



ΙΟΝΙΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ: ΤΜΗΜΑ ΙΣΤΟΡΙΑΣ

Π. Μ. Σ. ΙΣΤΟΡΙΑ ΚΑΙ ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗ

ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ: ΝΕΟΤΕΡΗΣ &

ΣΥΓΧΡΟΝΗΣ ΙΣΤΟΡΙΑΣ

ΜΑΘΗΜΑ: « Ναυτιλιακή Ιστορία »



ΕΦΟΠΛΙΣΤΙΚΗ ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑ ΛΥΚΙΑΡΔΟΠΟΥΛΟΥ

Όλγα Δ. Μαράντου

Διδάσκουσες Καθηγήτριες: Τ. Χαρλαύτη & Κ. Γαλάνη

Κέρκυρα, 15 Ιανουαρίου 2016

Περιεχόμενα

Εισαγωγή	3
I. Η οικογένεια Λυκιαρδόπουλου	4
• 18 ^{ος} αιώνας:.....	4
• 19 ^{ος} αιώνας:.....	6
• Στο σήμερα:	18
Επίλογος.....	21
Βιβλιογραφία	22

Εισαγωγή

Η οικογένεια Λυκιαρδόπουλου, χάρη στη συνεχή παρουσία της εδώ και περίπου 2,5 αιώνες στην ελληνόκτητη εμπορική ναυτιλία, αποτελεί ένα αντιπροσωπευτικό δείγμα της εξέλιξης και προσαρμογής των εφοπλιστικών οικογενειών. Η οικογένεια, με καταγωγή από τη Λειβαθώ Κεφαλονιάς, ανήκει στο λεγόμενο *Ιόνιο Δίκτυο*. Οι πρώτες ενδείξεις για την παρουσία της στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις εντοπίζονται ήδη από τα μέσα του 18^{ου} αιώνα, ενώ αξιοσημείωτο είναι ότι συνεχίζει τις επιχειρηματικές της δραστηριότητές ως τις μέρες μας.

Η παρούσα μελέτη, στόχο έχει να παρουσιάσει την πορεία της οικογένειας Λυκιαρδόπουλου μέσα στο χρόνο, ενώ παράλληλα θα μελετηθούν οι αγορές στις οποίες δραστηριοποιήθηκαν τα μέλη της, σύμφωνα πάντα με το ναυτότοπο και βάσει των διεθνών αγορών. Θα αναλυθούν επίσης ο στόλος της οικογένειας ανά εποχή αλλά και οι επιγαμίες με μέλη άλλων σπουδαίων ναυτικών οικογενειών ως επιχειρηματική πρακτική.

I. Η οικογένεια Λυκιαρδόπουλου

- 18^{ος} αιώνας:

Η οικογένεια Λυκιαρδόπουλου κατάγεται από τις Κεραμιές Κεφαλονιάς, ενός σημαντικού ναυτότοπου από τον οποίο προέρχονταν πολλές από τις μεγάλες ναυτικές οικογένειες του νησιού. Δεν είναι άλλωστε τυχαίο ότι και η ίδια η Κεφαλονιά υπήρξε το σπουδαιότερο ναυτιλιακό κέντρο για τα Ιόνια Νησιά κατά τον 18^ο και 19^ο αι.¹

Σύμφωνα με τα στοιχεία που αντλούμε από τη βάση δεδομένων «Αμφιτρίτη», παρατηρούμε ότι η πρωιμότερη αναφορά στο όνομα Λυκιαρδόπουλος χρονολογείται το έτος 1752, για τον καπετάνιο Γιάννη Λυκιαρδόπουλο. Ο καπετάνιος αυτός διέθετε τη φρεγάτα «Παναγιά του Σκοπού ή Άγιος Νικόλαος», η οποία έπλεε υπό ελληνική σημαία με πλήρωμα 14 ναυτικών. Όπως μπορούμε να δούμε και στον παρακάτω πίνακα (**Πίνακας 1.**), κατά το διάστημα 1752 έως 1810 εντοπίζονται συνολικά δέκα διαφορετικά ονόματα με το επώνυμο Λυκιαρδόπουλος, οι οποίοι δραστηριοποιούνται στις θαλάσσιες περιοχές του Ιονίου, του Αιγαίου, της Κεντρικής Μεσογείου και της Αδριατικής. Από τα στοιχεία αυτά δεν μπορούμε να οδηγηθούμε σε ασφαλή συμπεράσματα για το γενεαλογικό δέντρο της οικογενείας την εποχή εκείνη, μας παρέχουν όμως μια πρώτη εικόνα για ορισμένα μέλη της ναυτικής οικογένειας, που ενδέχεται σε μεγάλο βαθμό να έχουν μεταξύ τους συγγενικούς δεσμούς, όπως άλλωστε συνηθίζονταν την περίοδο του 18^{ου} αιώνα.

Πίνακας 1. Μέλη της οικογένειας Λυκιαρδόπουλου κατά το διάστημα 1752-1810 σύμφωνα με τη βάση δεδομένων Αμφιτρίτη.

Όνομα Καπετάνιου	Περίοδος Δράσης	Συχνότητα εμφάνισης του ονόματος
Ανδρέας	1762-1790	10
Αντώνης	1759-1770	6
Γεράσιμος του Παναγή	1786-1809	5
Γιάννης	1752-1782	5
Γιώργος ή Γιώργης	1762-1806	4

¹ Τζελίνα Χαρλαύτη, *Ιστορία της Ελληνόκτητης Ναυτιλίας 19^{ος}-20^{ος} αιώνας*, Νεφέλη, Αθήνα 2001, σ. 89.

Δημήτριος	1806-1829	3
Θεόδωρος του Θεοτόκη	1783	1
Νικόλας, Νικόλαος του Γεωργίου (Νικόλαος του Ζώρζη), Νικολέτος	1763-1806	9
Ονούφριος	1800	2
Παναγής	1777-1817	9
Σπυρίδων	1768-1786	7

Πηγή: Επεξεργασμένα δεδομένα της βάσης δεδομένων «Αμφιτρίτη, 1700-1821», Πρόγραμμα Πυθαγόρας Ι, Ιόνιο Πανεπιστήμιο/ ΥΠΕΠΘ (2006). Απόστολος Δελής, «Οικογένεια Λυκιαρδόπουλου», 2008, Εγκυκλοπαίδεια Μείζονος Ελληνισμού, Εύξεινος Πόντος <<http://www.ehw.gr/l.aspx?id=11185>>

