

Τ.Ε.Ι. ΠΑΤΡΩΝ
ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΘΕΜΑ

“Η αγγλική παροικία στην Αχαΐα στις αρχές του 20ού αιώνα και πως συνέβαλαν στην οικονομική δραστηριότητα της πόλης”



ΕΙΣΗΓΗΤΗΣ : Κος ΓΑΒΡΙΗΛΟΠΟΥΛΟΣ

ΣΠΟΥΔΑΣΤΕΣ : ΓΚΟΥΣΚΟΣ ΗΛΙΑΣ

ΒΛΑΣΣΗΣ ΜΙΧΑΗΛ

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

| | Σελίδα |
|---|---------------|
| Μια πόλη γεννιέται..... | 4 |
| Τα <<Εγγλέζικα>> και περί άλλων πολυεθνικών τινών.. | 11 |
| Κεφάλαιο Α-Οικονομία..... | 14 |
| Α μέρος-Εμπόριο Σταφίδας..... | 15 |
| Β μέρος –Η ναυτιλία..... | 36 |
| Μαρτυρίες..... | 43 |
| Συγκοινωνιακά μέσα..... | 82 |
| Σωματείο της Πάτρας..... | 83 |
| Ποδόσφαιρο το 1899..... | 88 |
| TENNIS CLUB στην Πάτρα..... | 91 |
| Οι πρωτοπόροι τενίστες..... | 93 |
| Επίλογος..... | 96 |
| Βιβλιογραφία..... | 98 |
| Ευχαριστίες..... | 99 |

ΜΙΑ ΠΟΛΗ ΓΕΝΝΙΕΤΑΙ.....

Η εξέλιξη της Πάτρας κατά τον 19^ο αιώνα, από κατεστραμμένη τουρκόπολη το 1828, σε λειτουργικό αστικό κέντρο το 1900, ήταν μια διαδικασία αργή και γεμάτη δυσκολίες.

Η σχεδόν εβδομηντάχρονη εκσυγχρονιστική πορεία της πόλης συνδέθηκε άρρηκτα με τις οικονομικές – παραγωγικές διαφοροποιήσεις της και τις κεντρικές πολιτικές επιλογές της χώρας. Στα πλαίσια αυτά, εντάσσονται και οι ρυθμοί εκτέλεσης των αναγκαίων έργων υποδομής, που διαμόρφωσαν τη λειτουργικότητα της πόλης και καθιέρωσαν τις νέες (εισαγόμενες) συμπεριφορές και νοοτροπίες των κατοίκων της.

Η διαδικασία αστικοποίησης της Πάτρας, για να κατανοηθεί, μπορεί να χωριστεί σε δύο περιόδους:

A. Στην περίοδο «αυτονομίας» της πόλης (1828-1870), που «...οι ελληνικές πόλεις, τουλάχιστον ως τη δεκαετία του 1870, έχουν την αυτονομία τους. Ούτε διαδικασίες ενοποίησης υπάρχουν (επικοινωνίες, δρόμοι, σιδηρόδρομοι, τραπεζικά δίκτυα) ούτε σχεδιασμός από την κεντρική διοίκηση. Οι πόλεις μοιάζουν να λειτουργούν μόνες τους.....»

B. Στην περίοδο «ανακατατάξεων» (1870-1900), που σηματοδοτεί «...την αρχή μιας νέας περιόδου και όχι κάποια ριζική αλλαγή στο σύστημα των κοινωνικοοικονομικών σχέσεων και των σχέσεων κυριαρχίας. Η Αχαΐα στα τέλη του 19^{ου} αιώνα δεν έχει υποστεί ακόμα ουσιαστικούς μετασχηματισμούς. Το παλιό συνυπάρχει με το καινούργιο χωρίς να επέλθει ρήξη. Οι αλλαγές θα γίνουν σταδιακά αισθητές και θα αφορούν αλλαγές στη χρήση και εκμετάλλευση γης, εμφάνιση νέων οικονομικών κέντρων και τη έντονες ανακατατάξεις στην κοινωνική ιεραρχία. Τα στοιχεία αυτά συνδέονται με το καθοριστικό γεγονός που οροθετεί τις εξελίξεις στην Αχαΐα: τη σταφιδική κρίση, η οποία οδηγεί σε νέες ισορροπίες, που αποκρυσταλλώνονται στις πρώτες δεκαετίες του 20^{ου} αιώνα....».

Με την εγκαθίδρυση της «Βασιλευομένης Δημοκρατίας» (1846) και παρά την έντονη κυβερνητική αστάθεια που ακολούθησε, ο εκσυγχρονισμός της Ελλάδας έλαβε ταχείς ρυθμούς με πρωτεργάτη τον Αλέξανδρο Κουμουνδούρο και κύριο εκφραστή του μετασχηματισμού

της χώρας τον Χαρίλαο Τρικούπη. Η χώρα, την περίοδο αυτή, αυξήθηκε γεωγραφικά, αναπτύχθηκε οικονομικά και απέκτησε ένα σημαντικό θεσμικό οπλοστάσιο, όπως για παράδειγμα τη θεσμοθέτηση της «Καθολικής ψηφοφορίας» και της «Αιρετής Ανάδειξης των τοπικών Αρχών».

Ωστόσο, ήδη από τη δεκαετία του 1860, είχαν εμφανιστεί στην Πάτρα τα πρώτα δείγματα συσσώρευσης κεφαλαίου σε λίγα χέρια, ως αποτέλεσμα των περιορισμένης κλίμακας οικονομικών μετασχηματισμών που είχαν συντελεστεί. Οι παραγωγικο-οικονομικές αυτές διαφοροποιήσεις, «.....μετέτρεψαν την τοπική αγροτική οικονομία σε αγροτοεμπορική, αλλά οι εκφυλιστικές τάσεις που εκδηλώθηκαν, κατά τη διάρκεια της διαδικασίας αυτής, οδήγησαν σε ανεπαίσθητη μετεξέλιξη προς την εμποροβιομηχανική κατεύθυνση....

- Το 1866 «...γίνονται και οι πρώτες δημοτικές εκλογές με απευθείας εκλογή δημάρχου. Είναι η κυριότερη προσφορά της κυβέρνησης του Μπεν. Ρούφου. Εκλέγεται ο Περικλής Καλαμογδάρτης, που παραμένει ως το 1870. Προτιμάει να φοράει φουστάνελες....»
- Το 1869, αρχίζουν οι ουσιαστικές ενέργειες για την κατασκευή του τεχνητού λιμανιού της πόλης, το σχεδιασμό του οποίου ανέλαβε ο Ν. Πασκάλ (1872) και την εκτέλεση του έργου ο Π. Μανιάκ (1879), συνεταιρικά με την εταιρεία «Companie Générale dew Travaux Publiques et Particuliers».

Με την έναρξη της νέας δεκαετίας, του 1870, «ο πενέστατος» τα παλαιότερα χρόνια Δήμος Πατρέων, με τη συνδρομή του ανώτερου κοινωνικού στρώματος της πόλης, την επιβολή γενναίας φορολογίας και τη δανειοδότησή του, εγκαινίασε τη διαδικασία μεταμόρφωσης της αχαϊκής πρωτεύουσας. Στην πόλη, επικρατούσε αναβρασμός για την υψηλή φορολογία, αλλά και δημιουργικός οργανισμός: «...Η δεκαετία του 1870 είναι για την Πάτρα μία περίοδος εκτέλεσης πολλών έργων που αλλάζουν το πρόσωπο της πόλης: εργοστάσιο φωταερίου, υδραγωγείο, δενδροφύτευση και λιθόστρωση δρόμων και πεζοδρομίων, λιμενικά έργα, δημοτική αγορά, νοσοκομείο και πτωχοκομείο, που δημιουργούνται με τις συνδρομές των εμπόρων ως μία εκδήλωση φιλανθρωπίας....»

Πιο συγκεκριμένα:

- Το 1870, ξανάρχισαν τα έργα ανέργεσης του Δημοτικού Νοσοκομείου Πατρών, ο θεμέλιος λίθος του οποίου είχε τεθεί από το βασιλιά Όθωνα το 1857. Την 1.1.1872, το Νοσοκομείο λειτούργησε.
- Το ίδιο χρονικό διάστημα, 1871-1872, «...κτίζεται το δημοτικό θέατρο «Απόλλων» και από τα πρώτα χρόνια της λειτουργίας του οι φιλόμουσοι επιχορηγούν τις παραστάσεις ξένων μελοδραματικών θιάσων. Το 1845-75 η πλατεία Γεωργίου αποκτά τα συντριβάνια που την κοσμούν και σήμερα...»
- Στο μεταξύ, ο Δήμος Πατρέων είχε εγκαινιάσει, επί Δημάρχου Γεωργίου Ρούφου (1872), την κατασκευή ενός εκτεταμένου αποχετευτικού δικτύου, το οποίο συνέχισε ο αδελφός του Θάνος Κανακάρης Ρούφος και ολοκλήρωσε, κατά τα έτη 1899-1904, ο Δημήτριος Βότσης. Επίσης, το 1872, χυτοσιδερένιες σωλήνες αντικατέστησαν το μέχρι τότε λιθόκτιστο υδρευτικό δίκτυο και το 1874 κατασκευάστηκε η συλλέκτρια δεξαμενή νερού στο Κάστρο.
- Παράλληλα, το 1873, ο Δήμος Πατρέων ενοικίασε την οικία ιδιοκτησίας Στ. Κοντογούρη για τη λειτουργία του Δημοτικού Βρεφοκομείου, ενώ, ένα χρόνο αργότερα, το 1874, η Πάτρα φωτίστηκε με «αεριόφως», δηλαδή φωταέριο, από το εργοστάσιο που είχε ανεγερθεί πλησίον του ναού του Αγίου Ανδρέα.
- Το 1875, επίσης, λειτούργησε «Τηλεγραφείον δια το κοινόν» σε οίκημα επί της οδού Αιγίου, δηλαδή της σημερινής οδού Κορίνθου, ενώ, από το 1872, είχαν ήδη αρχίσει οι συζητήσεις και οι καταθέσεις προτάσεων για τη σιδηροδρομική σύνδεση της Πάτρας με τον Πύργο. Ύστερα από 15 χρόνια, στις 9 Δεκεμβρίου 1887, έφθασε στην Πάτρα η πρώτη αμαξοστοιχία.
- Μετά από τέσσερα χρόνια, το 1879, λειτούργησαν οι Αγορές της Πάνω Πόλης (επί των οδών Γερμανού και Ηλείας) και της Κάτω Πόλης (επί των οδών Αγίου Ανδρέου και Αράτου). Το 1881, λειτούργησε η Ψαραγορά (επί των οδών Αγίου Ανδρέου

και τότε Καλαβρύτων-νυν Γούναρη) και, τέλος, το 1884, διαμορφώθηκε σε σύγχρονη Αγορά το περίφημο Μαρκάτο.

Πλέον, η Πάτρα εκσυγχρονιζόταν μέσα σ' ένα πολιτικό περιβάλλον αρκετά δημοκρατικότερο από το προηγούμενο, που είχε επιβάλλει η συνεχώς ανερχόμενη αστική τάξη. Γιατί, «.....μία εύρωστη και ανεξάρτητη τάξη αστών στάθηκε απαραίτητο στοιχείο για την ανάπτυξη της κοινοβουλευτικής δημοκρατίας. Χωρίς μπουρζουαζία δεν υπάρχει δημοκρατία.....»

Τα έργα υποδομής συνοδεύονταν από την ανέγερση ωραίων νεοκλασικών κτιρίων και την εδραίωση της ευρωπαϊκής κουλτούρας σε όλους τους τομείς των εκφράσεών της. Ευρωπαϊκά έπιπλα, υφάσματα, αρώματα, ενδυματολογικές μόδες, γαστρονομικοί νεοτερισμοί, χοροί και τραγούδια, συμπεριφορές, μουσικά σύνολα και θεατρικοί θίασοι κ.λ.π., τα πάντα εισάγονταν από την απαστράπτουσα τότε Εσπερία. Παράλληλα, στην πόλη εγκαθίσταντο «.....διδάσκαλοι των χορών των συνηθιζομένων εις όλην την Ευρώπη....». όπως οι Ξ. Ανέτης, Ανδρ. Αλεβίζος, Γ. Κράκος, Οδ. Κούμης, Δ. Λιβαθινός, Ιωαν. Τριβιζάς κ.ά. άλλα και μόδιστροι και «φραγκοράφτες», όπως οι Χρ. Αργυρόπουλος, Α. Πασχάλης κ.ά.

Από τα μέσα της δεκαετίας του 1860, άρχισε η εγκατάσταση στην πόλη των πρώτων μουσικοδιδασκάλων, όπως του Μάρκο Καρντόνι (1864), ενώ το 1870 εγκαταστάθηκε στην Πάτρα ο φημισμένος συνθέτης Ιωσήφ Λιμπεράλλι. Το 1875 ιδρύθηκε η φιλαρμονική ορχήστρα «Ευτέρπη» με αρχιμουσικό τον Δημ. Μπακίκα και, τον ίδιο χρόνο, συστάθηκε η «Φιλαρμονική Εταιρεία», η οποία όμως έζησε μόνο πέντε μήνες.

Δύο χρόνια αργότερα, το 1877, ιδρύθηκε η φιλαρμονική ορχήστρα «Ορφεύς» με αρχιμουσικό τον Μ. Καρντόνι και το 1879 πρωτοεμφανίστηκε στο πατραϊκό κοινό η φιλαρμονική του Σπυρ. Μπίτση. Τον ίδιο χρόνο, ο Αύγουστος Τιβέριος άνοιξε το πρώτο κατάστημα μουσικών οργάνων στην Πάτρα, ενώ, από το 1883, η πόλη απέκτησε τον αναγκαίο επιδιορθωτή «κλειδοκυμβάλων», προκαλώντας το δημοσιογραφικό σχόλιο: «....Η έλλειψις τοιούτου ειδικού τεχνίτου είχε καταστή επαισθητή.....»

Για τις ψυχαγωγικές ανάγκες, εκτός του θεάτρου «Απόλλων», που άλλωστε ήταν και είναι χειμερινό, το 1876 λειτούργησε ένα θερινό

θέατρο απέναντι από το χώρο όπου σήμερα βρίσκεται το δικαστικό μέγαρο, ενώ, στον ίδιο χώρο των Δικαστηρίων, τον επόμενο χρόνο (1877), λειτούργησε το «εαρινόν θέατρον Ο Βέρδης». Το 1885, άρχισε να λειτουργεί το περίφημο θερινό θέατρο «Παράδεισος», εκεί όπου σήμερα είναι το «Πάνθεον», ενώ ήδη λειτουργούσε ένα θέατρο στο λεγόμενο τότε «Κήπο του Σακκέτου», στη θέση που βρίσκεται το Βρεφοκομείο. Την ίδια εποχή δε, άρχισε και η διαδικασία εξελληνισμού του Θεάτρου Σκιά, που ολοκληρώθηκε τη δεκαετία του 1890 με πρωτεργάτη τον Δημ. Σαρδούνη.

Παράλληλα με τα θεάματα, τις διασκεδάσεις και τις μουσικές ενασχολήσεις, το 1877 άρχισε στην Πάτρα η αναβίωση του αθλητικού πνεύματος, με την ίδρυση ενός Σκοπευτηρίου σε οικόπεδο πίσω από το ναό του Αγίου Ανδρέα, ενώ τον επόμενο χρόνο (1878) οι μαθητές του Γυμνασίου της πόλης «...δίδουν παράστασιν εις το Δημοτικόν Θέατρον προς ίδρυσιν γυμναστηρίου...», το οποίο, τελικά, λειτούργησε την ίδια χρονιά, σε μία νοικιασμένη αποθήκη στο κέντρο της πόλης, υπό τη διεύθυνση του γυμναστή Ι.Γ. Καρδαρά. Λίγο αργότερα ιδρύθηκε η «Γυμναστική Ακαδημία» και το 1880 η «Αχαϊκή Παλαίστρα», ενώ το 1882 η Γυμναστική άρχισε να διδάσκεται στα Δημοτικά Σχολεία και συστάθηκε το πρώτο δημόσιο γυμναστήριο της πόλης, στο χώρο όπου προηγουμένως ήταν το θέατρο «Βέρδης», με υπεύθυνο το γυμναστή Ανδρ. Πετρουτσή.

Η συστηματική και οργανωμένη, όμως, καλλιέργεια του Αθλητισμού άρχισε από το 1891, έτος που ιδρύθηκε ο θρυλικός «Παναχαϊκός Γυμναστικός Σύλλογος». ο οποίος «.....έδωσε στα μέλη του τις δυνατότητες ν' ασχοληθούν με τη γυμναστική, με τον κλασικό αθλητισμό, με την κολύμβηση και την κωπηλασία, με την ποδηλασία και τη σκοποβολή.....Δεν απέβλεπε όμως ο Παναχαϊκός μόνο στη σωματική άσκηση της πατραϊκής νεολαίας. Επιδίωξε να συντελέσει και στην πνευματική ανάπτυξή της. Για το σκοπό αυτό ίδρυσε βιβλιοθήκη, φροντιστήριο ξένων γλωσσών, εσπερινή εμπορική σχολή και σχολείο μουσικής. Από μαθητές του σχολείου αυτού συγκρότησε Μπάντα όταν ήταν αισθητή στην Πάτρα η έλλειψη Φιλαρμονικής.....»

Η αχαϊκή πρωτεύουσα, ως χαρακτηριστικό δείγμα πόλης-λιμανιού, με πολυεθνική σύνθεση και κοσμοπολίτικη διάθεση, από πολύ νωρίς έγινε θετικός δέκτης των φιλοσοφικών και πολιτικών ρευμάτων της

εποχής, που την κατέστησαν κέντρο πολιτικού διαλόγου, γενέτειρα σπουδαίων πολιτικών ανδρών και χώρο πρωτοποριακών ενεργειών.

Οι ιδέες της Μεγάλης Γαλλικής Επανάστασης μάγεψαν πολλούς Πατρινούς και ιδιαίτερα τον τελευταίο προπαγανδιστή τους, Ανδρέα Ρηγόπουλο.

Επίσης, οι ιδέες του άκρατου Φιλελευθερισμού, που πρώτος διατύπωσε ο Άνταμ Σμιθ, στην Πάτρα βρήκαν έδαφος καλλιέργειας, όπως και ο εθνικισμός, σε μια όμως εποχή που κάλπαζε ο διεθνισμός του εμπορίου. Αλλά και η «Κομμούνα του Παρισιού» (1871) απέκτησε στην Πάτρα τους οπαδούς της, που ενώ συγκροτήθηκαν σε ομάδα το 1876, εμφανίστηκαν δημόσια, ένα χρόνο αργότερα, με την έκδοση της εφημερίδας τους «Ελληνική Δημοκρατία». Παρά τη βραχύβια παρουσία των πρώτων ανά την Ελλάδα αναρχικών, οι σοσιαλιστικές και αναρχοσυνδικαλιστικές ιδέες άνθησαν στην Πάτρα, ως κατ' εξοχήν κέντρο τους, μέχρι και τη δεύτερη δεκαετία του 20^{ου} αιώνα. Μάλιστα, στις 3 Νοεμβρίου 1896, ο αναρχικός τσαγκάρης Δημήτρης Μάτσαλης προέβει στην πρώτη τρομοκρατική-δολοφονική επίθεση, που «.....θεωρήθηκε πρωτοφανές (περιστατικό) όχι μόνο για την Πάτρα αλλά και για την υπόλοιπη Ελλάδα...»

Η κυκλοφορία ιδεών, ποικίλων αποχρώσεων και αλληλοσυγκρουόμενων μεταξύ τους, ως έκφραση των ταξικών αντιθέσεων-πόθων, «....συνέτειναν ακόμα περισσότερο στην πολιτιστική πολυμορφία και κοσμοπολίτικο χαρακτήρα των Πατρών....», που άντεξε μέχρι τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο.

Οι διεθνείς ανακατατάξεις και η επίδραση του κρατικού εθνικισμού αλλοίωσαν τα χαρακτηριστικά της πόλης και τη μετέτρεψαν σε τμήμα ενός ομοιόμορφου πολιτισμικού μοντέλου. Τη δεκαετία 1870 υπήρχαν στην Πάτρα αρκετοί κάτοχοι μεγάλων περιουσιών, πολύ περισσότεροι απ' ό,τι προηγουμένως. Όπως προκύπτει δε από μία έκθεση του 1871 του αναπληρωτή του Γάλλου υποπροξένου στην πρωτεύουσα της Αχαΐας, ήταν αισθητή η πρόοδος της ατομικής ευημερίας και στον εμπορικό κόσμο και στον κόσμο των κτηματιών και υπήρχαν στην πόλη 5-6 εκατομμυριούχοι και περίπου εκατό μικρές περιουσίες της τάξης των 150-500.000 φράγκων....»

Ο συσσωρευμένος πλούτος λοιπόν, αν και το οικονομικό περιβάλλον ήταν ασταθές, «.....δημιούργησε μια τάξη στην οποία ήταν

προσιτή κάθε πολυτέλεια της εποχής. Χωρίς να ζει με τρόπο επιδεικτικό και προκλητικό, η τάξη αυτή αναζητεί τώρα και πολιτιστικά αγαθά και φιλοδοξεί να εκσυγχρονίσει και εξωραΐσει την πόλη. Έτσι, από το 1870 κι έπειτα, κτίζονται επιβλητικές κατοικίες, που διακοσμούνται με έργα τέχνης. Εισάγονται έπιπλα, ενδύματα και άλλα είδη από την Ευρώπη. Αγοράζονται άμαξες από ιδιώτες, ενώ πληθύνονται οι δημοσίας χρήσεως...»

Βεβαίως ο εξαστισμός και εξευρωπαϊσμός της πόλης χρονολογούνταν από τα πρώτα μεταπελευθερωτικά βήματά της, τα οποία, έστω και με αργοπορία ετών, συγχρονίστηκαν με τις κατευθύνσεις της ανεπτυγμένης Ευρώπης. Καθοριστικός παράγοντας, γι' αυτή την κατεύθυνση, υπήρξε η γεωγραφική θέση της Πάτρας και το πρωτοποριακό πνεύμα του Κυβερνήτη Ιωάννη Καποδίστρια, που της κληροδότησε ένα εντυπωσιακό για την εποχή πολεοδομικό σχέδιο, δημιουργός του οποίου ήταν ο περίφημος μηχανικός του γαλλικού στρατού Σταμάτιος Βούλγαρης. Τα στοιχεία αυτά κατέστησαν την Πάτρα πόλο έλξης διαφόρων νεήλυδων από την Ήπειρο, τα Επτάνησα, την πελοποννησιακή ενδοχώρα, ακόμα και από τη Χίο και τη Σμύρνη, αλλά και πολλών αλλοδαπών από την Ιταλία, τη Μάλτα, την Αγγλία και τις γερμανικές χώρες, που αναζητούσαν ευκαιρίες επικερδούς τοποθέτησης των κεφαλαίων τους ή σωστής διακίνησης των προϊόντων τους. Έτσι, από τις αρχές της δεκαετίας του 1830, είχαν δρομολογηθεί οι διαδικασίες για τη διαμόρφωση ενός νέου και διαφορετικού (από το προεπαναστατικό) ανώτερου κοινωνικού στρώματος, που, με ταχείς ρυθμούς, έστω και επιδερμικά, υιοθετούσε ένα πρωτόγνωρο τρόπο ζωής.

«.....Ένας καινούργιος αστικότερος τρόπος ζωής κατακτά ολοένα έδαφος. Αλλά για συνειδητοποιημένο αστικό στοιχείο δεν μπορεί να γίνει λόγος, διότι η διαμόρφωσή του προϋποθέτει μακρύ παρελθόν, που δεν υπήρχε εδώ, όταν μάλιστα οι καινούργιες κοινωνικές ισορροπίες που προέκυψαν μετά την Απελευθέρωση προκάλεσαν ανακατατάξεις στην κοινωνική διαστρωμάτωση της πόλης, ανέτρεψαν τις παλιές ιεραρχίες και ανέκοψαν τη διαδικασία δημιουργίας αστικής συνείδησης, που φαίνεται να είχε αρχίσει πριν από την Επανάσταση...»

Θαυμάσια περιγραφή του καθημερινού τρόπου ζωής των Πατρινών, το 1836, μας έχει δώσει ο Βαυαρός επισκέπτης της πόλης

Λουδοβίκος Στόμπ, ο οποίος συνάντησε και κατέγραψε τη συνύπαρξη των παλαιών και των νέων νοοτροπιών και συμπεριφορών.

ΤΑ «ΕΓΓΛΕΖΙΚΑ» ΚΑΙ ΠΕΡΙ ΑΛΛΩΝ ΠΟΛΥΕΘΝΙΚΩΝ ΤΙΝΩΝ

Κτίρια, τοπωνύμια και ονομασίες άφησαν τα χρόνια πίσω τους, ως ανάμνηση της πολυεθνικής σύνθεσης που χαρακτήριζε την Πάτρα των παρελθόντων χρόνων.

Εγγλέζοι, Μαλτέζοι, Γερμανοί και Ιταλοί συγκροτούσαν ένα δραστήριο τμήμα της πατραϊκής κοινωνίας, τα χνάρια του οποίου είναι ακόμα ευδιάκριτα στη ζωή της πόλης.

Το θέατρο «Απόλλων», το αστικό Καρναβάλι, η δυτική πολυφωνική μελωδία, η Φιλαρμονική Εταιρεία κ.α. αποτελούν λίγα από τα εναπομείναντα ίχνη της παρουσίας-προσφοράς τους, ενώ άλλες κτιριακές δημιουργίες τους (γερμανική συνοικία-Σατωβριάνδου, Μαιζώνας, Τζούρτζ και Αγ. Ανδρέου) προκαλούσαν (ιδιαίτερα πριν κατεδαφιστούν οι οικίες Κλάους και Άμβουργερ-Ζαΐμη) προκαλούν το θαυμασμό μας. Μεταξύ αυτών, βρίσκεται και η Αγγλικανική Εκκλησία, που χτίστηκε το 1869, καθώς και οι βίλες της περιοχής, από τις Ιτιές ως το Μονοδένδρι, που ακόμα και σήμερα ονομάζεται «Εγγλέζικα».

Πρόκειται για μία σειρά από εξοχικές κατοικίες βορειοευρωπαϊκού τύπου, που ξεπρόβαλαν στην περιοχή με την αυγή του 20^{ου} αιώνα και συγκεκριμένα το 1902-1903. Κατασκευαστές αυτών των επαύλεων ήταν τέσσερις Άγγλοι και ένας Έλληνας, οι: Χάνκοκ, Μόρφου, Πίλοχερ, Κρόου, Στίβενς και Κρητικός, γι' αυτό η περιοχή έλαβε την επωνυμία «Εγγλέζικα».

Πρόκειται για μία σειρά από εξοχικές κατοικίες βορειοευρωπαϊκού τύπου, που ξεπρόβαλαν στην περιοχή με την αυγή του 20^{ου} αιώνα και συγκεκριμένα το 1902-1903. Κατασκευαστές αυτών των επαύλεων ήταν τέσσερις Άγγλοι και ένας Έλληνας, οι: Χάνκοκ, Μόρφου, Πίλοχερ, Κρόου, Στίβενς και Κρητικός, γι' αυτό η περιοχή έλαβε την επωνυμία «Εγγλέζικα».

Οι περίφημοι κήποι τους, οι προβλήτες και τα αποδυτήρια Bain Mixte που διέθεταν, οι γιορτές και ο τρόπος ζωής των ιδιοκτητών τους

κατέστησαν, από πολύ νωρίς, τις βίλες αυτές αντικείμενο θαυμασμού, ο απόηχος του οποίου διαιώνισε την επωνυμία της περιοχής.

Σήμερα που εξακολουθεί η περιοχή να φέρει την ίδια ονομασία, ουδείς απόγονος των Άγγλων ιδιοκτητών την κατοικεί. Στις αρχές της δεκαετίας του 1990 πωλήθηκε και η τελευταία βίλα Άγγλων απογόνων (Κρόου), ενώ η διαδικασία εγκατάλειψης της περιοχής, λόγω της συνεχώς αυξανόμενης κυκλοφοριακής φόρτισης της οδού Πατρών-Πύργου, είχε αρχίσει από τη δεκαετία του 1920.

Πρώτη που εγκατέλειψε την περιοχή, για τα θέλγητρα και την ασφάλεια μιας άλλης, ήταν η οικογένεια Μόρφυ, που «μετοίκησε» στο άλλο άκρο της πόλης, το 1921, στην περιοχή με την επωνυμία «Βίλες», στη Γλυφάδα και πλησίον της έπαυλης πρώην ιδιοκτησίας Αλβέρτου Μπίρκφελντ, μετέπειτα Σταυρουλόπουλου και μέχρι πρόσφατα Πάσκουα.



Πάτρα, οική Morphy. Αναμνηστική φωτογραφία, μετά από αγώνιο τέλες. Διακρίνονται από αριστερά: (Πάνω σειρά) Miss Palen, Eileen Morphy, άγνωστο ζευγάρι και οι δύο γκουβερνάντες των οικογενειών Crowe και Hancock. [Κάτω σειρά]: άγνωστο ζευγάρι, η χήρα του Thomas Wood (Βουδ), G. Morphy, G. Crowe, N. Hancock και ο Γερμανός Bünneman.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α΄

Ι. ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

Α΄ ΜΕΡΟΣ

“ΕΜΠΟΡΙΟ ΣΤΑΦΙΔΑΣ”

Εμπόριο στην Πάτρα, σ’ όλο το 19ο αιώνα σημαίνει κατά το μεγαλύτερο μέρος εμπόριο σταφίδας, που για αρκετές δεκαετίες δεσπόζει στην κίνηση και την οικονομική δραστηριότητα της πόλης.

Η εμπορική κίνηση στα άλλα προϊόντα βρίσκεται σε δεύτερη μοίρα. Τα κυριότερα έσοδα του νεοσύστατου ελληνικού κράτους προέρχονται από τη σταφίδα και αργότερα τον καπνό. Γι’ αυτό και η ανάπτυξη της σταφιδικής κίνησης ανεβάζει το οικονομικό επίπεδο της πόλης.

Ο Πατρινός έμπορας έχει εμπορική συνείδηση και παράδοση, ενώ η φήμη του έχει ξεπεράσει τα ελληνικά σύνορα. Η εμπορική του δραστηριότητα χρονολογείται από τα χρόνια της Τουρκοκρατίας.

Η συσσώρευση όμως του πλούτου από το εμπόριο δημιουργεί φανερή ανισότητα στις τάξεις της κοινωνίας. Ακόμα υπάρχει μία ομάδα ανθρώπων, η τάξη των αγωνιστών, που δεν μπορούν να συνηθίσουν στην αλλαγή των συνθηκών ζωής.

Συνηθισμένοι στο συνεχή αγώνα με τους Τούρκους, παραμένουν απροσάρμοστοι και δύσκολα αφομοιώνονται από το κοινωνικό σύνολο. Σ’ αυτό συντελεί όχι μόνο η έλλειψη προσαρμοστικότητας στον καινούργιο τρόπο ζωής, αλλά και η ερήμωση της ελληνικής γης.

Οι καλλιέργειες έχουν καταστραφεί και το εμπόριο έχει ατονίσει. Σαν πρώτη προσπάθεια το κράτος παρωτρύνει τον πληθυσμό να ασχοληθεί με το εμπόριο της σταφίδας. Είναι μία ενέργεια που αποδίδει καρπούς και που έχει σαν αποτέλεσμα να αναπτυχθεί η Πάτρα σε οικονομική οντότητα μέσα στο ελληνικό κράτος.

Έτσι, οι σταφιδοφόρες περιοχές στηρίζουν την οικονομία σε τέτοιο βαθμό ώστε η μετέπειτα σταφιδική κρίση να προκαλέσει και γενικότερη κρίση στην εθνική οικονομία.

Η σταφίδα ονομάζεται «μαύρος χρυσός», γιατί η εξαγωγή της συσσωρεύει πολύτιμο συνάλλαγμα στην Ελλάδα, ιδιωτικό κεφάλαιο στους

σταφιδέμπορους και πλούτο στην περιοχή. Η καλλιεργούμενη επιφάνεια συνεχώς πολλαπλασιάζεται.

Στις πρώτες δεκαετίες ολόκληρη σχεδόν η ποσότητα εξάγεται στην Αγγλία. Δίνεται μεγάλη σημασία στο πρώτο πλοίο που θα καταφτάσει στα αγγλικά λιμάνια φορτωμένο με σταφίδα της καινούργιας σοδιάς. Είναι τα πριμαρόλια. Και γίνεται ένας πραγματικός αγώνας ταχύτητας μεταξύ των σταφιδεμπόρων για το πριμαρόλι.

Τις ημέρες του καλοκαιριού που αρχίζει η εξαγωγή της σταφίδας η Πάτρα αλλάζει μορφή.

Να τι γράφει σχετικά ο «Νεολόγος Πατρών» τον Αύγουστο του 1907·

«Πατραϊκή ζωή. Σταφιδική κίνηση.

Ημέραι μόνον χωρίζουν την πόλιν μας μετά την μακρά ανάπαυσιν από της μεταβολής της με την εισαγωγή της σταφίδος εν Πάτραις, ότε τίθεται πλέον το λωρίον εις τον τροχόν της εργασίας και η πόλις εξωτερικεύει πλέον την δράσιν της, την ζωήν της εν παντί κλάδω. Τα ιστιοφόρα κατάφορτα εις τον λιμένα των Πατρών από σταφιδόκαρπον θα προσδίδουν γραφικότητα. Τα πελώρια ατιμόπλοια καταστόλιστα θ' αναμένωσι με λαίμαργα βλέμματα να κορέσωσι τα πεινώντα κύτη των. Τα βαγόνια εις τους σταθμούς Αγίου Ανδρέου και Αγίου Διονυσίου θα καταφθάνωσι πλήρη. Οι χωρικοί εκ των πέριξ των Πατρών θα συρρέωσιν εις την πόλιν ίνα δώσωσι τον καρπόν δια τον οποίον επί έτη εκοπίασαν, έδρασαν, εμόχθησαν.

Οι πατητάδες, καρφωτές, μαρκαριστές, μαουνιέρηδες εις έργον. Τα κορίτσια εις τα καθαριστικά εργοστάσια νύκτα-νύκτα με το ψωμάκι διπλωμένο θα μεταβαίνουν στην εργασία τους. Τα πρακτορεία με τους υπαλλήλους-των εκδίδουν φορτωτικάς. Το τελωνείον εις κίνησιν. Κάρρα σούστες, τραίνα και αυτά εις κινήσιν».

Τα σημάδια της κοινωνικής ανάπτυξης γίνονται όλο και πιο φανερά στην πόλη με τα καλλιμάρμαρα κτίρια, τις δεξιώσεις και τα άφθονα κέντρα.

Το εμπόριο διευκολύνεται στις συναλλαγές του από τις τραπεζικές επιχορηγήσεις και πιστώσεις. Ήδη από το 1845 η Ιονική Τράπεζα ιδρύει υποκατάστημα. Η Εθνική ιδρύει το υποκατάστημά της το 1846, που αρχίζει τη λειτουργία του με κεφάλαιο 150 χιλιάδων δραχμών και διευθυντή τον Στ. Παππά. Μετέπειτα διευθυντές του είναι οι Θ.Χαιρέτης, Κ.Μηλιώτης, Κ.Δημακόπουλος, Όθων Λεβέντης, Κ.Τάσσος (1889) κλπ.

