης ατόμων ατμόσφαιρα. Μάλιστα, σε περίπτωση φουρτούνας οι μετανάστες προτιμούσαν να φράζουν τον εξαερισμό γιατί από εκεί έμπαινε το παγωμένο νερό του ωκεανού. Έχοντας να αντιμετωπίσουν αυτές τις συνθήκες, οι περισσότεροι μετανάστες προτιμούσαν να περνούν

---

<sup>85</sup> Αλέξανδρος Κιτροέφ, «Η νέα διασπορά. Α. Η μετανάστευση στις ΗΠΑ», στο Παναγιωτόπουλος Β. (επιμ.), *Ιστορία του Νέου Ελληνισμού, 1770-2000*, τόμ. 5: Τα χρόνια της σταθερότητας, 1871-1909, Αθήνα, 2003, σ.365-372, σ.367.

<sup>86</sup> Α. Ι.Τζαμτζής, *ό.π.*, σ. 22-24.

<sup>87</sup> Ellis Island Archive, αρ. πρωτ. AKRF-92, αφήγηση της Celia Adler από τη Ρωσία.

την ώρα τους στο κατάστρωμα, προκαλώντας μάλιστα την περιέργεια των επιβατών της πρώτης θέσης, που αδυνατούσαν να καταλάβουν γιατί οι μετανάστες προτιμούσαν να βρίσκονται στο κατάστρωμα ακόμα και στο κρύο του χειμώνα παρά να κατέβουν στα διαμερίσματά τους<sup>88</sup>.

Το φαγητό ήταν συνήθως κακής ποιότητας, ενώ οι μετανάστες ήταν αναγκασμένοι να τρώνε είτε μέσα στους κοιτώνες τους είτε σε μικρές τραπεζαρίες που χωρούσαν μέχρι έξι άτομα<sup>89</sup>. Κάποιοι είχαν τη δυνατότητα να τρέφονται με τις προμήθειες που είχαν πάρει μαζί τους (οι οποίες ωστόσο δεν ήταν αρκετές για όλη τη διάρκεια του ταξιδιού) ενώ για άλλους η δυνατότητα αυτή δεν υπήρχε, καθώς οι μη αναμενόμενες καθυστερήσεις στην αναχώρηση των πλοίων τους ανάγκαζαν να τις καταναλώνουν πριν τον απόπλου<sup>90</sup>. Όλα τα παραπάνω επέφεραν σημαντική επιβάρυνση στην υγεία των μεταναστών, οι οποίοι ήταν ευάλωτοι σε ασθένειες, τη στιγμή που η έλλειψη ιδιαίτερου χώρου για την τοποθέτηση όσων είχαν μεταδοτικές ασθένειες επέφερε αύξηση στα ποσοστά θνησιμότητας κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, με κυριότερα θύματα τα παιδιά<sup>91</sup>.

Ένα από τα μεγαλύτερα προβλήματα για πολλούς από τους επιβάτες της τρίτης θέσης ήταν το πρόβλημα της ναυτίας. Χωρίς να έχουν ταξιδέψει ποτέ τους με πλοίο (κάποιοι αντίκρυζαν για πρώτη φορά τη θάλασσα), έπρεπε να μείνουν σε αυτό το διαρκώς κινούμενο μέσο για μεγάλο χρονικό διάστημα. Το πρόβλημα επιδεινωνόταν αν το πλοίο συναντούσε τρικυμία, κάτι που συνεπαγόταν την αδυναμία ανόδου στο κατάστρωμα και τη συνεχή παραμονή τους στην αποπνικτική ατμόσφαιρα των αμπαριών<sup>92</sup>. Έχοντας και το συναισθηματικό βάρος του αποχωρισμού από την οικογένεια και τον τόπο τους, πολλοί μετανάστες υποστήριζαν ότι «κουνάει τόσο πολύ το καράβι για να ξεχνάς από πού φεύγεις και πού πηγαίνεις»<sup>93</sup>. Οι τρικυμίες γεννούσαν φόβο στους μετανάστες και ήταν ένας βασικός παράγοντας στην επιλογή του πλοίου με το οποίο θα ταξίδευαν: κατά τη γνώμη των περισσότερων όσο πιο μεγάλο ήταν το πλοίο, τόσο πιο ασφαλές. Οι ειδήσεις για

---

<sup>88</sup> Sebastiano Marco Ciccio, "E il Viaggio non Finiva Mai. Note sull' Emigrazione Italiana Transoceanica", *Storia e Futuro, Rivista di Storia e Storiografia Contemporanea*, [online], 2014. Διαθέσιμο στο <https://storiaefuturo.eu/viaggio-non-finiva-mai-note-sullemigrazione-italiana-transoceanica/> [Πρόσβαση στις 17/4/2023] και Κιτροέφ Αλέξανδρος, ό.π., σ.367.

<sup>89</sup> Sebastiano Marco Ciccio, ό.π. και Α. Ι. Τζαμτζής, ό.π., σ. 27.

<sup>90</sup> Ellis Island Archive, αρ. πρωτ. AKRF-92, αφήγηση της Celia Adler από τη Ρωσία και αρ. πρωτ. EI-556, αφήγηση της Carmella Adario από την Ιταλία.

<sup>91</sup> Sebastiano Marco Ciccio, ό.π.