Ο 18^{ος} αιώνας υπήρξε περίοδος μεγάλης ακμής για τη ναυτιλία των Ιόνιων Νησιών και ειδικά για το νησί της Κεφαλονιάς. Παρά τις νόμιμες εμπορικές πρακτικές που συνήθιζαν να ακολουθούν οι ναυτικοί, σύμφωνα με την Αλεξάνδρα Κραντονέλλη, πολλές ήταν εκείνες οι ναυτικές οικογένειες που κατά την περίοδο των Ρωσοτουρκικών πολέμων (1768-1774 και 1787-1792) ασχολήθηκαν με τον κούρσο και την πειρατεία για λογαριασμό της Μεγάλης Αικατερίνης. Έτσι λοιπόν εντοπίζουμε κατά τον δεύτερο Ρωσοτουρκικό πόλεμο τον Φώτη και Ανδρέα Λυκιαρδόπουλο να εμφανίζονται ως καταδρομείς με ρωσική σημαία στην περιοχή της Μαύρης Θάλασσας. Η νίκη των Ρώσων και η επέκτασή τους στη Μαύρη Θάλασσα είχε μεγάλο αντίκτυπο στην ανάπτυξη και εδραίωση της ελληνόκτητης ναυτιλίας στις περιοχές αυτές, με τους Έλληνες εμπόρους να δημιουργούν διαρκώς νέα εμπορικά δίκτυα και διασυνδέσεις.²

² Αλεξάνδρα Κραντονέλλη, *Κούρσος και Πειρατεία τον 18^ο αιώνα*, Εστία, Αθήνα 1998, σ. 93-95.

- **19^{ος} αιώνας:**

Η οικογένεια Λυκιαρδόπουλου, μέλος του *Ιόνιου Δικτύου* κατά τον 19^ο αι. δραστηριοποιήθηκε εμπορικά στις περιοχές της Μαύρης Θάλασσας, της Μεσογείου και της Βόρειας Ευρώπης μεταφέροντας κυρίως χύδην φορτία, όπως σίτο (από το εμπόριο του οποίου αποκόμιζε τεράστια κέρδη). Ήταν αρκετά σύνηθες την περίοδο αυτή τα μέλη των μεγάλων ναυτικών οικογενειών να εγκαθίστανται σε περιοχές κλειδιά της Μαύρης Θάλασσας για λόγους επιχειρηματικής στρατηγικής, με σκοπό την τροφοδοσία των πλοίων τους. Κατ' ανάλογο τρόπο μέλη της οικογένειας Λυκιαρδόπουλου επέκτειναν τις ναυτιλιακές και εμπορικές τους δραστηριότητες στις περιοχές της Ρουμανίας και της Νότιας Ρωσίας.³ Πολλά από τα μέλη αυτά είτε υπήρξαν καπετάνιοι - πλοιοκτήτες είτε ισχυροί έμποροι, οι οποίοι συνδέθηκαν με επιγαμίες με μέλη άλλων σημαντικών οικογενειών της Κεφαλονιάς ή σημαντικών γηγενών προσώπων στα εμπορικά κέντρα στα οποία εγκαταστάθηκαν. Αποτελεί άξιο παρατήρησης πως τα ηνία του ναυτιλιακού ομίλου, βρίσκονταν συνήθως στα χέρια των άρρενων μελών της οικογένειας.⁴

Ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα της παρουσίας της οικογένειας στη Μαύρη Θάλασσα, αποτελεί η περίπτωση του **Γρηγόρη Λυκιαρδόπουλου** (1790-1880) και των υιών του. Μέσα από τις αρχειακές πηγές παρατηρούμε ότι υπήρξε πλοιοκτήτης και έμπορος σιτηρών εγκατεστημένος στην Οδησό και στο Νικολαίεφ, ενώ υπό την κατοχή του βρίσκονταν τα μπρίκια «Οδησιάνα» ρωσικής σημαίας 239 τόνων, «Ευαγγελίστρια» ιονικής σημαίας, 182 τόνων και η βοβμάρδα «Άγιος Σπυρίδωνας», 149 τόνων.⁵ Όπως οι περισσότεροι έμποροι της εποχής του, έτσι και ο Γ. Λυκιαρδόπουλος λόγω των ιδιομορφιών στο σιτεμπόριο του Δούναβη, αναγκάστηκε να προβεί σε συνδυασμό πρακτικών εφοπλισμού και εμπορίου. Βέβαια δεν θα πρέπει να παραλείψουμε να αναφέρουμε πως πέραν της Μαύρης Θάλασσας την περίοδο αυτή η οικογένεια Λυκιαρδόπουλου είναι έντονα δραστηριοποιημένη στη Σύρο, στο μεγάλο αυτό ελληνικό ναυπηγικό και εμπορικό κέντρο. Εκεί τα μέλη της οικογένειας

³ Γιώργος Δερτιλής, *Το ζήτημα των τραπεζών (1871-1873): οικονομική και πολιτική διαμάχη στην Ελλάδα το ΙΘ' αιώνα*, ΜΙΕΤ, Αθήνα 1961, σ. 10-12, 22-24, 150

⁴ Τζελίνα Χαρλαύτη, *Ιστορία της Ελληνόκτητης Ναυτιλίας 19^{ος}-20^{ος} αιώνας*, Νεφέλη, Αθήνα 2001, σ. 174-213.

⁵ Τ. Χαρλαύτη – Ν. Βλασσόπουλος, *Ιστορικός Νηογνώμονας Ποντοπόρεια, 1830 -1939*, Ε.Λ.Ι.Α, Αθήνα 2002, σ. 443-515.

δραστηριοποιήθηκαν στην πώληση και αγορά πλοίων ή μεριδίων πλοίων, στη ναυπήγηση νέου στόλου, ενώ αρκετά μέλη της οικογενείας εκχώρησαν έναντι αμοιβής το δικαίωμα σε πλοία μη Ιόνιων ιδιοκτητών να φέρουν την ιονική σημαία, μια πρακτική εξαιρετικά επικερδής για την παραχώδη περίοδο 1827- 1832.⁶ Ο Γ. Λυκιαρδόπουλος για ένα μεγάλο διάστημα διέμενε στο Νικολάιφ, λιμάνι με πολλές ελληνικές οικογένειες, το οποίο είχε εξελιχτεί ταχύτατα μετά τον Κριμαϊκό Πόλεμο. Στο Νικολάιφ πληροφορούμαστε ότι ο εμπορικός οίκος του Γ. Λυκιαρδόπουλου εξήγαγε 42.216 ψάθες σίτου στα τέλη του 19^{ου} αι. Ο ίδιος παντρεύτηκε την Μαρία Μακρίδη από τη Χίο και απέκτησαν δύο γιούς τον Διονύσιο και τον Θεμιστοκλή, όπου αμφότεροι ασχολήθηκαν με το εμπόριο και τη ναυτιλία.⁷