Από το 1898 η Εθνική Τράπεζα εγκαθίσταται σε δικό της οίκημα. Το 1844 ιδρύεται η Εμπορική Τράπεζα με υποκαταστήματα στον Πειραιά και την

Πάτρα. Το 1847 όμως καταργείται το υποκατάστημα της Πάτρας. Από το 1860 ως το 1864 ιδρύονται στην Πάτρα η Ελληνική Ναυτική Τράπεζα, η εμπορική «ο Αργοναύτης» και η Ναυτική και Εμπορική Τράπεζα «η Πηνελόπη» που διαλύεται μετά από σύντομο χρονικό διάστημα. Το 1880 ιδρύεται η Ασφαλιστική Προεξοφλητική Εταιρία «Αι Πάτραι».

Ακόμα, λειτουργούν οι τράπεζες Πιστωτική, Ναυτική «Ανατολή», Ναυτική «Αρχάγγελος», Λαϊκός Σύνδεσμος «Άγιος Κωνσταντίνος» και ο Καλαβρυτινός Σύλλογος που έχουν τμήματα δανειστικά και πιστωτικά.

Το 1847 ο λοχαγός της Φρουράς Πατρών Μερεντίτης στασιάζει και ληστεύει την Εθνική Τράπεζα. Από τότε σε όλες τις αναταραχές και τις επικίνδυνες καταστάσεις οι τράπεζες φρουρούνται από το στρατό και την αστυνομία. Στα υπόλοιπα χρόνια έως σήμερα όλες οι τράπεζες ιδρύουν υποκαταστήματα, με πολλά μάλιστα παραρτήματα μέσα στην πόλη.

Η κυριότερη αγορά της σταφίδας είναι η αγγλική και ακολουθούν η γαλλική, η ρωσική, η αμερικάνικη, η αυστραλέζικη και η καναδική.

Η παραγωγή στην περιοχή της Πάτρας ξεπερνάει τα 30 εκατομμύρια ενετικές λίτρες. Από το λιμάνι όμως εξάγονται κάθε χρόνο 70 εκατομμύρια λίτρες, γεγονός που το κάνει το μεγαλύτερο εξαγωγικό λιμάνι της Ελλάδας.

Η συνολική παραγωγή σταφίδας ανέρχεται σε 40.000 τόνους το 1864, ενώ το 1898 φτάνει τους 120.000 τόνους και 20.000 τόνους σουλτανίνας. Η κατανάλωση στην αγγλική αγορά ανέρχεται στις 20.000 τόνους το 1850 και στις 57.000 τόνους το 1899, ενώ στη Β. Ευρώπη τους 30.000 τόνους (1893), στην Αμερική και Καναδά 16.000 τόνους, στη Ρωσία 25.000 τόνους (1895) και στη Γαλλία 20.000 τόνους.

Υπολογίζεται ότι παραμένουν αδιάθετοι 50.000 περίπου τόνοι το χρόνο.

Τα έσοδα του ελληνικού κράτους από τη σταφίδα ανέρχονται στα 70 εκατομμύρια δραχμές σε συνάλλαγμα. Το λιμάνι φτάνει στη μεγαλύτερη εξαγωγική του ακμή μετά την ένωση της Εφτανήσου με την Ελλάδα, το 1864. την εποχή αυτή οι μεγάλοι σταφιδικοί οίκοι που βρίσκονται κυρίως στη Ζάκυνθο, εγκαθίστανται στην Πάτρα, όπως των Βουδ, Χάνκοκ, Βάρφ, κλπ.

Η παραγωγή της σταφίδας το 1854-55 σημειώνει κάμψη μετά την καταστροφή των αμπελιών από τη φυλλοξήρα, με συνέπεια την οικονομική κρίση στο ελληνικό κράτος και στην Πάτρα ειδικότερα.

Οικονομική όμως άνοδο με αύξηση της εξαγωγής σημειώνεται στη δεκαετία 1880-1890. Είναι η περίοδος που καταστρέφονται από φυλλοξήρα τα γαλλικά αμπέλια και το γαλλικό κράτος αναγκάζεται να εισαγάγει ελληνική

σταφίδα, που γίνεται σωσίβιο στους Γάλλους οινοπαραγωγούς και μία ευκαιρία πλουτισμού, αν και προσωρινή, στους Έλληνες παραγωγούς και σταφιδέμπορους.

Η αύξηση της εξαγωγής είναι θεαματική. Γι' αυτό και η καλλιέργεια των αμπελιών στις σταφιδοφόρες περιοχές πολλαπλασιάζεται. Το κυριότερο εξαγωγικό λιμάνι είναι η Πάτρα. Με την πάροδο του χρόνου όμως δημιουργούνται και άλλα μικρότερα λιμάνια εξαγωγής σταφίδας. Το 1888 που η εξαγωγή της σταφίδας φθάνει σε 297.658.668 λίτρα, η κίνηση στα διάφορα λιμάνια έχει ως εξής:

| | | | |
|--------|-------------|--------|-----------------|
| Λιμάνι | Πάτρας | λίτρες | 72.922.132 |
| -//- | Ληξουρίου | -//- | 8.300.891 |
| -//- | Ζακύνθου | -//- | 26.595.258 |
| -//- | Κατακόλου | -//- | 46.948.002 |
| -//- | Κυλλήνης | -//- | 7.120.907 |
| -//- | Αιγίου | -//- | 24.508.572 |
| -//- | Αργοστολίου | -//- | 9.044.079 |
| -//- | Καλαμάτας | -//- | 18.552.811 κλπ. |

Η παραγωγή του ίδιου χρόνου ανέρχεται σε:

| | | |
|-----------|--------|-----------------|
| Πάτραι | λίτρες | 32.548.621 |
| Αιγιάλεια | -//- | 52.213.301 |
| Κορινθία | -//- | 19.956.826 |
| Ηλεία | -//- | 85.367.171 |
| Τριφυλία | -//- | 32.309.172 |
| Μεσσηνία | -//- | 25.792.354 κλπ. |

Η εξαγωγή της σταφίδας την πενταετία 1870-1875 παρουσιάζει την εξής κίνηση:

| | | |
|------|--------|-------------|
| 1870 | λίτρες | 94.921.437 |
| 1871 | -//- | 150.196.729 |
| 1872 | -//- | 124.919.825 |
| 1873 | -//- | 153.637.056 |
| 1874 | -//- | 158.603.151 |
| 1875 | -//- | 155.442.215 |

Όταν όμως τα γαλλικά αμπέλια το 1890 ξαναρχίζουν να παράγουν τον καρπό τους, σταματάει απότομα η εισαγωγή στη Γαλλία Ελληνικής σταφίδας που περνάει σημαντική κρίση.

Το γαλλικό κράτος απαγορεύει την παραγωγή σταφιδίτη οίνου και κάθε εισαγωγή ξένης σταφίδας υποβάλλεται σε βαριά φορολογία. Ο αντίκτυπος στην ελληνική οικονομία είναι άμεσος και τεράστιος. Η πτώχευση του κράτους επιταχύνεται (1893). Το σταφιδικό ζήτημα γίνεται το θέμα της ημέρας για πολλά χρόνια στην πατραϊκή κοινωνία. Οι εφημερίδες καθημερινά γράφουν άρθρα και ειδήσεις σχετικά με το «μαύρο χρυσό». Το δημοτικό συμβούλιο της Πάτρας επανειλημμένα έχει σαν θέμα το σταφιδικό πρόβλημα.

Μετά το 1890, το περίσσευμα της σταφίδας κάθε χρονιά φθάνει το 20% της παραγωγής. Η τιμή από 300 φράγκα που είχε το χιλιόλιτρο το 1890, κατακυλάει σε χαμηλά επίπεδα το 1894.

Το κράτος για να αμυνθεί και να προστατεύσει τη παραγωγή, επιβάλλει από το 1892 την παρακράτηση σε ποσοστό 15% στην ποσότητα της εξαγόμενης σταφίδας. Η παρακρατημένη σταφίδα δεν διοχετεύεται στην αγορά, αλλά μετατρέπεται σε κρασί από τα οινοποιεία και σε οινόπνευμα από τα άλλα οινοπνευματοποιεία. Έτσι οι οινοπνευματικές βιομηχανίες παρουσιάζουν ακμή.

Γενικά, η παρακράτηση έχει σαν σκοπό να ξεχωριστεί η σταφίδα σε εξαγωγική που είναι καλύτερης ποιότητας και όχι εξαγωγική που παρακρατείται, για να παραδοθεί στην εσωτερική βιομηχανία. Με αυτό τον τρόπο μειώνεται η ποσότητα που εξάγεται, διατηρείται η τιμή σταθερή και τα περισσεύματα αποθηκεύονται στις γενικές αποθήκες.

Η σταφιδική κρίση αναγκάζει πολλούς από τους εμπορικούς οίκους με παράδοση και μεγάλο κύκλο εργασιών να κηρύξουν πτώχευση. Ένας από αυτούς είναι ο οίκος Βαρφ. (Ο οίκος Βαρφ ιδρύεται το 1816 από τον Άγγλο Σαμουήλ Βαρφ που εγκαθίσταται στην Ζάκυνθο. Κατά την διάρκεια της Επανάστασης χορηγεί χρήματα στον λόρδο Βύρωνα, καθώς και πολεμοφόδια και τροφές στους πολιορκημένους του Μεσολογγίου. Όταν ο λόρδος Βύρωνας πεθαίνει ο Σαμουήλ Βαρφ ναυλώνει μία σκούνα και μεταφέρει το νεκρό στην Αγγλία. Ως το 1892 ο οίκος διατηρεί υποκαταστήματα στο Λονδίνο, το Λίβερπουλ, την Πάτρα, την Κεφαλονιά και τη Ζάκυνθο). Η είδηση πέφτει σαν βόμβα στην πόλη και αναστατώνει τους εμπορικούς, τραπεζιτικούς και χρηματιστηριακούς κύκλους. Από το 1892 η έδρα της εταιρίας μεταφέρεται από τη Ζάκυνθο στο Λονδίνο με πρόεδρο τον γιο του Σαμουήλ, Εδουάρδο Βαρφ. Το υποκατάστημα της Πάτρας διευθύνουν οι Φρειδερίκος Βουδ και Χάνκοκ. (Ο Θωμάς Βουδ από τους πιο δραστήριους σταφιδέμπορους έρχεται στην Πάτρα το 1842. Επαγγέλεται τον έμπορα και τον πρόξενο της Αγγκίας ως το 1894 που πεθαίνει. Στην οικονομική κρίση του 1854-55 μετά την καταστροφή των αμπελιών από τη φυλλοξήρα, ο Θωμάς Βουδ με δικά του έξοδα φέρνει φορτίο σταριού και αλεύρου για να το μοιράσει στους πεινασμένους Πατρινούς. Βρισκόμαστε στην εποχή της φιλανθρωπίας, αφού η κρατική παρέμβαση παραμένει, αν όχι άγνωστη, τουλάχιστον υποτυπώδης. Σημαντικό ρόλο διαδραματίζει και στα γεγονότα του 1847 με τον Μερεντίτη. Σαν πρόξενος της Αγγλίας συνεργάζεται με τον πλοίαρχο του αγγλικού πολεμικού, που βρίσκεται στο λιμάνι για να προφυλάξει την πόλη και να φυγαδεύσει τον Μερεντίτη με αποτέλεσμα να κατασταλεί το κίνημα. Αργότερα προσφέρει σπουδαίες υπηρεσίες μαζί με τον Κρώββ και Χάνκοκ, στα ζητήματα του θεάτρου, του πτωχοκομείου, του βρεφοκομείου, κλπ.

Το εργοστάσιο των Χάνκοκ, Βουδ και Σία είναι το πρώτο που ιδρύθηκε στην Πάτρα για τον καθορισμό της σταφίδας. Λειτουργεί από το 1897 με διευθυντή τον Ανδρέα Ρούφο, απασχολεί 50 εργάτες με ημερήσια παραγωγή 40-50 χιλιάδες λίτρες.

Το εργοστάσιο του Βουρλούμη απασχολεί 120-130 εργάτες με παραγωγή 45-65 χιλιάδες λίτρες την ημέρα. Του Σχίζα 40-50 εργάτες με παραγωγή 25.000 λίτρες ημερήσια. Του Δ. Αρσένη 45-50 εργάτες με 30.000 λίτρες παραγωγή ημερήσια. Του Αμβέργη 80-90 χιλιάδες λίτρες και 50 εργάτες. Του Ακρατόπουλου 40-50 χιλιάδες λίτρες και 50 εργάτες. Του Μαλτέζου 30.000 λίτρες και 40 εργάτες.

Με την παρακράτηση αυξάνει η παραγωγή της σταφίδας, η εξαγωγή της, οι εμπορικές συναλλαγές και η κίνηση στο λιμάνι.

Η διαχείριση του παρακρατήματος ανατίθεται σε ειδική υπηρεσία του κράτους. Το σύστημα όμως αποτυγχάνει και ανακαλύπτονται σημαντικές καταχρήσεις από τους υπαλλήλους και τους αποθηκάριους.

Ονομαστές είναι οι δίκες των παρακρατητών, που γίνονται γνωστές σαν «Παναμάς της σταφίδας» και με κέντρο των καταχρήσεων τον Πύργο. Τα σκάνδαλα αυτά κλονίζουν το μέτρο και ζητείται η κατάργησή του. Η βουλή επανειλημμένα ασχολείται με το ζήτημα αυτό.

Τον Ιούλη του 1899 ο βουλευτής του Αγίου Παναγιωτόπουλος ανακοινώνει αναφορά των Πατρινών εμπόρων Σχίζα, Πάσκουα, Αρσένη, Κρεμμύδη, Χαροκόπου, Σπηλιωτοπούλου, Μάγερ και Μιχαλακοπούλου που ζητούν την κατάργηση της παρακράτησης.

Η συζήτηση παίρνει διαστάσεις, εξελίσσεται σε λογομαχία, έξαψη, υβρεολόγιο και καταλήγει σε απόφαση μονομαχίας μεταξύ Παναγιωτόπουλου και του βουλευτή Ολυμπίας Χριστόπουλου, που όμως την τελευταία στιγμή ματαιώνεται.

Η διαμάχη δίνει στους καλλιεργητές την εντύπωση ότι υποστηρίζονται οι σταφιδέμποροι σε βάρος τους. Έτσι, αργανώνονται συλλαλητήρια στις σταφιδόρες περιοχές, (Αλυσό, Βραχνέικα, Πύργο, Καλαμάτα, κλπ.), με σύνθημα να διατηρηθεί η παρακράτηση και να ιδρυθεί ξεχωριστή Σταφιδική Τράπεζα.

Υπάρχει και ένας άλλος λόγος δυσαρέσκειας, η διάχυτη αντίληψη ότι τα χρήματα της παρακράτησης διοχετεύονται σε άλλους σκοπούς.

Ο Μ. Γ. Σακελλαρίου στο άρθρο του «Η μόνη πρακτική φορολογία» («Νεολόγος» 11/6/1899) γράφει:

«Ο λαός δυσφορεί δια την φορολογίαν ήτις λαμβάνει το χρήμα του λαού και το χορηγεί εις άλλους, όπως τραφώσιν αυτοί και οι παίδες αυτών πολυτελώς και μεγαλοπρεπώς.

Το χρήμα της παρακρατήσεως καθιεροί την αρχήν ότι η φορολογία ανήκει εις τον λαόν και εις μόνον τον λαόν. Καταφέρει δε καίριον πλήγμα κατά της μέχρι τούδε επικρατήσεως αρχής ότι το χρήμα του λαού είναι προωρισμένον να τρέφει οικογενείας υπό ονόματα ποικίλα, τα οποία επεπόησε ολιγαρχία πρωτοφανής εις την ιστορίαν των λαών».

Ο βουλευτής Ηλείας Σπηλιάδης λέει στη βουλή ότι «οι σταφιδικοί πληθυσμοί αφέθησαν υπό όλων των Κυβερνήσεων απροστάτευτοι,

μαστιζόμενοι υπό των εισπρακτόρων και απορροφημένοι υπό των τοκογλύφων, ούτω δε κατωρθώθη να μεταβληθώσιν εις ακαλλιεργήτους τόπους ολόκληροι πεδιάδες της Πελοποννήσου».

Σπουδαίο βήμα για την βελτίωση της σταφιδικής κρίσης θεωρείται η ίδρυση της Σταφιδικής Τράπεζας και τον Ιούνη του 1899 συγκεντρώνονται στη δημαρχία οι αντιπρόσωποι των σταφιδικών πληθυσμών για να θέσουν τις βάσεις της. Αποφασίζεται να απαλλαγεί το Δημόσιο, από τον Αύγουστο του 1899, από τη διαχείριση του παρακρατήματος και τις γενικές αποθήκες και να αναλάβει η Σταφιδική Τράπεζα με έδρα την Πάτρα και μετόχους τους σταφιδοκτήμονες. Σαν κεφάλαιο θεωρείται το καθαρό προιον της σταφίδας που εισπράττεται. Πρόεδρος της Τράπεζας εκλέγεται ο Γ. Κόγκος με συμβούλους τους Δ. Γερούση, Ν. Σαγιά, Α. Ρούφο, Α. Σωτηρόπουλο, Κ. Φιλόπουλο και Γ. Λυμπερόπουλο.

Σύντομα όμως τα πρώτα σκάνδαλα ξεσπούν στην Καλαμάτα, όπου οι αποθηκάριοι αρνούνται να δεχτούν τους επιθεωρητές για επιθεώρηση. Στη συνέχεια ανακαλύπτονται πλαστά δελτία και καταχρήσεις.

Η μεγαλύτερη κατάχρηση παρακρατήματος γίνεται στην Ηλεία από τους Καραλή και Παπαδάκο. Κατηγορούνται 17 άτομα που δικάζονται στην Πάτρα σε μία πολυήμερη και πολύκροτη δίκη. Χαρακτηριστικά αναφέρεται ότι «από τις καταχρήσεις άδειασαν οι αποθήκες και γέμισαν οι φυλακές».

Χαρακτηριστική είναι η παρακάτω επιστολή που στέλνεται σε ένα βουλευτή:

«Τα της παρακρατήσεως βαίνουσι χείριστα και λυπούμαι ότι ο νέος θεσμός περί ου τόσον ηγωνίσθησθης κατέστη τύραννος εις τας χείρας των ενταύθα υπαλλήλων. Οι διορισθέντες ενταύθα υπάλληλοι εννοούσι να υπηρετήσωσι την πολιτικήν και χάριν αυτής θυσιάζουσι τα πάντα». (25/9/1899)

Αλλά και το ίδιο το συμβούλιο της Τράπεζας είναι ανίκανο να ανταποκριθεί στην αποστολή του.

«Αφ'ης ήρξατο η λειτουργία της Τραπεζής, το Δ. Συμβούλιον έδειξεν ευθύς εξ'αρχής, ότι δεν εννόησε το ύψος της αποστολής αλλ'εξέλαβε την Τράπεζαν ως ίδιον κατάστημα. Οι πρώτοι διορισμοί εγένοντο συμφώνως προς τας κομματικές ή προσωπικές συμπαθείας ενίων συμβούλων και διωρίσθησαν εις την υπηρεσίαν της Τραπεζής άνθρωποι ανίκανοι, αγράμματοι άνευ ουδεμιάς πίστεως ή υπολήψεως εν τη αγορά. Το συμβούλιον ευρίσκεται εις έριδας επειδή δεν εγένοντο τα ρουσφέτια όλων των μελών του. Αι καταχρήσεις είναι αναπόφευκτοι». (Από αγόρευση βουλευτού στη βουλή).

Η οικονομική κρίση όμως αυτή την εποχή δεν είναι μόνο σταφιδική, αλλά και κρατική. Ο προϋπολογισμός παρουσιάζει ένα σημαντικό έλλειμμα.

Ο Μ. Γ. Σακαλαρίου γράφει στο άρθρο του στο «Νεολόγο» (6/1/1900):

«Τα χρήματα πόθεν θα εξαχθούν από την σταφιδικήν τράπεζαν? Τα έσοδα είναι ορισμένα. Είναι 111 εκατομμύρια. Αλλά και τα έξοδα είναι επίσης ορισμένα. Άλλα 111 εκατομμύρια. Δια να πληρωθεί η παρακράτηση θα μείνουν άλλες ανάγκες ανεκτέλεστες. Και τότε τι λύσις είναι αυτή? Ξεσκεπάζομεν τα στήθια δια να καλύψωμεν την ράχιν?

Και σε άλλο άρθρο του («Νεολόγος» 9/1/1900):

«Η παρακράτησις μας διδάσκει τον τρόπον του σκέπτεσθαι των υπουργών. Επί τρία έτη ήνοιξαν τον θύλακον όλων των προβιβασμών, όλων των θυρών της σπατάλης, των προσωπικών παροχών. Η Ελλάς μετεβλήθη εις εργοστάσιον πολιτικής και στρατιωτικής ιεραρχίας».

Η Σταφιδική Τράπεζα, στη διαδικασία της οποίας υπάγεται και η λειτουργία των γενικών αποθηκών, από το 1900, δίνει δάνεια στους παραγωγούς.

«Το θέαμα των προσερχομένων κτηματιών είναι εκτάκτως συγκινητικών και προδίδει το μεγαλείον μιας ιδέας, η οποία επινοηθείσα υπό της λαϊκής συνειδήσεως υπεβλήθη δι' αυτής και εγένετο νόμος του κράτους.

Εκατόν περίπου άνθρωποι ήσαν μαζεμένοι εκεί εχθές αναμένοντες να έλθη ενός εκάστου η σειρά όπως λάβη το δάνειον του. Κανένας θόρυβος, ουδεμία σύγχυσις». («Νεολόγος»)

Ένας από τους λόγους της αποτυχίας της Σταφιδικής Τράπεζας είναι η φυλλοξήρα που καταστρέφει κατά καιρούς τα αμπέλια και την παραγωγή.

Η φυλλοξήρα του 1852 είχε φέρει σε απόγνωση τους κατοίκους της πόλης, τους παραγωγούς και τους εμπόρους. Το 1900 η νόσος ξαναπαρουσιάζεται. Η κρίση είναι έντονη και προκαλεί αγωνία για το μέλλον. Συλλαλητήρια διοργανώνονται και στην Πάτρα γίνεται λιτανεία.

«Αι αγελάδες της σήμερον, αι αγελάδες της Πελοποννήσου δεν είναι απλώς ισχναί. Είναι κατάξηροι, είναι φρικτωδώς οστεώδεις, είναι η μορφή του θανάτου, η πνοή του θανάτου». (Μ. Γ. Σακαλαρίου 1/6/1900)

Τα άρθρα των εφημερίδων έχουν τίτλους:

«Η συμφορά της σταφιδοπαραγωγής», «Από τα πεδία της καταστροφής», «Εικών μαρασμού και θανάτου», «Η νεκρά φύσις», «Ο φθινοπωρινός Μάιος», «Κόσμος Πεινών και κόσμος απηλπισμένος».

Κατά υπολογισμούς η παραγωγή στο δήμο της Ολυμπίας από 17 εκατομμύρια λίτρες κατεβαίνει στις 700 χιλιάδες λίτρες. Έτσι πληθαίνουν οι φυλακίσεις για προσωπικά και δημόσια χρέη, οι πλειστηριασμοί σπιτιών, οι πτωχεύσεις.

Η μεγάλη καταστροφή των αμπελιών φαίνεται από τους εξής αριθμούς:

Η παραγωγή της σταφίδας το 1896 είναι 155.000 τόννοι και το 1897 102.000.

Το 1898 είναι 125.000, το 1899 120.000 και το 1900 είναι μόλις 45.000 τόννοι.

Αυτό έχει συνέπεια να αυξηθεί σημαντικά η τιμή της σταφίδας που γίνεται δυσεύρετη και μέσα σε λίγες μέρες φτάνει από 125 στις 720 δραχμές.

Όσοι από τους σταφιδοπαραγωγούς έχουν αποθηκευμένο εμπόρευμα πλουτίζουν, όπως και αρκετοί από τους εμπόρους.

Αυτοί όμως είναι ελάχιστοι. Οι περισσότεροι περνούν σκληρές μέρες ανεργίας και φτώχειας. Ακόμα και τα έσοδα του δήμου ελλατώνονται σημαντικά.

Οι υψηλές όμως τιμές διατηρούνται για λίγο καιρό, αφού την επόμενη χρονιά με την αυξημένη παραγωγή πέφτουν σε πιο χαμηλά από πριν επίπεδα. Έτσι η κρίση επιτείνεται. Οι καλλιεργητές δε μπορούν ούτε τα έξοδα τους να καλύψουν.

Οι συνελεύσεις των μετόχων της Σταφιδικής Τράπεζας γίνονται επεισοδιακές. Στη συνέλευση της 1/11/1900 αποκαλύπτονται τερατώδη σκάνδαλα. Κλοπές σταφιδοκάρπου από τις αποθήκες του Μεσολογγίου, ελλειποβαρείς πλάστιγγες, σκανδαλώδεις και ανήθικοι διορισμοί, πλαστά δελτία, ψευδομέτοχοι, κλπ.

Για όλα αυτά ευθύνεται η ανικανότητα του συμβουλίου, γράφει σε άρθρο του ο Μ. Γ. Σακελαρίου. "Ο πρόεδρος κ. Κόγκκος ήνοιξεν τον τάφον της συνελεύσεως. Ο αντιπρόεδρος Λυμπερόπουλος την εκήδευσεν, εκήδευσε το σώμα της. Αλλά το πνεύμα της ζει. Μετά τρεις ημέρας θα αναστηθεί και θα πεισθούν, όταν ιδούν, ή το φραγγέλιον, ή το σάρωθρον».

Μετά την αποκάλυψη των σκανδάλων το συμβούλιο παραιτείται. Το νέο συμβούλιο αποτελείται από τους Δ. Σταυρόπουλο, Χ. Αθανασιάδη, Ν. Θεοφίλου, Κεφαλά (Φιλιατρά), Κ. Παπαγιάννη, Μακρυγιάννη, Ηρ. Τσικλητήρα (Πύλος).

Και η καινούργια όμως διοίκηση δεν ανταποκρίνεται όπως πρέπει στα καθήκοντα της. Την κρίση επιδεινώνει ο «φόρος των αμπέλων», που είναι και άνισος στις διάφορες περιοχές. Έτσι, τα αμπέλια της Πάτρας πληρώνουν 8 δραχμές κατά στρέμμα, ενώ του δήμου Σύμης 2 δραχμές.

Οι καλύτερες αγορές εξακολουθούν να είναι της Αγγλίας, Ολλανδίας, Σκανδιναβίας και Γερμανίας, ενώ της Γαλλίας, Ιταλίας και Ρωσίας παραμένουν στάσιμες.

Ένα από τα μέτρα που ζητούνται για να καταπολεμηθεί η κρίση είναι η απαγόρευση των καινούργιων φυτειών. Ο εμπορικός σύλλογος Πατρών υποβάλλει τις προτάσεις του Π. Βουρλούμη στη βουλή.

Κατά τη συζήτηση ένας βουλευτής ρωτάει το Βουρλούμη:

«Και τι καλό μας έκανε η παρακράτησις?» Σας διατήρησε τις φυτείες και οι φυτείες είναι χρήμα υποθέτω. Σας διευκόλυνε στην είσπραξη 115 εκατομμυρίων φράγκων ετησίως του προϋπολογισμού, ενώ άνευ αυτής δεν θα εισπράττατε ούτε τα 80. Σας δημιούργησε βιομηχανία που είναι ικανή να αγοράσει σήμερα με μία μονοκονδυλιά 60 εκατομμύρια σταφίδα με 60-70 δρχ. το χιλιόλιτρον, ενώ το 1893 οι Πατρινές σταφίδες ετιμούντο 50 δρχ. Σας έφτιαξε τράπεζα η οποία δανείζει ήδη 7-8 εκατομμύρια δρχ. όπου πληρώνονται τόκοι μόνο 350-400 χιλ. δρχ. ενώ για το αυτό κεφάλαιο οι ατυχείς παραγωγοί πλήρωναν 1,5-2 εκατομμύρια με 20-30% τόκο. Προ παντός όμως εισήγαγε εις την χώραν τουλάχιστον 250 εκατομμύρια δραχμές περισσότερα από όσα θα εισήγοντο με την μέθοδο της φυσικής λύσεως. Τον Ιανουάριο του 1896, έτος παρακρατήσεως, 14/6. Τον Ιούνιο του 1897 21/6, Ιανουάριο 1818 15/6. Το 1899 15/6. Το 1900 30/6. Το 1901 19/6 και το 1902 13/6.

Το σταφιδικό νομοσχέδιο που κατατίθεται στη βουλή το 1903 από επιτροπή βουλευτών δεν είναι τίποτα άλλο, παρά οι προτάσεις του Βουρλούμη:

1. Γίνεται δεκτό το απεριόριστο του ποσοστού του παρακρατήματος.
2. Φορολογούνται οι νέες φυτείες των αμπελιών προς 300 δραχμές το στρέμμα υπέρ της Τράπεζας.
3. Απαγορεύονται οι φορτώσεις πριν από τις 16 Αυγούστου.
4. Απαγορεύεται η οινοποίηση και μιστελοποίηση του παρακρατήματος.

Ενώ η Βουλή συζητάει επί μήνες και οι παραγωγοί αγωνιούν για την τύχη του νομοσχεδίου, ο Άγγλος πρεσβευτής στην Αθήνα κάνει παραστάσεις στην ελληνική κυβέρνηση να μην ισχύσει το απεριόριστο του παρακρατήματος.

Ανάλογο διάβημα είχε κάνει και το 1895 και το 1899. Η σύμβαση με την Αγγλία το 1890 περιλάμβανε τον όρο να μην αυξηθεί ο έγγειος φόρος της σταφίδας.

Από την Σταφιδική Τράπεζα εκδίδεται καθημερινό δελτίο τιμής σταφίδας, όπως γίνεται και σήμερα με τις μετοχές στα χρηματιστήρια. Σύμφωνα με ανακοίνωση η εξαγωγή σταφιδοκάρπου από 1/8/1902-31/1/1903 έχει ως εξής:

| | | |
|----------------|---------------|-----------------|
| Στην Αγγλία | 113.084.978 | ενετικές λίτρες |
| Στην Ολλανδία | 30.184.429 | -//- |
| Στη Γερμανία | 26.661.063 | -//- |
| Στην Αυστραλία | 7.530.639 | -//- |
| Στη Γαλλία | 3.599.458 | -//- |
| Στην Ιταλία | 350.930 | -//- |
| Στο Βέλγιο | 166.407 | -//- |
| Στη Ρωσία | 75.563 | -//- |
| Στη Ρουμανία | 55.345 | -//- |
| Στην Τουρκία | 30.724 | -//- |
| Στην Αίγυπτο | 21.070 | -//- |
| Στην Αφρική | <u>12.671</u> | -//- |
| Σύνολο | 217.543.487 | -//- |

(Παρακράτηση 20% του εξαχθέντος ποσού – λίτρες 43.508.697)

Ενώ συζητείται το νομοσχέδιο στη Βουλή και η κυβέρνηση βρίσκεται σε αμηχανία από τις πιέσεις του Άγγλου πρεσβευτή, Άγγλοι κεφαλαιούχοι προτείνουν στην κυβέρνηση να αναλάβουν το μονοπώλιο της σταφίδας.

Οι βουλευτές πιστεύουν ότι το μονοπώλιο τους ευνοεί. Και αρχίζουν να κινητοποιούνται έντονα. Στην Πάτρα διοργανώνουν συλλαλητήρια υπέρ του μονοπωλίου στην πλατεία Γεωργίου με ομιλητή το γιατρό Βέρροιο και το δικηγόρο Νικολόπουλο.

Ο Γούναρης στη Βουλή σε θαυμάσια αγόρευση του τάσσεται κατά του μονοπωλίου και ο Μ. Γ. Σακελαρίου σε άρθρο του στις 18/5/1903 στο «Νεολόγο» γράφει.

«Μετά την αγόρευσιν του Γούναρη ας έλθουν τώρα οι εμπρησταί, οι οχλαγωγοί, οι δημοκόποι, οι διοργανωταί των συλλαλητηρίων να ομιλήσουν ακόμα μιαν φοράν εν ονόματι των συμφερόντων των παραγωγών. Οι αληθείς κτηματίαι ας ίδουν τώρα τίνες υπεστήριξαν τα πραγματικά συμφέροντα της παραγωγής και του Έθνους και τίνες απειρώντο να παραδώσουν τους κτηματίας εις μιαν Εταιρείαν δια να τους απογυμνώσει επί μιαν εικοσαετίαν. Οι δυστυχείς παραγωγοί δεν εννοούν ότι το μονοπώλιον τους προορίζει εις μιαν δουλείαν σκληράν και απάνθρωπον».

Η εντύπωση από την αγόρευση του Γούναρη στη Βουλή είναι αρκατά ζωηρή στην πόλη. Στην πλατεία Γεωργίου και στα εκεί καφενεία ομάδες από χωρικούς συζητούν ζωηρά.

Τα πνεύματα είναι εξημένα κυρίως στην πάνω πόλη όπου χτυπούν οι καμπάνες και διοργανώνεται συλλαλητήριο. Το φρουραρχείο διαθέτει 40 άνδρες για να επιβλέπει την τάξη και ολόκληρη η δύναμη της στρατιωτικής φρουράς παραμένει σε επιφυλακή.

Οι διαδηλωτές με επικεφαλής μια σημαία και τους Νικολόπουλο και Βέρροιο ξεκινούν για την πλατεία Γεωργίου. Κύριος ομιλητής είναι ο γιατρός Βέρροιος.

Στα μισά της ομιλίας του καταφτάνουν οι κάτοικοι του χωριού Άγιος Βασίλειος και Τσουκαλέικα με επικεφαλής το δικηγόρο Δροσόπουλο. Κρατούν μαύρες σημαίες. Χειροκροτήματα και πυροβολισμοί υποδέχονται τους χωρικούς που φωνάζουν «Ζήτω το μονοπώλιο».

Υπάρχουν όμως και αυτοί που αντιδρούν. Είναι οι έμποροι, οι οινοπνευματοποιοί και οι οινοποιοί. Αντιδράσεις κατά του μονοπωλίου

εκδηλώνουν και 80.000 Άγγλοι παντοπώλες. Οργανώνουν συλλαλητήριο στην Αγγλία και στέλνουν υπόμνημα στον Έλληνα πρωθυπουργό. Οι πύργιοι σταφιδοκτηματίες απειλούν να μεταβούν ένοπλοι στην Αθήνα, αν ναυαγίσει το μονοπώλιο. Ο στρατός ενισχύει τις φρουρές Πύργου και Πάτρας. Η εφημερίδα «Νεολόγος» που τάσσεται κατά του μονοπωλίου υφίσταται διωγμό. Απειλούνται τα γραφεία του στα συλλαλητήρια και τα φύλλα της εφημερίδας καίγονται δημόσια στις σταφιδοφόρες περιοχές.

Στις 27/5/1903 σημειώνεται εξέργεση στον Πύργο. «Οι καμπάνες των εκκλησιών ήχησαν και ο κόσμος εξεχύθηκε στους δρόμους. Η πόλη παρείχε θέαμα επαναστάσεως. Τα καταστήματ έκλεισαν. Όλη η πόλη είναι ανάστατος. Η τάξι απειλείται σοβαρώς. Αναμένεται κάθοδος των χωρικών ενόπλων εις την πόλιν. Πάντες ήσαν ένοπλοι φέροντες γκράδες, καρυοφίλια και καραμπίνες. Πυροβολισμοί αδιάκοποι πίπτοντες δίδουν την όψιν εμπολέμου καταστάσεως. Η πόλις καίεται εκ των πυροβολισμών. Η κατάστασις είναι επαναστατική. Η νομαρχία είναι στενώς πολιορκημένη... Ανεχώρησε δι' Ηλείαν στρατός». («Νεολόγος Πατρών». Παρ' όλα αυτά, οι βουλευτές τάσσονται κατά του μονοπωλίου. «Προτιμώ να ανασκολοπισθώ», λέει ο βουλευτής Ολυμπίας Μοσχόπουλος, «παρά να ψηφίσω την σύμβασιν».