<sup>92</sup> Στο ίδιο.

<sup>93</sup> Δήμητρα Τσίπρα, συνέντευξη στη γράφουσα, 31/1/2023.

ναυάγια επέφεραν συχνά πτώση των πωλήσεων της εταιρείας στην οποία ανήκε το βυθισμένο πλοίο (π.χ. η White Star παρουσίασε σημαντική μείωση στα εισιτήρια για κάποιους μήνες μετά τη βύθιση του Τιτανικού το 1912)<sup>94</sup>. Οι φόβοι τους βέβαια δεν ήταν ανυπόστατοι. Υπάρχουν μαρτυρίες σχετικά με τον αναγκαστικό περιορισμό των επιβατών τρίτης θέσης στους κοιτώνες τους κατά τη διάρκεια τρικυμίας αφού τους κλείδωναν μέσα, με τους ίδιους να αποδίδουν την πρακτική αυτή στον μικρό αριθμό σωσίβιων λέμβων, που σε περίπτωση ναυαγίου δεν θα μπορούσε να καλύψει όλο τον αριθμό των επιβατών<sup>95</sup>.

Οι καταγεγραμμένες εμπειρίες των μεταναστών της τρίτης θέσης στα ατμόπλοια των αρχών του 20ού αιώνα μαρτυρούν τις δύσκολες συνθήκες του ταξιδιού. Η Tessie Kalogarados Argianas που ταξίδεψε το 1914 σε ηλικία εννέα ετών με το ατμόπλοιο *Αθήναι* από την Πάτρα για τις Ηνωμένες Πολιτείες, θυμάται ότι παρόλη την εντύπωση που της είχε κάνει το πλοίο στο λιμάνι λόγω του μεγέθους του, το εσωτερικό του, και ιδιαίτερα οι κοιτώνες της τρίτης θέσης ήταν σε κακή κατάσταση. Η μυρωδιά ήταν ανυπόφορη, κάτι που έκανε την Argianas να περνάει πολλές ώρες στο αρτοποιείο του πλοίου. Δεν υπήρχαν τουαλέτες στους κοιτώνες, και η πρόσβασή τους σε τρεχούμενο νερό γινόταν από νιπτήρες, στους οποίους συντελούνταν όλες οι φροντίδες για την ατομική τους καθαριότητα. Τους δύο θανάτους που σημειώθηκαν κατά τη διάρκεια του πλου η ίδια τους αποδίδει στις άσχημες συνθήκες υγιεινής<sup>96</sup>. Η Mary Aranomith ξεκίνησε από το Βόλο το 1916 σε ηλικία δεκατεσσάρων ετών και μέσω Πειραιά μετανάστευσε με πλοίο ιταλικής εταιρείας στις ΗΠΑ. Αφού οι επιβάτες παρέμειναν για δέκα μέρες σε καραντίνα στη Νάπολη, καθώς ένας εξ αυτών είχε διαγνωστεί με ιλαρά, ξεκίνησαν για ένα δύσκολο ταξίδι που διήρκεσε δεκαεπτά ημέρες. Πέρα από τις συνήθεις δυσκολίες που περιγράφονται στις υπόλοιπες μαρτυρίες, το συγκεκριμένο ταξίδι παρουσίασε επιπρόσθετες, οι οποίες συνδέονταν με την ιστορική συγκυρία της εποχής. Ενώ μαινόταν ο Α΄ Παγκόσμιος Πόλεμος, το πλοίο έπρεπε να βρίσκεται στο απόλυτο σκοτάδι προκειμένου να μη δίνει στόχο σε πολεμικά πυρά. Η συσκότιση που επικρατούσε επέτεινε το φόβο και την αγωνία των επιβατών<sup>97</sup>. Κάτι τέτοιο ωστόσο ήταν απαραίτητο: ένα από τα πιο «διάσημα θύματα» του πολέμου, το βρετανικό

---

<sup>94</sup> Drew Keeling, ό.π., σ. 49, 53.

<sup>95</sup> Ellis Island Archive, αρ. πρωτ. EI-556, αφήγηση της Carmella Adario από την Ιταλία.

<sup>96</sup> Ellis Island Archive, αρ. πρωτ. AKRF-106, αφήγηση της Tessie Kalogarados Argianas από την Ελλάδα.

<sup>97</sup> Ellis Island Archive, αρ. πρωτ. EI-174, αφήγηση της Mary Aranomith από τον Βόλο.

Λουζιτάνια θρήνησε το 1915 περίπου 1200 θύματα εξαιτίας τορπιλισμού από γερμανικά πυρά<sup>98</sup>.

Πώς φάνταζαν όμως στα μάτια των επιβατών της β' θέσης οι ταλαιπωρημένοι μετανάστες της τρίτης θέσης; Ο Samuel Amada από την Αυστρία που μετανάστευσε ως επιβάτης β' θέσης το 1911 σε ηλικία έντεκα ετών από τη Βρέμη με πλοίο της HAL αφηγείται τον φόβο που του προξενούσαν οι στοιβαγμένοι στους κοιτώνες μετανάστες λόγω της βρομιάς που επικρατούσε στο χώρο τους. Χωρίς να μπορούν να πλυθούν σωστά και γεμάτοι ψείρες ξόνονταν συνεχώς. Εντούτοις ο ίδιος προσπαθούσε να τους βοηθήσει προμηθεύοντας τους με τα προϊόντα που ήθελαν από την καντίνα του πλοίου (συνήθως πορτοκάλια και λεμόνια). Καθώς πολλοί από αυτούς υπέφεραν από ναυτία, έδιναν στον Samuel γενναιόδωρα φιλοδομήματα για τις υπηρεσίες του μην υπολογίζοντας ότι ξόδευαν τα λίγα χρήματα που θα τους χρησίμευαν μετά το ταξίδι, αφού ήταν πεπεισμένοι ότι θα πέθαιναν πριν φτάσουν στον προορισμό τους<sup>99</sup>.