Ο **Διονύσιος** (1843-1906) παντρεύτηκε την πλούσια Αθηναία Αλεξάνδρα Βούρου και ασχολήθηκε με τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις της οικογένειας στο Νοβοροσίσκ με το εμπόριο δημητριακών. Ο έτερος υιός του Γ. Λυκιαρδόπουλου, ο **Θεμιστοκλής** (1837-1907) μετανάστευσε στη Νότια Ρωσία, όπου μαζί με άλλα μέλη της οικογενείας που ήταν ήδη εγκατεστημένα εκεί, ασχολήθηκε με το εμπόριο σιτηρών και τη ναυτιλία. Ο ίδιος νυμφεύτηκε την Αργίνη Φωκά και απέκτησαν αρκετά παιδιά, τα οποία και πάντρεψαν με πλούσιους Έλληνες εμπόρους και εφοπλιστές της νότιας Ρωσίας.⁸

Η παρουσία και η δράση της οικογένειας στις περιοχές της Μαύρης Θάλασσας και του Δούναβη, σχετίζεται με τη γενικότερη μετακίνηση, εγκατάσταση και δραστηριοποίηση Επτανήσιων εμπόρων στις περιοχές αυτές. Η αναζήτηση από τη Βρετανία νέων εναλλακτικών πηγών για την εισαγωγή δημητριακών, ιδίως μετά τον Κριμαϊκό Πόλεμο, προσέφερε τη δυνατότητα σε πολλούς Επτανήσιους (με την ιδιότητα του βρετανού πολίτη) να εγκατασταθούν στις περιοχές που αναφέραμε, δημιουργώντας ένα κλειστό εμπορικό ναυτιλιακό δίκτυο, με σκοπό τον έλεγχο του εμπορίου σιτηρών.⁹ Κατά την περίοδο που μελετάμε το εμπόριο ήταν άμεσα

⁶ Απόστολος Δελής, «Ναυπήγηση και συνεταιριστική διαχείριση (συμπλοιοκτησία) εμπορικών ιστοφόρων στην Ερμούπολη τον 19^ο αι.», Μνήμων, τομ. 31, Αθήνα 2010, σ. 85- 113.

⁷ Τζελίνα Χαρλαύτη- Μάνος Χαριτάτος-Ελένη Μπενέκη, *Πλωτό. Έλληνες караβοκύρηδες και εφοπλιστές από τα τέλη του 18^{ου} αι. έως τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο*, Ε.Λ.Ι.Α, Αθήνα 2002, σ. 73.

⁸ Ο,π., σ. 72-74.

⁹ Τζελίνα Χαρλαύτη, *Ιστορία της Ελληνόκτητης Ναυτιλίας 19^{ου}-20^{ου} αιώνας*, Νεφέλη, Αθήνα 2001, σ. 173-213. και Κώστας Κωστής- Σωκράτης Πετμεζάς, *Η ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας κατά τον 19^ο αι.*, Αλεξάνδρεια, Αθήνα 2006.

συνδεδεμένο με την πλοιοκτησία, όπου πλοιοκτήτης και καπετάνιος ταυτίζονταν, ενώ το πλήρωμα αποτελούνταν συνήθως από μέλη του στενού οικογενειακού κύκλου του πλοιοκτήτη-καπετάνιου ή προέρχονταν από τον ίδιο τόπο καταγωγής. Μόνο μετά το 1880 και τη μετάβαση από το ιστίο στον ατμό οι πλοιοκτήτες θα αποδεσμευθούν από την εξ' ολοκλήρου πλοιοκτησία και θα στραφούν στον εφοπλισμό.

Μια άλλη χαρακτηριστική περίπτωση μετεγκατάστασης στο Δούναβη ήταν ο **Ηλίας Λυκιαρδόπουλος**, ο οποίος μετανάστευσε στη Τούλτσα της Ρουμανίας και ανέπτυξε στην περιοχή ναυτιλιακές και εμπορικές δραστηριότητες, τις οποίες και συνέχισαν επιτυχώς οι γιοί του Σπυρίδων (1872- 1946), Θεόδωρος και Βασίλειος (1884-1945). Αυτοί με τη σειρά τους επένδυσαν σε αλευρόμυλους και με την αγορά μεγάλου αριθμού φορτηγίδων (σλέπια) εξελίχτηκαν σε ισχυρούς βιομήχανους της περιοχής. Αντίστοιχα ο **Παναγιώτης Λυκιαρδόπουλος** το 1830 μαζί με τους γιους του θα εγκατασταθεί στην Τούλτσα και θα εξελιχθεί σε σημαντικό έμπορο σιτηρών και εκμετάλλευσης ακινήτων.¹⁰

Όπως λοιπόν είδαμε, οι συγγενικές σχέσεις και ο κοινός τόπος καταγωγής ήταν κοινές επιχειρηματικές πρακτικές, που διασφάλιζαν τη στεγανότητα των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων μεταξύ των εφοπλιστικών ομίλων. Για τα μέλη ενός τοπικού δικτύου π.χ. του *Ιόνιου Δικτύου*, οι δεσμοί της συγγένειας ή του γάμου ήταν εξίσου σημαντικοί με τους δεσμούς της κοινής καταγωγής. Έτσι η πρόσβαση ενός Κεφαλλονίτη στους εμπορικούς και ναυτιλιακούς κύκλους των Ελλήνων στο Δούναβη ή την Αζοφική, εξασφαλιζόνταν ευκολότερα μέσω του κοινού τόπου καταγωγής.

Έδρα του ομίλου Λυκιαρδόπουλου υπήρξε ο Πειραιάς, ενώ το 1892 ο όμιλος θα ανοίξει το πρώτο του ναυτιλιακό γραφείο στο Cardiff της Βρετανίας και λίγα χρόνια αργότερα το 1910 στο Λονδίνο. Τα ελληνικά ναυτιλιακά γραφεία δεν διαχειρίζονταν μόνο τα δικά τους πλοία αλλά και πλοία άλλων εταιρειών. Λαμβάνοντας υπ' όψιν ότι τα ελληνικά νησιά αποτελούσαν μικρές ανεξάρτητες κοινότητες με σφικτούς δεσμούς μεταξύ των μελών της τοπικής κοινωνίας, κατανοούμε ευκολότερα γιατί ένας Κεφαλλονίτης θα επέλεγε να στραφεί σε έναν συντοπίτη του ναυτιλιακό πράκτορα στο Λονδίνο παρά σε έναν ξένο, κρίνοντάς τον ικανότερο για την προάσπιση των συμφερόντων του. Όπως θα δούμε και παρακάτω, στα επόμενα χρόνια η στενή αυτή σχέση του γραφείου στο Λονδίνο με το νησί

¹⁰ V.H. Baumann, *Prezenta elenilor la Tulcea*, Bucuresti, 2005, σ. 35, 37-38.