Στην Πάτρα φρουρούνται οι τράπεζες και τα δημόσια κτήρια. Η Βουλή επί 28 ημέρες συζητάει για τη σύμβαση.

Τα γεγονότα αυτά αναγκάζουν τον πρωθυπουργό Θεόδ. Δεληγιάννη να παραιτηθεί και να αναλάβει ο Θεοτόκης.

Ούτε όμως αυτό καταπραΰνει τα πνεύματα. Μετά από λίγες μέρες νέα αναταραχή σημειώνεται στον Πύργο, όπου ένοπλοι χωρικοί καταλαμβάνουν το σταθμό του ΣΠΑΠ. Για να αντιμετωπίσει την κατάσταση η κυβέρνηση στέλνει μία ίλη ιππικού, που επιτίθεται εναντίον του πλήθους που συνεχώς πυροβολεί και λιθοβολεί.

Τραυματίζονται μερικοί στρατιώτες. Τη νύχτα ολόκληρη η πόλη ξαγρυπνά από τους συνεχείς πυροβολισμούς και τις κωδονοκρουσίες (24/6/1903) Την άλλη μέρα από το πρωί αρχίζει η είσοδος των χωρικών στον Πύργο. Πρώτοι μπαίνουν στην πόλη οι χωρικοί Κολλυρίου «εν μέσω δαιμονιώδους θορύβου και ζωηρών κραυγών· Μονοπώλιον! Μονοπώλιον ή θάνατος! Κάτω η κυβέρνηση! Κάτω ο Σιμόπουλος!» Στη συνέχεια φτάνουν οι κάτοικοι των χωριών Σκουροχώρι, Αγ. Ιωάννης και Γρανιτζέικα, με μαύρες σημαίες και κραυγές. Είναι όλοι ένοπλοι. Χίλια περίπου άτομα έρχονται από την Αμαλιάδα πάνω σε βαγόνια που σέρνουν μόνοι τους. Και στην Πάτρα

υπάρχει μεγάλος αναβρασμός και αναστάτωση. Πιο πολύ όμως κυριαρχεί η αγωνία για την όλη κατάσταση. Οι διαδόσεις δίνουν και παίρνουν.

Σύμφωνα με τις φήμες, κατά τις συγκρούσεις μεταξύ πολιτών και στρατού υπάρχουν πολλοί νεκροί και τραυματίες. Πολύς κόσμος προσπαθεί να μάθει νεώτερες ειδήσεις ως αργά το βράδυ στο τηλεγραφείο και τα γραφεία των εφημερίδων.

Κάτω από αυτές τις συνθήκες παραιτείται και η κυβέρνηση Θεοτόκη για να αναλάβει ο Ράλλης, που αμέσως δηλώνει ότι η ψήφιση της σύμβασης του μονοπωλίου είναι αδύνατη από τις αντιδράσεις των μεγάλων δυνάμεων.

Στο μεταξύ αρχίζει η προώθηση της σταφίδας νέας σοδειάς με 180 δραχμές και σιγά-σιγά η όλη κατάσταση εκτονώνεται.

Στις 4/8/1903 ρίχνεται η πρώτη κανονιά για τα πριμαρόλια και τα πρώτα πλοία ξεκινούν για το εξωτερικό.

Η Δ' συνέλευση της Σταφιδικής Τράπεζας (1903) γίνεται μέσα σε θυελλώδη ατμόσφαιρα από τις αποκαλύψεις νέων σκανδάλων. Ο πρωθυπουργός Ράλλης τονίζει ότι θα πρέπει η έδρα της Τράπεζας να μεταφερθεί στην Αθήνα και να καταργηθεί η παρακράτηση.

Το 1905 γίνεται εκκαθάριση και διάλυση της Τράπεζας. Άμεσος αντίκτυπος στην όλη κατάσταση είναι η αύξηση του μεταναστευτικού κύματος του αγροτικού πληθυσμού προς τις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής.

Η κρίση της σταφίδας όμως προκαλεί, εκτός από την εξωτερική, και εσωτερική μετανάστευση. Οι άνεργοι εργάτες μεταναστεύουν στην Αθήνα και προσφέρουν φτηνό εργατικό δυναμικό για να αναπτυχθεί η βιομηχανία της, αφού στην Πάτρα η υποδομή είναι υποτυπώδης και η βιομηχανία δεν μπορεί να απορροφήσει την εργατική τάξη.

Εκτός από τα εργατικά χέρια, και ένα σημαντικό μέρος του πατρινού κεφαλαίου μεταφέρεται στον Πειραιά για βιομηχανικές επενδύσεις. Έτσι, αρχίζει μία υποβάθμιση της οικονομικής ζωής της πόλης. Στην επιτάχυνση αυτής της εξέλιξης συντελούν και άλλοι παράγοντες, όπως η διάνοιξη της διώρυγας της Κορίνθου, η δημιουργία και άλλων γειτονικών με την Πάτρα λιμανιών εξαγωγής και η σιδηροδρομική σύνδεση της Πάτρας με Αθήνα-Πειραιά.

Η κατάσταση αυτή δημιουργεί ανακατάταξη στα ιδεολογικά ρεύματα και στις κοινωνικές τάξεις της Πάτρας. Αναπτύσσονται προοδευτικά κινήματα με σοσιαλιστικές ιδέες και εκδηλώνονται αναρχικές ενέργειες, για να διασπαρούν στην συνέχεια σε ολόκληρο τον ελλαδικό χώρο.

Ο διοικητής της Αθηναϊκής Τράπεζας Πεσματζόγλου υποβάλλει σχέδια για την ενιαία διαχείριση της σταφίδας και έρχεται σε διαπραγματεύσεις με την Βουλή.

Ζητείται η ίδρυση Προνομιούχου Σταφιδικής Εταιρείας με κεφαλαιούχους Άγγλους και Γάλλους. Οι μετοχές της θα δοθούν σε δημόσια διάθεση μέσω του χρηματιστηρίου Αθηνών.

Οι σταφιδοπαραγωγοί ελπίζουν ότι θα έρθουν καλύτερες μέρες. Ζουν όμως και μέρες αγωνίας, καθώς βλέπουν τις αντιδράσεις κυρίως από τους μεσίτες, τους εμπόρους, πολλούς βουλευτές, αλλά και από την αγγλική κυβέρνηση που αντιδρά όπως πάντα σε κάθε τέτοιου είδους συμβάσεις.

Στις σταφιδοφόρες περιοχές και κυρίως στον Πύργο επικρατεί και πάλι αναβρασμός. Διοργανώνονται νέα συλλαλητήρια. Συλλαλητήρια γίνονται και στην Πάτρα (3/7/1905 και 13/7/1905).

Τελικά η σύμβαση του κράτους με την Τράπεζα Αθηνών περί συστάσεως «Προνομιούχου Εταιρείας προς προστασίαν της παραγωγής και της εμπορίας της σταφίδας» ψηφίζεται στις 16/7/1905.

Η διάρκεια της ορίζεται σε 20 χρόνια. Η Προνομιούχος Εταιρεία δεν θα διαχειρίζεται κατά αποκλειστικότητα την παραγωγή της σταφίδας, αλλά μόνο την ποσότητα που έχει αποκλειστεί από το εμπόριο. Απαγορεύεται να παίρνει μέρος σε κάθε αγορά, πώληση ή εξαγωγή σταφίδας όπως και σε κάθε πράξη με σκοπό να συναγωνιστεί το ελεύθερο εμπόριο.

Η διαχείριση της σταφίδας παραμένει στα χέρια της παραγωγής και του ελεύθερου εμπορίου. Σκοπός της Εταιρείας είναι να προστατεύσει την παραγωγή με την εξασφάλιση κατωτάτου ορίου τιμής και το εμπόριο με την προφύλαξη από τη νοθεία και την απάτη.

Η εταιρεία είναι υποχρεωμένη να αγοράζει το πλεόνασμα σε ορισμένη τιμή. Με την σύμβαση η Σταφιδική Τράπεζα συγχωνεύεται με την Προνομιούχο Εταιρεία. Καταργείται το αποκεντρωτικό σύστημα και η διοίκηση με καθολική ψηφοφορία.

Συχνά η Προνομιούχος Εταιρεία δίνει εντολές στους κτηματίες από τις στήλες των εφημερίδων, όπως: «Κτηματίαι, προσέξτε! Το πραγματικόν σας συμφέρον είναι επιμελής τρυγητός. Καλή αποξήρανσις. Πλήρης καθαρισμός. Άλλως είσθε χαμένοι. Αν η Προνομιούχος Εταιρεία ήτο ενδοτική και επιεικής δια την ποιότητα του παρακρατήματος, τούτο δεν θα συμβεί εις το μέλλον, που θα γίνει πιο αυστηρά».

Τον Αύγουστο του 1912 αποφασίζεται το ποσοστό παρακράτησης της σταφίδας. Αν η εξαγωγή φτάσει τα 160 εκατομμύρια λίτρες το παρακράτημα θα καταβάλλεται σε είδος κατά 35%. Μετά το όριο αυτό, θα καταβάλλεται σε χρήμα. Στην απόφαση αυτή μειωθούν οι κυβερνητικοί αντιπρόσωποι και ο βασιλικός επίτροπος.

Αμέσως προκαλείται αναταραχή στις σταφιδοφόρες περιοχές. Στον Πύργο συγκροτείται διαδήλωση με βίαια επεισόδια (6/8/1912) και εμποδίζεται η αμαξοστοιχία να αναχωρήσει, από οπλοφορούντες διαδηλωτές.

Η εξέργεση επεκτείνεται στην Αμαλιάδα, τα Λεχαινά και την Ανδραβίδα. Συλλαλητήριο γίνεται και στο Αίγιο. Η κυβέρνηση προσφεύγει σε διαιτησία στο Εφετείο Αθήνας. Η απόφαση του Εφετείου είναι ότι έως 210 εκατομμύρια λίτρες η παρακράτηση να ορίζεται σε είδος 35%. Πάνω από το όριο αυτό η παρακράτηση σε είδος ή χρήμα θα καθορίζεται από τον ίδιο τον παραγωγό.

Ο πρώτος παγκόσμιος πόλεμος νεκρώνει το εμπόριο της σταφίδας και την εξαγωγή της. Το 1917-18 η εξαγωγή φτάνει τους 26.000 τόνους δηλαδή 55 εκατομμύρια λίτρες ενετικές. Σε αντιστάθμισμα αναπτύσσεται τεράστια εγχώρια βιομηχανία οίνων και οινοπνευμάτων που απορροφά όλα τα πλεονάσματα.

Τον Απρίλη του 1919 η αγγλική κυβέρνηση αφήνει ελεύθερη της εισαγωγή σταφίδας. Οι τιμές της αυξάνονται από 60 σελίνια σε 90 σελίνια, ενώ εξάγονται 86.000 τόνοι.

Ο υπουργός Επισιτισμού Βουρλούμης λέει " «Το μέλλον της σταφίδας είναι εξασφαλισμένον. Αι ισχναί αγελάδες δια την σταφίδα ανπέθανον».

Το 1924 η κυβέρνηση παίρνει προστατευτικά μέτρα για την τιμή της σταφίδας που παρουσιάζει πτώση. Την χρηματοδοτεί με 30 δραχμές το λίτρο. Οι έμποροι αντιδρούν.

Το εικοσαετές όμως προνόμιο της Προνομιούχου Εταιρίας λήγει το 1925 και το υπουργικό συμβούλιο συζητά τη διαδοχή. Αποφασίζεται αρχικά η εξαγορά της Προνομιούχου Εταιρίας από το κράτος και η ίδρυση του Αυτόνομου Σταφιδικού Οργανισμού (ΑΣΟ).

| Χρονολογία Σταφιδικά Έτη | Παραγωγή σε εκατομ. ενετ. λίτρες | Εξαγωγή σε εκατομ. ενετ. λίτρες |
|--------------------------------|--|---------------------------------------|
| 1891 | 344 | 324,3 |
| 1892 | 376 | 352 |
| 1893 | 300 | 259 |
| 1894 | 342 | 241 |
| 1895 | 253 | 243 |
| 1896 | 334 | 239,6 |
| 1897 | 345 | 255 |
| 1898 | 325 | 248,1 |
| 1899 | 300 | 248 |
| 1900 | 255 | 209 |
| 1901 | 185 | 107 |
| 1902 | 240 | 52 |
| 1903 | 240 | 209,3 |
| 1904 | 258 | 107 |
| 1905 | 275 | 52 |
| 1906 | 245 | 209,3 |
| 1907 | 243 | 220,3 |
| 1908 | 200 | 178,1 |
| 1909 | 340 | 197 |
| 1910 | 325 | 161,9 |
| 1911 | 281 | 189,5 |
| 1912 | 269 | 179,7 |
| 1913 | 296 | 179 |
| 1914 | 272 | 173 |
| 1915 | 275 | 181 |
| 1916 | 141 | 196 |
| 1917 | 274 | 146 |
| 1918 | 215 | 163 |
| 1919 | 343 | 176 |
| 1920 | 214 | 134,9 |
| 1921 | 257 | 199,8 |
| 1922 | 304 | 243,7 |
| 1923 | 213 | 288 |
| 1924 | 340 | 184 |
| 1925 | 250 | 199,3 |
| 1926 | 267 | 211,5 |

(Β. Σιμωνίδη «Ο ΑΣΟ και οι εργασίες του, κατά το πρώτο έτος 1925-26», Αθήνα 1927).

Στα συμπεράσματα αυτά έχει καταλήξει το Γνωμοδοτικό Συμβούλιο του Κράτους σε έκθεσή του τον Ιούνιο του 1925. Σκοπός του ΑΣΟ είναι η προστασία του εμπορίου της σταφίδας και η επέκταση της κατανάλωσής της. Η λύση αυτή χαιρετίζεται με χαρά από τους παραγωγούς.

Ο ΑΣΟ παραλαμβάνει μία κατάσταση κάθε άλλο παρά ευχάριστη. Η σταφίδα έχει να διαφημιστεί και να προωθηθεί από το 1914. Έως τότε η παρακράτηση ήταν αρκετή ώστε να εξισορροπεί τη μεγάλη σταφιδική παραγωγή με την κατανάλωση, η οποία έφτανε τα 240 εκατομμύρια λίτρες. Δηλαδή μπορούσε να καλυφτεί παραγωγή 325 εκατομμύρια λίτρες με 35% παρακράτημα.

Κατά τη διάρκεια του πολέμου, η διακοπή των συγκοινωνιών και ο περιορισμός των εμπορικών συναλλαγών, ελλάτωσαν κατά πολύ τις εξαγωγές στην Γερμανία, στην Ολλανδία, στην Αυστρία, στην Αμερική, στην Αυστραλία, κλπ. Μετά τον πόλεμο οι αγορές αυτές κερδίζονται από τους ξηρούς καρπούς των ξένων κρατών, και έτσι η εξαγωγή της σταφίδας περιορίζεται στα 180 εκατομμύρια λίτρες το χρόνο με παραγωγή το 1924 τα 340 εκατομ. λίτρες.

Οι τιμές πέφτουν και η Προνομιούχος Εταιρεία δεν έχει δυνατότητες να εξαγοράσει τα πλεονάσματα, που τελικά τα αγοράζει το κράτος στα χρόνια 1922-23 και 1923-24.

Με την ίδρυση του ΑΣΟ σταματάει η πτώση των τιμών και απορροφάται κάθε πλεόνασμα.

Συγκριτικός πίνακας εξαγωγής σταφίδας κατά χώρες και λιμάνια
τα χρόνια 1932/33, 1931/32, 1930/31

| Χώρα | 1932 – 33 | 1931 – 32 | 1930 – 31 |
|----------|-------------|-------------|-------------|
| Αγγλία | 97.510.512 | 91.730.354 | 101.412.933 |
| Αμερική | 6.301.338 | 5.376.763 | 8.991.535 |
| Ολλανδία | 24.686.593 | 16.306.851 | 23.201.949 |
| Γερμανία | 10.175.506 | 15.400.075 | 16.589.162 |
| Ιταλία | 4.176.232 | 3.954.027 | 6.320.421 |
| Γαλλία | 973.952 | 866.234 | 1.224.086 |
| Καναδάς | 33.375 | 101.863 | 194.509 |
| Ρωσία | 652.355 | 891.393 | -- |
| | 145.457.810 | 134.443.501 | 159.032.357 |

και σε άλλες χώρες μικρότερα ποσά

Από τον πίνακα παραγωγής, εξαγωγής βλέπουμε ότι και κατά την περίοδο του ΑΣΟ η εξαγωγή παρουσιάζει σταθερή μείωση ώστε να αφήνει μεγάλα πλεονάσματα.

Λιμάνια εξαγωγής

| | | | |
|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Αιγίου | 25.063.064 | 13.792.678 | 23.741.862 |
| Αργοστολίου | 1.492.243 | 1.747.942 | 2.275.139 |
| Ληξουρίου | 3.378.687 | 5.296.975 | 5.802.656 |
| Ζακύνθου | 7.003.256 | 9.910.673 | 9.775.961 |
| Καλαμών | 8.443.300 | 10.054.133 | 7.010.700 |
| Μαράθου | 858.222 | -- | 240.085 |
| Πατρών | 78.356.045 | 83.731.428 | 92.940.755 |
| Κατακόλου | 20.663.053 | 9.910.272 | 17.239.199 |
| | 145.457.810 | 154.443.501 | 159.032.357 |

Στην εσωτερική αγορά παρά τις προσπάθειες του ΑΣΟ και την καθιέρωση του σταφιδόψωμου δεν υπάρχει αξιόλογη κατανάλωση. Η κατανάλωση για κάθε κάτοικο στην Ελλάδα μόλις φτάνει το 1/3 της λίτρας, ενώ στην Ολλανδία ανέρχεται σε 66 λίτρες και στις Η.Π.Α. 5 λίτρες.

Καλύτερη ποιότητα σταφίδας έχουν οι περιφέρειες Αιγιάλειας, Κορινθίας και Πάτρας. Ο ΑΣΟ παίρνει μέτρα για να βελτιώσει την ποιότητα, με την καλύτερη αποξήρανση και την αποφυγή του πρόωρου τρυγητού.

Ένα μεγάλο μέρος παραγωγής σταφιδοκάρπου περιέρχεται στον ΑΣΟ είτε σαν παρακράτημα, είτε σαν πλεόνασμα. Από την πώληση της ποσότητας αυτής ο ΑΣΟ πληρώνει στο δημόσιο τον έγγειο φόρο επί της παραγωγής που φτάνει το 1934 σε 40 εκατομμύρια δραχμές και ανταπεξέρχεται στα έξοδα διοίκησης, διαχείρισης και γενικών αποθηκών. Όταν όμως το ποσό δεν είναι αρκετά για την εξαγορά των πλεονασμάτων, τότε επιβάλλεται και η εισφορά σε χρήμα επί της εξαγωγής. Το παρακράτημα και τα πλεονάσματα διατίθενται στις βιομηχανίες οίνων και οινοπνευμάτων.

Κατά τη διάρκεια της ζωής της Προνομιούχου Εταιρίας ως το 1924 η διάθεση του παρακρατήματος και των πλεονασμάτων γίνεται μόνο προς την Α. Ε. Οίνων και Οινοπνευμάτων με ειδική σύμβαση μεταξύ τους.

Από το 1924 η διάθεση γίνεται έπειτα από δημοπρασία και ως το 1929/30, οπότε εφαρμόζεται το σύστημα των κοινοπραξιών που και αυτό καταργείται το 1931. από τότε η διάθεση γίνεται με «σύστημα συντελεστών». («Το σταφιδικό ζήτημα», Θ. Κούλη). Το 1934 το σταφιδικό ζήτημα παρουσιάζει και πάλι ένταση, επειδή ο ΑΣΟ προτείνει να αγοράσει τα πλεονάσματα αντί 3.000 δραχμών που οι παραγωγοί θεωρούν την τιμή εξευτελιστική. Από την Ανδραβίδα τηλεγραφούν στην κυβέρνηση:

«Λαός σύμπαρ Ανδραβίδος δια συλλαλητηρίου εκδηλοί αγανάκτησιν δια στάσιν υποτιμητών κερδοσκόπων Πατρών. Αξιοί ελάχιστον όριον αγοράς πλεονασμάτων 3.500. Αντίθετος απόφασις εγκυμονεί κινδύνους».

Στις 26/8/1934 γίνεται συλλαλητήριο από τους παραγωγούς της καλής ποιότητας σταφίδας, σε αντιπερισπασμό των συγκεντρώσεων των παραγωγών κατώτερης ποιότητας. Το συλλαλητήριο εξελίσσεται σε αιματηρή σύγκρουση με δύο νεκρούς.

Β' ΜΕΡΟΣ

·Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ·

Η ναυτιλία θεωρείται μία από τις πιο παραγωγικές πηγές στην εθνική οικονομία και η χώρα από την αρχαιότητα ακόμα είχε εξελιχθεί σε αξιόλογη ναυτική δύναμη.

Η Πάτρα έχει το δικό της μερίδιο στη ναυτιλιακή δραστηριότητα και τις θαλάσσιες μεταφορές. Η θέση της, της δίνει αυτό το προνόμιο.

Από την αρχή της απελευθέρωσης η πόλη γίνεται συγκοινωνιακός κόμβος και συνδέεται αμέσως με τα λιμάνια του εξωτερικού, Πρίντεζι και Τεργέστη. Από το 1833 υπάρχει γραμμή Πάτρα – Αγκώνα – Τεργέστη. Αργότερα η συγκοινωνία με το εξωτερικό πυκνώνει και το 1878 εκτελείται κάθε 15 μέρες.

Μία καινούργια τάξη δημιουργείται μέσα στην κοινωνία της Πάτρας, των ναυτικών πρακτόρων. Ο πιο παλιός πράκτορας ατμοπλοίων και ιστιοφόρων είναι ο Άγγλος Φ. Βούδλεν που εκτελεί χρέη και αντιπροσώπου της Ολλανδίας. Έρχεται στην Πάτρα αμέσως μετά την απελευθέρωση για να παραμείνει και να εργαστεί σε αυτή πάνω από 60 χρόνια. Συμβάλλει στην ανάπτυξη της εμπορικής θαλάσσιας συγκοινωνίας και δίκαια ονομάζεται «πρύτανης των πρακτόρων».

Άλλοι πράκτορες είναι οι Γ. Μόρφου και υιός, Δ. Αγγελόπουλος και υιοί, Κρωββ και Στίβενς, Χάνκοκ και Βουδ, Γεωργ. Τοπάλης, Ι. Χαιδόπουλος, Χρ. Ρηγόπουλος, Αλβ. Καζάλε (Πατρινοϊταλός), Π. Παναγούλης. Αφοί Μασσάρη, Αφοί Γαλανόπουλοι, Δ. Φιλίπου, Σπ. Σταυρόπουλος, Παναγόπουλος, Φλιαμμάτης, Οικονομόπουλος, Αφοί Φραγκόπουλοι, Ι. Μουστακόπουλος, Ιγγλέσσης, κ.ά.

Γνωστές εταιρίες είναι η ατμοπλοία του Τζων Μακ Δουλλ και Βάρβουρ που τα πλοία τους « Ήρα » και « Μαργαρίτα » εξυπηρετούν τη γραμμή του Κορινθιακού, τα Εφτάνησα και το Πρίντεζι της Ιταλίας.

Κατά την δεκαετία 1833-1843 το Ελληνικό κράτος, στην προσπάθειά του να οργανώσει τακτική θαλάσσια συγκοινωνία εντός της χώρας, να εξασφαλίσει τακτική ατμοπλοϊκή συγκοινωνία με τα κυριότερα λιμάνια της Μεσογείου και να καλύψει τις συνεχώς αυξανόμενες ανάγκες της ταχυδρομικής υπηρεσίας, σύναψε διάφορες συνθήκες και συμβάσεις για την δρομολόγηση ξένων ατμοταχυπλόων. Από τις γραμμές αυτές μία Αυστριακή και μία Αγγλική είχαν για ενδιάμεσους σταθμούς και την Πάτρα. Η Αυστριακή, της εταιρείας Loyd, που ήταν και η πλέον μακρόβια και χαρακτηριζόταν για την σταθερότητα των δρομολογίων της, ξεκινούσε από την Τεργέστη την 1^η ημέρα κάθε μήνα για Αγκόνα, Κέρκυρα, Πάτρα, Πειραιά, Σύρο και αργότερα επεκτάθηκε προς Σμύρνη και Κωνσταντινούπολη και ένα άλλο πλοίο της ίδιας εταιρείας ξεκινούσε στις 15 του μηνός, έκανε το ίδιο δρομολόγιο και επέστρεφαν από τα ίδια λιμάνια. Στην Πάτρα έφθαναν στις 6 και 21 αντίστοιχα κάθε μήνα. Ενώ η Αγγλική, η οποία μετέφερε μόνο επιβάτες, ξεκινούσε μία φορά το μήνα από το Λονδίνο για Γάδαιρα, Γιβραλτάρ, Μελίτη, Ζάκυνθο, Πάτρα και κατέληγε στην Κέρκυρα και επέστρεφε από τα ίδια λιμάνια. Επίσης υπήρχαν μία γραμμή του Ιονίου Κράτους, που συνέδεε την Κέρκυρα με την Πάτρα και την Ζάκυνθο στις 10 και στις 29 κάθε μήνα και μία άλλη Αγγλική, που κάθε οκτώ μέρες συνέδεε την Πάτρα με την Κέρκυρα, την Ζάκυνθο και την Μάλτα.

Αργότερα δραστηριοποιήθηκαν, με ενδιάμεσο σταθμό το λιμάνι των Πατρών, πολλές Ευρωπαϊκές ναυτιλιακές εταιρείες, μεταφέροντας επιβάτες και εμπορεύματα, όπως η Γαλλική Fraissinet της Μασσαλίας, από το 1853 η Βρετανική Burns & Mac Ivers και λίγο αργότερα η άλλη Βρετανική Riby & Co και οι δύο στην γραμμή Λίβερπουλ-Πάτρα και οι επίσης Βρετανικές Bailey & Leethan στη γραμμή Λονδίνο – Πάτρα – Κέρκυρα, η οποία καταργήθηκε το 1884, η Huysman & Bulcke στη γραμμή Λονδίνο – Αμβέρσα – Μάλτα – Πάτρα.

Χαρακτηριστικό της εμπορικής κίνησης των Πατρών είναι ότι στα 1830 διακινήθηκαν μέσω του λιμανιού της συνολικά 475 πλοία, από τα οποία τα 254 ήταν ελληνικά. Πιο συγκεκριμένα, κατά το α' εξάμηνο, εκτός από τα 149 ελληνικά, κινήθηκαν 53 της Ιονίου Πολιτείας, 15 της Αυστρίας, 5 της Σαρδηνίας, 1 της Τοσκάνης, 6 της Νεάπολης και 1 του Παπικού κράτους, ενώ το β' εξάμηνο, εκτός από τα 105 ελληνικά, 93 της Ιονίου Πολιτείας, 5 γαλλικά, 1 γερμανικό, 8 ρώσικα, 21 αυστριακά, 1 της Ιερουσαλήμ, 1 της Τοσκάνης, 3 τούρκικα, 5 της Σαρδηνίας και 2 του Παπικού κράτους.

Στην εμπορική κίνηση της πόλης κυριαρχεί τα πρώτα μετεπαναστατικά χρόνια και για πολλές δεκαετίες μετά η Αγγλία, με τις εξαγωγές της σταφίδας και τις εισαγωγές των βιομηχανικών προϊόντων της. Το 72% των εξαγωγών της κατευθύνετο στην Αγγλία και από αυτή προήρχετο το 35% των εισαγωγών της. Δεν είναι υπερβολή, ότι η Πάτρα κινείτο στους ρυθμούς της αγγλικής αγοράς. Την εποχή αυτή η Βρετανία αποτελεί την αδιαμφισβήτητη ηγεμονική δύναμη του παγκοσμίου συστήματος, καθώς ήταν το κέντρο της βιομηχανίας, του εμπορίου και των πιστώσεων. Το 1830 εξήχθη από το λιμάνι των Πατρών, με βρετανικά πλοία, κορινθιακή σταφίδα αξίας 10.455 λιρών, το 1831 αξίας 33.484 λιρών και το 1832 αξίας 45.039 λιρών, ενώ το 1860 εξήχθησαν από το λιμάνι των Πατρών συνολικά 52.589.391 λίτρες σταφιδοκάρπου εκ των οποίων περίπου το 96% στην Αγγλία.

Στις εισαγωγές όμως βιομηχανικών προϊόντων ήταν σημαντική η παρουσία και άλλων δυτικοευρωπαϊκών χωρών, ιδίως από το δεύτερο μισό του αιώνα, οπότε η παγκόσμια ηγεμονική δύναμη της Αγγλίας άρχισε σιγα-σιγα να υποχωρεί και νέες δυνάμεις, όπως η Γερμανία, οι Η.Π.Α. και η Γαλλία ανταγωνίζονται την κυριαρχία της.

Σχετικά με την αξία των εισαγωγών και εξαγωγών από το λιμάνι των Πατρών, με αγγλικά πλοία, την δεκαετία 1880, είναι ενδεικτικός ο παρακάτω πίνακας:

| Έτος | Εισαγωγές | Εξαγωγές |
|------|----------------|-----------------|
| 1882 | 6.107.250 δρχ. | 27.189.250 δρχ. |
| 1883 | 7.461.750 δρχ. | 29.311.350 δρχ. |
| 1884 | 6.412.500 δρχ. | 25.178.000 δρχ. |
| 1885 | 5.250.000 δρχ. | 32.870.600 δρχ. |
| 1886 | 4.902.500 δρχ. | 26.113.500 δρχ. |

Τα κύρια εισαγόμενα είδη ήταν ζάχαρη, καφές, γερμανικά μάλλινα υφάσματα, αγγλικά βαμβακερά, κασσίτερος, μόλυβδος και λίγα φάρμακα, ενώ εξάγονταν λάδι, μαλλί, μετάξι και κυρίως κορινθιακή σταφίδα. Η αξία του

εξωτερικού εμπορίου του λιμανιού των Πατρών από 2.000.000 γαλλικά φράγκα το 1833, έφθασε τα 10.000.000 το 1849, τα 17.000.000 το 1860, τα 20.000.000 το 1870 και τα 40.000.000 το 1882.

Το εμπόριο μεταξύ Ελλάδος και Αγγλίας γινόταν σε μικρό ποσοστό απ' ευθείας, ενώ κατά το μεγαλύτερο μέρος διεξήγεται μέσω Ιονίων Νήσων, Τεργέστης και Μάλτας. Ανέκαθεν το βρετανικό ενδιαφέρον για την Πάτρα ήταν μεγάλο, λόγω της θέσης της πόλης, της γειτνίασής της με τα Ιόνια Νησιά, που τελούσαν υπό βρετανική προστασία και των εμπορικών της συμφερόντων στο λιμάνι αυτό της Πελοποννήσου.

Μέχρι το 1840 το εμπόριο της σταφίδας ελεγχόταν κυρίως από Αγγλικούς εμπορικούς οίκους, που κινούνταν απ' ευθείας ή δέχονταν παρακαταθήκη τις αποστολές του προϊόντος, μέσω των θυγατρικών τους οίκων στην Πάτρα ή των Ελληνικών εμπορικών οίκων με τους οποίους συνεργάζονταν. Οι εν λόγω σταφιδικοί οίκοι χρηματοδοτούνταν καθ' ολοκληρία από ξένες τράπεζες και εμπορικές επιχειρήσεις και το ίδιο συνέβαινε και με τις ελληνικές σταφιδεμπορικές επιχειρήσεις που είχαν στηρίγματα στο εξωτερικό.

Τα πρώτα χρόνια ο πιο σημαντικός οίκος που είχε πρακτορείο στην Αχαϊκή πρωτεύουσα ήταν ο οίκος «Green & Robinson», ο οποίος μετά το 1843 υποσκελίστηκε από τον οίκο «Barff & Co», που τότε διηύθυνε στην Πάτρα ο Άγγλος πρόξενος Thomas Wood. Ο εμπορικός αυτός οίκος ιδρύθηκε στη Ζάκυνθο το 1816 από τον Sammuel Barff και ασχολείτο και με τραπεζικές εργασίες. Το υποκατάστημα των Πατρών ιδρύθηκε το 1829 με πρώτο διευθυντή τον George-William Crowe, πρόξενο της Αγγλίας στην πόλη. Είναι χαρακτηριστικό ότι οι διευθυντές του τοπικού υποκαταστήματος της εταιρείας αυτής ήταν πρόξενοι της Βρετανίας στην Πάτρα. Ο Barff ήταν ο τραπεζίτης του Λόρδου Βύρωνα και η εταιρεία του ανέλαβε να μεταφέρει στην Αγγλία τη σορό του (Λόρδου Βύρωνα). Άλλες μεγάλες εταιρείες ήταν η «Ingate & Co» των Charles Ingate και Διονυσίου Μαλτέζου, που ιδρύθηκε στην Πάτρα το 1829 και διευθύνεται από τον Διονύσιο Μαλτέζο. Επίσης υπήρχε και ο οίκος Clark. Το 1847 ιδρύθηκε ο γερμανικός εμπορικός οίκος σταφίδας «Fells & Co».

Το 1828 η επαρχία Πατρών ήταν μία μεγάλη χέρσα έκταση. Η εκχέρσωση άρχισε αμέσως και ολοκληρώθηκε το 1847, οπότε καλλιεργούνται κατά κανόνα με σταφίδα όλες οι καλλιεργήσιμες γαίες της περιοχής. Ο μέσος ετήσιος ρυθμός εκχέρσωσης, που κράτησε περίπου είκοσι χρόνια, ήταν 5%,

στην πραγματικότητα όμως οι ρυθμοί ήσαν αργοί πριν από το 1836 και πιο γρήγοροι μετά το έτος αυτό. Σημαντικοί παράγοντες που επιτάχυναν τους ρυθμούς εκχέρσωσης ήταν το διάταγμα του 1835 «Περί προικοδοτήσεως», δυνάμει του οποίου εκποιήθηκαν πολλές εθνικές γαίες και η αύξηση των κεφαλαίων που επενδύοντο στην αγροτική παραγωγή, είτε μέσω της Αγγλικής Εμπορικής Τράπεζας (1839-42), είτε μέσω των εμπορών που με τοκογλυφικούς όρους χρηματοδοτούσαν τις εκχερσώσεις και τις φυτεύσεις. Η Αχαΐα, τουλάχιστον μέχρι το 1838, κατείχε τα σκήπτρα σε εκποιήσεις εθνικών γαιών (πρέπει να εκποιήθηκαν πάνω από 20.000 στρέμματα), με δεύτερη τη γειτονική Ηλεία, η δε τιμή στην οποία εκποιούνται ήταν πολύ κατώτερη της πραγματικής, ώστε να διευκολυνθεί η Κυβέρνηση στην απόκτηση πόρων. Όσο για τα κεφάλαια που επενδύθηκαν σε εκχερσώσεις και φυτεύσεις σταφιδαμπέλων, μετάτην πλήρη εξάντληση των μικροκεφαλαίων των καλλιεργητών ανέλαβαν τις χρηματοδοτήσεις αυτές οι έμποροι, οι οποίοι δάνειζαν με δυσβάστακτους όρους, γεγονός που ανάγκασε τους μικροϊδιοκτήτες και τους γεωργούς να ζητούν από το 1840 την ίδρυση δανειστικής τράπεζας. Άλλωστε οι σταφιδικές δραστηριότητες είναι εντάσεις εργασίας και γι' αυτό απαιτούν υψηλό κεφάλαιο κίνησης.