## 4.2. Οι θετικές εξελίξεις στην ταξιδιωτική εμπειρία

Παρότι από το 1882 η αμερικανική νομοθεσία επέβαλε συγκεκριμένους κανονισμούς για τη βελτίωση των συνθηκών του ταξιδιού για τους μετανάστες της τρίτης θέσης, οι ναυτιλιακές εταιρείες όποτε μπορούσαν τους παρέβαιναν<sup>100</sup>. Όμως, μία σειρά αλλαγών στις παρεχόμενες υπηρεσίες βελτίωσε κατά πολύ τις συνθήκες ταξιδιού για τους μετανάστες. Από τη δεκαετία του 1890 οι εταιρείες αναπροσάρμοζαν τα πλοία τους ή κατασκεύαζαν νέα με χωριστές καμπίνες των έξι ατόμων για τους επιβάτες της τρίτης θέσης. Αυτό σήμαινε περισσότερο προσωπικό χώρο, καλύτερο εξαερισμό και γενικότερα καλύτερες συνθήκες υγιεινής. Παρεχόταν διασκέδαση και το φαγητό πλέον στο καράβι ήταν καλύτερο από αυτό που οι φτωχοί μετανάστες είχαν στα σπίτια τους. Ως το 1914 σχεδόν τα μισά από τα πλοία παρείχαν τις συγκεκριμένες ανέσεις, καθώς οι εταιρείες γνώριζαν τη μεγάλη σημασία που είχε η εδραίωση καλής φήμης ανάμεσα στους μεταναστευτικούς κύκλους, κάτι που αποτελούσε για εκείνες την αποτελεσματικότερη διαφήμιση<sup>101</sup>. Μόνο στην περίοδο αιχμής

<sup>98</sup> Αλέξανδρος Κιτρορέφ, «Οι Έλληνες στις ΗΠΑ 1909-1922», στο Παναγιωτόπουλος Β. (επιμ.), *Ιστορία του Νέου Ελληνισμού, 1770-2000*, τόμ. 6: Η Εθνική ολοκλήρωση, 1909-1922. Από το κίνημα στο Γουδί ως τη Μικρασιατική Καταστροφή, Αθήνα, 2003, σ.323-332, σ.327.

<sup>99</sup> Ellis Island Archive, αρ. πρωτ. EI-254, αφήγηση του Samuel Amada από την Αυστρία.

<sup>100</sup> Αλέξανδρος Κιτρορέφ, ό.π., σ. 367.

<sup>101</sup> Torsten Feys, *The battle for the migrants...*, σ. 155 και Drew Keeling, ό.π., σ. 49.

της μεταναστευτικής κίνησης, από τον Απρίλιο ως τον Οκτώβριο, κάποιες εταιρείες τοποθετούσαν τους μετανάστες σε μεγαλύτερους χώρους των 12 ως 24 ατόμων. Σε γενικές γραμμές, οι ναυτιλιακές προσπαθούσαν να προωθήσουν στους μετανάστες που είχαν καλύτερη οικονομική δυνατότητα υπηρεσίες δεύτερης θέσης. Πληρώνοντας δέκα επιπλέον δολάρια στο εισιτήριό τους, οι μετανάστες μπορούσαν να ταξιδεύουν σε καμπίνα που θα μοιράζονταν το πολύ με άλλα οκτώ άτομα και η οποία διέθετε ιδιωτικό μπάνιο. Είχαν επίσης πρόσβαση σε καλύτερες τραπεζαρίες και κοινόχρηστο καπνιστήριο<sup>102</sup>.

Η βελτίωση των συνθηκών του ταξιδιού στόχευε στην εξασφάλιση της πελατείας και στο ταξίδι της επιστροφής των πλοίων στην Ευρώπη. Ο χάρη στις τεχνολογικές εξελίξεις ταχύς διάπλους του ωκεανού προώθησε την διάδοση των τουριστικών ταξιδιών σε επιβάτες με μεγαλύτερη οικονομική άνεση που καταλάμβαναν την πρώτη και τη δεύτερη θέση στα μεταναστευτικά πλοία. Εντούτοις, οι ναυτιλιακές δεν μπορούσαν να βασίζονται αποκλειστικά στους τουρίστες για την επικερδή λειτουργία τους στα ταξίδια προς την Ευρώπη. Προσπάθησαν λοιπόν να κάνουν το ταξίδι πιο ελκυστικό για τους μετανάστες, διευκολύνοντας την επιστροφή στις χώρες καταγωγής όσων εφάρμοζαν την πρακτική της εποχιακής μετανάστευσης<sup>103</sup>, όπως ήταν σε μεγάλο ποσοστό οι Ιταλοί, αλλά και διοργανώνοντας ταξίδια με αφορμή εθνικές επετείους, θρησκευτικές γιορτές ή και διεθνείς επιχειρηματικές συναντήσεις, όπως εκθέσεις προϊόντων<sup>104</sup>. Για παράδειγμα, στο φύλλο της 28<sup>ης</sup> Μαρτίου 1911 της πειραιϊκής εφημερίδας *Σφαίρα* διαβάζουμε ότι το ατμόπλοιο *Θεμιστοκλής* θα έφτανε στην Ελλάδα πριν το Πάσχα, μεταφέροντας πάνω από επτακόσιους επιβάτες που επέστρεφαν για να περάσουν τις γιορτές με τις οικογένειές τους<sup>105</sup>. Εξάλλου, το ταξίδι προς τα ανατολικά, λόγω της μεγάλης προσφοράς και της σαφώς χαμηλότερης ζήτησης, κόστιζε περίπου δέκα δολάρια λιγότερο<sup>106</sup>.