καταγωγής συνεχίστηκε με αμείωτο ενδιαφέρον και οι επιχειρηματικές ομάδες, που αναπτύχθηκαν, βασίστηκαν σε συγγενικούς ή συντοπιτικούς δεσμούς.

- **20^{ος} αιώνας:**

Ο σημαντικότερος εκπρόσωπος της οικογενείας κατά τον 20^ο αιώνα υπήρξε ο Νικόλαος Διον. Λυκιαρδόπουλος (1866-1963), ο οποίος ανέδειξε την οικογενειακή επιχείρηση σε έναν από τους σημαντικότερους ναυτιλιακούς ομίλους του περασμένου αιώνα. Το 1891 παντρεύτηκε την ανιψιά του κεφαλλονίτη εφοπλιστή Α.Βαλλιάνου, την Αικατερίνη Ρωσολύμου. Ο θείος της γυναίκας του χρηματοδότησε αρκετές φορές τον Ν. Λυκιαρδόπουλο για αγορά νέων ατμόπλοιων.¹¹ Το 1888, την περίοδο της μεταστροφής από το ιστίο στο ατμό, μετά από χρηματοδότηση από τον Α. Βαλλιάνο αγόρασε το πρώτο του ατμόπλοιο το «Ελένη Μήλα» και το 1896 το ατμόπλοιο «Φώτης». Ο Ν. Λυκιαρδόπουλος το 1917 πρωτοστάτησε στην ίδρυση της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, ενώ διατέλεσε πρόεδρός της την περίοδο 1950-1960.¹²

Α΄ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΠΟΛΕΜΟΣ:

Τις παραμονές του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου ο στόλος του ομίλου Λυκιαρδόπουλου αποτελούνταν από έξι ατμόπλοια, εκ των οποίων τα τρία νεότευκτα, κατατάσσοντας την οικογένεια στις δέκα ισχυρότερες ελληνικές εφοπλιστικές οικογένειες της περιόδου αυτής. Ο όμιλος δραστηριοποιούνταν εμπορικά στις περιοχές της Μαύρης Θάλασσας, της Αζοφικής, του Δούναβη, της Μεσογείου και της Βόρειας Ευρώπης. Ο Α΄ Παγκόσμιος Πόλεμος προκάλεσε μεγάλες ανακατατάξεις στην ελληνική ναυτιλία μεταβάλλοντας τις παραδοσιακές αγορές. Θα μπορούσαμε να υποστηρίξουμε πως ο πόλεμος καθόρισε την πορεία της ελληνικής ναυτιλίας με δύο τρόπους: α) παρείχε επαρκείς ευκαιρίες για είσοδο σε νέες αγορές υπό διαφορετικές διαδρομές και β) εξασφάλισε τεράστια κέρδη για πολλούς πλοιοκτήτες. Η οικογένεια συνέχισε να μεταφέρει χύδην φορτία (κάρβουνο, βαμβάκι, μαλλί κλπ.) με κυρίαρχο

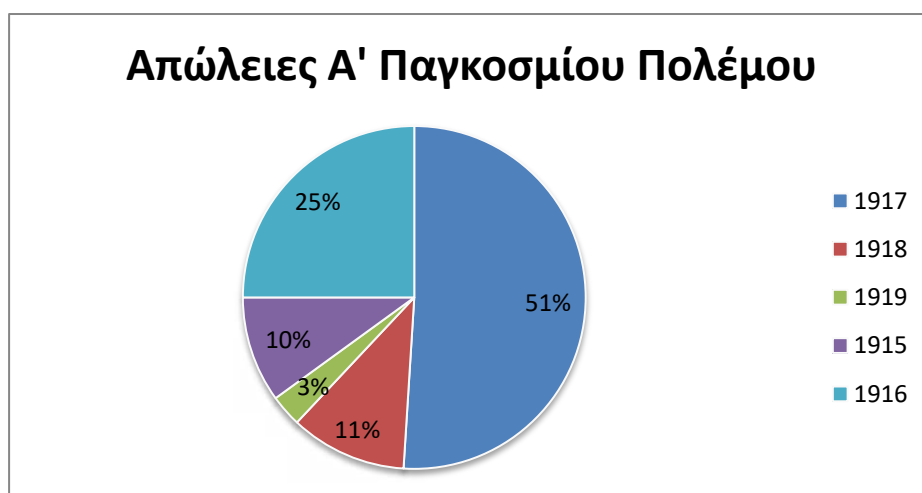
¹¹ Γιάννης Θεοτοκάς- Τζελίνα Χαρλαούτη, *Έλληνες εφοπλιστές και ναυτιλιακές επιχειρήσεις, Οργάνωση, Διοίκηση, Στρατηγικές*, Αλεξάνδρεια, Αθήνα 2007, σ. 322.

¹² Τζελίνα Χαρλαούτη- Μάνος Χαριτάτος-Ελένη Μπενέκη, *Πλωτό. Έλληνες караβοκύρηδες και εφοπλιστές από τα τέλη του 18^{ου} αι. έως τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο*, Ε.Λ.Ι.Α, Αθήνα 2002, σ. 72-74.

προϊόν το σιτάρι, ενώ εξαιτίας του πολέμου με το κλείσιμο των Δαρδανελίων μετά το 1914 και την απώλεια των αγορών της Μαύρης Θάλασσας, στράφηκε σε νέες αγορές. Εξαιτίας του πολέμου καταστράφηκαν τέσσερα πλοία του ομίλου, ενώ οι ζημιές αυτές γρήγορα θα ανακαμφθούν κατά την περίοδο του Μεσοπολέμου.¹³ Στο παρακάτω διάγραμμα (**Διάγραμμα 1.**) μπορούμε να παρατηρήσουμε τις απώλειες του ελληνόκτητου στόλου κατά τον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο.

Διάγραμμα 1:

Απώλειες της ελληνόκτητης ναυτιλίας κατά τον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο.



Πηγή: Τζελίνα Χαρλαύτη, *Ιστορία της Ελληνόκτητης Ναυτιλίας 19^{ος}-20^{ος} αιώνας*, Νεφέλη, Αθήνα 2001, σ. 326.

ΜΕΣΟΠΟΛΕΜΟΣ:

Από το 1914 έως το 1938 ο ελληνικός στόλος βρίσκονταν σε πορεία ταχείας ανάπτυξης και η Ελλάδα κατείχε το δεύτερο μεγαλύτερο σε μέγεθος στόλο ελεύθερων φορτηγών πλοίων ξηρού φορτίου. Είναι γεγονός πως παρά την παγκόσμια ναυτιλιακή κρίση κατά τη δεκαετία του 1930 ο ελληνικός εφοπλιστικός κόσμος συνέχισε τη συμπλήρωση του στόλου του, εν μέσω μια αποδυναμωμένης Βρετανίας και Νορβηγίας. Οι Έλληνες εφοπλιστές, οι οποίοι κατατάσσονται στους ριψοκίνδυνους ναυτικούς, συνήθιζαν να αγοράζουν πλοία όταν η ναυλαγορά και οι τιμές βρίσκονταν σε πτώση. Σκοπός τους δεν ήταν να τα χρησιμοποιήσουν μόνο προς

¹³ Τζελίνα Χαρλαύτη, *Ιστορία της Ελληνόκτητης Ναυτιλίας 19^{ος}-20^{ος} αιώνας*, Νεφέλη, Αθήνα 2001, σ. 319-326.