Το τρεχούμενο επιτόκιο ήταν της τάξεως του 10-12%, πολλοί όμως δάνειζαν με 18-24%, ενώ άλλοι ναι μεν δάνειζαν με 10-12%, αλλά υποχρέωναν τους δανειολήπτες των να τους πουλούν τον σταφιδοκαρπό, όχι στην επίσημη τιμή, αλλά «δύο τάλληρα ολιγότερα την χιλιάδα». Αν σε αυτά προσθέσουμε τις προμήθειες των μεσιτών και των παραγγελιοδόχων, που κατά την κρατούσα συνήθεια έφθαναν το 0,50-1% και τις κλοπές που εγίνοντο κατά το ζύγισμα του σταφιδοκάρπου, η πραγματική επιβάρυνση του παραγωγού από τα δάνεια έφθανε περίπου το 30%, δεδομένου ότι η έλλειψη ιδιωτικών αποθηκευτικών χώρων τους ανάγκαζε να πουλούν τον παραγόμενο καρπό στον δανειστή τους σταφιδέμπορο. Μία άλλη τέλος σημαντική αιτία αδικίας ήταν ο τρόπος πληρωμής του φόρου των αμπελιών.

Το 1851 επεβλήθη από τον Δήμο Πατρέων φόρος 0,25% στα διάφορα εισαγόμενα προϊόντα, προκειμένου από το έσοδο αυτό να ανεγερθεί νοσοκομείο και το 1854 επεβλήθησαν δημοτικοί φόροι ύψους 2% στις εισαγωγές καπνού και σάπωνος. Όσον αφορά τις εξαγωγές, από το 1840 είχε επιβληθεί δημοτικός φόρος 2%, επί της συνολικής αξίας της σταφίδας, κατά την εξαγωγή της, ο οποίος εισπράττετο εις χρήμα. Ο φόρος αυτός ήταν το κύριο έσοδο του Δήμου Πατρέων, γι' αυτό και κατά την τετραετία (1852-55)

της σταφιδικής υποπαραγωγής, που είχε ως συνέπεια την μείωση των εσόδων από την φορολογία της σταφίδας, επιδιώχθηκε να καλυφθεί το κενό με τη αύξηση της άμεσης φορολογίας (φόροι επί των επαγγελμαμάτων, των οικοδομών, των τροφίμων και των εισαγόμενων προϊόντων).

Μεγάλο πλήγμα για το πατρινό εμπόριο ήταν η απόφαση του δημοτικού συμβουλίου, κατά την ψήφιση του προϋπολογισμού του 1875, να επιβάλλει δημοτικό φόρο μιας δραχμής σε κάθε χιλιάδα σταφιδοκάρπου που ερχόταν από την επαρχία και φορτώνετο στο πατραϊκό λιμάνι για το εξωτερικό. Ο φόρος αυτός, που επεβλήθη σε εποχή μεγάλης οικονομικής κρίσης, επιβάρυνε ακόμα πιο πολύ την οικονομική ζωή και εμπόδισε την ανάπτυξη του διαμετακομιστικού εμπορίου. Η επιβολή του δε σχετίζεται άμεσα με τη υποθήκευση των δημοτικών φόρων στην «Γενική Πιστωτική Τράπεζα», προς εξασφάλιση του δάνειου των 2.000.000 δρχ. που είχε λάβει ο Δήμος Πατρέων το 1873. Οι αντιδράσεις του εμπορικού κόσμου της πόλης ήσαν έντονες και αποτυπώθηκαν στον τύπο της περιοχής, κυρίως στον "Φορολογούμενο", ο οποίος με θαυμαστή παρηρησία διαμαρτύρετο ότι τέτοιες αποφάσεις "ολεθρίως θέλουσιν επιδράσει επί της τύχης του ημετέρου εμπορίου και προϊόντος του χρόνου στερήσει τας πηγάς αυτού. Την περίοδο αυτή η οικονομική ζωή είχε οδηγήσει την χώρα ο Βούλγαρης, με συνέπεια να πτωχεύσουν πολλοί έμποροι και να παρουσιάσει η τοπική αγορά σημεία κάμψης. Ο Ιωάννης Μάσων και οι αδελφοί Morfy ανέστειλαν τις πληρωμές τους, με παθητικό πάνω από 500.000 δραχμές, ενώ αυξήθηκαν οι τιμές των ειδών πρώτης ανάγκης και ευρείας κατανάλωσης και γενικά επικρατούσε στην αγορά αναστάτωση. Επί πλέον, η ανάπτυξη της ατμοπλοΐας είχε αρχίσει να πλήττει την ηγεμονική θέση του λιμανιού των Πατρών στο διαμετακομιστικό εμπόριο της σταφίδας, υπέρ των γειτονικών τοπικών κέντρων, που σιγά-σιγά ανεξαρτητοποιούντο.



Επιπορευή της οικογένειας
στην Πάτρα από την Αγγλία.
Στο γάμον διακρίνεται ο
William Morphy

ΜΑΡΤΥΡΙΕΣ

Διονύσιος Τσερώνης

Ναυτικός πράκτωρ. Εργάστηκε αρχικά στο γραφείο του θείου του Παναγούλη και στη συνέχεια με τον Χριστόπουλο ως “Χριστόπουλος – Τσερώνης.”

(Η αφήγησή του θα μπορούσε να χωρισθεί σε πέντε ανεξάρτητες μεταξύ τους εικόνες η εμπορευματική κίνηση, η εξαγωγή σταφίδας, πως δούλευε το λιμάνι αμέσως μετά την κατοχή mooring stern on, μετανάστευση).

Μέχρι το 1960 υπήρχε εισαγωγικό εμπόριο, γενικό φορτίο, ενώ η εξαγωγή ήταν κυρίως σταφίδα και σουλτανίνα, αν και υπήρχαν και μικρές παρτίδες όπως γαλαζόπετρα και θειάφι (εισαγωγή) και κυδώνια, λουκούμια, αμυγδαλόψιχα, κίτρα (για εξαγωγή). Ο Κρεμμύδης έκανε μια φορά τουλάχιστον το χρόνο εξαγωγή κίτρα από το Κιάτο.

Υπήρχαν γραμμές οι οποίες έκαναν τακτική συγκοινωνία από την Αγγλία, από τη Γερμανία, από την Ολλανδία.

Η βιομηχανία δεν είχε αρχίσει υφάσματα ερχόσαντε από το Μάντσεστερ, χαλκός, ζάχαρη,... φέρνανε ξυλείες, σιδηρικά, κάρβουνο, υπήρχε σημαντική κίνηση. Βέβαια από δω την Ελλάδα κυρίως σταφίδα εξάγαμε. Και όλα αυτά τα κάνανε τα liners.

Ελιές, citrus fruits, ρέγγα,... Ξέρεις τι ρέγγα εισαγωγή γινόταν, ρέγγες σε κουτιά, τεράστιες εισαγωγές ρέγγας στην Ελλάδα. Γι' αυτό ήσαν και όλα αυτά τα μαγαζιά των μπακαλίδων, μεγαλομπακαλίδων κατ' αρχάς στην Πάτρα και μετά στον Πειραιά. Μπακαλιάρος, ρέγγες,... ο μπακαλιάρος ερχόταν κάθε χρόνο και με το John Cabbot, ιστιοφόρο, κατευθείαν από την περιοχή που το ψάρευαν, ειδικά στην Πάτρα. Τον ψάρευαν εκεί επί τόπου τον μπακαλιάρo τον πάστωνα στα αμπάρια και ερχόταν κατευθείαν. Ακόμα υπήρχαν ιστιοφόρα που λάμβαναν μέρος στο εμπόριο, ήταν τα τελευταία ιστιοφόρα, αυτά τα μεγάλα τα clippers. Στην Πάτρα ξεφορτώνανε, πλένονταν και φορτώνανε σταφίδα. Ερχόταν μέχρι το 1939.

Το σταφιδεμπόριο ήτανε σπεκουλαδóρικη δουλειά διότι, οι περισσότεροι σταφιδέμποροι προαγόραζαν και προπουλούσαν, οπότε

οι κίνδυνοι..., ασφαλώς και οι πιθανότητες κέρδους ήταν μεγάλες. Και πολλοί ήτανε που ... είχαν βγάλει λεφτά και πολλοί χρεοκόπησαν απ' αυτή τη δουλειά, απ' αυτό το εμπόριο. Αν έβρεχε μια βροχή τον Αύγουστο θα μπορούσε να φέρει καταστροφή στη σταφίδα.

Υπήρχαν σταφιδέμποροι παντού. Δεν ήταν μόνο στην Πάτρα. Και πολλοί στην Πάτρα, και πολλοί στον Πύργο, στο Αίγιο, στην Καλαμάτα. Μετά την Μικρασιατική καταστροφή, ήταν και από την Σμύρνη..... ήταν ο Μάρρυ, ο Μαρκόπολι, ο Σκούρσης, Γρηγορόπουλος, Κουρμουλής, Αλλατζιάν, Ο Ντεκατιλιάν αντιπρόσωπος καυσίμων, κι αυτός είχε έρθει από την Σμύρνη και ήταν αντιπρόσωπος του Oliver. Ο Oliver ήταν μεγάλος πράκτορας στην Σμύρνη και εν γένει στην Μεσόγειο, προσπάθησε να μπει στην Πάτρα αλλά δεν τα κατάφερε.

Τρόπος εμπορίας της σταφίδας Στην αρχή δεν γινόταν εμπορία, ήταν απλώς packers συσκευασταί εδώ, οι οποίοι αγόραζαν την σταφίδα (από τους παραγωγούς) και μερικοί απ' αυτούς είχαν γραφεία κυρίως στο Λονδίνο και Λίβερπουλ. Η δυτική ακτή της Αγγλίας τράβαγε πολύ μεγαλύτερες φορτώσεις 60% πήγαινε στην δυτική ακτή και το 40% πήγαινε στην ανατολική ακτή. Και είχανε γραφεί στην Αγγλία οι μεγαλύτεροι εδώ εξαγωγείς σταφίδας και τους στέλνανε (από την Ελλάδα οι packers) την σταφίδα en consignment και βγάζανε λογαριασμό εκ των υστέρων. Και για μεν εκείνους που packers και έμποροι στην Αγγλία ήταν οι ίδιοι δεν είχε καμιά σημασία, αλλά για τους άλλους οι οποίοι στέλνανε την σταφίδα στα γραφεία τα Ελληνικά της Αγγλίας βεβαίως, αυτοί μπορεί νάχανε ορισμένες αμφιβολίες για τους λογαριασμούς (που ελάμβαναν) αλλά τι να κάνουνε, τι να πούνε.

Οι εδώ έμποροι που έκαναν packing χρηματοδοτούσαν τους παραγωγούς και προπουλάγανε την σταφίδα. Και τέτοιοι μεγάλοι είχανε παραμείνει μέχρι τελευταία στο Κιάτο οι Φραντζίδες και ο Ζούζουλας Όλη η σταφίδα της Κορινθίας έβγαινε μέσω αυτών.

Ουσιαστικά στην αρχή, μέχρι την Ένωση της Επτανήσου, η εξαγωγή γινόταν από την Ζάκυνθο. Βέβαια η Ζάκυνθος, τα νησιά του Ιονίου ήταν τότε το εμπορικό κέντρο όλης της Δυτικής Ελλάδος. Ήταν ελεύθερο κράτος, εδώ η κατάσταση ήταν λίαν συγκεχυμένη, εκεί πέρα υπήρχε σταθερότης, είχαν οργανωμένα συμφέροντα, είχανε

μπει μέσα Εγγλέζοι με λεφτά..... Όταν έγινε η Ένωση διαλύθηκαν και η Πάτρα που ήταν το πιο κοντινό σημείο δέχθηκε όλη την δουλειά της Ζακύνθου, αλλά και άλλα λιμάνια, ωφελήθηκαν,... Αίγιο, Κατάκωλο, Καλαμάτα.

Στην αρχή, όταν ήρθε το εμπόριο αυτό στην Πάτρα, δεν είχαν καν εγκατασταθεί οι γραμμές ναυλωμένα καράβια φορτώνανε τις σταφίδες από δω. Ναυλωμένα από τους πράκτορες. Όταν οι πράκτορες ανέλαβαν την υποχρέωση να μην ναυλώνουνε καράβια, για να μην κάνουν συναγωνισμό στις εταιρείες, και πήραν από μία δύο εταιρείες ο καθένας, διατήρησαν κάποια περιορισμένα δικαιώματα ναυλώσεως. Εγώ θυμάμαι μέχρι προπολεμικά ναυλώνανε καράβια για ορισμένα λιμάνια. Απλώς είχαμε υποχρέωση να μην ναυλώνουμε βαπόρια για ορισμένες γραμμές, για τα κύρια λιμάνια. Μας εδώσανε δικαίωμα να ναυλώνουμε για Bristol, για Cardiff, Ιρλανδία, Belfast, Newcastle. Για τα κύρια λιμάνια δεν ναυλώναμε καράβια, Glasgow, Λόντρα, Hull. Ήταν καλά οργανωμένη αυτή η δουλειά και χωρίς συναγωνισμό. Τακτικότερες γραμμές, ενώ πρωτύτερα ερχόσαντε καράβια και μπαίνανε στην αράδα και περιμένανε να' ρθει η σειρά τους να φορτώσουνε και γινότανε άγριος συναγωνισμός τότε στους ναύλους. Όταν είχε προσφορά ανέβαινε ο ναύλος, όταν δεν είχε έπεφτε.

Και έγινε και το ωραίο ανέκδοτο τότε με επώνυμο Πατρινό σταφιδέμπορο. Ήταν ένα καράβι το οποίον εφόρτωνε για κάποιο λιμάνι. Ο έμπορος λοιπόν έκανε τον αδιάφορο για να μην πληρώσει ακριβό ναύλο, αλλά παρακολουθούσε να δει πως πήγαινε η φόρτωσις, για να μην του μείνει και το φορτίο του έξω. Πλησιάζει λοιπόν τον πράκτορα, “κάτι έχω να φορτώσω” του λέει, “δικό σου είναι το καράβι;” “Να φορτώσεις”, του λέει ο πράκτορας, “αλλά γρήγορα γιατί κοντεύει να γεμίσει το βαπόρι”. “Πώς να γεμίσει καημένε”, απαντάει ο έμπορος, “να πληρώσω μόνο τα φορτωτικά (τα έξοδα φορτώσεως) να το πάρεις το φορτίο. Αφού πάει που πάει το βαπόρι”.

Αμέσως μετά την λήξη του πολέμου όταν άρχισαν να στέλνουνε βοήθεια στην Ελλάδα μέσω του γραφείου STO (Sea Transport Office) την πρακτόρευση την έδωσαν στο pool που αντιπροσώπευε κυρίως αγγλικές εταιρείες. Απ' το pool είχε μείνει στην Πάτρα, απ' όλα τα

πρακτορειακά γραφεία, μονάχα ο Γιώργης ο Ζωγιόπουλος (Ζωϊόπουλος), ο Ανδρέας ο Ζούλας και εγώ. Πριν έλειπα στην Αγγλία εγώ και γύρισα το '46. Και όταν άρχισαν πλέον να έρχονται τα καράβια, ότι και νάτανε μας τάχανε δώσει εμάς για πρακτόρευση. Δηλαδή τι πρακτόρευση κολοκύθια, μας εδίνανε είκοσι, τριάντα, έτσι για Τα καράβια εφέρνανε εφόδια επειγούσης ανάγκης, σάρια, καλαμπόκια και τέτοια,... τι να φέρνανε Τα πάντα ήταν διαλυμένα, δεν υπήρχε τίποτα, ούτε Τελωνείο, ούτε τράπεζες, δεν υπήρχε τίποτα, ούτε Λιμεναρχείο. Εμείς τι κάναμε! Τίποτα! μόνα τους ξεφορτώνανε τα καράβια και φεύγανε. Οπότε κάποτε κάποιος εδώ Λιμενάρχης ή Υπολιμενάρχης ήθελε να βάλει κάποια τάξη. Λέει του Γιώργη, “ρε Γιώργη πως θα φύγει το καράβι, άδεια απόπλου δεν πρέπει να πάρει. Να μου φέρεις αίτηση και εκείνα που χρειάζονται και κανά χαρτόσημο, ξέρω 'γω, να σου δώσω την άδεια να φύγει το καράβι”. “Καλά του λέει”. Του πήγε λοιπόν μια αίτηση με χαρτόσημο και τα ξέρω 'γω. Ανεβαίνει ο Γιώργης στο καράβι άμα τελείωσε, και ήταν ένας καπετάνιος Πολωνέζος, λοιπόν - ούτε Δηλωτικό υπήρχε ούτε τίποτα, ούτε κάποιος κοίταγε αν ήταν εντάξει δεν ήταν εντάξει (το φορτίο) – λοιπόν, “ε καλά” του λέει, “γεια σου καπετάνιο, ξέρω 'γω, πάρε και αυτό το χαρτί”, του λέει. “Τι είναι τούτο”, τον ρωτάει ο καπετάνιος. “Είναι άδεια απόπλου”. “Α! μπα, άδεια απόπλου” Την παίρνει, σκουπίζεται “σ’ ευχαριστώ”, του λέει. Ο Γιώργης το πήρε, το είδε το κόλπο, οπότε με το άλλο καράβι πάει στον Υπολιμενάρχη και του δίνει ο Υπολιμενάρχης την άδεια, οπότε ο Γιώργης μιμείται τον καπετάνιο. “Η άδεια απόπλου είναι αυτή του λέει”. “Ναι”.... Και μένα θυμάμαι μου ζήταγε ένας Τελώνης που ήταν εδώ να καταθέτω Δηλωτικό,... αφού δεν υπήρχε τίποτα ήταν όλα διαλυμένα τι να καταθέτω.

Το λιμάνι ήταν προπολεμικά όλο σταφιδαποθήκες και είχε προβλήτες και πηγαίνανε μαούνες και φορτώνανε από τις αποθήκες. Οι αποθήκες ήταν ένθεν και εκείθεν του μώλου από του Καραμανδάνη (Μπάρρυ) μέχρι του Βουρλούμη. Οι μακρινοί έφερναν με κάρα τις κασέλες στο μώλο και τις φόρτωναν στις μαούνες, στους άλλους πήγαιναν οι μαούνες και φόρτωναν μπροστά από τις αποθήκες. Τα καράβια δένανε στην προβλήτα Αγίου Νικολάου mooring stern on.

Ερχόταν το καράβι και έριχνε τα σχοινιά του πίσω, τα moors (τα παλαμάρια) και επιάνανε στις δέστρες του μώλου. Στεκόταν αρόδο έριχνε τις άγκυρες εκεί και με την πρύμνη του έδενε. Με τις άγκυρες μπροστά και τις δέστρες πίσω. Αυτό λεγόταν mooring stern on.

Παλαιότερα στην αρχή του αιώνα υπήρχε πολλή μετανάστευσις από την Πάτρα. Μία από τις σημαντικότερες εταιρείες ήταν η Cosulich. Τα γραφεία της Cosulich ήταν στου Χαιρέτη (Αγίου Ανδρέου δίπλα στην Τράπεζα Ελλάδος). Είχαν μία μεγάλη κεντρική είσοδο, έμπαινες και είχε αριστερά – δεξιά άλλες εισόδους. Η Cosulich ήταν μέχρι τελευταία, αλλά είχε γίνει Italia αργότερα. Υπήρχε και η Ελληνική Ακτοπλοΐα, η Εθνική Ακτοπλοΐα και η Cunard οι οποίες έκαναν ταξίδια (για Αμερική). Η Cunard ξεκίναγε και αυτή από την Τεργέστη, Πάτρα, μετά Νότιο Ιταλία, Σικελία, πήγαινε Νάπολι, εξαρτάται, δεν ξέρω αν έπιανε και Ισπανία, Γιβραλτάρ, Λισσαβόνα. Και ξέρεις πως τους βάζανε μέσα 2.000 ανθρώπους; Σε μεγάλα αμπάρια με αιώρες. Είχαν μετατρέψει τα αμπάρια, ίσως να 'χανε φτιάξει ειδικούς χώρους για να χωράνε πολύ κόσμο. Και φθάνανε στο Brooklyn και γι' αυτό τους λέγανε Μπρούκληδες. Υπήρχαν και εταιρείες που φέρνανε τους επιβάτες από την ανατολική Μεσόγειο, Αίγυπτο, Τουρκία, Συρία και ερχόταν εδώ και μένανε μία – δύο βδομάδες, πολλές φορές περισσότερο. Η Cosulich μάλιστα είχε μεγάλες εγκαταστάσεις προς τον σταθμό Αγίου Διονυσίου όπου εμένανε οι μετανάστες τώρα έχουν φτιάξει πολυκατοικίες εκεί.

Τρία άτομα που έζησαν καλά την Πάτρα στις δεκαετίες '20 και '30 θυμούνται. Οι πρώτες δύο φωνές είναι ανδρικές, η Τρίτη είναι γυναικεία.

.... Πολλά βαπόρια, υπερωκεάνια, ερχόσαντε από την Αμερική και φεύγανε από την Πάτρα στην Νέα Υόρκη. Ήτανε, να πούμε, του Εμπειρικού τα πλοία, ήτανε της Αυστροαμερικάνας, άλλες κι άλλες ακτοπλοϊκές, όχι ακτοπλοϊκές, μάλλον υπερωκεάνιες συγκοινωνίες.... Ετότε δεν ήταν βέβαια οι ντιζελ οι μηχανές. Ήταν ο ατμός. Και τα φουγάρα τους καπνίζανε και πηγαινοερχόσαντε ... Τότε γέμιζε το λιμάνι κόσμο μεταναστευτικό. Κείγε πλευρίζανε αυτά τα πλοία, αλλά και μερικά αρόδο έξω από το λιμάνι, δεν τα χώραγε η μπούκα του

λιμανιού για να μπούνε μέσα. Όμως τότε το “Βουλκάνια” και το “Σατούρνια” της Ιτάλιαν Λάϊν. Τελευταία αυτά τα καράβια ήταν στα τέσσερα, (γονάτισαν) δεν βγαίνανε ...ειν’ και το αεροπλάνο, σταματήσανε να κυκλοφορούν .

ήταν και τα ποστάλια που ’ρχόσαντε απ’ τα Ιόνια νησιά ποστάλια εννοώ τα’ ακτοπλοικά πλοία, του Γιαννουλάτου, του Ποταμιάνου, του Τυπάλδου, διαφόρων άλλων εφοπλιστών. Και ήταν τα ποστολίγια κάτω και δουλεύανε πολύ. Και είχανε κίνηση που κόβανε εισιτήρια για τους επιβάτες και ήταν τόσο ωραία όπου είχε ζωή το λιμάνι, πολλή ζωή. Ήτανε ευχάριστο. Και ο κόσμος αλλιώςτικός ήτανε....

Εδώ στο λιμάνι, κάτω – κάτω στο λιμάνι, ήταν κάτι τύποι, οι “γαβριάδες”, θα θυμάστε καμιά φορά αν έχετε διαβάσει του Βίκτωρος Ουγκώ που γράφει για “γαβριάδες” τους ατίθασους και λοιπά, και λοιπά ... Τότε λοιπόν οι γαβριάδες ήταν αλανιάρηδες καταλαβαίνεις, ήτανε, πώς να το πω, ήτανε να πούμε, αδέσποτοι, ήταν όπως αδέσποτοι σκύλοι. Εζούσανε με τσι μαούνες, εκοιμόσαντε μέσα σε βάρκες, στα διανυκτερεύοντα καφεενεία. Είχανε δε και τα μικρόβια πάνω τους τα ενοχλητικά ζούφια, τις ψείρες. Εβασίλευε η ψείρα, ο ψύλλος κι ο κοριός. Είχαμε πόλεμο εναντίον εκείνων των ζουφίων....

Και αυτοί οι άνθρωποι ήτανε πάντοτε κακοντυμένοι, ατίθασοι, βρώμικοι και δε λογαριάζανε κανέναν. Ούτε σεβόσαντε κανέναν ... Τα χαμίνια! ήτανε ατίθασα, ήταν, δηλαδή, δεν υπάκουαν εις τους νόμους του κράτους. Ήταν, δηλαδή, ρεμπελασκέρι, όπως το λεν οι Τούρκοι. Δηλαδή κάνανε του κεφαλιού τους. Και κάνανε θελήματα. Δεν ήταν όμως επικίνδυνοι. Δεν έκλεβαν ... Παίρναν τσι βαλίτσες, τσι πήγαιναν στο ξενοδοχείο. Δεν εκάνανε κλεψιές και τέτοια. Ένα μονάχα, ήταν για τον εαυτό τους. Ήταν άνθρωποι να πούμε που δεν μπορούσαν να κυβερνήσουν το τομάρι το δικό τους, το άτομόν τους Βέβαια ήτανε λυπηρό για να βλέπουν την νεολαία, τα παιδιά αυτά πέφτουν, να γίνονται κατά κάποιο τρόπο, να κυκλοφορούν στους δρόμους ...

Ήτανε τα καϊκια, ήτανε τα άλλα, ήτανε τότες και πολλά καφεενεδάκια. Ήτανε τότες λοιπόν και καφέ – αμάν. Εις τα καφέ – αμάν και καφέ – σαντάν ... δηλαδή ήταν κέντρα και ερχόσαντε

Τουρκάλες, ερχόσαντε όλο ανατολίτες και τραγουδούσανε ανατολίτικα τραγούδια αμανέδες και όργανα της εποχής εκείνης, να πούμε, ανατολίτικα. Και εβούϊζε το λιμάνι κάτω απ' τα καφέ – αμάν. Γι' αυτό και λέγεται καφέ – αμάν, ναι, καφέ – σαντάν. “Σαντάν” έρχεται ευγενικότερο δηλαδή τραγουδούσαν και σαντέζες. Σαντέζες, δηλαδή πιο ανεπτυγμένες τραγουδίστριες από τα δυτικού περιεχομένου. Ε, και γι' αυτό άλλο το σαντάν και άλλο το καφέ – αμάν. Αυτά τα δύο θυμάμαι.

Ο μώλος δεν ήταν παραπάνω από 18 – 20 μέτρα. Στενός ήταν. Ε, είχε και τσι κατσαρίδες του απάνου, είχε και τσι ποντικούς, είχε τσι βρωμιές του. Είχε τα καϊκια. Ερχόσαντε λοιπόν τα καϊκια, τα ψαροκάικα δίπλα, κι απλώνανε τα δίχτυα τους λοιπόν και τα μπαλώνανε, πολλές φορές κι απάνω στην εξέδρα θυμάμαι, γιατί η εξέδρα είχε χάσει πλέον την αίγλη της. Έχασε την κίνηση την οποία είχε με το κονσέρτο, το κοντσέρτο και την ορχήστρα που 'ρχότανε και τραγουδούσανε απάνω τότες. Έχασε η εξέδρα σιγά – σιγά την λάμψη της. Γιατί ήταν καφενείο ύστερα. Πηγαίναμε εμείς εκεί απάνου, πίναμε τη λεμονάδα μας, το ουζάκι μας, ξέρω 'γω τι. Δεν είχε την αίγλη και την ωραιότητα της εποχής εκείνης των νεανικών μου χρόνων.

Α! το νυφοπάζαρο. Έχει κίνηση, αλλά τότες, ήτανε γραφική η κίνηση λόγω του ότι υπήρχε, να ! υπήρχε να πούμε ο έρωσ ο κρυφός τότε. Οι ματιές ήτανε να πούμε έτσι λιγάκι περιορισμένες και κατά συνέπεια δεν ήταν όπως παίρνει ο νέος τη νέα και τη φιλεί στο δρόμο και αγκαλιάζονται, τέτοια πράγματα δεν υπήρχανε, μπορεί να κάνανε κρυφά, αλλά όμως όχι, όχι δημοσίως.....

Και έχασε ο μώλος την αίγλη εκείνη, το ρομαντισμό και ο κόσμος όπως είπαμε αλλάξανε, και οι περιπατηταί σήμερα είναι αλλιώτικοι. Ενώ τότες ήταν φιγουράτοι, τότες που γυρίζανε με τα βέλα και τα ψηλά καπέλα και τα τουμπά, τα ξερά, τα κλάκ. Είχε 'κιο....., στο δρόμο αποκαλύπτονται, στο δρόμο οι υποκλίσεις, οι χειραψίες και τα τοιαύτα. Σήμερα αυτά δεν υπάρχουν, αραιώσαν και ούτε δίνει σημασία ο καθένας, ούτε κι εκτιμεί τον άλλονε σύμφωνα, να πούμε, με τη θέση του ...

Μετά γκρεμίστηκε ο φάρος. Είναι ωφέλιμο αυτό που έκαμαν αλλά έχασε ο μώλος, έχασε το κομμάτι εκείνο που ήταν ο

ρομαντισμός. Ο ρομαντισμός, και τα καράβια τώρα πάνε από την άλλη μεριά, την πλευρά πέρα κατά την μαρίνα.

Ήταν ακόμη κι ένας άλλος (μώλος) απέναντι, ο γαλλικός. Εκεί που είναι το Τελωνείο. Επήγαινε ο μώλος και τράβαγε, και 'κει είχε και μια εξεδρούλα μικρή. Και 'κει είχαμε εκεί και μεις πολλές επαφές, οι νεαροί. Και τα κορίτσια ερχόσαντε 'κει πέρα, κουβεντιάζαμε 'κει πέρα, και λέγαμε διάφορες ιστορίες της εποχής εκείνης. Επηγαίναμε καμιά φορά και με το βαρκάκι. Ανεβαίναμε επάνω στο κυματοθραύστη κάναμε τις βόλτες μας. Ωραία ήτανε. Όμορφα ήτανε. Όμορφα, ήταν και τα νιάτα. Ωραία ... Αυτός ήταν ο μώλος.

.... Στο φάρο, τραγούδησαν ο Τόνης (Μαρούδας) ο Μακούλης, ο Σώτος Παναγόπουλος, οι Κορώνης και Φίλανδος, Μενδρινού κ.λ.π.

Την εποχή του 1930 - 37 τη θυμάμαι ...

Πράγματι το λιμάνι των Πατρών ήταν αξιόλογο. Τότε υπήρχε μεγάλη κίνηση στο λιμάνι και συγκεκριμένα στα σταφιδεργοστάσια τα οποία έπαιρναν τις σταφίδες, τις έφερναν εδώ, τις πακετάριζαν σε κασόνια, σε κασέλες κ.λ.π. και είχαμε ένα μεγάλο οργανισμό σε όλη την παραλία.

.... Ήταν μια αξιόλογη πόλις η Πάτρα, γιατί είχε φωτισμό θαυμάσιο, δρόμους, οδοποιία υπέροχη και αρτεσιανά νερά.

Προπολεμικά. Τώρα βέβαια κατήντησε, όπως έχει καταντήσει....

Έπεσε πολύ πλούτος, στην Πάτρα Εγώ θυμήθηκα την Πάτρα από το '24 που ήμουν παιδί. Ήταν ο πρώτος λιμνήν. Όλο το εμπόριο για να τροφοδοτήσει Στερεά, Πελοπόννησο και νησιά ερχότανε στην Πάτρα. Και οι μεγαλέμποροι τροφοδοτούσαν και τους παραγγελιοδόχους. Όλες τις επαρχίες έπειτα της Ελλάδος, καταλάβατε. Και πέρασε πολύ πλούτος από την Πάτρα. Πάρα πολύ πλούτος.

Γινόταν εμπόριο σε όλα ...
Από καρφίτσα ... μέχρι παλανσέδες,
δαντέλες και υφάσματα τα γαλλικά τότε Οι εγγλέζικες οι
καμπαρτίνες ...

Οι ζωρζέτες, όλα αυτά.

Όλα τα μεταξωτά, το σεπατούρ, τα ολομέταξα ...

Τα σεβιόρ ...

Και τα λινά από την Αγγλία ... Από τη Γαλλία ερχόσαντε όλα
τα άλλα να πούμε, οι βαλανοέδες, από τη Βενετία οι βενετσιάνικες
δαντέλες. Μέχρι τσατσάρες. Τότε ήταν όλο κόκαλο, δεν είναι όπως
σήμερα, καταλάβατε; ...τα χτένια, οι ανέμες, τα ψαλίδια. Ότι υπάρχει
σε ένα ψιλικατζίδικο, εμπορικό, τα 'παιρναν αυτοί και τα διένειμαν
στην Ελλάδα όλη.

Ο φάρος τότε ήταν κάτι το ωραίο, γιατί ήταν η εξέδρα έτσι
στρογγυλή, και στη μέση είχε αυτό το φάρο το ψηλό. Όπου εκεί όλοι
πήγαιναν παλαιά το μεσημέρι, πήγαιναν για το ουζάκι τους, ή για τη
μπύρα, γιατί ακούγανε το πρωινό κοντσέρτο στην εξέδρα με λιακάδες,
τις ωραίες ημέρες. Και το βράδυ πάλι κοντσέρτο. Το καλοκαίρι εκεί
μαζευόταν όλο το μεγαλείο, στο λιμάνι της Πάτρας Το γκρέμισαν
επί χούντας, μετά δεν ξαναφτιάχτηκε. Τώρα πια δεν γίνεται. Ο ωραίος
φάρος που πήγαιναν οι κοπέλες. Εκάνανε τις βόλτες τους, τα βράδια
το καλοκαίρι, το πρωί με τις λιακάδες. Ε καλά! και το λέγανε
νυφοπάζαρο. Να πούμε επηγαίνανε σινεμά, καλοκαίρι. Από το σινεμά
λέγανε θα πάμε στην εξέδρα, στο φάρο να φάμε το παγωτό, να πιούμε
μια γκαζόζα ή ξέρω 'γω τι, μια μπύρα, και καθόσαντε μέχρι τα
χαράματα πολλές φορές, αναλόγως τη ζέστη που είχε. Να πάρουμε
δροσά.

Και ο γαλλικός μώλος....

Στο γαλλικό μώλο ερχόσαντε και ξεφορτώνανε τα καράβια
μπροστά εκεί. Ήτανε το Τελωνείο τότε μπροστά εκεί..... Ήταν προς
τον Αγί' Αντρέα. Ήτανε, κι ο γαλλικός μώλος και είχε τότε τις
τσιτσιμπύρες. Τις θυμηθήκατε τις τσιτσιμπύρες; Ήταν σα γκαζόζα που
λέμε 'μεις αλλά είχε βούλωμα. Ήταν μια μπάλα τόση γυάλινη, και
κάπως το κάναμε 'μεις που 'μαστε παιδιά, και παίζαμε μ' αυτό.

Τσουβ!!! κι έκανε η τσιτσιμπύρα. Και λέγαμε, πηγαίναμε για τσιτσιμπύρα στο γαλλικό μώλο.

Υπήρχε και στο γαλλικό μώλο κέντρον, αλλά δεν είχε την αίγλη, καταλάβατε, της εξέδρας. Όπως υπήρξε και ο Αγι' Αντρέας, το πάρκο του Αγίου Ανδρέα, που ήταν ένα καφενείο. Ήταν ένα καφενείο στη θάλασσα κοντά, καταλάβατε, που πέρασαν όλες οι νταντάδες και όλα τα Πατρινόπουλα από τον Αγι' Αντρέα γιατί εκεί τα πήγαιναν τα παιδιά ... στον Αγι' Αντρέα.....

Υπήρχε και η πλατεία Τριών Συμμάχων ... Όσοι κουραζόσαντε να πούμε στην εξέδρα να πάνε ... γιατί είχαμε και τη μουσική του Δήμου και έκανε κοντσέρτα η μουσική του Δήμου. Έπαιζε και μαζευόσαντε τα βράδια το καλοκαίρι. ήτανε φίσκα η πλατεία από κόσμο.

Και πολλές φορές έφευγαν όταν ήμαστε παιδιά με τις βάρκες. Γιατί ήσαντε οι βαρκάρηδες τότε. Γιατί οι βαρκάρηδες ξεφορτώνανε τα μεγάλα υπερωκεάνια που δεν έμπαιναν μέσα στο λιμάνι. Και πηγαίναμε στον Αγι' Αντρέα στο πάρκο, που λέτε στον Αγι' Αντρέα εκεί.... Και οι βαρκάρηδες ... πώς να εξυπηρετήσουν τον κόσμο, πώς να εξυπηρετήσουν τα παιδάκια, να τα βάλουνε στις βάρκες, με ευγένεια και καλοσύνη.