Θεαματική βελτίωση στην ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών στα μεταναστευτικά πλοία παρουσιάστηκε μεταπολεμικά, όταν η μεταναστευτική ναυτιλία, παρά τις δυσκολίες και τα εμπόδια που παρουσιάστηκαν έκανε προσπάθειες να ανακάμψει. Προς τεκμηρίωση

<sup>102</sup> Torsten Feys, "Trans-Atlantic Migration at Fullsteam Ahead...", σ. 37.

<sup>103</sup> Αρκετοί μετανάστες, κυρίως από τις χώρες της Ανατολικής και της Νότιας Ευρώπης, επέστρεφαν την άνοιξη στις χώρες καταγωγής τους για να δουλέψουν στις αγροτικές εργασίες κατά την περίοδο της συγκομιδής και ταξίδευαν πάλι προς την Αμερική το φθινόπωρο, για να απασχοληθούν σε άλλου είδους εργασίες, βλ. Torsten Feys, *The Battle for the Migrants...*, σ. 91

<sup>104</sup> Daniele Andreozzi, ό.π., σ.138 και Drew Keeling, ό.π., σ. 52 και Torsten Feys, *The Battle for the Migrants...*, σ. 91-92, 147

<sup>105</sup> *Σφαίρα*, αρ. φ. 8760, Πειραιάς, 28 Μαρτίου 1911, σ.1.

<sup>106</sup> Torsten Feys, *The Battle for the Migrants...*, σ. 147.

αυτού, θα παραθέσουμε τη μαρτυρία της Δήμητρας Τσίπρα, η οποία το 1962 σε ηλικία 22 ετών μετανάστευσε από την Άνω Βασιλική Ναυπακτίας στην Αυστραλία. Αναχώρησε μαζί με τον αδερφό της με το πλοίο Πατρίς του ομίλου Χανδρή το Μέγα Σάββατο του 1962. Η εντύπωσή της από το περιβάλλον του πλοίου ήταν από την αρχή έως το τέλος του ταξιδιού πολύ καλή. Η ίδια έμεινε σε τετράκλινη καμπίνα μαζί με άλλες τρεις νεαρές γυναίκες, όπως και οι υπόλοιποι μετανάστες του ταξιδιού<sup>107</sup>. Ο χώρος ήταν εξαιρετικά καθαρός. Παρότι η ίδια υπέφερε από ναυτία και τις 22 ημέρες που χρειάστηκαν μέχρι να φτάσουν στη Μελβούρνη, επομένως δεν είχε τη δυνατότητα να απολαύσει το φαγητό, ωστόσο το χαρακτήρισε ως καλής ποιότητας φαγητό που προσφερόταν σε μεγάλη τραπεζαρία. Παρεχόταν καθημερινά διασκέδαση, όπως μουσική, θέατρο και κινηματογράφος, ενώ οι επιβάτες είχαν τη δυνατότητα εάν το επιθυμούσαν να βγαίνουν από το πλοίο για να κάνουν βόλτα ή να ψωνίσουν στα λιμάνια όπου το πλοίο έκανε ανεφοδιασμό (η ίδια θυμόταν τη στάση στο λιμάνι του Καΐρου). Υπήρχε, ακόμη, πολύ αυστηρή πολιτική της εταιρείας που απαγόρευε την οποιαδήποτε συναναστροφή ανάμεσα στους επιβάτες και το προσωπικό του πλοίου, μία πολιτική που είχε ως στόχο να προστατεύσει τις ασυνόδευτες γυναίκες αλλά και την καλή φήμη της γραμμής. Η κυρία Τσίπρα επεσήμανε μάλιστα ότι ακόμα και στην τραπεζαρία, αν κάποιος από τους επιβάτες έκανε κάποια ερώτηση στο προσωπικό, δεν θα έπαιρνε απάντηση<sup>108</sup>.

Φαίνεται, λοιπόν, πως με τη γενικότερη εξέλιξη και άνοδο του βιοτικού επιπέδου που ακολούθησε το τέλος του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, υπήρξε αντίστοιχη εξέλιξη στην ποιότητα της υπερωκεάνιας μεταναστευτικής ναυτιλίας.

---

<sup>107</sup> Πράγματι, το Πατρίς ναυπηγήθηκε ως μίας, ενιαίας θέσης πλοίο βλ. Α.Ι. Τζαμτζής, *ό.π.*, σ. 151.