αντικατάσταση ή συμπλήρωση του παλαιού τους στόλου μετά την εκτόνωση της κρίσης στις ναυλαγορές αλλά συχνά τα διέθεταν στην αγορά πουλώντας τα ακριβότερα από την τιμή που τα αγόρασαν. Μετά το πέρας της ναυτιλιακής κρίσης, κατά το διάστημα της οποίας οι Έλληνες σωρηδόν εμπλούτιζαν το στόλο τους, βρίσκονταν με ένα ικανό πλεόνασμα πλοίων έτοιμα να ανταποκριθούν στις διεθνείς ανάγκες της αγοράς.¹⁴

Οι γιοί του Ν. Λυκιαρδόπουλου, **Παναγής** (1893-1983) και **Γεράσιμος** (1895-1982) την περίοδο του Μεσοπολέμου θα προβούν σε αγορά πλοίων τύπου στάνταρντ, ενώ θα επεκτείνουν τις επιχειρηματικές τους δραστηριότητες στην Τράπεζα Πειραιώς και στη «Γενική Ασφαλιστική Εταιρεία». Ο Ν. Λυκιαρδόπουλος, έμεινε γνωστός για την επέκταση και την σωστή διαχείριση του στόλου του, μιας και ήταν ο πρώτος που επέτρεψε την μερική συμπλοιοκτησία στα ατμόπλοια του ομίλου, όπως βλέπουμε και στον παρακάτω πίνακα (**Πίνακας 2**).

Πίνακας 2:

Στοιχεία για τον στόλο ατμοπλοίων του ομίλου Λυκιαρδόπουλου σύμφωνα με τα κεντρικά γραφεία της επιχείρησης.

Χρονολογία	Ναυτιλιακό Γραφείο	Πλοιοκτήτης	Πλοία	κκχ
1905	Πειραιά	Λυκιαρδόπουλος Ν.Δ	1	1.614
1910	Πειραιά	Λυκιαρδόπουλος Ν.Δ	3	5.153
1914	Πειραιά	Λυκιαρδόπουλος Ν.Δ	7	14.440
1938-1939	Λονδίνου	<u>Εταιρεία: Lykiardopulo</u>	<u>8</u>	<u>38.162</u>
		→ Λυκιαρδόπουλος Ν.Δ	7	33.585
		→ Γιαννουλάτος Παν.	1	4.577
1937-1938	Λονδίνο	Λυκιαρδόπουλος Ν.Δ	8	36.286
	Πειραιά	Λυκιαρδόπουλος Π.Ν & Γ.Ν	1	5.085

Πηγή: Τζελίνα Χαρλαύτη, *Ιστορία της Ελληνόκτητης Ναυτιλίας 19^{ος}-20^{ος} αιώνας*, Νεφέλη, Αθήνα 2001, 513-594.

¹⁴ Η. Α. Thanopoulou, 1996, Anticyclical Investment Strategies in Shipping: the Greek case, in: Hensher, D. et al. eds. World Transport Research, Oxford: Elsevier, Proceedings of 7th World Conference on Transport Research, vol. 4, 209-220.

Στο σημείο αυτό θα πρέπει να δούμε το ρόλο που διετέλεσε το γραφείο του ομίλου στο Λονδίνο. Πρωτίστως αποτελούσε μεσάζοντα για την αγορά μεταχειρισμένων πλοίων και την εκπροσώπηση των συμφερόντων των συγγενών ή των κατοίκων της Κεφαλονιάς στις διεθνείς ναυλαγορές.¹⁵ Σε ένα δεύτερο επίπεδο, μέσω της επαρκούς ενημέρωσης για την παγκόσμια αγορά και την κατάλληλη τεχνογνωσία βοηθούσε στην επίτευξη επικερδέστερων εμπορικών συμφωνιών.

Κατά τις παραμονές του Β' Παγκοσμίου πολέμου ο όμιλος Λυκιαρδόπουλου αριθμούσε 8 ατιμόπλοια, συνολικής χωρητικότητας 36.000 τόνων. Στον παρακάτω πίνακα που ακολουθεί (**Πίνακας 3.**) μπορούμε να παρατηρήσουμε την αυξομείωση του στόλου του ομίλου για το διάστημα 1905-1938.

Πίνακας 3.

Η αύξηση του στόλου του Ομίλου Λυκιαρδόπουλου την περίοδο του Μεσοπολέμου.

Έτος εγγραφής	Όνομα Πλοίου	Πλοιοκτήτης	κκχ	κοχ	Έδρα Εταιρίας Νηολόγησης
1905- 1935	Φώτης	Νικ. Λυκιαρδόπουλος 100%	2090	3526	Πειραιά
1910	Αδελφότης	Λυκιαρδόπουλος Β.Ε.	1471		Βραΐλα
1910- 1914	Καίτη	Λυκιαρδόπουλος Ν.Δ.	2531	2531	Πειραιάς
1910- 1914	Παναγής Λυκιαρδόπουλος	Λυκιαρδόπουλος Ν.Δ.		3193	Πειραιάς
1914	Α. Ντομπροβόσκι	Λυκιαρδόπουλος Ν.Δ.		181	Πειραιάς
1914	Γεράσιμος	Λυκιαρδόπουλος Ν.Δ.			Πειραιάς
1914	Μπίλιω	Λυκιαρδόπουλος		1970	Πειραιάς

¹⁵ Κώστας Χλωμούδης, *Συνεργασία και Συμπλοιοκτησία στην ελληνική φορτηγό ναυτιλία. Η περίοδος του Μεσοπολέμου*, ΜΙΕΤ, Αθήνα 1996.