Ήτανε τότε οι βαρκάρηδες....

Δεξιά και αριστερά του μώλου, οι βάρκες να περιμένουνε τον κόσμο να μπει, για να τους πάει βόλτα για να τους πάει εδώ και 'κει, όταν δεν είναι ώρες του τελωνείου για να κάνουν εμπόριο, καταλάβατε;

Και αυτοί έχουν χαθεί τώρα γιατί τώρα πλευρίζουνε τα βαπόρια ...

Ε! ναι και οι ψαράδες ...

Εκεί που περιμέναμε, καθόσαντε και ρίχνανε τα δίχτυα τους.

Ήταν και οι ερασιτέχνες ψαράδες και καθόσαντε στην όχθη του μώλου.... οι ερασιτέχνες αυτοί. Και ξέρετε, τότε είχαμε πολύ ψάρι. Υπήρχε πολύ ψάρι. Οι ωραίες τσιπούρες, οι ωραίοι κέφαλοι, τα ωραία ψάρια, τα οποία σήμερα έχουν καταστραφεί, βέβαια, έχουν μολυνθεί, δεν υπάρχουνε, δεν υπάρχουνε!

Δεν υπάρχουν, δεν υπάρχουν σήμερα αυτά τα ψάρια που φάγαμε στην εποχή μας, δεν υπάρχουν, δεν υπάρχουν σήμερα.

Οι ωραίοι βακαλέοι, οι κέφαλοι,. Θυμάμαι του Αγίου Αντρέου όλη η πάτρα θα 'τρωγε σκορδαλιά ή σούπα με ψάρια, ή τσιπούρες μεσολογγίτικες ή κέφαλους....

Όχι, είχε χρώμα δικό της η Πάτρα. Οι ταβέρνες της οι ωραίες. Τα Πατρινόπουλα να πούμε όλα λέγανε “θα μας έχει σκορδαλιά”. Γιατί εμείς οι Πατρινοί τη σκορδαλιά την τρώγαμε με μπακαλέο παστό που 'ρχόταν απ' έξω από τη Σουηδία τότε. Καταλάβατε;

Μιχάλης Μιχαλόπουλος

Εργάστηκε στον Συνεταιρισμό Εργατών Θαλάσσης μέχρι τον πόλεμο και μετά ως σημειωτής και στο γραφεί “Μόρφυ, Κρωββ και Στήβενς”.

Το λιμάνι το θυμάμαι που 'ταν η (σιδηροδρομική) γραμμή πέντε μέτρα από τα κτίρια. Εκεί που 'νε του Μόρφυ τα γραφεία τώρα, η γραμμή αν ήταν στα 4 μέτρα. Το υπόλοιπο ήταν ο δρόμος και μετά ήταν ένα μικρό κρηπίδωμα που, εκεί ακριβώς, ερχόσαντε και μπαίνανε μαούνες. Οι μαούνες ή φορτηγίδες είχαν ανάλογα με το σχήμα ονόματα: ποντόνι, τραμπάκουλο, σπεράντζα, αλέπι, πάσαρα. Οι εργολάβοι ή μαουνιέρηδες ανελάμβαναν να οργανώσουν την φόρτωση ή εκφόρτωση σταφίδων ή εμπορευμάτων. Θυμάμαι αρκετά ονόματα αυτών: Συνεταιρισμός εργατών, Σπέντζας, Ραυτόπουλος, Κακούρης, Μεθενίτης, Κωνσταντόπουλος, Κωστόπουλος, Βινιέρης, Διλέρνιας, Ντάνιος, Πασχάλης, Μπουκουβάλας.

Ο καθένας είχε ένα ρυμουλκό, θυμάμαι και τα ονόματά τους, ... του Συνεταιρισμού το λέγανε “ Ρωμάνα”, ένα με μπρούτζινο φουγάρο, παραπέρα ήταν του Μεθενίτη το “Άγιος Χαράλαμπος”, νομίζω ο Κακούρης είχε το “Αριστέα”, παραπέρα ήταν του Κωνσταντόπουλου του Αγγελή και μετά ερχόμαστε απ' εδώ από τον μώλο που ήταν ο Πασχάλης, ο Κορωνάκης,....

Και έτσι γινόταν και ξεφόρτωναν τα καράβια τα μεγάλα, αγγλικά και ολλανδικά ήταν κυρίως, και ιταλικά και αυστριακά καμιά φορά, πολύ παλιά. Αυτά τα καράβια έμεναν ορθόπλωρα στο μώλο. Ο κάθε φορτωτής είχε τον εργολάβο του που εφρόντιζε αυτός για όλα, να πάει να πάρει τους εργάτες, όπως είναι σήμερα με το ψηφίο, με τη σειρά τους. (“Θέλω πέντε εργάτες”, έλεγε).Μόνο που

τότε επαίρναμε χώρια εργάτες ο πράκτορας για το αμπάρι, ενώ για απ' έξω έπαιρνε ο εργολάβος για λογαριασμό αυτού που φόρτωνε την σταφίδα.

Όλη η παραλία κοντά κοντά ήταν σκαλωσιές ξύλινες, όπως αυτές στα εξοχικά τώρα που πάνε για μπάνιο... στην σκαλωσιά κοντά πήγαινε η μαούνα, δεν μπόρεγε να βγει έξω, και εκεί κοντά με τα καράκια, δέκα – δέκα κασέλες, εφόρτωνε. Έφευγε η μαούνα με το ρυμουλκό, την πήγαινε δίπλα, και εκεί γινόταν ένας συνωστισμός, τα χίλια κιβώτια του Σαρμά, τα τόσα για το Rotterdam του Παρθενόπουλου ... και ήταν ο σημειωτής ο οποίος επήγαινε να παραδώσει στο πλοίο και να πάρει καθαρό το μπιλιέτο, που λέγαμε, το σημερινό clean on board. Αυτή ήταν η διαδικασία. Το 'παιρνε καθαρό; ήταν μεγάλη δουλειά. Ότι δεν είχε ζημιά δεν έχει remarks. Αυτά συνεχίστηκαν και μετά. Έτσι ήταν και τότε, αυτή η διαδικασία ήταν. Δίπλα από τα καράβια έβλεπε κανένας νάναι 10 – 20 μαούνες κολλημένες δίπλα να φύγει η μία να πάει η άλλη, ή, εσύ είσαι για Λίβερπουλ θα πας πίσω.

Έτσι ήταν η ζωή μέσα στο λιμάνι. Το λιμάνι το χώσανε και μέχρι τον πόλεμο είχαν κατορθώσει και το φέρανε μέχρι το μώλο. Μας βρήκε ο πόλεμος του '40 διαμορφωμένο (με κρηπιδώματα) το λιμάνι στην πλευρά την από κει (μεταξύ μώλου Αγίου Νικολάου και γαλλικού μώλου) και μάλιστα διαρκούντος του πολέμου με τους βομβαρδισμούς των Ιταλών, διαρκούντος του Αλβανικού πολέμου, είχαν βάλει κατά μήκος του κρηπιδώματος του Νούμερο 4 έναν ογκόλιθο από 'κει, ένα από δω, και ένα στη μέση, είχαν αφήσει ένα διάδρομο και το είχαν καταφύγιο, ας πούμε καταφύγιο, για τους εργάτες και αυτούς που δούλευαν στο λιμάνι. Εκεί ευρέθηκα όταν έγινε η επίθεση της Γερμανίας, τα στούκας τα Γερμανικά. Είχε σπάσει το μέτωπο. Τότε ακριβώς ήταν ένα νοσοκομειακό πλοίο που ήταν τραυματίες του Αλβανικού μετώπου μέσα, και είχε έρθει στην Πάτρα για νοσοκομείο, και το βομβάρδισαν τα στούκας, και το έβλεπα με τα μάτια μου εγώ ο ίδιος προσωπικά, να πέφτουν οι τραυματίες μέσα στη θάλασσα, οι οποίοι ήταν με κρυοπαγήματα θυμάμαι, σαν να το βλέπω τώρα. Έπεφταν στην θάλασσα να σωθούν, ενώ ο καπετάνιος, άξιος καπετάνιος, κατορθώνει και το βγάνει από το λιμάνι και το πάει και το προσάραξε στον Άγιο Ανδρέα, το κάθησε για να μην βουλιάξει.

Εκεί έμεινε το “Ελληνίς” αρκετό καιρό. “Ελληνίς” λεγόταν το νοσοκομειακό του Ελληνικού στρατού.

Από δω το λιμάνι [δεξιά του μώλου Αγίου Νικολάου], είχε χωθεί μέχρι την Κολοκοτρώνη. Το κρηπίδωμα έφτανε μέχρι εκεί, μετά ήταν η χαβούζα και συνέχεια μέχρι Άστιγγος ογκόλιθοι βυθισμένοι μέχρι 50 πόντους επάνω από τα νερό.

Όλα ότι γινότανε εδώ στο λιμάνι, το φόρτω-ξεφόρτω, βίρα-μάρνα, γινότανε μεγάλος αγώνας. Να σκεφτείς ερχόσαντε 3-4 καράβια με πλάκες κάρβουνα του σιδηροδρόμου και οι μαούνες φορτώνανε από το καράβι, με φτυάρι σε βαρέλι – καζάνι – και μ’ αυτό φόρτωνε την μαούνα. Η μαούνα ερχότανε έξω και με ζεμπίλια στον ώμο κάθε εργάτης ανέβαινε πάνω σ’ ένα μαδέρι και έβανε πάνω στο βαγόνι του τραίνου [το κάρβουνο]. Ξεφορτώνανε.....τόνους.....μέρες ολόκληρες. Τι κόστος είχε δηλαδή να φθάσει το κάρβουνο αυτό στη μηχανή!

Αυτή είναι η προπολεμική εικόνα. Το αρχέγονο της υποθέσεως έφερε τότε ο Λαδόπουλος ένα κύλινδρο για το εργοστάσιο 40 τόνους και τόφεραν απ’ την Γερμανία μ’ ένα Γερμανικό καράβι. Το πρόβλημα ήτανε πως θα βγει από το καράβι. Και απ’ το καράβι κάτι φέρανε και το βγάλανε πάνω σε μια μαούνα ποντόνι – το ποντόνι είναι μεγάλη μαούνα να παίρνει εκατό τόνους βάρος, η μαούνα έπαιρνε 50. Αλλά μετά ο γερανός που το πήρε να το βγάλει έξω ελύγισε και αυτό εβούλιαξε στη θάλασσα – στο μώλο στην δυτική πλευρά προς το φάρο. Είχαν μαζευτεί κόσμος, παιδιά, εμείς. Ύστερα κατόρθωσαν, μετά μ’ άλλο γερανό, κάπου τον φέραν, και το έβγαλαν αυτό σιγά – σιγά, και έφεραν θυμάμαι μία μεγάλη πλατφόρμα με ρόδες και το εναπόθεσαν επάνω και καταλαβαίνεις με τι περιπέτειες να φτάσει στο εργοστάσιο. Αυτό το λέω για το λιμάνι, πως δούλευαν τότε, και πως δεν είχαν τα μέσα για ένα 40 τόνους φορτίο.

Να σκεφτείς το λιμάνι πόσο αρχέγονος κατάσταση υπήρχε – αυτό είναι αξιοσημείωτο – για να φορτώσεις τα καπνά του Αγρινίου τα κατέβαζαν στο Κρυονέρι με το τραίνο και κει πηγαίνανε μαούνες, οι καλύτερες των Πατρών, συγκεκριμένως του πατέρα του Σάββα του Λανδρίτσι. Αυτός είχε πολύ καθαρές μαούνες. Ξεκίναγαν οι μαούνες το βράδυ με ένα ρυμουλκό, συνήθως του Συνεταιρισμού πήγαινε, το πλήρωναν το ρυμουλκό και έφευγε και πήγαινε στο Κρυονέρι. Εκεί φορτώνανε με ψάθες με λινάτσες, καθαρά τα καπνά, μην πάει

υγρασία, και τα σκεπάζανε με “Άλφα” μουσαμάδες. Και ξέρανε αυτοί του βοριάδες μην τους περιλάβει κάνας βοριάς και τα βρέξει, και συνήθως ερχόσαντε νύχτα που καλμάρει πάντοτε ο βοριάς. Έβαναν μία από ’δώ μία από κει μαούνες από το ρυμουλκάκι και φθάναν στην Πάτρα και πήγαιναν κατ’ ευθείαν ή στο καράβι ή περιμέναν νάρθει το καράβι για να πάρει τα καπνά που πήγαινε Ολλανδία.....Γερμανία κλπ.

Τι διαδικασία γινότανε για να φορτώσουμε τα καπνά!

Ενοίκιο μιας μαούνας για μια μέρα είχε 300 δρχ. μέχρι τον πόλεμο. Αν ήτανε ποντόνι είχε 350 ... Κάτι σκλέπια κάτι τραμπάκουλα! Επειδή είπαμε για πανιά, για τραμπάκουλα .. εδώ Όθωνος – Αμαλίας και Καρόλου, εδώ μπροστά ήταν η μεγάλη συγκέντρωση των καϊκιών εκείνης της εποχής, που πουλούσαν τα ψάρια, και εδώ στις σκαλωσιές, ερχόσαντε οι ανεμότρατες και φέρναν τα απογεύματα τα ψάρια, ότι πιάναν. Έβλεπες λοιπόν ποικιλία ψαριών του Πατραϊκού ... και τι δεν είχανε μέσα. Αρκεί να σου πω ότι με ένα τάληρο έπαιρνες ένα μαντήλι Ζακυνθινό όλο ψάρια πάσης φύσεως. Ζακυνθινό μαντήλι είναι εκείνα τα μεγάλα που έχουν οι εργάτες για τον ιδρώτα, τα λένε Ζακυνθινά δεν ξέρω γιατί Μεγάλα. Με 5 δραχμές ότι ήθελες: μπακαλούδια, φύγια, μπαρμπούνια, σκλεμπούδες. Τα πληρώματα παίρναν το μερδικό τους και πηγαίναν και το πουλούσαν. Τα ψάρια πουλιόσαντε το βράδυ στις ψαραγορές, δεν ήταν όπως τώρα, το πρωί.

Λέμε για ανεμότρατες. Έχει ξεμείνει το όνομα από τις πραγματικά ανεμότρατες, δηλαδή δύο σπεράντζες [είναι ένα στυλ καϊκιού, σκαριού] ένα από δω ένα από κει και αυτά φεύγανε στο πέλαγος στον Κορινθιακό και είχαν ενδιάμεσα δίχτυ.

Και με τα πανιά, οι Ιταλοί αυτοί εδώ, ιδίως οι πατεράδες των σημερινών που είναι εδώ, οι πατεράδες και παππούληδες ήταν άσσοι στα ψαρέματα αυτά, και έβλεπες να κρατάνε τα τιμόνια ώστε να μην πλησιάζουνε τα καϊκια και πήγαινε το δίχτυ ανοιχτό. Με δύο καϊκια και με τον άνεμο, τα πανιά. Δεν είχανε μοτέρ. Τότε άρχισαν και φέρναν τα πρώτα μηχανοκίνητα.

Τα ρυμουλκάκια ήταν μικρά, για τις μαούνες, για ρυμούλκηση. Θυμάμαι ο Συνεταιρισμός το έστειλε στο Γαλαξείδι και το βγάναν έξω για καθαρισμό, να καθαρίσουν και να βάλουν μπακίρι από κάτω.

Ατμοκίνητα όλα αυτά. Θυμάμαι προς το τέλος, ο Συνεταιρισμός έβαλε μαζούτ αντί για κάρβουνο. Ο Συνεταιρισμός ήταν ο Συνεταιρισμός Εργατών Θαλάσσης, οι εργάτες, λιμενεργάτες, είχαν κάνει ένα Συνεταιρισμό πολύ παλιά και είχαν κάπου 20 μαούνες και αυτοί. Ανεξάρτητα από τον Σύλλογο. Οι εργάτες [στο σύλλογο] ήταν 400, ήταν 200 οι συνεταίροι. Όταν έγινε ο πόλεμος διάλυσαν τα πάντα εδώ δεν έμεινε τίποτα, βουλιάζανε, αφού δεν υπήρχε συντήρηση για τις μαούνες. Μετά τον πόλεμο δεν υπήρχε θέμα γιατί ήταν το λιμάνι φτιαγμένο.

Θυμάμαι τότε μεταπολεμικά, αργότερα γινόταν σκοτωμός μες το λιμάνι, στάρια, κριθάρια, βοήθεια από εξωτερικό, σταφύλια για εξαγωγή τα 'χε μονοπώλιο ο Κακούρης, με τα Σουηδικά πλοία – ψυγεία, και καΐκια για τα νησιά, δεν υπήρχε αυτοκίνητο δεν υπήρχε φέρρυ [Ferry-Boat], καΐκια, όλο καΐκια ξύλινα 100-200 τόνους.

Εδώ ερχόταν και το “Σατούρνια” και το “Βουλκάνια” προπολεμικά. Αυτό έκανε την γραμμή, πήγαινε Νεάπολι, Τριέστε, (Rijeka) Fiume και κατέβαινε στην Πάτρα και μετά Αμερική.

Μέχρι το '38 νομίζω πράκτορες ήταν οι “Μόρφου και Υιός, Κρώββ, Στήβενς” διότι μέχρι τότε η εταιρεία αυτή δεν ήταν η Italian Lines ήταν η Cosulich Line. Λοιπόν ερχόταν εδώ και θυμάμαι ότι μέσα σε 4 ώρες φόρτωνε 1.000 τόνους. Δέκα αργάνια που λέμε. Εδώ κατεύθαναν ημέρες πριν καΐκια από την Αλβανία, από τους Αγίους Σαράντα με τυριά, με διάφορα πράγματα που ήθελε να στείλει η Αλβανία στην Αμερική. Από την Ιτέα ελιές σε βαρέλια μέσα, από την Καλαμάτα 3-4 καΐκια με σύκα και σταφίδες Καλαμών, από το Κιάτο φορτωμένα μικρά, το “το Βυρωνάκι”, “Ισμήνη”, έτοιμα φορτωμένα και αυτά εδώ. Χώρια τα Πατρινά που ήταν η εξαγωγή για Αμερική, γιατί ήταν κάμποση σταφίδα για Αμερική τότε. Και ήταν η εντολή: “το καράβι θα φύγει στις 12. Ότι είναι θα το αφήσει απ' έξω, αν δεν έχει φορτωθεί”. Γιατί είχε δρομολόγιο, έπαιρνε και επιβάτες ταυτοχρόνως.

Θυμάμαι έλεγε τότε ο Μόρφου ο Αρθούρος, “αν έρθει το μεσημέρι και έχει πάρει όλο το φορτίο θα πάρετε extra ένα πεντακοσάρικο ο καθένας”. Να σκεφτείς ο μισθός ήταν 1.500 δρχ. Δίχτυα μεγάλα, πετάγανε μέσα βαρέλια, κασέλες, κάθε δίχτυ ανέβαζε επάνω δύο τόνους. Άντε το άλλο καΐκι, άντε την άλλη μαούνα

σπάνια δεν έπαιρνε φορτίο και εγκαταλείπετο για να το πάρει το επόμενο.

Το “Σατούρνια” διασταυρωνόταν με το “Βουλκάνια”, το ‘να πήγαινε τα’ άλλο ερχόταν, κάθε δεκαπέντε μέρες νομίζω ερχόταν. Έφευγε το ένα για Αμερική ερχόταν το άλλο. Και μετά το ‘37 νομίζω, τα πήρε ο Τοπάλης. Το “Σατούρνια” μόνο μία φορά μπήκε στο λιμάνι δεν ξαναμπήκε.

Μετανάστευση κατά το ‘30 είχε λίγη. Ήταν συγγενείς κυρίως που τους καλούσαν αυτοί που έμεναν [στην Αμερική]. Αξιοσημείωτο είναι, απ’ ότι μου είχαν αφηγηθεί, όλο το τετράγωνο που είναι τώρα ΕΑΠ ανήκει στους Μόεφν, Κρόβ και εκεί ήταν κτίρια, και πέρναγαν από κλίβανο όλοι που μπαίνουν στο καράβι, νόμος της Αμερικής. Ιδιαίτερος αυστηρός έλεγχος ήταν στις ασθένειες των ματιών. Στα κτίρια αυτά παρέμεναν με τα μπαγάζια τους οι φτωχοί χωρικοί ή πρόσφυγες αναμένοντας το πλοίο. Γι’ αυτό επί πολλά χρόνια το λέγανε ransion και είχε κτισθεί το 1922 – 23.

Και πριν το Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο και μετά το ‘18 η Πάτρα είχε κατ’ ευθείαν σύνδεση με Αμερική με υπερωκεάνια της εποχής. Ψάχνοντας σε εφημερίδες της εποχής έχω διαβάσει ανακοινώσεις αναχωρήσεων για πλοία όπως το “Martha Washington”, “Laura”, “Sofia Hoenberg”, “Ευγενία”, “Γκέρτη”, “Ιουλία”, “Francesca”. Αυτά πήγαιναν New York, New Orleans, αλλά και Montevideo, Buenos Aires.

Μετά έμειναν αυτά τα δύο πλοία “Saturnia”, “Vulcania”, εγώ αυτά θυμάμαι.

Το πρακτορείο Μόρφν είχε Εγγλέζικα και Ολλανδικά [πλοία] τα KNSN με τα μαύρα άσπρα φουγάρα.

Άλλα μεγάλα πρακτορεία με φορτηγά πλοία ήσαν: Κακούρη, Δογάνη, Αγγελόπουλου, Φραγκόπουλου, Τοπάλη, Παναγούλη, Χαϊδόπουλου.

Τα πριμαρόλια υπήρχαν κάπως και μετά τον πόλεμο. Γιατί την πρώτη σταφίδα, την καινούργια σοδειά, την παίρναν πάντα τα καράβια Παντανάσσης, 8-10 [Σεπτεμβρίου]. Σιγά-σιγά άλλαξε αυτό και κατήντησε νάναι η παλιά σταφίδα μέχρι το Δεκέμβρη και αργότερα. Παλιά η εξαγωγή τελείωνε πάντα νωρίς μέχρι Απρίλιο και

μετά οι σταφιδοϋπάλληλοι έπαιρναν άδεια. Κατά το '50 -'55 θυμάμαι κάτι ρουκέτες φέρνανε, βάνανε και σημαίες και λέγαμε “πες του καπετάνιου να σφυρίζει με την πρώτη κοτσάδα, περιμέντε παιδιά” λέγαμε, και με το σήκωμα της σαμπάνιας λέγαμε “σφύρα” στο καράβι, ότι ήταν πριμαρόλι, καινούργια σοδειά. Στο τέλος ξέφτισε αυτό ... κατήντησε να φεύγει η παλιά σοδειά και η καινούργια να αρχινάει τον Γενάρη μπερδεύτηκε η υπόθεση χάθηκαν εκείνα τα Παλιά τα πριμαρόλια, τόχαν έθιμο περιμέναμε ποιος θα κάνει πρώτος πριμαρόλι, ρίχναν μερικές ρουκέτες, παλιότερα ήταν και κάτι σαν κανονάκι του πλοίου και έριχνε, επιτρεπόσαντε αυτά, ήταν καθιερωμένα.

Θυμάμαι στην Πλατεία Τριών Συμμάχων ήταν το καφενείο του Γαλαξειδιώτη, στο “Μητρόπολις” το Ξενοδοχείο από κάτω. [Είχε] την νύχτα, από το πρωί εργάτες, επιβάτες που περιμέναν όλη τη νύχτα, γιατί τα περισσότερα πέρναγαν νύχτα τα καράβια από εδώ. Είχε κίνηση την νύχτα η παραλία. Του Θηνιάτη ήταν από την άλλη μεριά εκεί που είναι η Εθνική Τράπεζα, χρόνια πριν, παραγκοειδής καταστάσεις δηλαδή, έτσι με κάτι κεραμίδια Δίπλα προς την Ερμού, ήταν το εστιατόριο του Μπατή. Ήταν εστιάτωρ πασίγνωστος σ’ όλη την Πάτρα. “Άλφα” εστιάτωρ, δεν ήταν για λαουτζίκο, ήταν καλό, άλλο τα τηγανιτζίδικα της παραλίας για τους εργάτες Και παραπέρα τηγάνιζε μπακαλέο για τους εργάτες ο Κεκάτος που ήτανε και οι βουτηχτάδες των Πατρών, είχανε συγκέντρωση, ήταν το πόστο τους. Αν ήθελες βουτηχτή με σκάφανδρο φώναζες απ’ αυτούς. Τηγάνιζε μπακαλιάρo και συκωτάκια το πρωί για κολατσιό. Βουτάγανε και για λογαριασμό τους, πολλές φορές, και ότι βγάνανε. Παλιοσίδερα βγάνανε και τα πουλάγανε. Αφήνανε, θυμάμαι, και τελείωνε το κάρβουνο και πηγαίνανε ύστερα από καιρό να βγάλουν πλάκες (σαν διπλό τούβλο) που ’χανε πέσει στην θάλασσα και νομίζω τις επέρνανε δικές τους.

.... Πολλά πλοία ακτοπλοΐας η “Αμβρακία”, ο “Τάσος”, ο “Γλάρος”, ήταν και ένα “Ναυσικά” που επέζησε και μετά τον πόλεμο, ένα ατμόπλοιο ήτανε, τόχανε βάλει και για Καλυδώνα μια φορά.

Αξιοσημείωτο: ο βακαλάος ο υγράλατος ερχόταν με σκούνες ξύλινες και ερχόταν με σκούνες ξύλινες και ερχόταν χύμα, 300

τόνους, ποστιασμένος στο αλάτι. Γινόταν επί τόπου εκεί [που το ψάρευαν] το σχίσιμο του μπακαλάου, τον καθαρίζανε, του πετάγανε μέσα και αλάτικαι φορτώναν 300 τόνους, και ερχότανε στην Πάτρα για να τον παραλάβουνε οι εισαγωγείς όλης της Ελλάδος. Έδενε στο μώλο και αρχίζανε οι εργάτες και το 'βγαζαν με ζεμπίλια, τον ζυγίζανε με πλάστιγγες, που είχε επί τόπου στο μώλο, και ο κάθε έμπορος έπαιρνε το δικό του και το πήγαινε στην αποθήκη του.

Θυμάμαι ακόμα την εταιρεία που έφτιασε το λιμάνι, την λέγανε “ΚΟΡΟΒΕ” και ήσαν μηχανικοί οι Κολυσιάτης, Ρωμαΐδης και Βρεττός. Είχανε γραφεία στο παλιό κτίριο Γούναρη 2.

Επί της Όθωνος – Αμαλίας ήσαν το σύνολο σχεδόν των σταφιδεργοστασίων. Θυμάμαι τα εργοστάσια: Βουρλούμη, Πέτρα, Παλαμίδα, Κόλλα, Τσικλητήρα, Σκούρση, Σαρμά, Πάσκουα, Hancock & Wood, Παρθενόπουλου, Αντωνόπουλου, Μάρρην, Ροδόπουλου, Τζαβέλα, Δρούλια, Κρεμμύδη, Βέτσου, Πλέσσα.

Επίσης θυμάμαι μερικά καΐκια με πανιά, πήγαιναν στις εκβολές του Αχελώου και φόρτωναν αμμοχάλικο για τις οικοδομές και ξεφόρτωναν μπροστά στου Μάρρην με ζεμπίλια και μετά με φτυάρια τα φόρτωναν σε ειδικά κάρα της εποχής με τις μεγάλες ρόδες.

Κάτι άλλο που θυμάμαι είναι ότι στην σημερινή Ιχθυόσκαλα που ήταν ναυπηγεία για ξύλινα σκάφη, μαούνες, καΐκια κ.λ.π. οι ναυπηγοί αδελφοί Σταμάτη, έφτιαξαν για πρώτη φορά στην Πάτρα, γύρο στο '38, ένα καΐκι μεγάλο 200 τόνων του καπετάνιου Παράσχη από την Ζάκυνθο που ήταν αδελφός του Αντωνίου, Δεσπότη των Πατρών τότε.

Κάτι άλλο: τους κορμούς δένδρων για το ξυλουργικό εργοστάσιο Παπανικολάου που ήταν κοντά στου Λαδόπουλου τα πλοία τους ρίχνανε στην θάλασσα και μετά με σχοινιά τους δένανε και τους ρυμουλκούσανε μέχρι το εργοστάσιο όπου με βαρούλκα τους ανέσυραν.

Ανδρέας Παρθενόπουλος

Σταφιδέμπορος

Η σταφίδα ήταν σε χέρια αητονύχηδων έξω [στο εξωτερικό]. Ξέρανε ήταν Ρωμιοί, ήσαν Εγγλέζοι οι οποίοι είχαν ζήσει εδωπέρα και ξέραν για όλα αυτά τα πράγματα. Τώρα δεν σου λέω, κάποιος στις Κανάριους Νήσους ή στο Port of Spain δεν θα ήξερε. Εμείς στέλναμε μέχρι και εκεί [σταφίδα] ... μικροποσότητες βέβαια.

Ανέκαθεν η σταφίδα ήταν πιο πολύ χρηματιστηριακή παρά ποιότητα. Ποιότητα υπήρχε βέβαια, Υπήρχαν ορισμένες μάρκες όπως το δικό μου που λεγόταν Manoglia, όχι Παρθενόπουλος βέβαια. Ήξεραν οι [Εγγλέζες] νοικοκυρές, τότε που υπήρχε ακόμα Αγγλία με τις παραδόσεις με το plum cake, ότι θα πάνε στο μπακάλικο να ζητήσουν Manoglia. Τώρα είναι ο φούρναρης και ότι φτιάχνει....

Ήταν χρηματιστηριακό γιατί έπαιζαν ρόλο οι προπωλήσεις. Και το συνάλλαγμα Ιδίως όσοι είχαν προπωλήσει εκείνη τη χρονιά, γύρω στο '30 νομίζω, που από 25 η λίρα έφθασε όταν εφόρτωνε, δηλαδή όταν την έπιανες, 85 δραχ. καταλαβαίνεις!

Είχαμε πολλούς πελάτες [από τους οποίους αγοράζαμε σταφίδα] απ' ευθείας αλλά ερχόσαντε [παρτίδες] και με μεσίτες – οι σταφιδοπαραλήπται οι λεγόμενοι.

Εμείς περνάμε από τα ημιορεινά των Πατρών. Αν οι πελάτες δεν ήσαν Πατρινοί, αν ήταν από Καλαμάτα, παραδείγματος χάριν τότε δούλευες με σταφιδοπαραλήπτη.

Συνήθως φέρνανε με βαγόνια την σταφίδα. Ο σταθμός Αγίου Ανδρέα ήτανε για την σταφίδα. Εκεί λοιπόν τα ξεφορτώνανε τα βαγόνια και πηγαίνανε στις αποθήκες. Σακαρισμένη βέβαια η σταφίδα. Γιατί υπήρχε η εποχή πολύ παλιά, δεν την πρόφτασα εγώ, που ερχόταν με το καίκι χύδην και ερχόταν εδωπέρα και την σακάρανε, μπορούσες να βρεις και κανά παπούτσι μέσα, και την ζύγιζαν στην κρεμαστή την παλάτζα.

Απ' την γύρω περιοχή την έφερναν με κάρα δίτροχα που έπιαναν 11/2 τόνο, σε σακιά πάντα.

Ο μόνος κρατικός παρεμβατισμός ήταν η παρακράτηση. Εμείς ήμασταν υποχρεωμένοι να δώσουμε στον ΑΣΟ απορρίμματα σε ένα Α ποσοστό. Αυτό ήταν η παρακράτηση. Δηλαδή εκάναμε εξαγωγή 10

τόνους σταφίδα, έπρεπε να δώσουμε ανάλογα π.χ. και ένα τόνο απορρίμματα. Αυτό ήταν. Διάλεγες και έδινες αυτό που δεν ήθελες. Αυτός ήταν ένας νόμος πολύ παλιός. Και τα 'παιρναν για την οινοποιία. Όπως το εργοστάσιο της 5 E – ήταν δυτικά του Αγ. Ανδρέου – που μέσω ΑΣΟ, λέγαν, θέλω τόσους τόνους χοντράδια. Και ήταν και ο Σπηλιόπουλος [το εργοστάσιο του Σπηλιόπουλου που έπαιρνε χοντράδια].

Η τιμή των δελτίων έπαιζε. Εγώ θυμάμαι περνούσαν από το γραφείο μας άτομα και έλεγαν, σήμερα έχει τόσο το δελτίο.

Ιωάννης Μπελούσης

Σταφιδέμπορος (Σύνοψη και διασκευή από μία συζήτηση μαζί του).

Η σταφίδα εξήγετο εις την Αγγλία κυρίως, αλλά προπολεμικά εν όψει του “προγραμματισμένου” πολέμου έπαιρνε και η Γερμανία η οποία ήθελε να δημιουργήσει αποθέματα από τρόφιμα πλούσια σε θερμίδες για τα στρατεύματα. Αποτέλεσμα ήταν ότι από το Κατάκωλο εξήγοντο μεγάλες ποσότητες σταφίδος για Γερμανία. Η μεγαλύτερη εξαγωγή ήταν και είναι στην Αγγλία η οποία είχε τότε την αίγλη της αυτοκρατορίας. Οι Άγγλοι ήταν τότε οι άνθρωποι των 7 γευμάτων. Τα αλλεπάλληλα τσάγια που έπιναν συνοδεύονταν από κέικ που είχαν Κορινθιακή σταφίδα.

Η Πάτρα ήτο το κύριο εξαγωγικό λιμάνι της Κορινθιακής σταφίδος. Οι Πατρινοί εξαγωγείς ήταν οι κυρίως φορείς του εμπορίου ενώ εις τις άλλες περιοχές εδούλευαν περισσότερο επί βάσεως FOB (Free on Board) κατ' εντολή των Πατρινών εμπόρων. Ανελάμβαναν δηλαδή όλα τα έξοδα μέχρι την φόρτωση της σταφίδος επί του πλοίου και μετά παρέδιδαν την φορτωτική στους Πατρινούς κυρίως εξαγωγείς.

Έτσι υπήρχαν εξαγωγείς εις την Πάτρα όπως οι Φλαμπουριάρης, Ανδρουτσόπουλος κλπ με εξοπλισμό ένα τραπέζι, μία γραφομηχανή και δείγματα. Αυτοί διεξήγαν μόνοι τους την δουλειά έχοντας επαφές, ξέροντας γλώσσες... Ένας συνήθης τρόπος εργασίας ήταν να στέλνουν οι εισαγωγείς της Αγγλίας τηλεγραφήματα υπό μορφήν εγκυκλίων ζητώντας συγκεκριμένες ποσότητες εις τα

οποία απαντούσαν οι έμποροι με προσφορές. Ο ανταγωνισμός ήταν εντονότατος, όλοι ανταγωνίζονταν ποιος θα προσφέρει φθηνότερα. Πράγματι ο ανταγωνισμός υπερέβαινε τα όρια, επρόκειτο για Ελληνο-ελληνικό πόλεμο με αποτέλεσμα να έχουμε χρεοκοπίες κάτι το οποίον κατέληγε σε βάρος της οικονομίας μας. Υπήρχε ανταγωνισμός μεταξύ των εισαγωγέων εις την Αγγλία που τον μετακύλιαν εις τους εξαγωγείς εδώ και αυτοί εις τους φομπιστές (αυτούς που φόρτωναν FOB).