<sup>108</sup> Δήμητρα Τσίπρα, συνέντευξη στη γράφουσα, 31/1/2023.

## Συμπεράσματα

Ο βαθμός εμπλοκής της εμπορικής ναυτιλίας στην εξέλιξη των μεταναστευτικών ροών του 19<sup>ου</sup> και 20<sup>ου</sup> αιώνα υπήρξε το αποτέλεσμα μιας σειράς παραγόντων που τη βοήθησαν να αναπτυχθεί σε επικερδή επιχειρηματικό κλάδο. Θεμελιωμένη πάνω σε παλιότερες μεταναστευτικές και εμπορικές διαδρομές, η υπερωκεάνια ναυτιλία χρειάστηκε κάτι περισσότερο από την επιχειρηματική δραστηριότητα των εμπόρων και πλοιοκτητών για να κατακτήσει τη μεταναστευτική αγορά. Η δημιουργία κατάλληλων συνθηκών και υποδομών από συγκεκριμένα ευρωπαϊκά λιμάνια με τη φροντίδα των δημοτικών αρχών ή των κυβερνήσεων και σε συνεργασία με τους εμπορικούς συλλόγους συνέτεινε στην επιτυχή δημιουργία μεταναστευτικών διαδρομών, που εδραιώθηκαν για δεκαετίες.

Βασικός παράγοντας στην επιτυχία του κλάδου υπήρξε η εκμετάλλευση των τεχνολογικών εξελίξεων και η σταδιακή μετατροπή των εμπορικών στόλων σε ατμοκίνητους. Ο ατμός, μολονότι αρχικά φάνταζε οικονομικά ασύμφορος, παρουσίαζε πλεονεκτήματα που ευνόησαν την εδραίωσή του: η σταθερότητα των δρομολογίων και η σημαντική μείωση της διάρκειας των ταξιδιών προσέλκυσε τους μετανάστες, που πλέον μπορούσαν να ταξιδεύουν αποφεύγοντας μεγάλο μέρος των κινδύνων που παρουσίαζαν τα μακρόχρονα ταξίδια με τα ιστιοφόρα. Παρότι οι ατμοπλοϊκές εταιρείες βρίσκονταν σε σχέση ανταγωνιστική, η οποία συχνά τις οδηγούσε σε ανελέητο πόλεμο τιμών που συνεπαγόταν οικονομικές απώλειες, τα αρνητικά αυτά αποτελέσματα ανάγκαζαν συχνά τις εταιρείες να συνάπτουν συμμαχίες με στόχο την εξισορρόπηση των δυνάμεων και την οικονομική εξυγίανσή τους. Η συνεργασία τους αφορούσε θέματα, όπως ο έλεγχος των τιμών των εισιτηρίων, η πρόσβαση σε συγκεκριμένα λιμάνια, οι κανόνες υγιούς διαφήμισης και ο έλεγχος των πρακτόρων. Στο όνομα του κέρδους, βέβαια, οι συμμαχίες ενίοτε παραβιάζονταν.

Λόγω ιστορικών και κοινωνικών συγκυριών, η υπερωκεάνια μετανάστευση από την Ελλάδα καθυστέρησε να λάβει το μαζικό χαρακτήρα που είχε παρουσιάσει σε άλλες χώρες. Από τη δεκαετία του 1880 που έκανε δυναμικά την εμφάνισή της, οι μετανάστες εξυπηρετούνταν από τις ευρωπαϊκές ναυτιλιακές εταιρείες, οι οποίες αρχικά φρόντιζαν για την μεταφορά τους σε ευρωπαϊκά λιμάνια, ενώ σταδιακά άρχισαν να εγκαθιστούν απευθείας δρομολόγια από τα ελληνικά λιμάνια. Το 1907 ήταν η χρονιά που εγκαινιάστηκε το πρώτο ελληνικό υπερωκεάνειο. Από την πρώτη έως και την τελευταία ελληνική επιχειρηματική προσπάθεια στο χώρο, η βοήθεια του ελληνικού δημοσίου αν και όχι

παντελώς ανύπαρκτη, υπήρξε ελάχιστη, ενώ η όποια επιτυχία τους οφείλεται στην ιδιωτική πρωτοβουλία. Οι πρώτες προσπάθειες, λιγότερο οργανωμένες και χωρίς ανάλογη εμπειρία, οδηγήθηκαν γρήγορα στην αποτυχία. Αλλά και οι επόμενες πέρασαν διά πυρός και σιδήρου, άλλοτε με επιτυχία και άλλοτε αποτυγχάνοντας: δύο Βαλκανικοί και δύο Παγκόσμιοι πόλεμοι, αλλά και ο σκληρός ανταγωνισμός από τις ξένες εταιρείες, κάνουν την εμφάνισή τους κάθε φορά που οι Έλληνες επιχειρηματίες ζητούν την πρωτοκαθεδρία στην μεταναστευτική κίνηση. Παρά τη μεταπολεμική αναβίωση της μεταναστευτικής ναυτιλίας, ο κλάδος δεν κατάφερε να επιβιώσει μετά τη δεκαετία του 1970, καθώς το αεροπλάνο μετατράπηκε στο περισσότερο δημοφιλές μεταφορικό μέσο.