		N.Δ.			
1914- 1930	Πλατεαί	Λυκιαρδόπουλος N.Δ.		3039	Πειραιάς
1916	Αθανάσιος	N.Δ. Λυκιαρδόπουλος &N. Ροσόλιμος 100%	2648	4278	Πειραιά
1920	Βύρων	Σ. Λυκιαρδόπουλος 70% & Μ. Μπίτσας 30%	64	128	
1920- 1948	Βύρων	Λυκιαρδόπουλος Σπύρος	64	128	Πειραιάς
1921	Άννα	N. Λυκιαρδόπουλος 50% & N.Αντώνιου46% &Σταυρίδης 4%	3192	5173	
1924- 1933	Άγιος Σπυρίδων	Γερ. Λυκιαρδόπουλος 30% & National Steamship Company of Malta"	2387	3779	Σύρος
1925	Αθανάσιος	Λυκιαρδόπουλος N.Δ.		4295	Πειραιάς
1925- 1930	Δάφνη	Λυκιαρδόπουλος N.Δ.		3047	Πειραιάς
1925- 1939	Καίτη	Λυκιαρδόπουλος N.Δ.		5197	Πειραιάς
1925- 1939	Παναγής	Λυκιαρδόπουλος N.Δ.		5187	Πειραιάς
1927- 1953	Καλλιόπη	Λυκιαρδόπουλος Παναγής	3119	4965	Χίος
1930	Δάφνη	Λυκιαρδόπουλος Γ.Ζ.		2810	Κεφαλονιά

1930	Ζαχαριώσα	Λυκιαρδόπουλος Γ.Ζ.		4645	Κεφαλονιά
1930	Χλόη	Λυκιαρδόπουλος Ν.Δ.		5730	Πειραιάς
1935	Κεραμιαί	Λυκιαρδόπουλος Π.Ν. & Γ.Ν.		5085	Αθήνα
1935	Φώτης	Λυκιαρδόπουλος Ν.Δ. (Κεφαλλονίτικη Ναυτιλιακή εταιρεία		3507	Αθήνα
1935- 1939	Δάφνη	Λυκιαρδόπουλος Ν.Δ. (Κεφαλλονίτικη Ναυτιλιακή εταιρεία)		3798	Αθήνα
1939	Νύμφη	Λυκιαρδόπουλος Ν.Δ. (Κεφαλλονίτικη Ναυτιλιακή εταιρεία)		4504	Αθήνα

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από τα βάση δεδομένων Ποντοπόρεια. Τ. Χαρλαύτη- Ν. Βλασσόπουλος, *Ιστορικός Νηογνώμονας Ποντοπόρεια. Ποντοπόρα Ιστιοφόρα και Ατμόπλοια 1830-1939*, Ε.Λ.Ι.Α, Αθήνα 2002.

Β΄ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΠΟΛΕΜΟΣ :

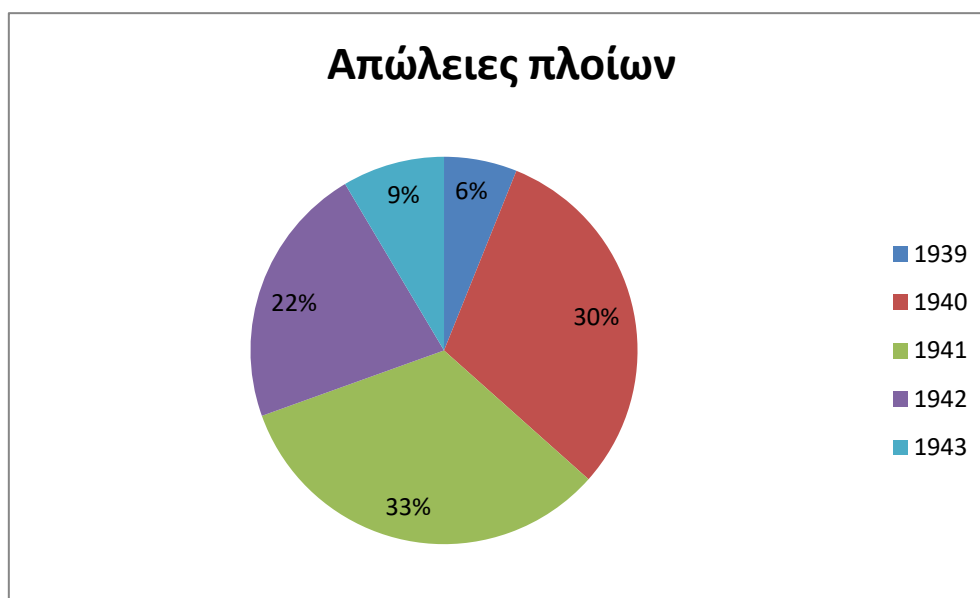
Για την περίοδο του Δευτέρου Παγκοσμίου Πολέμου γνωρίζουμε ότι ο στόλος του ομίλου Λυκιαρδόπουλου υπέστη βαρύτατες απώλειες. Είναι γνωστό πως τα ελληνικά εμπορικά πλοία καθ' όλο το διάστημα του πολέμου τέθηκαν υπό τον έλεγχο του Υπουργείου Μεταφορών της Βρετανίας¹⁶ **(Διάγραμμα 2.)** Η δεκαετία του 1940 χαρακτηρίστηκε από μια έντονη διαμάχη μεταξύ εφοπλιστών και ελληνικού κράτους, με το τελευταίο να αμφιταλαντεύεται ανάμεσα στο να ικανοποιήσει αφενός τις επιθυμίες της Βρετανίας για περιορισμό των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων των Ελλήνων εφοπλιστών και αφετέρου την ανάγκη εξεύρεσης κεφαλαίων για να κερδίσει την πολιτικοοικονομική εμπιστοσύνη των εφοπλιστών που είχαν μεταβεί στο Λονδίνο και στη Νέα Υόρκη, καθώς χρησιμοποιούσαν τις «σημαίες ευκαιρίας»

¹⁶ http://www.nedamaritime.gr/index.php?option=com_content&view=article&id=22&Itemid=195

άλλων κρατών, στερώντας από το ελληνικό δημόσιο μια μεγάλη πηγή προσόδων στα ταμεία του.

Διάγραμμα 2:

Οι απώλειες του ελληνόκτητου στόλου κατά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο.



Πηγή: Τζελίνα Χαρλαύτη, *Ιστορία της Ελληνόκτητης Ναυτιλίας 19^{ος}-20^{ος} αιώνας*, Νεφέλη, Αθήνα 2001, σ. 383.