Έτσι, λίγο πριν το πόλεμο γύρω στα 1940απεφασίσθει η δημιουργία της Ενώσεως Εξαγωγαίων Κορινθιακής Σταφίδος η οποία ρύθμιζε την δραστηριότητα κατά τέτοιο τρόπο που να υπάρχει έλεγχος τιμών και πιστεύω είχε ευεργετικά αποτελέσματα γιατί βοήθησε στην επιβίωση των εξαγωγέων. Εξυγιάνθησαν έτσι πολλές επιχειρήσεις. Η Ένωσις Εξαγωγέων Κορινθιακής Σταφίδος συνεχίστηκε μέχρι το '53 οπότε η νέα γενιά με επικεφαλής τον Πετρά ζήτησε να διαλυθεί με αποτέλεσμα να επανέλθει ο αθέμιτος συναγωνισμός που πολλές φορές ήταν εις βάρος της ποιότητας.

Μετά την διάλυση της Ενώσεως η νέα γενιά ανέπτυξε πρωτοβουλίες και έτσι η δουλειά διεσπάσθει και είχε πιο φυσιολογική μορφή η διακίνησης της σταφίδος από τα λιμάνια Κατακόλου, Αιγίου, κλπ (δεν ήταν πλέον εκεί μόνο έμποροι που δουλεύουν FOB).

Πάντως ο έντονος συναγωνισμός που υπήρχε οδήγησε στο να μειωθούν οι εξαγωγείς από 45 σε ελάχιστους σήμερα.

Πέτρος Τασσής

Σταφιδέμπορος Γάλλος την καταγωγή, ήλθε στην Αχαΐα από τη Σμύρνη το 1928. Δούλεψε σαν σταφιδέμπορος από το '33, προπολεμικά κυρίως στο Αίγιο και μεταπολεμικά στην Πάτρα.

Απ' ότι θυμάμαι, το λιμάνι των Πατρών από απόψεως εξαγωγής ήτανε ανώτερο από κάθε άλλο λιμάνι της Ελλάδος, διότι εκτός από τις εξαγωγές της σταφίδος, οι οποίες ήτανε τότες περίπου 50.000 τόνοι, είχε και καπνά και ελιές και άλλο ένα είδος, δεν θυμάμαι πως το λέγανε, glicoriza το λέγανε Ιταλικά, το οποίο, ερχόταν εδώ από την Κάτω Αχαΐα, και πολλούς, τόνους, φορτώνανε.....ήτανε κλωνάρια ξύλο και φτιάχνανε φάρμακο από αυτά. Το'χανε μια αγγλική εταιρεία

[το εμπόριο αυτό]. Επίσης εφεύγανε και ελιές. Οι ελιές πηγαίνανε τότε στην Αμερική και λίγες ελιές έπαιρνε η Γαλλία, αλλά λίγες. Η σταφίδα η περισσότερη έφευγε για την Αγγλία, κατά τα 3/4 αν όχι περισσότερο, μετά έπαιρνε Γερμανία και Ολλανδία, και τ' άλλα κράτη της Ευρώπης δεν παίρνανε σχεδόν τίποτε....αλλά Γερμανία και Ολλανδία έπαιρναν το 1/4 της εξαγωγής.....το περισσότερο η Αγγλία.

Τα σταφιδικά εργοστάσια ήτανε από την άκρη εκεί του Βουρλούμη μέχρι του Τριάντη, θάτανε 12-13 εργοστάσια, ήτανε του Βουρλούμη, μετά ήταν του Πετρά, μετά ήτανε, άλλα πολλά εργοστάσια συνέχεια, Hancock & Wood, Πάσκουα, Γαλανόπουλος, πολλοί δηλαδή, Σαρμάς, ο οποίος ήτανε και ο πιο καταφερτζής, έκανε περισσότερο εξαγωγή απ' όλους διότι ήτανε συναγωνιστής...είχε προπουλήσεις, ειδική όλοι κάνανε προπουλήσεις και εγώ έκανα προπουλήσεις αλλά επιφυλακτικός, ο Σαρμάς όλο έχει καλώς και επιτύχαινε. Είχε κατορθώσει απ' την Πάτρα νάχει την μισή εξαγωγή σταφίδας, από την Πάτρα τις είχε ο Σαρμάς, ειδική κανονικά έπρεπε νάτανε τέταρτος – πέμπτος.

Επίσης εκείνο που ήτανε καλό εμπόριο ήταν και τα καπνά τα οποία τάφερναν από το Αγρίνιο. Πολλά καπνά τραβούσε και η Ευρώπη, και η Αμερική λίγο, παντού εστέλναμε. Την εξαγωγή καπνών ένας την έκανε στην Πάτρα, τα περισσότερα ήταν στην άλλη μεριά [Αιτωλοακαρνανία]. Δουλεύανε και φρούτα, νωπά φρούτα, αλλά απ' αυτά δεν φορτώναμε πολλά στην Πάτρα, πιο πολύ στο Αίγιο, στο Κιάτο [φορτώναμε].

Επίσης γινότανε κοντά, κατά το 1940 πριν από τον πόλεμο και καλή εξαγωγή σε καρύδια,.....δηλαδή σπασμένα καρύδια, βγαλμένα τα τσόφλια. Ήτανε σε διάφορες τιμές, ήταν το μονοκόμματο καρύδι που ήταν κομμένο στην μέση ακριβώς, αυτό ήτανε το πιο ακριβό, half walnuts, αν θρυπαλιζόταν το λέγαμε broken. Αυτά πηγαίνανε στην Αγγλία.

Τα καρύδια ερχόνταστε από τα Καλαβρυτοχώρια και γινόταν καλή εξαγωγή, δηλαδή όσο καρύδι νάχες μπορούσες να το πουλήσεις, δεν έφθανε η παραγωγή να καλύψει τη ζήτηση. Στο καρύδι είχα ανακατευθεί και εγώ και φεύγαμε τότες, πηγαίναμε τον Σεπτέμβριο μήνα που είναι η παραγωγή να αγοράσομε πάνω από τα Καλαβρυτοχώρια, Μαζέϊκα, Καλάβρυτα, Κερπινή, όλα αυτά τα μέρη,

απέναντι από τα Γιάννινα επίσης και τα φέρναμε εδωπέρα, ήτανε σε...όχι εργοστάσια, αλλά με γυναίκες σε αποθήκη μέσα που τα σπούσανε με το σφυράκι, τα καθαρίζανε και τα βάζανε στα κιβώτια για Αγγλία. Και τις φλούδες τις πουλούσανε εδώ στα καμίνια διότι ανάβανε πολύ εύκολα αυτά.

Επίσης εκείνο που είχε πέραση ήτανε και τα χέλια, αλλά τα φέρνανε από απέναντι από τα Γιάννινα μου φαίνεται, τον Αμβρακικό εκείπέρα. Αυτά τα'παιρνε και η Ολλανδία, ζωντανά. Ερχότανε βαποράκι Ολλανδικό και τα φόρτωνε – ειδικό βαπόρι με θαλασσινό νερό – και προπολεμικά και '47 – '48.

Μετά από τον πόλεμο άρχισε να κόβεται η δουλειά της Πάτρας διότι με τον πόλεμο είχε σταματήσει η εξαγωγή να γίνεται κανονικά όπως γινόταν προπολεμικά, είχαν γίνει συνεταιρισμοί, και ο τρόπος εξαγωγής άλλαξε. Η σταφίδα έπεσε και ποιοτικώς διότι πριν πουλούσαμε με μάρκα, δηλαδή όχι μόνο Πάτρας αλλά και με brand. Εγώ τότες δεν είχα εργοστάσιο, δούλευα με τον Μανωλόπουλο και πουλούσα 1-2 φράγκα τον τόνο ακριβότερα απ' ότι ήταν όλες οι άλλες τιμές, γιατί του έλεγα [του αγοραστή] ότι το Mariza έχει τόσο, ακριβότερο και το παίρναν. Ήταν όμως καλή σταφίδα, Πατρινιά σταφίδα, δηλαδή Πατρινιά στην περιοχή εδωπέρα. Μάλιστα τότες ο δυνατός συναγωνιστής ήταν ο Κουνινιώτης, ο οποίος μια μέρα μου λέει “δε μου λες βρε Πέτρο”, με τον οποίο γνωριζόμουνα με τον Τάκη – ο μπαμπάς είχε πεθάνει, ο Ανδρέας – και μου λέει “Πήα στην Ελβετία στην Ζυρίχη και μόλις έφθασα η δικιά σου σταφίδα, πως το καρτοθώνει;”. Και του'πα, έχω ένα καλό αντιπρόσωπο στην Ζυρίχη ο οποίος έχει έρθει 2-3 φορές στην Ελλάδα και τον είχα περιποιηθεί και τότε ξετιμήσει αυτό και σ' όλα τα σπίτια στην Ελβετία επήγαινε και πουλούσε την δικιά μου σταφίδα. Τον μόνο συναγωνιστή που είχα στην Ελβετία ήταν τον Πάσκουα, αδερφοί Πάσκουα, αλλά μετά είχα κατορθώσει και τους είχα περάσει αυτούς.

Πως μεγάλωσε η Πάτρα σε οικήματα, αλλά στο εμπόριο δεν μεγάλωσε. Εδώ'τανε το εμπόριο της σταφίδας, η μισή Πάτρα δούλευε πάνω εκεί. Δηλαδή δουλεύαμε τρεις μήνες κανονικά, αλλά πληρωνόντουσαν περισσότερο οι εργάτες, και αυτοί συντηρούσαν τα

σπίτια τους για όλο τον υπόλοιπο χρόνο. Υπήρχαν οι μεσίτες που φέρναν την σταφίδα απ'τα χωριά, τα αμάξια.....

Παλιά, έπαιρναν απ'όπου ήθελες σταφίδα και γι'αυτό υπήρχαν brands, όχι μόνο έπαιρνες απ' όπου ήθελες αλλά διάλεγες κιόλας, στην ίδια περιοχή μπορούσε νάχε δυο-τρεις διαφορετικές ποιότητες. Σου'φερνε το δείγμα το'βλεπες και μετά όταν ερχόντανε η παραλαβή κοιτάγες να'ναι το ίδιο. Και από την Ζάκυνθο φέρναν σταφίδες, τις οποίες τις δουλεύανε εδωπέρα, ειδικά από την Κεφαλονιά δεν φέρνανε, τις δούλευε απ'ευθείας η Κεφαλονιά. Στην Κεφαλονιά ήταν ψιλή σταφίδα, την έπαιρνε η Ολλανδία. Της Ζακύνθου την παίρναν οι Εγγλέζοι. Ήταν καλή, όχι σαν την Πάτρα, άλλο είδος, πιο ψηλή. Στο δείγμα κοιτάγες να δεις.....κοιτάς το χρώμα, να'ρχονται προς το μπλεμαύρο να μην έχει κόκκινο, το μέγεθος, να μην έχει πολύ ψιλά και χοντρά, να είναι ομοιόμορφα, καίτοι την σταφίδα την δουλεύανε μετά από κόσκινο και έβγαζες, την έκανες σε τρία μεγέθη ψιλή, μέτρια και γουλί. Αλλά και η γουλί, η μεγάλη η bold, δεν έπρεπε να'ναι γουλί να'χει κουκούτσι. την λέγαν small, medium, bold και πάνω εκεί της έδινες άλλα ονόματα, choiciest, extra choist, ανάλογα με την ποιότητα.

Η καλύτερη σταφίδα έβγαινε στο Αίγιο, αλλά την εξαγωγή την κάνανε απ'ευθείας τα εργοστάσια, διότι για να βάλεις το όνομα Βοστίτσα έπρεπε να είναι συσκευασμένη εκεί, όπως εδώ για να βάλεις το όνομα Πάτρα έπρεπε να είναι συσκευασμένη εδώ. Γι' αυτό υπήρχαν εργοστάσια και είχε η ίδια φίρμα εργοστάσια στο Αίγιο, στην Πάτρα, στο Κατάκωλο κλπ. Οι Εγγλέζοι παίρναν σχεδόν όλη τη Βοστίτσα και ένα, λίγο μέρος παίρναν οι Ολλανδοί, δηλαδή η Ολλανδία αν έπαιρνε 3.000 τόνους Βοστίτσας.

Πάντως ήτανε μία δουλειά όμορφη, διότι ήθελε να δουλέψεις κα με το μυαλό να μπορέσεις στον πελάτη σου να του την παρουσιάσεις έστω και με γράμματα ως κάτι το καλό, το πολύ καλό, πως δεν το βρίσκει στον συναγωνισμό. Ένας που δούλευε πολύ στις σταφίδες αλλά δεν είχε πελατεία μεγάλη είχε ένα πελάτη, την Cooperative ήταν ο Μπάρρυ ο οποίος ήταν αντιπρόσωπος και η Cooperative έπαιρνε χιλιάδες τόνους, βαπόρια ολόκληρα φόρτωνε. Ερχότανε εδωπέρα η αντιπροσωπεία της Cooperative, έμενε στο ξενοδοχείο ως 15-20 μέρες και πηγαίνανε διάφοροι πελάτες και της κάνανε προσφορές. Αλλά αυτοί [της Cooperative] ξέρανε την δουλειά τους. Παίρνανε τις

διάφορες προσφορές τους από 5-6 εξαγωγές τα συζητούσανε με τον Μπάρρυ τον μπαμπά που ζούσε τότες, ήταν από την Σμύρνη πολύ έξυπνος, και έπαιρνε ό,τι ήθελε ο Μπάρρυ για το λογαριασμό του και τα υπόλοιπα τα μοιραζότανε.

Πάντως η δουλειά ήτανε όμορφη δουλειά και η εποχή εκείνη δεν ήτανε που πλούτιζες, αλλά περνούσες καλά. Δηλαδή ήταν από τις πιο όμορφες δουλειές.

Πάντως περνούσαμε πολύ ωραία. Ηκάναμε και νυχτέρια δηλαδή τότες ναι μεν τα εργοστάσια δούλευαν το οκτάωρο, όταν ήταν έκαναν και υπερωρία, τα οποία τα πλήρωνες βέβαια ξεχωριστά, αλλά το γραφείο ήτανε πάντα υπ'ατμόν προπάντων τον Σεπτέμβρη. Από τα τέλη Αυγούστου μέχρι τέλη Σεπτεμβρίου τα εργοστάσια, τα γραφεία δουλεύανε συνέχεια γιατί έπρεπε νάχεις συνέχεια τηλεγραφήματα [με παραγγελίες], τα οποία στα'φερνε ο διανομέας, και ήβλεπες το τηλεγράφημα και απαντούσες συγχρόνως, και δεν ήταν να πεις θα απαντήσουμε αύριο μεθαύριο. Αμέσως, απάντησις urgent. Και ούτε υπήρχε τότες φόβος για το χρήμα...πληρώνανε. Να σου μείνουν φορτωτικές απλήρωτες, αδύνατον. Δίναμε τα φορτωτικά στην τράπεζα και παίρναμε τα λεφτά αμέσως. Φθάνει νάχεις μια πίστωση στην τράπεζα. Και στην τράπεζα ακόμα όποια ώρα ηθέλαμε παίρναμε λεφτά, είχε κλείσει η τράπεζα και άνοιγε για να δώσει λεφτά. Ήτανε πολύ εδώ να πούμε ανεκτική η δουλειά, εδώ εμπιστοσύνη υπήρχε, δεν ήτανε όπως τώρα να φοβάσαι να δώσεις τα λεφτά σου, υπογράφει ο άλλος γραμματίο και σου δίνει και επιταγή και πας και δεν περνάει. Τότες δεν υπήρχε τέτοιο πράγμα. Πολλή φερεγγυότητα υπήρχε, προπαντός στο σταφιδικό κλάδο. Ποτές δεν είχε γίνει, να πεις ο τάδε δεν πλήρωσε. Κάπου – κάπου κανένας από τα χωριά έφαγε τα λεφτά.

Προπολεμικά τα βαπόρια που φόρτωναν, ήταν από 2.000 έως 4.000 τόνους. Με βίντζια δικά τους. Το ταξίδι κρατούσε 10-12 μέρες, περνούσε όλη τη Μεσόγειο και ανέβαινε από το Γιβραλτάρ επάνω. Τους έπιανε θάλασσα. Λοιπόν τις στοιβάζανε με τέτοιο τρόπο που να μην πάθει τίποτα και πέσου τα κιβώτια και σπάσουν, γιατί τα κιβώτια ήταν ξύλινα, μετά έβγαν τα χάρτινα. Τα ξύλινα κιβώτια παίρναν 22 κιλά ή και λιγότερο, ανάλογα. Υπήρχε φόβος όταν πέσουνε, να σπάσει και να χυθεί [η σταφίδα], και η ασφάλεια δεν σε πλήρωνε πάντα,

εξαρτάται, έπρεπε νάχεις ζημιά από 1-2% και άνω [για να πληρώσει]. Τα βαπόρια παίρναν και 7.000 και 8.000 τόνους φορτίο.

Πράκτορας, ο καλύτερος πράκτορας που είχε τα περισσότερα βαπόρια ήταν του Μόρφου, “Κρωβ και Στήβενς, Μόρφου”. Ο Τσερώνης με τον Χριστόπουλο είχαν την Cunard, Φραγκόπουλος είχε τα γερμανικά μου φαίνεται, ο Κακούρης είχε τα σουηδικά τα οποία αυτά φόρτωνε όχι μόνο για Σουηδία αλλά και για Ολλανδία. Έπαιρναν για Ολλανδία καμμιά φορά, Γερμανία και μετά Σουηδία. Και τα πρακτορεία ήταν πολλά και καλά οργανωμένα. Παίρναν τις φορτωτικές και σου βγάζαν αντίγραφα αμέσως και αν σου είχαν εμπιστοσύνη σου δίναν μια φορτωτική και την προεξοφλούσες στην Τράπεζα, και συ δεν είχες τελειώσει ακόμα να φορτώνεις. Αλλά υπήρχε όπως σου'πα μεγάλη εμπιστοσύνη ο ένας στον άλλο. Και μετά τα φορτία επαίρναμε από το ναύλο κάθε τέλος της χρονιάς ένα grim το οποίο ήτανε λογαριασμός. Φερ'ειπείν ο Σαρμάς στην τρεχούμενή του δουλειά πήγαινε για το grim πάνω στο ναύλο, 10% δίνανε και περισσότερο. Ναι, λεφτά πολλά λεφτά και μαζεμένα λεφτά ακούραστα. Ήταν σου λέω πολλές καλές χρονιές και αυτό βάσταξε μέχρι και τον πόλεμο, μετά σταμάτησε το διάστημα του πολέμου, μετά πάλι ξαναελευθερώθηκε το εμπόριο, εβάσταξε μέχρι το '58, μέχρι το '60 και μετά χάλασε. Χάλασε την δουλειά ο ΑΣΟ. Τις πήρε αυτός τις σταφίδες, φύγανε και πολλοί έμποροι πεθάνανε.

Εκείνη την εποχή το 1958-60 είχα πληρώσει στην εφορία 300.000 δρχ, ήταν μεγάλο ποσό..., έπαιρνες ένα διαμέρισμα. Τότες είχα πάρει ένα-δύο διαμερίσματα, που έχω ακόμα και βολεύομαι.

Αλλά καθόμουνα πολλές φορές στο γραφείο να γράφω να σκέπτομαι μέχρι την μία η ώρα. Και την άλλη μέρα το πρωί στη 7 νάμαι στο πόδι στο εργοστάσιο. Αυτό ήτανε τον Σεπτέμβριο και αρχάς Οκτωβρίου. Τα Χριστούγεννα είχα κοπάσει, ήτανε πια παραγγελίες που τις είχες υπ' όψη σου. Εκεί που ήτανε το φορτίο ήτανε ο Σεπτέμβριος, γιατί εκτός τις παραγγελίες που'χες κλείσει - απ'τον Ιούλιο αρχίζαμε τις προπουλήσεις, Ιούλιο και Αύγουστο – εκτός απ'αυτές τις δουλειές, είχαμε και δουλειές που σου'ρχόντουσε πάλι γιατί παραλαβαίνανε τα πρώτα φορτία, το πρώτο βαπόρι [και ξαναπαραγγέλναν].

Έπρεπε και θέση να κλείσεις, γιατί είχε ορισμένη θέση στο βαπόρι, και νάσαι κι έτοιμος, first shipment from Patras, first shipment from Aegion, ήξερες ότι θάταν το πρώτο βαπόρι το πρώτο δεκαήμερο του Σεπτεμβρίου. Με το first shipment πουλούσες ακριβότερα.

Τα πριμαρόλια που έλεγαν, οι πρώτες σταφίδες, ποιοτικώς δεν ήταν καλύτερες. Στην πρώτη σταφίδα που φόρτωνε η Πάτρα γινότανε μιά γιορτή, φασαρίες εκεί, κανά πυροτέχνημα γινόταν, γιατί όλο το εμπόριο, το μισό εμπόριο της Πάτρας ήταν από την σταφίδα και την εόρταζαν. Μαζευόταν κόσμος στην παραλία και το βαπόρι σημαιοστολισμένο, σφύριζε ούουου συνέχεια, ωραία ήταν.

Οι εργάτες.....τον Σεπτέμβριο έρχονταν και πολλοί εργάτες που δεν ήτανε σταφιδεργάτες, ήταν απ'τα χωριά, διότι δεν έφτανε να βγάλουν την παραγωγή. Γινόταν η διαλογή με το χέρι – στο Αίγιο μόνο – σε κάτι τσιμπιέρες που 'χαν και ήβλεπες το εργοστάσιο νάχει 200 εργάτες, 250 εργάτες. Όπως Σεπτέμβριο μήνα ήταν όλα τα εργοστάσια που δουλεύανε, δεν υπήρχε τόσο προσωπικό μόνιμο, μετά μόλις [περνούσε] ο Σεπτέμβριος, μέναν οι μόνιμοι πια. Το εργοστάσιο δούλευε από Σεπτέμβριο μέχρι Δεκέμβριο. Μετά δούλευε ένα διάστημα κατά το Πάσχα και ύστερα, μιά μέρα τη βδομάδα, δυό μέρες τη βδομάδα, ανάλογα. Δεν ήτανε κάθε μέρα, κάθε μέρα ήταν το Σεπτέμβριο, πολλές φορές και νυχτέρια γίνονταν για να προλάβεις [τότε]. Γυναίκες ήταν οι εργάτες οι περισσότερες στα εργοστάσια και εργάτες [άνδρες] που κουβαλούσαν τη σταφίδα. Παίρναν δύο – τρεις φορές παραπάνω απ' το κανονικό. Ήταν όλοι ευχαριστημένοι.

Το Λεχίδιο ήταν στην οδο Κολοκοτρώνη αναμεταξύ Μαιζώνος και Αγίου Ανδρέου. Εκεί ήτανε ένα καφενείο, εκεί αγόραζες για τις σταφίδες, είχε πολλούς μεσίτες που είχαν βγάλει πάρα πολλά λεφτά – οι μεσίτες αγόραζαν απ'τους χωριάτες και πουλούσαν στους εμπόρους – γιατί έπρεπε ένα μέρος από τη σταφίδα να περάσει και από τον ΑΣΟ, γιατί υπήρχε και ο ΑΣΟ. Έπαιρνες 1.000 σταφίδα έπρεπε να δώσεις 10-15% στον ΑΣΟ ως παρακράτημα το οποίο το πλήρωνε ο ΑΣΟ με πολύ φθηνή τιμή. Δηλαδή αγόραζες τη σταφίδα 10 δραχ και ο ΑΣΟ στην έπαιρνε 4-5 δραχ. Το οποίο το'παιρνε ο ΑΣΟ και το πουλούσε στις βιομηχανίες για κρασιά, οινοπνεύματα.

Πολύ καλή η ζωή. Πρώτον ήμαστε ο ένας με τον άλλον γνωστοί. Ναι μεν οι μεγάλοι 'κάναν τους μεγάλους, αλλά οι μεγάλοι

δεν δουλεύανε οι ίδιοι, είχανε υπαλλήλους οι οποίοι κάνανε την δουλειά με ένα – δύο αλληλογράφους. Ο Σαρμάς ήτανε αγράμματος αλλά είχε βρει ένα δύο αλληλογράφους, ο ένας ήτανε Αρμένιος και ο άλλος Ιταλός, και είχε κι άλλους και αυτοί δεν ήτανε με μισθό, τους έδινε και ποσοστά. Όλα καλά ήτανε, περνούσανε καλά.

Ήτανε πολύ καλή η ζωή, καλύτερη από σήμερα για μένανε. Τότες η Πάτρα είχε 60.000-70.000 κατοίκους. Τα μαγαζιά ήτανε οδός Μαιζώνος, λίγα στην οδό Αγίου Νικολάου και κάπου – κάπου παραμέσα. Αυτοκίνητο τότε για νά'χεις έπρεπε νάσαι κάποιος ή με τα πόδια ή με αμάξι κυκλοφορούσες. Την σταφίδα απ' τα χωριά την έφερνες με φορτηγά 7-8 τόνοι και με τα μουλάρια προπάντων στο Αίγιο ή ερχόταν με το τραίνο, με τα βαγόνια και απ' τα βαγόνια πηγαίνανε κάρα και ξεφορτώνανε.

Το Σεπτέμβρη έφευγε η φετινή χρονιά, Βλέπαμε τον καιρό βροχές, την απλώναμε [τη σταφίδα] ή κρεμαστή, αλλά ήπρεπε να μην βρέξει τουλάχιστον μιά βδομάδα, 10 μέρες το πολύ, ξεραινόταν.

Στο Αίγιο στα ορεινά ήτανε δύο βδομάδες. Η κρεμαστή ήταν καλύτερη, αλλά πιο δύσκολη, γιατί θέλει περισσότερο χρόνο, περισσότερο εργατικό, εγκαταστάσεις. Και υπήρχε και σταφίδα ακόμα καλύτερη, την οποία την κρεμούσανε στο ίδιο το κλήμα, αυτή γινότανε vine dried και ήταν η ακριβότερη.

Φρεντ Μπάρρυ

Σταφιδέμπορος

Το Ζάντε και όχι η Κόρινθος! Μου φαίνεται ότι απ'εκεί άρχισε η μεγάλη προβολή της σταφίδος της μαύρης. Και μάλιστα, είχα διαβάσει ότι ο Δήμαρχος του Λονδίνου είχε σακουλάκια μικρά με σταφίδες και τα έδινε εις το City. Καταλαβαίνεις που πάμε. Λοιπόν εκεί στην Ζάκυνθο ήτανε αγγλικές οικογένειες, ήτανε προτεκτοράτο αγγλικό, και [μετά] ήρθανε όλοι αυτοί και κάτσανε [στην Πάτρα] όπως οι Μόρφου, Κρώβ, Στήβενς. Όλοι αυτοί είναι Ζακυνθινοί, πρώτα δηλαδή ήρθαν στην Ζάκυνθο και μετά στην Πάτρα. Μάλιστα όταν η Βικτώρια χάρισε τα νησιά εις την Ελλάδα, Άγγλος πρόξενος στην Ζάκυνθο ήταν ο Κρώβ. Και ο Κρώβ είναι αυτός που έστειλε την σταφίδα στην

Αυστραλία – η Αυστραλία δεν είχε σταφίδα. Και από εκεί αρχίσανε και μας κάνανε συναγωνισμό [οι Αυστραλοί].

Όλοι αυτοί οι Άγγλοι από την Ζάκυνθο είπαν, τόσοι που ήμεθα δεν κάνουμε ένα pool. Και το κάνανε, βάλανε βαπόρια, pas de grande capacite, 2.500 τόνους.

Το λοιπόν, του Σεπτεμβρίου τα πριμαρόλια, ποιός θα φορτώσει πρώτος, τσακωμός και είχανε πιάσει όλους τους σταφιδέμπορους, αν φορτώνεις μόνο μαζί μας....please do....μετά άλλαξε και έλεγαν αυτός που θα κάνει την μεγαλύτερη εξαγωγή αυτός έπαιρνε τα περισσότερα, γινόντανε μεγάλες κομπίνες για το ποιός θα φορτώσει πρώτος. Ήταν εκείνη την εποχή η μαμή ο Ζωγιόπουλος ο Ανδρέας, και ο Φιλοποίμην. Ήτανε η μαμή.....να καλμάρει τους σταφιδέμπορους.

Η Ζάκυνθος είχε μεγάλη παραγωγή σταφίδας. Η σταφίδα αρχίζει από την Κόρινθο, Ξυλόκαστρο, Ζευγολατιό, και κατεβαίνει....και όσο κατεβαίνει, περισσότερη σταφίδα βγάζει το στρέμμα. Δηλαδή στο Αίγιο 400 κιλά το στρέμμα, ενώ στην Καλαμάτα 1.000 κιλά....Του Αιγίου ήταν η καλύτερη....Έκανα εγώ σταφίδα απ'όπου ήθελα, απ' το Αίγιο από την Κόρινθο από την Πάτρα. Υπήρχαν και τα μέτρα, ότι η σταφίδα που έχεις από το Αίγιο πρέπει να γίνει εξαγωγή από το Αίγιο και να γράφει επάνω Βοστίτσα, στην Αμαλιάδα το ίδιο.... και έτσι αντί το εμπόριο να εξαπλωθεί περιορίστηκε, γιατί εμείς είχαμε brands ξέραμε ότι το ένα ήταν Βοστίτσα και το άλλο όχι...εγώ να πούμε για το Coop Swiss φόρτωνα Αιγίου και του λέω,"Monsieur je regretted, je reux pas employer le nom Vostizza parce que j' ai ferme la fabrique de Vostizza et j'emballe tout a Patras". "Εντάξει" μου λέει, "j'ai pleine confiance a vous...." Άσε τον άλλο, αυτός έξω θα κρίνει την ποιότητα που φορτώνεις....όλα αυτά τα μέτρα....και γινότανε μανούβρες και περνάγανε φορτία από την Καλαμάτα και τα πηγαίνανε στο Αίγιο για να φορτωθούν. A trade is good when it is completely free.

Εμείς στην Σμύρνη δεν κάναμε σταφίδα, φαίνεται ότι ο παππούς μου έκανε υφάσματα, έφερνε από το Manchester υφάσματα, αλλά παρατήρησε ότι όταν πήγαν οι Αρμένηδες και κάνανε την ίδια δουλειά λέγανε fifty yards και βάζανε σαρανταεννέα. Και ο παππούς μου λέει, δεν είναι δουλειά αυτή. Η οικογένειά μου άρχισαν τη σταφίδα το 1848. Είχαν ένα Μαρκόπουλο, [στην Πάτρα που κρατούσε αυτός το γραφείο]. Και ήρθανε μετά το 1922 στην Πάτρα [από τη Σμύρνη] αλλά

στην Αγγλία υπήρχανε μέχρι.....Οι παραγγελίες, θυμάμαι, στο δικό μας το γραφείο στην Πάτρα, τώρα σου μιλάω πριν το 1900, ήταν 30.000 σακιά (τι μέγεθος ήταν; μικρά σακιά βέβαια, μπορεί νάταν 28 λίμπρων όπως ήτανε συνήθεια).

Όταν ήρθα στην Πάτρα έβλεπα κάνανε εξαγωγή. Η εξαγωγή το 1930, ήσουν εσύ κατ'ευθείαν με τον παραγωγό. Ο παραγωγός που ήθελε λεφτά πήγαινε στον σταφιδέμπορο “δώσε μου κάτι μπροστά και μετά τα κανονίζουμε με την σοδειά”. Φυσικά έτσι γενήκαν οι Κολλαίοι, οι Κολλαίοι ήτανε σαν Τράπεζα πλέον. Έτσι ήτανε η κατάσταση και ήτανε μεγάλη σπέκουλα, προπουλάγαμε και ό,τι βγει. Δηλαδή έκανες εξαγωγή, υπήρχε δελτία. Στην σταφίδα κρατάς ένα μέρος, οι χοντράδες που λέμε, τα οποία δεν μπορείς να τα κάνεις εξαγωγή. Και υπήρχε και το “χρηματιστήριο”, που ήταν οδός Κολοκοτρώνη, αν να πούμε δεν μπορούσες να αγοράσεις σταφίδα, αγόραζες δελτία και μόλις έκανες εξαγωγή έπρεπε στο Τελωνείο να δείξεις τα δελτία που την είχες αγοράσει.

[Η ταχύτητα επικοινωνίας ήταν πολύ σημαντική εκείνη την εποχή]. Μια φορά, the days when there was not so many telecommunications, we had a telegram from my brother must be mad, αγόρασα χίλια, δεύτερο telegram, “buy another 5.000” tons, και μάλιστα θυμάμαι την σταφίδα είχε φθάσει ψηλά και μαθαίνουμε μετά οτι κατεστράφη η Αυστραλία [η σοδειά της Αυστραλίας] communications are !!!....

Εγώ το χόμπυ μου ήταν οι μηχανές, τίποτα άλλο, η σταφίδα δεν μ' άρεσε. Εγώ πήγαινα για μηχανικός να μείνω στη Γαλλία και μου λέει ο πατέρας μου έλα μωρέ στην Πάτρα που είναι ωραία όταν ήρθα 1^η Αυγούστου 1927 είπα on vas tu Fred aux colonies ...Φτάνω και άρχισα και εγώ σιγά-σιγά να μ' ενδιαφέρει από την άποψη πως να πάω να καλυτερέψω τα μηχανήματα. Τότε την σταφίδα την πλένανε με νερό θαλάσσης, και λέω, γιατί ρέγγα είναι; Έτσι είναι δεν ξέρεις εσύ [μου 'λέγαν] και μάλιστα ερχόταν ο πρόξενος και σου 'λεγε δεν θέλω νερό της θαλάσσης, θέλω νερό και μέσα να βάζεις τόσο αλάτι τους θυμάμαι με τους με τους κουβάδες. Και λέω του πατέρα μου για στάσου να κάνω μία δοκιμή [να την πλύνω με κανονικό νερό] και είδα οτι δεν παθαίνει τίποτα και απο τότε του λέω δώστου νερό μην φοβάσαι για φαντάσου μα ρέγγα είναι

Αυτό είναι το πρώτο βήμα μου, δεύτερο βήμα ήταν τα σκουλήκια, πήρα ένα κουτί έβαλα σταφίδα μέσα, το 'κλεισα ερμητικά τ' άφησα 15 μέρες, τα σκουλήκια δεν μπορούσαν να φύγουν και το άνοιξα μετά, τίποτα μια σκονίτσα, γιατί έβγαινε το σκουλήκι γινόταν πεταλούδα, η πεταλούδα γινόταν σκονάκι. Και μάλιστα έλεγα στην Αγγλία, μην ανησυχείτε αν βρείτε σκουλήκια, μην τ' ανοίξετε, δική μου ευθύνη, να το ανοίξετε μετά 20 μέρες. Τ' ανοίγανε και δεν βλέπανε τίποτα. Εκτός από κατεργάρηδες που υπήρχαν we want to fumigate. Έτσι ήτανε τα πράγματα.

Μετά, λυπόμουνα να βλέπω τους εργάτες να κουβαλάγανε τα σακιά, και δεν ήταν ελαφριά 50 κιλά, πηγαίνανε επάνω, σκάλες, κατεβαίνανε, και είδα στα βαπόρια ότι είχε τα conveyors για να ανεβούνε οι βαλίτσες και σκέφτηκα γιατί να μην κάνω αυτό. Και τό'κανα. Αλλά δεν έδωσα καμιά εμπιστοσύνη εδώ και έγραψα στην "les Ingenieurs de Renault" "envoyer moi le model" και έστειλαν το μοντέλο και με συνεχάρηκαν κιόλας, και ήρθε το πρώτο conveyor. Όταν είδε ο Θανάσης ο Σαρμάς το δικό μου conveyor μου λέει "Bre Fred τρελός είσαι;", του λέω "άκουσε να δεις Θανάση, το δικό μου conveyor ούτε πηγαίνει στην τουαλέτα ούτε σταματάει ούτε καφέ ζητά".

"Α ! και εγώ λέει, και εγώ θα βάλω". "Να βάλεις Θανάση, σου λέω ότι θα ωφεληθείς".