Η καλή λειτουργία των ναυτιλιακών εταιρειών εξαρτιόταν σε μεγάλο βαθμό από την καλή τους συνεργασία με τα δίκτυα των πρακτόρων. Συχνά πρώην μετανάστες, πάντοτε άτομα με κοινωνική επιφάνεια στις περιοχές όπου δραστηριοποιούνταν, οι πράκτορες προσέφεραν πλήθος υπηρεσιών εκτός της έκδοσης των εισιτηρίων. Η επιτυχία του ταξιδιού των μεταναστών ήταν συνάρτηση της επιλογής του σωστού πλοίου, της διευκόλυνσης μεταφοράς στο λιμάνι αναχώρησης, της ενδεχόμενης φιλοξενίας σε περίπτωση αργοπορίας της αναχώρησης, καθώς και των οδηγιών που θα παρέχονταν για την κατάλληλη προετοιμασία των μεταναστών ώστε να γίνουν αποδεκτοί στους ελέγχους κατά την άφιξή τους στις χώρες υποδοχής. Υπεύθυνοι για όλα τα παραπάνω ήταν οι πράκτορες. Η δραστηριοποίησή τους στις χώρες υποδοχής τους έδινε τη δυνατότητα να παρέχουν και άλλες υπηρεσίες, όπως οικονομικές υπηρεσίες με τη δημιουργία μεταναστευτικών τραπεζών.

Η προσπάθεια ελέγχου του μεγέθους της μετανάστευσης τόσο από τα κράτη προέλευσης όσο και από τα κράτη υποδοχής των μεταναστών που οδήγησε στη θέσπιση νομικών περιορισμών άφηνε μεγάλο μέρος από τους επίδοξους μετανάστες χωρίς τη δυνατότητα να πραγματοποιήσουν το ταξίδι. Μπροστά στον κίνδυνο απώλειας σημαντικής μερίδας της πελατείας τους οι ναυτιλιακές εταιρείες σε συνεργασία με τους πράκτορες ανέπτυξαν παράνομες πρακτικές μεταφοράς των μεταναστών. Ωστόσο, πολλές φορές η παράνομη δράση οδηγούσε σε εκμετάλλευση των μεταναστών που κατέληγαν σε οικονομική καταστροφή, έχοντας διαθέσει όλη την περιουσία τους για ένα ταξίδι που δεν θα μπορούσαν να πραγματοποιήσουν.

Οι υπηρεσίες που προσέφεραν τα υπερωκεάνια στους μετανάστες κατά τη διάρκεια του ταξιδιού ποικίλλουν ανάλογα με την εποχή. Μολονότι κατά πολύ βελτιωμένες σε σχέση με

τα ιστιοφόρα, για τους μετανάστες της τρίτης θέσης, δηλαδή τη συντριπτική τους πλειοψηφία, οι συνθήκες που επικρατούσαν στους κοιτώνες ήταν ιδιαίτερα δύσκολες. Η απουσία καθαρού αέρα, η συγκέντρωση μεγάλου αριθμού ατόμων σε ενιαίους χώρους και η κακή ποιότητα του φαγητού ήταν προκλήσεις που οι μετανάστες αντιμετώπιζαν καθημερινά στο πολυήμερο ταξίδι τους και που γιγαντώνονταν όταν οι καιρικές συνθήκες ήταν άσχημες. Παρότι ήδη πριν από τη μετάβαση στον 20<sup>ο</sup> αιώνα κάποιες εταιρείες είχαν αρχίσει να βελτιώνουν τις παροχές τους, εντούτοις μεγάλη βελτίωση θα παρατηρηθεί μετά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, όταν τα πλοία κατασκευάζονταν έτσι ώστε να παρέχουν πιο άνετο και «ανθρώπινο» ταξίδι στους πελάτες τους. Θα μπορούσαμε, λοιπόν, να πούμε ότι οι διευκολύνσεις που προσέφερε η ναυτιλία στους μετανάστες επηρέαζαν ως ένα βαθμό την τελική απόφαση των μεταναστών· εντούτοις, μεγάλη ήταν η επιρροή που άσκησαν από την πλευρά τους οι μετανάστες στην εξέλιξη της ναυτιλίας, καθώς η προσπάθεια των ναυτιλιακών εταιρειών να κερδίσουν μεγαλύτερο μερίδιο από την πελατεία οδήγησε σε νέες κατασκευές πλοίων με την ενσωμάτωση καινοτόμων τεχνολογιών και ανέσεων.

## **Βιβλιογραφία**

### **Πρωτογενείς πηγές**

#### **Εφημερίδες**

*Ατλαντίς* Νέας Υόρκης (Ιανουάριος – Αύγουστος 1907)

*Σφαίρα* Πειραιώς (Ιανουάριος – Δεκέμβριος 1907 και Ιανουάριος – Δεκέμβριος 1911)

#### **The Statue of Liberty—Ellis Island Foundation/ The Oral History Project**

##### **Συνεντεύξεις μεταναστών**

EI-556, Carmella Adario από την Ιταλία

EI-174, Mary Apanomith από τον Βόλο

AKRF-106, Tessie Kalogarados Argianas από την Ελλάδα

EI-254, Samuel Amada από την Αυστρία

AKRF-92, Celia Adler από τη Ρωσία

##### **Συνέντευξη στη γράφουσα**

Δήμητρα Τσίπρα (ταξίδεψε ως μετανάστρια στην Αυστραλία το 1962), 31/1/2023.