ΠΕΡΙΟΔΟΣ 1950-1990:

Το τέλος του Β' Παγκοσμίου Πολέμου σηματοδότησε για τον όμιλο Λυκιαρδόπουλο την έναρξη νέων επιχειρηματικών πρακτικών με στροφή στην αγορά δεξαμενόπλοιων τύπου T2, όπως επίσης και στην αγορά εκατό πλοίων τύπου Λίμπερτυ από τις Η.Π.Α., που αγοράστηκαν με εγγυήσεις του ελληνικού δημοσίου από τους Έλληνες εφοπλιστές. Τα φορτηγά πλοία του παρελθόντος για τη μεταφορά των χύδην φορτίων συνέχισαν να χρησιμοποιούνται από τον όμιλο, παρότι ο αριθμός τους είχε μειωθεί δραματικά, μιας και κατά τη διάρκεια του πολέμου καταστράφηκε ο μισός περίπου στόλος. Από τη δεκαετία του '70 οι Έλληνες εφοπλιστές άρχισαν να χρησιμοποιούν για τη μεταφορά των χύδην φορτίων τα πλοία τύπου μπαλκ κάριερ, τα οποία ήταν πολύ μεγαλύτερα σε χωρητικότητα από τα Λίμπερτυ.¹⁷ Οι γιοί του Νικόλαου Λυκιαρδόπουλου, Παναγής και Γεράσιμος, ακολούθησαν ένα μεγάλο

¹⁷Γιάννης Θεοτοκάς- Τζελίνα Χαρλαύτη, *Ευπόμνη. Ελληνικές Ναυτιλιακές Επιχειρήσεις 1945-2000. Οργάνωση- Διοίκηση και Στρατηγικές*, ΕΛΙΑ, Αθήνα 2004, σ. 265-267.

ναυπηγικό πρόγραμμα τη δεκαετία του 1950 με επέκταση του ομίλου πέραν του Πειραιά και του Λονδίνου, στη Νέα Υόρκη. Ο γιός του Παναγή, ο Φώτης, έδωσε νέα ώθηση στις ναυτιλιακές επενδύσεις του ομίλου, με νέες ναυπηγήσεις δεξαμενόπλοιων (δεκατεσσάρων πλοίων χωρητικότητας 300.000 τνβ) κατά το διάστημα 1950-1970. Ο όμιλος μετά τη δεκαετία του 1960 αρχίζει να χρησιμοποιεί ευρέως την ελληνική σημαία στο στόλο του.

Στις αρχές της δεκαετίας του 1970 ιδρύθηκε η Neda Maritime Agency Co. Ltd, η οποία αντιπροσώπευε τον όμιλο Λυκιαρδόπουλου με έδρα τον Πειραιά. Λίγα χρόνια αργότερα, το 1990, ο όμιλος θα αποκτήσει το πρωτοπόρο για την εποχή του δεξαμενόπλοιο διπλού κύτους, τύπου vlc «AROSA». Παρά τις γενικευμένες ναυτιλιακές πετρελαϊκές κρίσεις της δεκαετία του 1980 ο όμιλος Λυκιαρδόπουλου κατάφερε να διατηρήσει τη φήμη του και να επεκτείνει το στόλο του, όπως μπορούμε να παρατηρήσουμε και στον κάτωθι πίνακα. **(Πίνακας 4.)**

Πίνακας 4. :

Ο στόλος της Neda Maritime Agency κατά την περίοδο 1940-1990

Όνομα Πλοίου	Έτος Κατασκευής	Τύπος	DWT
ANDRIANNA I	1956	CSH	11368
ANTZOULETTA	1957	TSH	19000
ANTZOULETTA	1978	BC	44700
APOLLONIS	1963	TSH	54446
ARIADNE	1969	CSH	15291
AROSA	1980	TSH	291381
ASCONA	1981	BC	59970
CASTRENZA	1949	REF	2985
CEEKAY	1975	BC	26923
CHLOE	1954	TSH	24575
DAPHNE	1954	CSH	10000
DAPHNE	1973	BC	37000
DIONE	1957	CSH	13000

Όνομα Πλοίου	Έτος Κατασκευής	Τύπος	DWT
IANTHE	1953	TSH	18010
KASSIA	1972	BC	26246
KATE N.L.	1965	BC	31472
KATE N.L.	1943	TSH	16628
KORIANA	1985	TSH	63620
MERCHANT BARON	1953	TSH	18000
MERCHANT DUKE	1951	CSH	9970
MERCHANT KNIGHT	1952	TSH	15300
MERCHANT PRINCE	1939	CSH	9500
MERCHANT ROYAL	1957	CSH	1.300
METAXATA	1980	TSH	64899
NICOLAOS D.L.	1969	CSH	15050
NYMPHE	1954	CSH	9000
OCEANA	1942	CSH	10000
ODYSSEUS	1949	CSH	3630
OKEANIS	1960	TSH	49548
OKEANIS	1942	CSH	9100
PENELOPE	1961	CSH	14505
SANKO STRESA	1975	TSH	-
SANKO STRESA	1975	TSH	241199
SAVINA	1956	TSH	35641
SIENNA	1986	TSH	77844
THALIA	1982	BC	64135
TOLMI	1956	CSH	5460
VERONA	1989	TSH	258076

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από τη βάση δεδομένων Ποντοπόρεια. Τ. Χαρλαύτη- Ν. Βλασσόπουλος, *Ιστορικός Νηογνώμονας Ποντοπόρεια. Ποντοπόρα Ιστιοφόρα και Ατμόπλοια 1830-1939*, Ε.Λ.Ι.Α, Αθήνα 2002.

- **Στο σήμερα:**

Η οικογένεια Λυκιαρδόπουλου μέσω της Neda Maritime Agency Co. Ltd. και του τωρινού γενικού διευθυντή της Νίκου Λυκιαρδόπουλου, συνεχίζει επάξια ως τις μέρες μας την παρουσία της στο χώρο της εμπορικής ναυτιλίας, αποσπώντας σημαντικές διακρίσεις και βραβεύσεις διεθνούς φήμης για τις υπηρεσίες και το στόλο της. Ο όμιλος, με έδρα τον Πειραιά, διαθέτει συνολικά 26 πλοία (τάνκερ και bulkers) κατάλληλα για μεταφορά χύδην ξηρού φορτίου και καυσίμων, ενώ έχει προβεί και σε παραγγελία νέων φορτηγών πλοίων, τα οποία θα κατασκευαστούν στα ιαπωνικά ναυπηγεία Sumitomo κατά το ερχόμενο διάστημα. Επιπροσθέτως ο όμιλος Λυκιαρδόπουλου δραστηριοποιείται και στις επενδύσεις ακινήτων εντός και εκτός Ελλάδος. Είναι ιδιαίτερα προσοδοφόρο για την ελληνική ναυτιλία και τιμητικό για την ίδια την Neda Maritime Agency Co. Ltd, πως το μεγαλύτερο μέρος του στόλου του ομίλου πλέει υπό ελληνική σημαία. Στον παρακάτω πίνακα που ακολουθεί (**Πίνακας 5.**) μπορούμε να παρατηρήσουμε το σημερινό στόλο του ομίλου με στοιχεία για την χωρητικότητα και τη σημαία του κάθε πλοίου.

Πίνακας 5.

Ο στόλος του ομίλου Λυκιαρδόπουλου σήμερα.