Μετά σου λέει, Μπάρρυ πως τα καταφέρνεις; Πριν ξέχασα να σου πω ότι [η σταφίδα] ήτανε στα κιβώτια ξύλινα πριν να υπάρχουν τα χάρτινα. Τα ξύλινα κιβώτια λέγανε [οι Εγγλέζοι] δεν είναι 'ντάξει [δεν περιέχουν την σωστή ποσότητα]. Λοιπόν σκέφτηκα γιατί οι Άγγλοι σου βγάζανε ότι "κύριος έχουμε short weight;" Από το ότι αδειάζανε το κιβώτιο και απ' αυτό, έμενε η μισή σταφίδα στο κιβώτιο το ξύλινο, κόλαγε μέσα Άρχισα λοιπόν να βάζω χαρτιά μέσα ώστε η σταφίδα όταν έχεις το χαρτί [δεν κολά]. Το οποίο μετά ο ΑΣΟ το'κανε νόμο και μετά βγήκαν τα χαρτοκιβώτια και σήμερα πάλι βάζουμε χαρτί και στο χαρτοκιβώτιο. Τώρα βάζουν απο πάνω μόνο και απο κάτω.

Μετά απ' αυτό τι να κάνουμε άλλο, ήταν ένας Νοτιοαφρικάνος που έκανε εξαγωγή 500 τόνους, και μου λέει δεν την κάνεις να γυαλίζει η σταφίδα. Λέω, για στάσου να βάλω παραφινέλαιο, currants

slightly oil dressed, και αυτοί που δεν το θέλανε ήταν γιατί το κάνανε στην Αγγλία.

Γιάννης Βερναρδάκης

Μαζί με τον αδελφό του Λουκά είναι σήμερα ναυτικοί τουριστικοί πράκτορες. Εργάστηκαν στο γραφείο Ζωϊόπουλου και Φραγκοπούλου και τώρα έχουν δικό τους πρακτορείο με φήρμα Vernardakis Bros.

Θα σας έχουν πει ότι στην Πάτρα υπήρχε το μεγαλύτερο εμπόριο, από παλιά, πολύ παλιά χρόνια, ακριβώς δεν μπορώ να προσδιορίσω, ότι έχω ακούσει από τους άλλους συναδέλφους που ήσαντε πολύ παλιότεροι. Εδώ ήταν η κοιτίδα του εμπορίου, εισαγωγικό και εξαγωγικό εμπόριο.

Πρέπει να πούμε ότι η Πάτρα ήταν τότε και ο κεντρικός λιμένας εξαγωγής μαύρης σταφίδας. Της μαύρης Κορινθιακής σταφίδας. Οι ποσότητες που εξήγοντο από το λιμάνι της Πάτρας, το λιμάνι του Αιγίου πολύ λιγότερο, και το λιμάνι του Κατακόλου ανήρχοντο σε 150.000 το χρόνο.

Κατόπιν μετά, ακριβώς δεν μπορώ να προσδιορίσω το χρόνο, άρχισε να αναπτύσσεται ο Πειραιάς. Σήμερα οι εξαγωγές της Πάτρας γίνονται πλέον σε μεγάλα εμπορευματοκιβώτια (containers) που έρχονται από τον Πειραιά, γιατί την κίνηση την τράβηξε ο Πειραιάς και έτσι έρχονται εμπορευματοκιβώτια αδειανά και φεύγουν γεμάτα με την παραγωγή της Πελοποννήσου, που είναι κυρίως η Κορινθιακή σταφίδα. Και μπορούμε να πούμε ότι η Κορινθιακή σταφίδα είναι ένα προϊόν που δεν υπάρχει αλλού στον κόσμο. Δηλαδή έχουμε την αποκλειστικότητα όπως αυτή είναι και συσκευάζεται και τελειοποιείται από τους εξαγωγείς σταφιδοπαραγωγούς της περιοχής μας. Βέβαια οι ποσότητες δεν είναι ίδιες που ήσαν στην αρχή, 150.000 τόνοι. Έχουν μειωθεί πολύ, περίπου στο ¼ και εξάγονται περισσότερο στην Αγγλία. Παίρνει και η Γερμανία, παίρνει και η Ολλανδία αλλά η μεγαλύτερα ποσότης από πρώτα και σήμερα εξάγεται στην Αγγλία.

Πράκτορες μεταπολεμικά ήταν οι Μόρφου, Κρωβ και Στήβενς, ο Ζωϊόπουλος, ο Αγγελόπουλος και οι Χριστόπουλος-Τσερώνης. Αυτοί ήταν το pool των πρακτόρων. Οι εταιρείες του pool ήταν η Ellerman &

Papagianni και Ellerman Wilson Line (Αγγελόπουλος), η Moss Hutchison Line, η General Steam Navigation (Μόρφου), η Nor Med Line & Fred Olsen Line (του Ζωϊόπουλου) και η Cunard Line (των Χριστόπουλου-Τσερώνη). Επίσης υπήρχαν τα πρακτορεία του Τοπάλη που πρακτόρευε την Adriatica και Italia, του Πετσάλη που πρακτόρευε την Elliniki, του Φραγκόπουλου που πρακτόρευε την DLL (Deutch Levant Line) και DOL (Deutch Orient Line) και τα πλοία του Σαρλή. Υπήρχε επίσης το πρακτορείο του Κώστα του Σοφή που πρακτόρευε την Argo Line και του Κακούρη που πρακτόρευε την Svenska Orient Line (τα πλοία με τα ΑΒ στα φουγάρα).

Τα γερμανικά που πρακτόρευε ο Φραγκόπουλος έρχονταν 1-2 φορές το μήνα. Φέρναν από 80-100 τόνους κα καμιά φορά και 300-400. Συνήθως γενικό φορτίο και λιπάσματα, ζάχαρη, γάλα Nestle τακτικά, χημικά. Έπαιρναν σταφίδα αν είχε. Τα πλοία του Σαρλή που πιάνανε Τεργέστη φέραν εμπορεύματα από Κεντρική Ευρώπη, ό,τι ήταν.

Το εισαγωγικό εμπόριο ήταν κάπως διαφορετικό από το εξαγωγικό, δεν βασιζόταν τόσο σε προφορικές κουβέντες. [Διηγείται ιστορία πως ο Ζωϊόπουλος πήγε να κλείσει φορτία εισαγωγής και τον συμβούλευσε επώνυμος Πατρινός να μην βασισθεί στα λόγια όπως στο σταφιδεμπόριο και πράγματι οι εισαγωγείς του έκλεισαν προφορικά φορτία, αλλά όταν τους έστειλε να επικυρώσουν γραπτά τις παραγγελίες ανακαλούσαν μερικώς].

Γεώργιος Σωτηρόπουλος

Ναυτικός Πράκτωρ. Μέτοχος και Διευθυντής της Χαρ. Κακούρης ΟΕ (αργότερα ΕΠΕ) από το '47 μέχρι σήμερα.

Το λιμάνι της Πάτρας, όπως όλα τα λιμάνια, είναι δεμένο με την οικονομική δραστηριότητα της περιοχής και παρακολουθεί την εξέλιξή της. Το πρωτογνώρισα το 1945, φορτώναμε σταφύλια. Τότε έρχονταν τα σουηδικά πλοία-ψυγεία και παίρναν από 600 με 1.000 τόνους σταφύλια, προορισμός Αγγλία ως επί το πλείστον, κατά δεύτερο λόγο Γερμανία, Σουηδία. Δεν ήμουν τότε ναυτικός πράκτορας, ήμουν φορτωτής. Τα βαπόρια ήσαντε πραγματικά ωραία βαπόρια και πλούσια, τα ξύλα τους ! ήταν σαν γιωτ. Σ'αυτά τα βαπόρια

συνηθιζότανε να δίνει πάρτυ ο καπετάνιος για φορτωτές και πράκτορες.

Σταφίδες δεν φορτώνανε τα σουηδικά βαπόρια, γιατί ήταν η εποχή του rool, πλην μικροποσότητες Σκανδιναυίας. Βέβαια αργότερα φορτώνανε και άλλα φρούτα όπως πεπόνια, τα οποία σε μία από τις πρώτες φορτώσεις πέταξε μεσοκάναλα ο καπετάνιος γιατί βρωμίσανε, γιατί είχαν κοπεί ώριμα. Στα καρπούζια πρώτη εξαγωγή έγινε από τους αδελφούς Σωτηρόπουλος στην Αγγλία. Τα παίρναν στο Λονδίνο Εβραίοι.

Τα σταφύλια φύγανε, τελειώσανε, άλλαξαν οι συνήθειες. Φορτώνανε πια από Κρήτη και με σιδηρόδρομο απ' την Μακεδονία, στη δική μας τη περιοχή τα έκοψαν και φύτεψαν λεμόνια, και έτσι το επόμενο είδος που εξήχθη ήταν τα εσπεριδοειδή, αλλά δεν ήσαντε πολλά πια.....από την Πάτρα.

Βασικά ένα είδος που ερχότανε συνέχεια εκείνη την εποχή μιλάμε '50-'60 και μέχρι το '70 ήτανε χαρτόμαζα και από κοντά τα ξύλα. Η χαρτόμαζα του Λαδόπουλου ήταν ένα από τα κύρια βασικά προϊόντα και το έφερνε η Svenska Orient lines, που την πρακτόρευε στην Ελλάδα το "Σκανδιναυικό Πρακτορείο Εγγύς Ανατολής" που ίδρυσε ο Ευγένιος Ευγενίδης και εξελίσσουν οι διάδοχοί του. Το γραφείο Κακούρη ήταν υποπράκτορες του Σκανδιναυικού στην Δυτική Ελλάδα. Αλλά η ιδέα ήταν τότε διαφορετική δεν ήταν τα βαπόρια όπως είναι τώρα, ήταν πιο προσωπικές οι σχέσεις με τους καπεταναίους, πρώτα απ' όλα μένανε μέρες, δεν έρχονταν το πρωί και έφευγαν το βράδυ. Παρ'όλο το overtime που δουλεύανε φουλ, και τα νυχτέρια που κάνανε, μέναν και δυο και τρεις και τέσσερες μέρες. Και οι ποσότητες μεγάλες, και τα εργαλεία όχι τόσο σύγχρονα, και η απόδοση όχι τόσο μεγάλη των εργατών. Φέρνανε και 1.000 και 1.500 και 2.000 τόνους.

Το λιμάνι των Πατρών βασικά ήτανε ένας κυματοθραύστης και τρία berth. Ο μώλος Αγίου Νικολάου ήτανε κυρίως και αποκλειστικά για τους περιπατητές και τις γιορτές που γινόσαντε στο μώλο. Ήταν τελείως διαφορετικό δεν είχε κανένα εργαλείο ούτε fork lifts, τα πάντα γινόσαντε στο απείκο και μετά με τα χέρια φορτώνανε, στα κάρια κατ' αρχήν, και αργότερα σ' αυτοκίνητα. Λασπουριά, μουσαμάδες γιατί δεν υπήρχαν υπόστεγα. Όλη η δουλειά γινόταν με τα βίντσια των βαποριών. Ο Σύλλογος των Εργατών Θαλάσσης, με προϊστάμενο τον

πρόεδρό του τον Κουλουμπή – τον οποίο Κουλουμπή όταν ερχόταν ο Παύλος ο βασιλιάς τον έπαιρνε αγκαζέ και τα λέγανε έτσι για λίγα λεπτά κατ'ιδίαν – ο Σύλλογος ήταν πολύ εξυπηρετικός, αλλά ταυτοχρόνως βέβαια το overtime και το dispatch του πλοίου το παζάρευες δίδοντας συνήθως ένα extra δώρο στους εργάτες. Συχνά είχαμε ξενύχτια μέχρι τις 2-3 το πρωί. Θυμάμαι το λεμονάδικο το Sunanland το οποίο έπρεπε να τελειώσει, και υπό βροχήν, ή μάλλον στα διαλείμματα των βροχών, εφορτώνανε με ειδική συμφωνία, που είχαμε κάνει με τον Κουλουμπή, και καθόμαστε μέχρι τις 4 το πρωί. Στο μεταξύ λέγαμε και διάφορες ιστορίες και κανένα ανέκδοτο.

Όταν έφυγε το σταφύλι είχε μια κάμψη το λιμάνι πραγματικά. Η άλλη κίνηση ήτανε το κάρβουνο, που το είχε ο Αγγελόπουλος αλλά αργότερα έκοψε και αυτό, ήταν τα λιπάσματα, και κάτι ζάχαρες, δεν είχε πολλά προϊόντα. Εξαγωγικά οι σταφίδες, οι οποίες ήταν βέβαια με το pool. Το pool ήτανε δύο pool, ένα η conference που συμμετείχαν οι εταιρείες και το άλλο ήταν οι πράκτορες της conference που συμφωνούσαν μεταξύ τους. Είχαν κανονίσει τα ποσοστά και το quota του καθενός και από εκεί και πέρα δούλευαν την αγορά με συμφωνίες που'χαν κάνει και fidelity rebates που δίνανε στους εξαγωγείς. Και χάρις τα fidelity rebates τους κρατάγανε. Αυτό δούλευε προπολεμικά και κράτησε μέχρι...ακριβώς πότε έσπασε δεν μπορώ να σου πω, κάπου γύρω στο 1970, όταν αποφάσισαν οι εταιρείες να καταργήσουν το rebate παρά τις συμβουλές των πρακτόρων.

Ήταν μία περίοδος μιας κάποιας κάμψης, μετά τα σταφύλια, μπορεί να πει κανείς, γιατί τα εσπεριδοειδή φεύγαν κυρίως από το Αίγιο, Κόρινθο και Ναύπλιο και φυσικά Πρέβεζα. Και έτσι είχαν τα πράγματα μέχρι που 'ρθαν τα Ferry – Boat, όπου είναι άλλη ιστορία.

Αλλά το λιμάνι δεν είναι μόνο μία έννοια εμπορική ή τουριστική είναι ένα ζωντανό πράγμα. Και σαν ζωντανό που είναι το λιμάνι έχει και τα ανέκδοτά του, και τις ιστορίες του. Παραδείγματος χάριν, τον καιρό την μεταναστεύσεως ήταν ένας μεσίτης από κείνους που γύριζαν στα χωριά, τα Καλαβρυτοχώρια κυρίως και την Αρκαδία. και μάζευαν τους υποψήφιους μετανάστες. Τους φέρναν λοιπόν τσούρμο κάτω - τότε δεν υπήρχαν δρόμοι – με τα μουλάρια και τ' άλογα, και πεζηκάριοι φυσικά, για να μπαρκάρουν στα βαπόρια για την Αμερική. Τύχαινε λοιπόν νάχει τρικυμία η θάλασσα – ο κυματοθραύστης τότε

δεν υπήρχε όπως σήμερα – και οι βουνίσιοι αυτοί υποψήφιοι μετανάστες κολώνανε, διστάζανε να κάνουν το ταξίδι. Βλέποντας τον φόβο και τον δισταγμό τους ο προαναφερθείς μεσίτης τους έπαιρνε ιδιαιτέρως και τους έλεγε, “παιδιά μην φοβάστε, θα πληρώστε κάτι παραπάνω αλλά εγώ θα σας βγάλω εισιτήριο χωρίς τρικυμία”.

Άλλη ιστοριούλα είναι το ψάρι με το λόττο. Στο λιμάνι αλλά πολλές φορές και απάνω στα βαπόρια τριγύριζαν άνθρωποι του λιμανιού, ερασιτέχνες ψαράδες, με ένα μεγάλο λαχταριστό ψάρι, συναγρίδα ή κάτι τέτοιο. “Ένα τάληρο και το βγάζω στο λόττο σε δύο ώρες στο καφενείο του...” ή όταν ήταν στο βαπόρι “στο μπαρ της πρώτης θέσεως”. Έτσι και αυτοί τα οικονομάγανε και ο τυχερός στον οποίο έπεφτε ο λαχνός πήγαινε σπίτι του με το τρόπαιο και σαν συνέχεια πολλές φορές ήταν το τραπέζωμα των φίλων.

Και μια και μιλάγαμε για τραπεζώματα κλείνω με μια άλλη ιστοριούλα που μου διηγήθηκαν. Όταν φτιάχτηκε ο κυματοθραύστης τακτικός ήταν ο περίπατος, η βόλτα μέχρι τον κυματοθραύστη με βάρκα.

Ήταν λοιπόν ένας καλοφαγάς γουλόζος, που φρόντιζε όταν άκουγε τσιμπούσι να βρίσκεται πάντα καλεσμένος.

Μια φορά λοιπόν οι φίλοι του αποφάσισαν να του την στήσουν. Συμφωνήσανε για “πικ-νικ” στον κυματοθραύστη με φεγγαράδα. Και φυσικά ο φίλος μας βρέθηκε “καλεσμένος”. Πράγματι γύρω στις 8-8 ½ με βάρκες πέρασαν απέναντι στο κυματοθραύστη. Μαζί τα φαγητά, κεφτέδες, παστίτσια, σπανακόπιττες, τυροπιτάκια κ.ο.κ.

Ο φίλος μας ξερογλυφότανε. Βγήκανε στον κυματοθραύστη και διατάξανε την βάρκα να γυρίσει κατά τις 11-11 ½ . Στρώσανε τα φαγητά και εκεί προσυνηνοημένα “φτιάξανε” μια παρεξήγηση κι άρχισε ο ένας να πετροβολεί τον άλλον με φαγητά. Εν ριπή οφθαλμού παρά τις διαμαρτυρίες του καλοφαγά, “σταματήστε ρε παιδιά...είναι αμαρτία....μην πετάτε το φαγητό” σε λίγα λεπτά όλο το φαΐ είχε πεταχτεί στην θάλασσα προς μεγάλη απογοήτευση του φίλου μας (οι άλλοι σημειωτέον είχαν σαβουρώσει σπίτι τους) που όχι μόνο δεν είχε κάτι να φάει αλλά έπρεπε να περιμένει μέχρι τις 11 το βράδυ να έρθει η βάρκα, ενώ οι “συμφιλιωμένοι” πια τόχανε ρίξει στο τραγούδι.

Μάκης Ιγγλέσης

Ναυτικός πράκτωρ στο ναυτικό γραφείο “Αφοι Ιγγλέση” που λειτουργεί σχεδόν 75 χρόνια.

Το γραφείο ξεκίνησε το 1926. Εγώ θυμάμαι τότε ότι είχε το “Έλλη Δασκαλάκη”. Πρέπει να ήταν το πρώτο βαπόρι [που πρακτόρευσε το γραφείο μας], το οποίο δε θυμάμαι που πήγαινε.

Καράβια πριν από τον πόλεμο [του ‘40].....Επήγαινε το “Μικάλη Τόγια” στο Μπρίντεζι. Πάτρα-Σάμη-Ιθάκη-Κέρκυρα-Άγιους Σαράντα-Μπρίντεζι. Αυτό ήταν το δρομολόγιο του “Μικάλη Τόγια” το οποίο είχε [πρακτόρευε] ο πατέρας μου, και το οποίον κάποτε που γύριζε καρφώθηκε πάνω στις πέτρες – απέναντι [Αιτωλοακαρνανία] και έμεινε, δεν υπήρχαν τα μέσα να το βγάλουνε. Χάλασε της “Αεροεσπρέσσο” το αεροπλάνο και έπεσε και εξέμπεψε το σήμα [κινδύνου] και το άκουσε το “Μικάλη” που ’ρχότανε και πήγε να το σώσει [αλλά] μην ξέροντας ακριβώς το βάθος κλπ έπεσε απάνω στις πέτρες και καρφώθηκε και έμεινε εκεί.

Αργότερα ήρθε το “Αρντένα”, του Τόγια, το οποίον ήταν από τα ωραία και σύγχρονα βαπόρια της εποχής. Δεν έκανε αρκετά δρομολόγια, έφυγε και ’κείνο. Πήγαινε Πρίντεζι. Το “Αρντένα” δεν άρπαζε, ούτε το “Μικάλη Τόγια”, μένανε στη μέση [του λιμένα] και βγάνανε τους επιβάτες με βάρκες.

Μετά τον πόλεμο το πρώτο βαπόρι που άρχισε δρομολόγια ήταν το “Ιόνιαν” του Τυπάλδου, έμεινε αρκετά χρόνια μόνο του χωρίς νάναι άλλο βαπόρι στη γραμμή. Έκανε δρομολόγια από την Κόρινθο, γιατί δεν πέρναγε τον Ισθμό. Πάτρα-Σάμη-Ιθάκη-Κέρκυρα, και ξαναρχότανε.

Ήταν και άλλες γραμμές: Αστακό-Μύτικα-Λευκάδα-Πρέβεζα-Πάργα-Ηγουμενίτσα-Κέρκυρα. Ήταν η γραμμή Πάτρα-Ζάκυνθο-Αργοστόλι και η γραμμή Πάτρα-Σάμη-Ιθάκη-Κέρκυρα.

Αργότερα το “Αγγέλικα” έκανε δρομολόγια Χανιά-Ρέθυμνο-Ηράκλειο-Πάτρα-Σάμη-Ιθάκη-Κέρκυρα-Πρίντεζι και γυρίζοντας πήγαινε πάλι στην Κρήτη. Ήταν πολύ ωραίο το “Αγγέλικα” γιατί μέσα ήταν όλο μαόνι. Και έπαιρνε αρκετά εμπορεύματα από την Πάτρα για Κρήτη.....Εγώ τότε θυμάμαι, 40 με 50 τόνους πατάτες κάθε βδομάδα. Τα πηγαίνανε μέσα οι εργάτες. Σαράντα τόνους πατάτες τους

φόρτωνανε στην πλάτη και τους πηγαίνανε τρεχάλα. Και είχα τον Κουλουμπή που φώναζε “άντε παιδιά, άντε αδέρφια”. Φορτώνανε σε μία ώρα πενήντα τόνους! τότε δουλεύανε. Ήταν και το μοναδικό βαπόρι που έπαιρνε αυτοκίνητα. Είχε ένα γκαραζάκι που έμπαιναν μέσα από το πλάϊ και ένα πατάρι που τα κατέβαζαν. Αυτό έκανε 16 χρόνια δρομολόγιο χωρίς να σταματήσει μία μέρα. Μετά ήρθε εδώ από τον Τυπάλδο το “Χανιά”. Ήτανε μεγάλο βαπόρι όσο και τα Mediterranean Sky/Sea.

Ήταν το “Καδιό”, το “Ηλιούπολις”, επιβατικά πλοία, και διάφορα άλλα κρουαζιερόπλοια “Ελλάς”, “Ηλέκτρα”, κλπ, του Τυπάλδου που πιάνανε στην Πάτρα. Αυτά όλα με το βούλιαγμα του “Ηρακλείου” χάθηκαν όλα.

Έκτοτε εμείς δεν είχαμε βαπόρια επιβατικά, μόνο φορτηγά. Ήταν ένας Εγγλέζικος οίκος του οποίου είχα πάρει την αντιπροσωπεία για όλη την Ελλάδα.

Υπήρχε και ο “Γλάρος”, έκανε δρομολόγια Πάτρα-Κέρκυρα με σπασίματα στα λιμάνια. Ήτανε μικρό, πολύ μικρό βαποράκι, αλλά είχε κάνει τρομερή διαφήμιση. Άμα γύριζες στην Αθήνα δεν έβλεπες τίποτα άλλο παρά ο “Γλάρος”. Αυτό δεν το είχαμε [πρακτορεύαμε] εμείς.

Υπήρχε και το “Μοσχάνθη Τόγια” το οποίον εβούλιαξε από τους Γερμανούς απ’ έξω απ’ τα Τρύπια του Αιγαίου, το είδα που το βομβαρδίζανε οι Γερμανοί και οι Ιταλοί, και έμεινε εκεί. Και πήγα ‘γω και πήρα όλα τα πράγματα, ό,τι σώθηκε και τα’ βαλα σε μια αποθήκη για λογαριασμό του Τόγια, και τελικά η αποθήκη έφαγε τα έξοδα όλα, γιατί κάνανε χρόνια να τα πάρουνε. Πήρα και τις βάρκες να τις δώσω επάνω αλλά τις κλέψανε.

Κίνηση πολλή για το εξωτερικό, αν δεν ήταν ο Τυπάλδος να φέρνει τους τουρίστες, δεν θα είχε. Εμείς κόβαμε 3-4 εισιτήρια για το εξωτερικό, σπάνιο πράγμα. Για Κέρκυρα είχε κίνηση, για Σάμη, για Ιθάκη είχε κίνηση αρκετή. Και ξέρεις γιατί δεν πηγαίνανε στο εξωτερικό τότε, και πηγαίνανε οι πλούσιοι; Το εισιτήριο για την Κέρκυρα είχε 102 δραχ. η πρώτη θέσις και το εισιτήριο για το Πρίντεζι είχε 2.000 !.

«ΑΥΣΤΡΟ-ΑΜΕΡΙΚΑΝΑ»

ΚΑΤΕΥΘΕΙΑΝ ΕΚ ΠΑΤΡΩΝ ΔΙΑ ΝΕΑΝ ΥΟΡΚΗΝ ΚΑΙ ΝΕΑΝ ΟΡΛΕΑΝΗΝ
ΜΟΝΤΕΒΙΔΕΟΝ ΚΑΙ ΒΟΥΕΝΟΣ ΑΥΡΕΣ



ΑΤΜΟΣΦΑΙΡΑ
ΕΠΙΒΑΤΩΝ
ΠΕΡΙΣΤΕΡΕΣ ΕΜΒΛΕ
ΒΡΕΑΝΙΑ
ΛΑΟΥΡΑ
ΑΙΜΗ
ΑΡΓΕΝΤΙΝΗ
ΜΑΡΙΑ ΠΙΛΑΡΕΙΟΝ
ΣΟΜΑ ΣΟΥΡΟΡΕΡ
ΕΥΡΩΠΑΙΑ
ΓΕΡΤΗ
ΙΟΥΚΙΑ
ΦΡΗΤΣΖΕΚΑ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΕΝ ΠΑΤΡΑΣ ΜΟΡΦΥ & ΥΙΟΣ, - ΚΡΩΒΒ & ΣΤΙΒΕΝΣ.
ΑΤΜΟΣΦΑΙΡΑΝ ΤΑΧΥΠΛΩΑ ΜΕ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΠΡΟΥΣ ΤΗΣ ΥΠΕΙΝΗΣ, ΤΡΩΗ ΛΑΘΟΝΟΣ

ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΑ ΜΕΣΑ

Η Ναυτιλία

Η Ναυτιλία θεωρείται μία από τις πιο παραγωγικές πηγές στην εθνική οικονομία και η χώρα από την αρχαιότητα ακόμα είχε εξελιχθεί σε αξιόλογη ναυτική δύναμη.

Η Πάτρα έχει το δικό της μερίδιο στη ναυτιλιακή δραστηριότητα και τις θαλάσσιες μεταφορές. Η θέση της της δίνει αυτό το προνόμιο.

Από την αρχή της απελευθέρωσης η πόλη γίνεται συγκοινωνιακός κόμβος και συνδέεται αμέσως με τα λιμάνια του εξωτερικού, Πρίντεζι και Τεργέστη. Από το 1833 υπάρχει γραμμή Πάτρα – Αγκώνα – Τεργέστη. Αργότερα η συγκοινωνία με το εξωτερικό πυκνώνει και το 1878 εκτελείται κάθε 15 μέρες.

Μια καινούργια τάξη δημιουργείται μέσα στην κοινωνία της Πάτρας, των ναυτικών πρακτόρων. Ο πιο παλιός πράκτορας ατμοπλοίων και ιστιοφόρων είναι ο Άγγλος Φ. Βούδλεϋ που εκτελεί χρέη και αντιπροσώπου της Ολλανδίας. Έρχεται στην Πάτρα αμέσως μετά την απελευθέρωση για να παραμείνει και να εργαστεί σε αυτή πάνω από 60 χρόνια. Συμβάλλει στην ανάπτυξη της εμπορικής θαλάσσιας συγκοινωνίας και δίκαια ονομάζεται *«πρύτανις των πρακτόρων»*.

Άλλοι πράκτορες είναι οι: Γ. Μόρφου και Υιός, Δ. Αγγελόπουλος και Υιοί, Κρωββ και Στίβενς, Χάνκοκ και Βουδ, Γεωρ. Τοπάλης, Ι. Χαϊδόπουλος, Χρ. Ρηγόπουλος, Αλβ. Καζάλε (Πατρινοϊταλός), Π. Παναγούλης, Αφοί Μασσάρη, Αφοί Γαλανόπουλοι, Δ. Φιλίππου, Σπ. Σταυρόπουλος, Παναγόπουλος, Φλιαμμάτης, Οικονομόπουλος, Αφοί Φραγκόπουλοι, Ι. Μουστακόπουλος, Ιγγλέσης, κ.α.

Γνωστές εταιρείες είναι: Η ατμοπλοία του Τζων Μακ Δουλλ και Βάρβουρ που τα πλοία τους «Ηρα» και «Μαργαρίτα» εξυπηρετούν τη γραμμή του Κορινθιακού, τα Εφτάνησα, και το Πρίντεζι της Ιταλίας.

ΣΩΜΑΤΕΙΟ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ

Οι πρώτοι που έπαιζαν ποδόσφαιρο στην Πάτρα ήταν Άγγλοι, παιδιά γνωστών σταφιδεμπόρων εγκατεστημένων από χρόνια στην πόλη. Πότε ακριβώς οι νεαροί αυτοί εισήγαγαν από τη χώρα τους την τόσο δημοφιλή σήμερα αθλοπαιδιά, δεν είναι γνωστό. Πάντως τον Ιανουάριο του 1899, όταν ναυλοχούσε στο λιμάνι μοίρα του αγγλικού στόλου, δόθηκε ευκαιρία σε αθλητές του Παναχαϊκού Γ.Σ. μνημένους στο θεαματικό παιχνίδι να συγκροτήσουν ποδοσφαιρική ομάδα και να αντιμετωπίσουν στο Γυμναστήριο του Συλλόγου τους ομάδα Άγγλων ναυτών. (Γι' αυτήν την πρώτη γνωστή εμφάνιση Πατρινών ποδοσφαιριστών λεπτομέρειες αναφέρονται στον Α' τόμο του παρόντος έργου στη σ. 188).

Από τότε πέρασαν πολλοί μήνες, χωρίς ν' αναγραφεί στον πατραϊκό Τύπο καμία ποδοσφαιρική είδηση. Εν τω μεταξύ όμως το νέο παιχνίδι κερδίζει διαρκώς ένθερμους φίλους. Στα Γυμναστήρια των δύο αθλητικών συλλόγων αυτοδίδακτοι ποδοσφαιριστές, με υποτυπώδη μέσα, επιδίδονταν στη νεοφανή τότε αθλοπαιδιά για ψυχαγωγία τους και μόνο. Κανένα όμως από τα δύο σωματεία δεν αποφάσιζε να ιδρύσει ποδοσφαιρικό τμήμα. Έτσι χωρίς ανάμιξη των διοικήσεών τους, με πρωτοβουλία των αθλητών, δύο πατραϊκές ποδοσφαιρικές ομάδες για πρώτη φορά συναντήθηκαν σε αγώνα μεταξύ τους τις 24 Νοεμβρίου του 1902. το γεγονός προανήγγειλε ο «Νεολόγος» γράφοντας:

Foot ball match θα λάβη χώραν σήμερον
3 μ.μ.
Εν τη πλατεία Υψηλών Αλωνίων μεταξύ
των μελών της Γυμναστικής Εταιρείας
και του Παναχαϊκού Γυμναστικού
Συλλόγου.

Λίγες μέρες αργότερα, ανήμερα του Αγίου Ανδρέου, οι δύο ομάδες συναντήθηκαν και πάλι στα Ψηλαλώνια, όπου είχε φραχθεί τώρα με σύρμα ο χώρος που χρησιμοποιήθηκε σαν γήπεδο. Ο «Νεολόγος» για τον ισόπαλο αυτόν αγώνα, χωρίς ν' αναφέρει το σκορ

έγραψεν ότι «αμφότεραι αι ομάδες των δύο σωματείων εξήλθον νικήτριαι, υπό τάζ επευφημίας και τα χειροκροτήματα των περιέργων εις εκάστην νίκην τούτων». (Με τον όρο «νίκην» η εφημερίδα εννοούσε την επίτευξη τέρματος).

Το 1902 όμως αποτελεί σταθμό στην ιστορία του τοπικού ποδοσφαίρου, γιατί τη χρονιά αυτή, άγνωστο ποιο μήνα ιδρύθηκε το πρώτο αμιγώς ποδοσφαιρικό σωματείο με τίτλο «Αχαϊκή Παλαίστρα». Το σωματείο νοίκιασε και μετέτρεψε σε γήπεδο ένα οικόπεδο στον Μεγάλο Γύρο κι εκεί παρουσίασε για πρώτη φορά την ομάδα του σε αγώνα τις 15 Δεκεμβρίου 1902. Την επόμενη ο «Νεολόγος» με τίτλο «Το foot ball εν τη Αχαϊκή Παλαίστρα» έγραψε:

Έκπληκτοι οι περιπατηταί του Μεγάλου Γύρου παρετήρουν χθες την εν βραχυτάτω σχετικώς χρόνω συντελεσθείσαν πρόοδον εις το παγκόσμιον τούτο γυμναστικόν παίγνιον. Δεν έχει συμπληρωθή έτος ακόμη, ότι φιλοπρόοδοι συμπολίται μας, αποστέργοντες την πνιγηράν των καφενείων ατμόσφαιραν και την τύρβην των άλλων κέντρων, συνήλθον άνευ πολλού θορύβου, προέβησαν εις την ενοικίασιν καταλλήλου γηπέδου και έπηξαν εκεί τον όμιλόν των, εις όν έδωσαν την ονομασίαν «Αχαϊκή Παλαίστρα». Κύριον σκοπόν του Ομίλου τούτου έθεντο την επίδοσιν των μελών αυτού εις πάντα μεν τα γυμναστικά παίγνια, ιδία δε εις το αγγλικόν γύμνασμα foot ball, όπερ οσημέραι εκλαϊκεύεται και εν τη ημετέρα πόλει. Η πρόδος λοιπόν η συντελεσθείσα, ως ανωτέρω γράφομεν εν τόσω βραχεί χρόνω, είναι τρανόν τεκμήριον, ότι οι ιδρυταί και οι ιθύνοντες τα του Ομίλου ειργάσθησαν και

εργάζονται φιλοτίμως, ίνα διαπλάσωσι σώματα άλκιμα και αναδείξωσι παίκτας ικανούς να τιμήσουν την ημετέραν πόλιν εν πάση δοθησομένη περιστάσει απέναντι άλλων ομίλων, είτε ημεδαπών, είτε αλλοδαπών.

Πριν ακόμα εμφανισθεί η Αχαϊκή Παλαίστρα, είχε συγκροτήσει ποδοσφαιρική ομάδα, με μόνιμη ενδεκάδα, η Γυμναστική Εταιρεία και είχε μετατρέψει σε γήπεδο ένα οικόπεδο στο Γυρί. Εκεί στις 31 Ιανουαρίου 1903 η ομάδα της ΓΕΠ συναντήθηκε με ομάδα αξιωματικών της μοίρας του αγγλικού στόλου, που ναυλοχούσε εκείνες τις ημέρες στον Αστακό. Νίκησαν οι Άγγλοι με τέρματα 4-1. Ο «Νεολόγος» χαρακτήρησε το παιχνίδι ζωηρότατο.

Σύμφωνα με αδημοσίευτο άρθρο που βρέθηκε στα κατάλοιπα του Βασ. Παπαγεωργίου την ποδοσφαιρική ομάδα της ΓΕΠ αποτελούσαν οι εξής: 1)Βούντλεϋ, 2) Διακίδης Θεμ., 3)Θεοδοσόπουλος Νικ., 4) Μάρσαλ Γεώργιος, 5)Μάρσαλ Φρειδερίκος, 6) Μόρφυ Άρθουρ, 7)Μπουλούκος Αθ., 8) Σπυρόπουλος Εμμ., 9)Τόφαλος Δημ., 10)Φολερός Ιωάν. και 11) Χρηστόπουλος Στεφ.