## Δευτερογενείς πηγές

### Ελληνόγλωσση βιβλιογραφία

Αναστασόπουλος Νικόλαος, *Η ληστεία στο ελληνικό κράτος (μέσα 19ου – αρχές 20ού αι.)*, Βιβλιοπωλείον της Εστίας, Αθήνα, 2018.

Βεντούρα Λίνα, Γκρούτση Δήμητρα, «Ο Ψυχρός Πόλεμος και η ρύθμιση των διεθνών μετακινήσεων: η δημιουργία της 'Διακυβερνητικής Επιτροπής Μεταναστεύσεως εξ Ευρώπης», *Μνήμων*, τόμ. 32 (2012), σ. 205-221.

Δαμηλάκου Μαρία, «Κεντρική και Νότια Αμερική», στο Ι. Χασιώτης, Όλ. Κατσιαρδή-Hering, Ε. Αμπατζή (επιμ.), *Οι Έλληνες στη διασπορά, 15<sup>ος</sup>-20<sup>ος</sup> αι.*, Έκδοση της Βουλής των Ελλήνων, Αθήνα, 2006, σ.291-300.

Green Nancy, *Οι δρόμοι της μετανάστευσης. Σύγχρονες θεωρητικές προσεγγίσεις*, Εκδόσεις Σαββάλας, Αθήνα, 2004.

Καρπόζηλος Κωστής, *Κόκκινη Αμερική. Έλληνες μετανάστες και το όραμα ενός Νέου Κόσμου 1900-1950*, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Κρήτης, Ηράκλειο, 2017.

Κιτροέφ Αλέξανδρος, «Η νέα διασπορά. Α. Η μετανάστευση στις ΗΠΑ», στο Παναγιωτόπουλος Β. (επιμ.), *Ιστορία του Νέου Ελληνισμού, 1770-2000*, τόμ. 5: Τα χρόνια της σταθερότητας, 1871-1909, Αθήνα, 2003, σ.365-372.

Κιτροέφ Αλέξανδρος, «Οι Έλληνες στις ΗΠΑ 1909-1922», στο Παναγιωτόπουλος Β. (επιμ.), *Ιστορία του Νέου Ελληνισμού, 1770-2000*, τόμ. 6: Η Εθνική ολοκλήρωση, 1909-1922. Από το κίνημα στο Γουδί ως τη Μικρασιατική Καταστροφή, Αθήνα, 2003, σ.323-332.

Κωνσταντινίδης Στέφανος, «Καναδάς», στο Ι. Χασιώτης, Όλ. Κατσιαρδή-Hering, Ε. Αμπατζή (επιμ.), *Οι Έλληνες στη διασπορά, 15<sup>ος</sup>-20<sup>ος</sup> αι.*, Έκδοση της Βουλής των Ελλήνων, Αθήνα, 2006, σ.283-289.

Λαλιώτου Ιωάννα, «Ηνωμένες Πολιτείες», στο Ι. Χασιώτης, Όλ. Κατσιαρδή-Hering, Ε. Αμπατζή (επιμ.), *Οι Έλληνες στη διασπορά, 15<sup>ος</sup>-20<sup>ος</sup> αι.*, Έκδοση της Βουλής των Ελλήνων, Αθήνα, 2006, σ.275-280.

Λαλιώτου Ιωάννα, *Διασχίζοντας τον Ατλαντικό. Η ελληνική μετανάστευση στις ΗΠΑ κατά το πρώτο μισό του εικοστού αιώνα*, Πόλις, Αθήνα, 2006.

Μανδατζής Χρήστος, *Υπερπόντια μετανάστευση από τη Μακεδονία 1923-1936*, Δημοσίευτη Διδακτορική Διατριβή, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, Θεσσαλονίκη, 2000.

Palaktsoglou, Maria , «Η μεταναστευτική πολιτική της Αυστραλίας προς την Ελλάδα και η ελληνική μεταπολεμική μετανάστευση (1945–1953)», στο M. Rossetto, M. Tsianikas, G. Couvalis and M. Palaktsoglou (επιμ.) *Greek Research in Australia: Proceedings of the Eighth Biennial International Conference of Greek Studies, Flinders University June 2009*, Flinders University Department of Languages - Modern Greek, Adelaide, 2009, σ. 710-729.

Παπαδόπουλος Γιάννης, *Η μετανάστευση από την Οθωμανική Αυτοκρατορία στην Αμερική (19<sup>ος</sup> αιώνας-1923): οι ελληνικές κοινότητες της Αμερικής και η αλυτρωτική πολιτική της Ελλάδας*, Δημοσίευτη Διδακτορική Διατριβή, Πάντειο Πανεπιστήμιο, Αθήνα, 2008.

Πετμεζάς Σωκράτης, «Οι κοινωνικές δομές κατά τον 19<sup>ο</sup> αιώνα», στο Αντώνης Μωυσίδης, Σπύρος Σακελλαρόπουλος (επιμ.), *Η Ελλάδα στον 19<sup>ο</sup> & 20<sup>ο</sup> αιώνα. Εισαγωγή στην ελληνική κοινωνία*, Τόπος, Αθήνα, 2010, σ. 49-69.

Ράκκας Γιώργος, *Σύγχρονες Βαβέλ*, Εναλλακτικές Εκδόσεις, Αθήνα, 2017.

Τάμης Αναστάσιος, «Αντίποδες. 1. Αυστραλία 2. Νέα Ζηλανδία», στο Ι. Χασιώτης, Όλ. Κατσιαρδή-Hering, E. Αμπατζή (επιμ.), *Οι Έλληνες στη διασπορά, 15<sup>ος</sup>-20<sup>ος</sup> αι.*, Έκδοση της Βουλής των Ελλήνων, Αθήνα, 2006, σ. 255-273.

Τζαμτζής Α. Ι., *Τα Ελληνικά Υπερωκεάνια 1907-1977*, Μίλητος, Αθήνα, χ.χ.

Τουργέλη Γιώτα, *Οι Μπρούκληδες. Έλληνες μετανάστες στην Αμερική και μετασχηματισμοί στις κοινότητες καταγωγής 1890-1940*, Εθνικό Κέντρο Κοινωνικών Ερευνών, Αθήνα, 2020.

Χαρλαύτη Τζελίνα, *Ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας*, Νεφέλη, Αθήνα, 2001.

Χαρλαύτη Τζελίνα, «Ναυτιλία», στο Κώστας Κωστής και Σωκράτης Πετμεζάς (επιμ.), *Η ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας τον 19<sup>ο</sup> αιώνα*, Αλεξάνδρεια, Αθήνα, σ. 421-462.

Χασιώτης Ι. Κ., *Επισκόπηση της Ιστορίας της Νεοελληνικής Διασποράς*, Βάνιας, Θεσσαλονίκη, 1993.

### Ξενόγλωσση βιβλιογραφία

Andreozzi Daniele, “Uomini in mare. Il porto di Trieste e il traffico passeggeri dall’ avio della navigazione a vapore alla Prima Guerra Mondiale”, στο Paola Massa (επιμ.) *Andar per Mare*, De Ferrari, Genova, 2009, σ. 127-146.

Baricco Alessandro, Novecento, Edizione Feltrinelli, Bologna, 1994.

Boyd James, “Mechanism Migration: Transnational Relationships, Business Structure and Diffusing Steam on the Atlantic”, *The International Journal of Maritime History*, τόμ. 32(I), 2020, σ.3-22.

Ciccio Sebastiano Marco, “E il Viaggio non Finiva Mai. Note sull’ Emigrazione Italiana Transoceanica”, *Storia e Futuro, Rivista di Storia e Storiografia Contemporanea*, [online], 2014. Διαθέσιμο στο <https://storiaefuturo.eu/viaggio-non-finiva-mai-note-sullemigrazione-italiana-transoceanica/> [Πρόσβαση στις 17/4/2023].

Feys Torsten, *The Battle for the Migrants : The Introduction of Steamshipping on the North Atlantic and Its Impact on the European Exodus*, Liverpool University Press, 2012.

Feys Torsten, “Trans-Atlantic Migration at Fullsteam Ahead: A Flourishing and Well-Oiled Multinational Enterprise”, στο B. Beelaert (επιμ.), *Red Star Line: Antwerp 1873 – 1934*, Davidsfonds, Leuven, 2013, σ. 32-45.

Keeling Drew, “The Transportation Revolution and Transatlantic Migration, 1850 – 1914”, *Research in Economic History*, τόμ. 19, 1999, σ.39-74.

Liberatore Ricardo, McKeena Christopher, “Shipping Migrants in The Age Of Steam: The Rise and rise of Messageries Maritimes c. 1870 – 1914”, *Global History of Capitalism Project*, Oxford Centre for Global History, University Of Oxford, 2018.

Manitakis Nicolas, “Transatlantic Emigration and Maritime Transport from Greece to the US, 1890-1912: A Major Area of European Steamship Company Competition for Migrant Traffic”, στο Torsten Feys, Lewis R. Fisher, Stéphane Hoste and Stephan Vanfraechem (επιμ.) *Maritime Transport and Migration: the Connections between Maritime and Migration Networks*, International Maritime Economic History Association, St. John’s, Newfoundland, 2007, σ. 63-74.

Manitakis Nicolas, Michael Michalis, “Cypriot Emigration to the United States of America (1910-1930)”, *Chronos – Revue d’ Histoire de l’ Université de Balamand*, τόμ. 30 (2014), σ. 99-137.

Υπεύθυνη Δήλωση Συγγραφέα:

Δηλώνω ρητά ότι, σύμφωνα με το άρθρο 8 του Ν.1599/1986, η παρούσα εργασία αποτελεί αποκλειστικά προϊόν προσωπικής μου εργασίας, δεν προσβάλλει κάθε μορφής δικαιώματα διανοητικής ιδιοκτησίας, προσωπικότητας και προσωπικών δεδομένων τρίτων, δεν περιέχει έργα/εισφορές τρίτων για τα οποία απαιτείται άδεια των δημιουργών/δικαιούχων και δεν είναι προϊόν μερικής ή ολικής αντιγραφής, οι πηγές δε που χρησιμοποιήθηκαν περιορίζονται στις βιβλιογραφικές αναφορές και μόνον και πληρούν τους κανόνες της επιστημονικής παράθεσης.