Υπήρχαν λοιπόν, το 1903 στην Πάτρα δύο συγκροτημένες ποδοσφαιρικές ομάδες και δύο γήπεδα. Ο πρώτος αγώνας μεταξύ ΓΕΠ και Αχαϊκής Παλαίστρας έγινε στο γήπεδο της πρώτης τις 9 Φεβρουαρίου 1903, Κυριακή των Απόκρεω. Νίκησε η γηπεδούχος με τέρματα 4-1. Η είδηση δημοσιεύτηκε στον τοπικό Τύπο χωρίς σχόλια. Άλλωστε οι Πατρινοί δημοσιογράφοι της εποχής δεν φημίζονταν για τα αθλητικά ενδιαφέροντά τους. Πάντως δεν παρέλειψαν να σημειώσουν ότι τον αγώνα παρακολούθησαν πολλοί θεατές, εκ των οποίων οι περισσότεροι ανήκαν εις το λεγόμενο ασθενές φύλον.

Το γήπεδο της Αχαϊκής Παλαίστρας εγκαινιάστηκε επισήμως τις 23 Φεβρουαρίου 1903 με αγώνα προς την ομάδα της ΓΕΠ, ο οποίος έληξε ισόπαλος χωρίς τέρματα. Διαιτητής ήταν ο πρόξενος της Αγγλίας Φρ. Βουδ. Ενώπιόν του παρουσιάστηκαν οι δύο ομάδες με καινούργιες

στολές. Τον αγώνα παρακολούθησε μεγαλύτερο από κάθε άλλη φορά πλήθος. Επακολούθησε δεξίωση προς τιμή των 22 ποδοσφαιριστών.

Πέρασαν τέσσερις σχεδόν μήνες, χωρίς να διεξαχθεί κανένας ποδοσφαιρικός αγώνας. Τις 16 και 17 Ιουνίου 1903, όταν κατέπλευσε στο λιμάνι της Πάτρας μοίρα του αγγλικού στόλου, έγιναν στο γήπεδο της ΓΕΠ δύο ποδοσφαιρικές συναντήσεις μεταξύ της γηπεδούχου και αγγλικών ομάδων. Και στις δύο νίκησαν οι Άγγλοι, αλλά χαρακτήρισαν τους Πατρινούς αντιπάλους τους καλά καταρτισμένους και προπονημένους. Η ομάδα της ΓΕΠ νίκησε για πρώτη φορά ομάδα αγγλικού πολεμικού σκάφους τις 22 Νοεμβρίου 1903 και με τέρματα 2-1. Στο τέλος του έτους οι δύο ομάδες της Πάτρας αναμετρήθηκαν στο γήπεδο τις 21 και τις 28 Δεκεμβρίου. Στον έναν αγώνα νίκησε η ΓΕΠ και στον άλλον η Αχαϊκή Παλαίστρα.

Το 1904 δεν υπήρξε ποδοσφαιρική κίνηση στην Πάτρα. Η Αχαϊκή Παλαίστρα βρισκόταν υπό διάλυση. Μην έχοντας άλλον αντίπαλο η ΓΕΠ κάλεσε σε αγώνα την ομάδα αθηναϊκού αθλητικού συλλόγου. Αυτός όμως επιφυλάχθηκε να ανταποκριθεί στην πρόσκληση «αργότερα». Δεν δημοσιεύτηκε ποιος ήταν ο σύλλογος. Η κατάσταση έγινε χειρότερη το 1905. Ελαττώθηκε και ο αριθμός των ποδοσφαιριστών της ΓΕΠ, σε βαθμό που να μη μπορούν να συμπληρώσουν ενδεκάδα. Έτσι η ομάδα αγγλικού πολεμικού σκάφους αναζήτησεν αντίπαλο, αλλά δεν βρήκε και τις 12 Δεκεμβρίου 1905 στο γήπεδο της ΓΕΠ αγωνίστηκαν δύο ομάδες Άγγλων ναυτών.

Από τότε και για πολλά χρόνια ποδόσφαιρο στην Πάτρα έπαιζαν μόνο λίγοι μαθητές. Τα δύο Γυμνάσια είχαν συγκροτήσει μαθητικές ομάδες και επροπονούντο συνήθως στην πλατεία Όλγας. Ποδοσφαιρικός αγώνας μεταξύ των δύο Γυμνασίων μνημονεύεται από τον τοπικό Τύπο τις 29 Ιανουαρίου 1912. Νικήτρια αναδείχθηκε η ομάδα του Β΄ Γυμνασίου, αλλά δεν αναφέρεται ο αριθμός τερμάτων. Στη διάδοση του ποδοσφαίρου μεταξύ των μαθητών είχε συμβάλλει σημαντικά ο γυμναστής Κομιανός.

Γενικότερο ενδιαφέρον για την δημοφιλή αθλοπαιδιά παρουσιάστηκε το 1921. Νεαροί Άγγλοι που ζούσαν στην Πάτρα,

συγκρότησαν ομάδα ποδοσφαίρου, η οποία εύρισκε αντίπαλο, όταν κατέπλεαν στο λιμάνι αγγλικά πολεμικά ή εμπορικά σκάφη, που το πλήρωμά τους μπορούσε να κατεβάσει ποδοσφαιρική ενδεκάδα. Την αγγλική ποδοσφαιρική ομάδα της Πάτρας αποτελούσαν οι εξής:

1)A. Morphy, 2) G. Pilcher, 3) W. Pritchard, 4) P. Patsheider, 5)M. Guildy, 6) A.N. Other, 7) I. Pilcher, 8) H. Morphy, 9)E. Dillon, 10) J. Putnam, 11) V. Pilcher. (Για την ορθότητα της γραφής των ονομάτων ευθύνεται η εφημερίδα που τα δημοσίευσε).

Τους νέους της αγγλικής παροικίας μιμήθηκαν τα μέλη του Παναχαϊκού Γ.Σ. και συγκρότησαν ποδοσφαιρική ομάδα, ως τμήμα του σωματείου των. Την ομάδα αυτή αποτέλεσαν οι εξής:

1)Ερίνης(;), 2)Στόλτενωφ, 3)Αντωνόπουλος, 4)Σωτηρόπουλος, 5)Πετρόπουλος, 6)Μπάφης, 7)Βραχνός, 8)Λιμπεράλης, 9)Βαλσαμάκης, 10)Πούλος και 11)Καρύδης. (Το δημοσίευμα του «Νεολόγου» για την ομάδα του Παναχαϊκού Γ.Σ. δεν αναφέρει τα βαπτιστικά ονόματα των ποδοσφαιριστών).

Οι δύο ομάδες χρησιμοποίησαν ως γήπεδο ένα οικόπεδο συνεχόμενο με το εξοχικό κέντρο «Αλυσίδα» - δίπλα στο σημερινό κήπο του Σκαγιοπουλείου. Στο γήπεδο αυτό τις 11 Δεκεμβρίου 1922 έδωσαν αγώνα υπέρ του Ταμείου Αποκαταστάσεως Προσφύγων. Τα εισιτήρια (τιμής 2,50 δραχ, το ένα) πουλούσαν από το πρωί δεσποινίδες γνωστών οικογενειών. Το παιχνίδι ήταν ζωηρότατο. Νικήτρια αναδείχθηκε η ομάδα του Παναχαϊκού με τέρματα 3-2. Διαιτητής ήταν ο Orchardson, μέλος της αγγλικής παροικίας. Για τη συνάντηση αυτή δημοσιεύτηκε στο αθηναϊκό αθλητικό περιοδικό «Νίκη» είδηση συνοδευόμενη από εικόνα της ομάδας του «Παναχαϊκού». Οι εικονιζόμενοι ποδοσφαιριστές είναι δέκα. Ίσως ο ενδέκατος ήταν ο ερασιτέχνης φωτογράφος που τράβηξε την ιστορική αυτή φωτογραφία.

Τον επόμενο χρόνο 1923 με την ίδρυση της Παναχαϊκής αρχίζει νέα περίοδος και για το πατραϊκό ποδόσφαιρο, που από τότε και ως σήμερα γνωρίζει συνεχή ανάπτυξη.

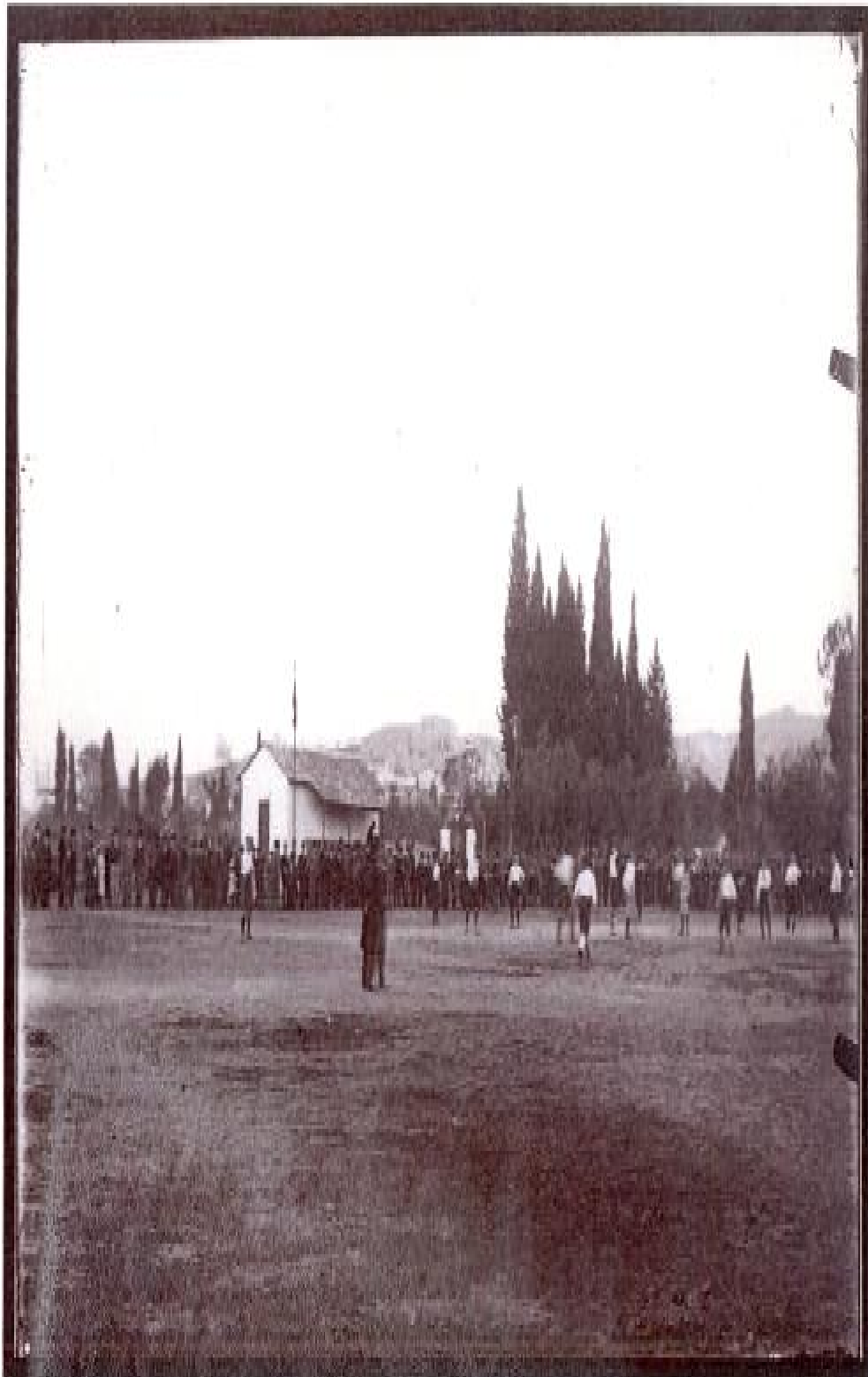
ΠΟΔΟΣΦΑΙΡΟ ΤΟ 1899

Το 1899 οι Πατρινοί είδαν για πρώτη φορά αγώνα ποδοσφαίρου. Δεν είναι ακριβώς γνωστό ποιός, πότε και ποιούς δίδαξε πως κλωτσάνε την μπάλα. Το πιθανότερο είναι ότι νεαροί Άγγλοι, που ήταν εγκατεστημένοι στην Πάτρα ως έμποροι, ή υπάλληλοι σταφιδεμπορικών οίκων και επισκέπτονταν τακτικά την πατρίδα τους, εισήγαγαν από εκεί το ποδόσφαιρο το 1898 ή και ενωρίτερα. Αλλά η τόσο δημοφιλής σήμερα αθλοπαιδιά ήταν γνωστή στην αρχή σε περιορισμένο κύκλο, ως που τις 18 Ιανουαρίου 1899 παρουσιάστηκε ευκαιρία να διεξαχθεί ο πρώτος σε πατραϊκό έδαφος ποδοσφαιρικός αγώνας. Μια ομάδα που σχηματίστηκε προς τούτο από μέλη του Παναχαϊκού αντιμετώπισε στο γυμναστήριο του Συλλόγου ομάδα ανδρών του αγγλικού πολεμικού σκάφους «Boxier». Και νίκησαν οι Πατρινοί με τέρματα 4-2. Φυσικά οι όροι τέρμα, ή γκόλ κ.λ.π. ήταν άγνωστοι τότε. Επίσης άγνωστη παρέμεινε η πλήρης σύνθεση αυτής της πρώτης τοπικής ποδοσφαιρικής ομάδας.

Η παρουσία πολλών γυναικών στο γήπεδο ίσως οφείλεται και στο γεγονός ότι γι' αυτές ήταν ελεύθερη η είσοδος, ενώ οι άνδρες θεατές πλήρωναν εισιτήριο 50 λεπτών. Η ρεβάνς του αγώνα δόθηκε τις 15 Φεβρουαρίου. Νίκησαν πάλι οι Πατρινοί, με 4-0 αυτή τη φορά. Στον «Νεολόγο» γράφτηκε τώρα για πρώτη φορά ο όρος goals.

Για την εισαγωγή του ποδοσφαίρου στην Ελλάδα είναι γνωστές οι ακόλουθες λεπτομέρειες. Το 1895 ο ομογενής Α. Βλαστός μετέφρασε από τα αγγλικά και εξέδωσε σε φυλλάδια τους Κανονισμούς του ποδοσφαίρου. Η πρώτη όμως ολοκληρωμένη και επίσημη μετάφραση έγινε το 1898 από τον Ιωάννη Χρυσάφη. Το 1896 το ποδόσφαιρο περιλαμβανόταν στο πρόγραμμα των Ολυμπιακών αγώνων, αλλά δεν δηλώθηκε καμία συμμετοχή. Το 1899 τις 12 Ιανουαρίου ο ΣΕΓΑΣ έπειτα από πρόταση του Μιλτιάδη Νεγρεπόντη, προκήρυξε «αγώνα ποδοσφαιρίσεως». Πιστεύεται ότι ο αγώνας αυτός, πρώτος στην Αθήνα, πραγματοποιήθηκε έπειτα από αρκετούς μήνες, το φθινόπωρο

του ιδίου έτους. Πότε όμως και που έγινε η πρώτη χρονολογικά επί ελληνικού εδάφους ποδοσφαιρική συνάντηση δεν είναι εξακριβωμένο. Κατά πάσα πιθανότητα οι πρώτοι Έλληνες που έμαθαν να παίζουν ποδόσφαιρο ήταν οι Κερκυραίοι, πριν από την ένωση της Επτανήσου(1864). Στην αθηναϊκή εφημερίδα «Αλήθεια» της 4^{ης} Φεβρουαρίου 1866 (αρ. φύλλου 74) βρήκαμε περιγραφή ποδοσφαιρικού αγώνα, που αποτελεί και απάντηση στο ερώτημα που θέσαμε πιο πάνω. Αντιγράφουμε από την «Αλήθεια».



(ΑΡΧΗ) Αγίας ποδοσφαίρου μεταξύ πατρικών ομάδων.

Στην Πύρα, οι πρώτοι που έπαιξαν ποδόσφαιρο,

ήταν τα παιδιά των Αγγλων σταφιδαμπόρων.

TENNIS CLUB ΣΤΗΝ ΠΑΤΡΑ ΙΔΡΥΣΑΝ ΟΙ ΠΡΟΞΕΝΟΙ 8 ΧΩΡΩΝ

Εκτός από το ποδόσφαιρο και άλλες δύο αγγλικές αθλοπαιδιές ήταν γνωστές στην Πάτρα πριν από το 1900. Όπως αναφέραμε στον Α' τόμο, στους Ολυμπιακούς αγώνες του 1896 δύο νεαροί Πατρινοί αναμετρήθηκαν σε αγώνα τένις με δύο Βρετανούς. Ήταν οι Γεώργιος και Φρειδερίκος Μάρσαλ. Γνωστό από τότε στην Πάτρα το τένις παιζόταν στην αρχή από μέλη της ευρωπαϊκής παροικίας και ελάχιστους αυτόχθονες φίλους των, γόνους πλουσίων οικογενειών. Αργότερα η Γυμναστική Εταιρεία ίδρυσε τμήμα τένις και το 1904 δήλωσε ότι στους Β' Πανελλήνιους αγώνες του ΣΕΓΑΣ θα μετάσχει και με ομάδα αντισφαιρίσεως. Δεν έγιναν όμως αγώνες τένις τότε μολονότι τους προέβλεπε το πρόγραμμα των Πανελληνίων, επειδή δεν υπήρξε άλλη δήλωση συμμετοχής πλην αυτής της ΓΕΠ. Πάντως στην ομάδα της ΓΕΠ θα μετείχαν μόνο μέλη της παροικίας των ξένων, οι Φρ. Βουδ, Γ. Κρωβ, Αρθ. Μόρφυ, Ε. Μάρσαλ και οι κυρίες Βάρφ και Κρωβ.

Οι φίλοι του τένις οργανώθηκαν τον Ιανουάριο του 1908 σε «πολυεθνική» Λέσχη (Tennis Club) που τον πυρήνα της αποτέλεσαν όλοι οι πρόξενοι που υπηρετούσαν τότε στην Πάτρα. Η ιδρυτική συνέλευση συνήλθε τις 14 Ιανουαρίου στο σπίτι του Βούδλεϋ και το πρώτο διοικητικό συμβούλιο αποτέλεσαν οι εξής:

- Ο πρόξενος της Αυστροουγγαρίας L. Glanstatten
- Ο υποπρόξενος των ΗΠΑ Α Βούδλεϋ, γραμματεύς και ταμίας.
- Ο πρόξενος των ΗΠΑ Eduard Nathan.
- Ο Υποπρόξενος της Γαλλίας Lucien Emmeral.
- Ο υποπρόξενος της Ιταλίας μαρκήσιος Bardolucci Godelini.

Εκτός από τους παραπάνω πρώτα μέλη της Λέσχης ήταν και οι πρόξενοι της Τουρκίας Ohannes effendi και της Ρουμανίας Ρίντελ, (διευθυντής του εργοστασίου Κλάους), οι υποπρόξενοι της Ελβετίας Κάρολος Μίλερ και της Νορβηγίας Luis Gundert και οι Φράνς και Κάρολος Άμβουργερ, Φρειδερίκος Μάρσαλ και Άρθουρ Μόρφυ. Οι μόνοι Έλληνες ιδρυτικά μέλη της Λέσχης ήταν οι αδελφοί Μιχαήλ, Φωκίων και Κωνσταντίνος Ανδρέου Κόλλα.

Για τις αγωνιστικές ανάγκες της Λέσχης ο Παναχαϊκός Γ.Σ. της παραχώρησε τμήμα του γυμναστηρίου του, γιατί το γήπεδο της ΓΕΠ

δεν ήταν επαρκές. Μολονότι αγώνες μεταξύ μελών της Λέσχης γίνονταν συχνά και ενώπιον θεατών, οι εφημερίδες της Πάτρας σπανίως δημοσίευαν σχετικές ειδήσεις. Ο «Νεολόγος» έγραψε ότι τις 2 Μαρτίου 1908 οι πρόξενοι Γαλλίας και Αυστρίας ηττήθηκαν από τους αδελφούς Κόλλα. Την επομένη οι αδελφές Μίλερ (του υποπρόξενου της Ελβετίας) νίκησαν τις αδελφές Βούδλεϋ (του υποπρόξενου των ΗΠΑ).

Στα χρόνια που ακολούθησαν ο αριθμός των Πατρινών που έπαιζαν τέννις αυξανόταν με βραδύ ρυθμό. Μοναδικό δημόσιο γήπεδο ήταν αυτό του Γυμναστηρίου του Παναχαϊκού.

Και όταν ναυλοχούσαν στο λιμάνι αγγλικά πολεμικά, γίνονταν αγώνες με Άγγλους αξιωματικούς. Ακόμη και όταν τα πολεμικά ναυλοχούσαν στον λιμένα του Αστακού, πολλοί Άγγλοι αξιωματικοί έρχονταν στην Πάτρα για να παίξουν τέννις ή ποδόσφαιρο.

Αργότερα διαμορφώθηκε άλλο γήπεδο κοντά στο κέντρο «Αλυσίδα» και ιδιωτικό τερραίν στη βίλλα Κόλλα στο Κουκούλι, όπου σήμερα είναι οι εγκαταστάσεις του ΤΕΙ. Μολονότι με την πάροδο των δεκαετιών η αθλοπαιδιά αυτή απέκτησε κάποια «λαϊκή βάση», εντούτοις ο αριθμός των παικτών και των φίλων του τένις στην Πάτρα δεν είναι ακόμη ανάλογος προς τον πληθυσμό της πόλεως. Πάντως για τη διάδοσή του εργάζεται αποτελεσματικά τις ημέρες μας ο Αθλητικός Όμιλος Αντισφαιρίσεως Πάτρας (ΑΟΑΠ).

Η άλλη αγγλική αθλοπαιδιά, το κρίκετ, για διάφορους λόγους περιορίστηκε σε πολύ στενό κύκλο και δεν προκάλεσε ποτέ γενικότερο ενδιαφέρον στην Πάτρα. Μέλη της αγγλικής παροικίας και μερικοί αθλητές της ΓΕΠ έπαιζαν κρίκετ από το 1895. Δύο ομάδες του σωματείου έδωσαν ενώπιον κοινού στο γυμναστήριό του δύο αγώνες, τον Νοέμβριο και τον Δεκέμβριο του 1900. Ανεπίσημα παιχνίδια έγιναν και το 1901 στα Ψηλαλώνια. Τα απαιτούμενα όργανα (ξύλινες ρακέτες και μπάλες, γκέτες, γάντια κ.λ.π.) εισήγαγε από την Αγγλία και πρόσφερε στους παίκτες ο πρόξενος Βουδ. Ικανότερος παίκτης ήταν ο Αλφρέδος Μάρσαλ. Γρήγορα όμως το κρίκετ ξεχάστηκε τελείως. Ο μόνος τόπος, όπου ευδοκίμησε στη χώρα μας, είναι η Κέρκυρα.

ΟΙ ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΙ ΤΕΝΙΣΤΕΣ

Οι πρώτοι που έπαιξαν τένις στην Πάτρα ήταν οι Άγγλοι Γεώργιος και Φρειδερίκος Μάρσαλ, το 1986, χωρίς να γνωρίζουμε τον χώρο όπου αναμετρήθηκαν.

«.....Αργότερα η Γυμναστική Εταιρεία.....», όπως γράφει ο κ. Νίκος Ε. Πολίτης*, «...ίδρυσε τμήμα τένις και το 1904 δήλωσε ότι στους Β΄ Πανελληνίους αγώνες του Σ.Ε.Γ.Α.Σ. θα μετάσχει και με ομάδα αντισφαιρίσεως....».

Επειδή όμως, δεν υπήρξε αντίπαλος, οι αγώνες τένις δεν πραγματοποιήθηκαν, αν και το πρόγραμμα των Πανελληνίων τους προέβλεπε. Ωστόσο, την πρώτη αυτή ομάδα τένις, την αποτελούσαν μέλη των ξένων παροικιών και συγκεκριμένα οι: Φρ. Βουδ, Γ. Κρώβ, Άρθ. Μόρφυ, Ε. Μάρσαλ και κυρίες Βάρφ και Κρώβ.

Τέσσερα χρόνια αργότερα, το 1908, με πρωτοβουλία και πάλι των «Πατριτών – ξένων», ιδρύθηκε το τοπικό «Tennis Club», που φιλοξενήθηκε στο γήπεδο του «Παναχαϊκού».

Ιδρυτές της Λέσχης αυτής ήταν οι: L. Glanstatten (πρόξενος της Αυστροουγγαρίας), Α. Βούδλεϋ (υποπρόξενος των ΗΠΑ), Eduard Nacharo (πρόξενος των ΗΠΑ), Lucien Emmerat (υποπρόξενος της Γαλλίας), μαρκήσιος Bardolucci Godelini (υποπρόξενος της Ιταλίας), Ohannes Effendi (πρόξενος της Τουρκίας). Luis Gundert (υποπρόξενος της Νορβηγίας), Φρανς και Κάρολος Άμβουργερ, Φρειδερίκος Μάρσαλ, Άρθουρ Μόρφυ και οι αδελφοί Μιχαήλ, Φωκίων και Κων. Κόλλα.

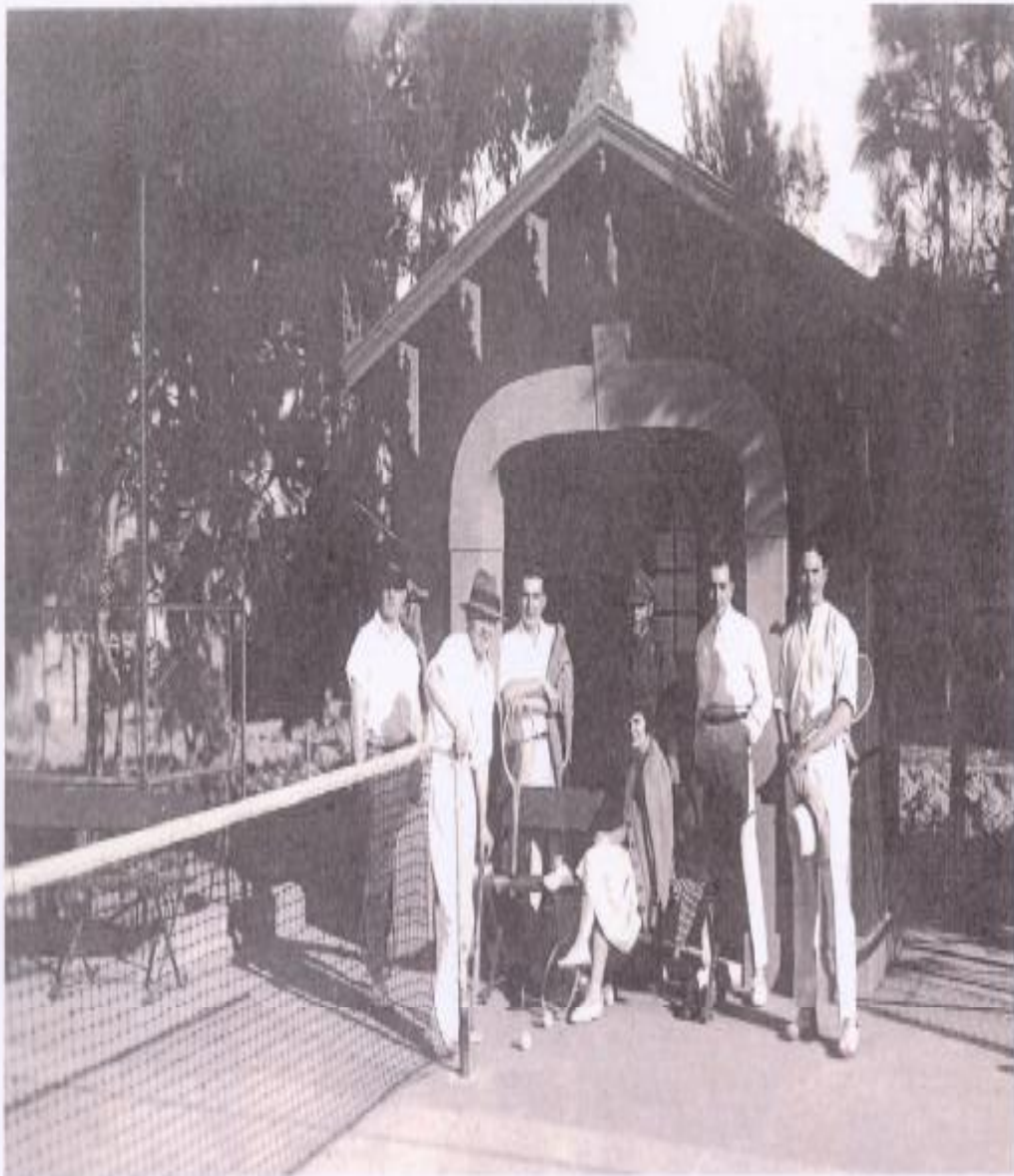
Αν και οι πρωτοπόροι αυτοί τενίστες, συχνά-πυκνά, διοργάνωναν μεταξύ τους αγώνες, όπως στις 2 Μαρτίου 1908, εντούτις οι καταγραφές στον τοπικό Τύπο ήσαν λιγοστές και, ως εκ τούτου, άγνωστες σε εμάς οι επιδώσεις τους. Ο κλειστός χαρακτήρας του «Tennis Club», εκπορευόμενος από την ελιτίστικη για το άθλημα αντίληψη των μελών του, απέτρεπε κάθε δημοσιογραφική προσέγγιση και αναφορά.

Με την πάροδο του χρόνου, το άθλημα έγινε πιο «κλειστό», όταν κατασκευάστηκαν τρία ιδιωτικά τεραίν τένις (Μόρφυ, Πίλσερ και

Κόλλα) και η Λέσχη αποσπάστηκε από τον «Παναχαϊκό» και το γήπεδό του. Ιδιαίτερα δε «κλείστηκε η Λέσχη στον εαυτό της», όταν απέκτησε, περί το 1915, το δικό της γήπεδο στην περιοχή του Αγίου Αλεξίου, σε οικόπεδο ιδιοκτησίας του Γουίλιαμ Μόρφυ.



Το κτάν τόνις τής βίβιας Ρίλκεν, στα «Έγγλέζικα» (πίσω δεσπερνεται η βίβα Μορφυ). Παιζούν οι Fried Marshall και Diana M. Muhlhill με δασκάλι τον Artur Muehly. 7 Ιουνίου 1911.



Το γήπεδο του «Τένις Κλαμπ» της Πάτρας, το 1925 περίπου, στην περιοχή του Αγ. Αλεξίου. Διακρίνονται οι: Γιάννης Τσιπόλης, ο Αμερικανός πρόξενος Lane, G. Hancock, H. Murphy, G. Κουτσι και Νίνα Αντωνοπούλου.

ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Οι Άγγλοι που βρίσκονταν στην Αχαΐα και ειδικότερα στην Πάτρα από το 1860 έως το 1925 ήταν περίπου 150. Δηλαδή γύρω στις 30 με 40 οικογένειες. Αυτές οι οικογένειες σιγά – σιγά «σβήσανε» διότι έφυγαν για τη χώρα τους.

Μετά τον πόλεμο γύρισε στην Πάτρα μόνο ο Morphy, η χήρα Hancock, ο Tom Voud. Ο Voud όταν πέθανε δεν είχε οικογένεια, με αποτέλεσμα να μην υπάρχει σήμερα απόγονός του. Γύρισε επίσης, η Nora Stivenns η οποία πούλησε το σπίτι της στα Εγγλέζικα (περιοχή όπου σήμερα ονομάζεται Παραλία Πατρών) και πήγε στην Αθήνα. Ο Crow που και αυτός δεν είχε παιδιά, πηγαίνοερχόταν στην Αγγλία. Υπήρξαν και πολλές οικογένειες οι οποίες δεν μπορούσαν να γυρίσουν στην Πάτρα λόγω του πολέμου και πήγαν στη Μέση Ανατολή και στη συνέχεια στην Αφρική.

Αυτή τη στιγμή στην Πάτρα υπάρχουν γύρω στους 100 Άγγλους οι οποίοι ασχολούνται με την διδασκαλία αγγλικών, ξυλουργική, μηχανολογία, κλπ.

Άγγλοι επίσης εργάστηκαν στην κατασκευή της γέφυρας Ρίου – Αντιρρίου για 7 χρόνια που διήρκεσε η κατασκευή της. Κύρια ασχολία τους ήταν η κατασκευή του οδοστρώματος της γέφυρας.

Αρκετοί από αυτούς διαμένουν στο Ρίο και οι υπόλοιποι μέσα στο κέντρο της πόλης των Πατρών.

Η κίνηση του λιμανιού της Πάτρας, όπως αναφέραμε και προηγούμενα κεφάλαια γινόταν από βρετανικά πλοία ακόμα και μετά τον πόλεμο. Μέχρι το 1970, δηλαδή 25 χρόνια μετά τον πόλεμο, η Πάτρα άνθιζε λόγω της ύπαρξης βρετανικών πλοίων στο λιμάνι της. Μετά το 1970 άρχισαν κυρίως τα επιβατηγά πλοία.

Το 1865 – 70 χτίστηκε η Αγγλική εκκλησία η οποία υπάρχει μέχρι σήμερα. Το οικόπεδο στο οποίο χτίστηκε ήταν του Ελληνικού Κράτους το οποίο το δώρισε (ο Γεώργιος ο Α΄) και χτίστηκε με χρήματα από την Αγγλική παροικία. Μετά τον πόλεμο ο Αγγλικός στρατός την ξαναέφτιαξε, λειτουργώντας 3 φορές το χρόνο μέχρι το 1990, Χριστούγεννα, Πάσχα και στην γιορτή του Αγίου Ανδρέα (30 Νοεμβρίου) όπως ονομάζεται άλλωστε και η εκκλησία. Στις μέρες μας

λειτουργεί μία φορά το μήνα με έναν ιερέα που έρχεται από την Αθήνα.

Το Αγγλικό Προξενείο που υπάρχει σήμερα επί των οδών Βότση και Όθωνος Αμαλίας υπήρχε πάντοτε στην Πάτρα. Είχε κλείσει για 3 χρόνια λόγω του πολέμου στο τέλος του 1969 και ξανάνοιξε μετά το 1972.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- 1) Πάτρα στις αρχές του 20ού αιώνα μέσα από την οικογενειακή συλλογή – λεύκωμα της Edith W. Morphy.
- 2) «Το λιμάνι της σταφίδας – Πάτρα 1828-1900» του Χρήστου Α. Μούλια, των εκδόσεων «Περί Τεχνών»2000.
- 3) «Η Πάτρα και το λιμάνι της, 1828 – 1945» του Κώστα Α. Κοκκοβίκα, έκδοσης «Λιμενικού Ταμείου Πατρών»2001.
- 4) «Μαρτυρίες για το λιμάνι των Πατρών πριν το 1960» του Λεωνίδα Σωτηρόπουλου, (Αχαϊκές εκδόσεις)1993.
- 5) «Ιστορικόν Λεξικόν των Πατρών» του Κώστα Ν. Τριανταφύλλου, Πάτρα,1995, έκδοση Γ΄, Τόμος Α΄.
- 6) «Ο Πατραϊκός Αθλητισμός. Η πρώτη δεκαετία “1891-1900”» του Νίκου Ε. Πολίτη, των «Αχαϊκών Εκδόσεων», 1994, Τόμος Α΄.

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Ευχαριστούμε θερμά την Κα Μαριζάν Μόρφου-Καρατζά (υποπρόξενο της Μ. Βρετανίας) για τον δανεισμό των οικογενειακών της βιβλίων-λευκωμάτων καθώς επίσης και για τις πολύτιμες συμβουλές της.