Dry Cargo Bulk Carriers			
Σκάφος	Έτος κατασκευής	Σημαία	DWT
1. ARIADNE	2009	Greece	180,010
2. DIONE	2009	Greece	180,132
3. IANTHE	2009	Greece	180,018
4. KATE	2011	Marshall Islands	176,405
5. NYMPHE	2009	Greece	180,017
6. SAVINA	2011	Marshall Islands	176,382
7. SONIA	2009	Greece	177,974
8. ALEXANDRA	2006	Greece	82,329
9. ATALANTA	2010	Greece	82,094
10. DIAMANTINA	2010	Greece	82,139

11. MARINA	2000	Greece	75,122
12. SPARTIA	2000	Greece	75,115
13. THALIA	2001	Greece	75,120
14. KARAVADOS	2002	Marshall Islands	50,992
15. KASTRO	2008	Marshall Islands	58,780
16. KRANIA	2010	Marshall Islands	57,400
<i>Προς κατασκευή πλοία:</i>			
TSUNEISHI SS197 – DAPHNE	Jun. 2016	-	81,000
TSUNEISHI SS198 – PENELOPE	Sep. 2016	-	81,000
NAMURA S414 – CHLOE	Sep. 2016	-	81,700
Crude Oil & Product Tankers			
Σκάφος	Έτος κατασκευής	Σημαία	DWT
<i>VLCC</i>			
1. AMANTEA	2002	Greece	309,287
2. APOLLONIA	2003	Greece	309,020
3. AQUILA	2012	Greece	319,330
4. ARAGONA	2012	Greece	319,318
5. ARGENTA	2005	Greece	319,180
<i>Aframax</i>			
6. SIENA	2002	Greece	105,328
7. SILVAPLANA	2003	Greece	109,250
8. STRESA	2002	Greece	105,328
9. SUVRETTA	2008	Greece	109,250
10. SERIANA	2015	Maltese	-
<i>Προς κατασκευή πλοία:</i>			

STELLATA	Febr. 2016	-	-
----------	------------	---	---

Πηγή: <http://www.nedamaritime.gr/> Ημερ. Επίσκ. 04.01.2016

Επίλογος

Η ναυτιλία υπήρξε κατεξοχήν ένας διεθνικός κλάδος παροχής υπηρεσιών, του οποίου η ομαλή λειτουργία στηρίζεται στην κατάλληλη πληροφόρηση, στη φήμη των επιχειρηματιών, στην πίστη και αμοιβαία εμπιστοσύνη των συμβαλλόμενων μερών. Η επιτυχία της ελληνόκτητης ναυτιλίας κατά τον 19^ο και 20^ο αι. στον διεθνή χώρο οφείλεται κατά βάση στην διαμόρφωση κλειστών επιχειρηματικών δικτύων, τα οποία διέθεταν επαρκή εμπορική και ναυτιλιακή τεχνογνωσία. Η σχέση των ναυτικών με τους ναυτότοπους του Ιονίου και του Αιγαίου και οι ελληνικές παροικίες της διασποράς, διαμόρφωσαν ένα ναυτιλιακό δίκτυο επιχειρηματιών και εμπόρων, που διατηρώντας πάντα τον ελληνικό τους προσανατολισμό, δραστηριοποιήθηκαν στις διεθνείς αγορές. Μια τέτοια περίπτωση υπήρξε και η οικογένεια Λυκιαρδόπουλου, η οποία από τον 18^ο αιώνα έως σήμερα κατάφερε μέσα από τη συνεχή της παρουσία στις ναυτιλιακές αγορές να καταστεί μια από τις σημαντικότερες ελληνικές ναυτιλιακές εταιρίες με στόλο που εξυπηρετεί όχι μόνο τις εγχώριες ανάγκες αλλά και τις διεθνείς.¹⁸

¹⁸ Τζελίνα Χαρλάυτη- Ελένη Θανοπούλου- Γιάννης Θεοδοκάς, *Το παρόν και το μέλλον της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας*, Ακαδημία Αθηνών Γραφείο Οικονομικών Μελετών. Μελέτες αριθμός 10, Αθήνα 2009, σ. 49-65.

Βιβλιογραφία

- **Baumann** Victor Henrich, *Prezenta elenilor la Tulcea*, Βουκουρέστι, 2005.
 - **Thanopoulou** H. A., 1996, Anticyclical Investment Strategies in Shipping: the Greek case, in: Hensher, D. et al. eds. *World Transport Research*, Oxford: Elsevier, *Proceedings of 7th World Conference on Transport Research*, vol. 4.
 - **Δελής** Απόστολος, «Ναυπήγηση και συνεταιριστική διαχείριση (συμπλοιοκτησία) εμπορικών ιστιοφόρων στην Ερμούπολη τον 19^ο αι.», *Μνήμων*, τομ. 31, Αθήνα 2010.
 - **Δερτιλής** Γιώργος, *Το ζήτημα των τραπεζών (1871-1873)*, ΜΙΕΤ, Αθήνα 1961.
 - **Θεοτοκάς** Γιάννης - **Χαρλαύτη** Τζελίνα, *Έλληνες εφοπλιστές και ναυτιλιακές επιχειρήσεις, Οργάνωση, Διοίκηση, Στρατηγικές*, Αλεξάνδρεια, Αθήνα 2007.
 - **Θεοτοκάς** Γιάννης - **Χαρλαύτη** Τζελίνα, *Ευπόμψη. Ελληνικές Ναυτιλιακές Επιχειρήσεις 1945-2000. Οργάνωση- Διοίκηση και Στρατηγικές*, ΕΛΙΑ, Αθήνα 2004.
 - **Κραντονέλλη** Αλεξάνδρα, *Κούρσος και Πειρατεία τον 18^ο αιώνα*, Εστία, Αθήνα 1998.
 - **Κωστής** Κώστας - **Πετμεζάς** Σωκράτης, *Η ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας κατά τον 19^ο αι.*, Αλεξάνδρεια, Αθήνα 2006.
 - **Χαρλαύτη** Τζελίνα - **Βλασσόπουλος** Νίκος, *Ιστορικός Νηογνώμονας Ποντοπóρεια. Ποντοπόρα Ιστιοφόρα και Ατμόπλοια 1830-1939*, Ε.Λ.Ι.Α, Αθήνα 2002.
 - **Χαρλαύτη** Τζελίνα - **Θανοπούλου** Ελένη - **Θεοτοκάς** Γιάννης, *Το παρόν και το μέλλον της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας*, Ακαδημία Αθηνών Γραφείο Οικονομικών Μελετών. Μελέτες αριθμός 10, Αθήνα 2009.
 - **Χαρλαύτη** Τζελίνα - **Χαριτάτος** Μάνος - **Μπενέκη** Ελένη, *Πλωτά. Έλληνες караβοκύρηδες και εφοπλιστές από τα τέλη του 18^{ου} αι. έως τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο*, Ε.Λ.Ι.Α, Αθήνα 2002.
 - **Χαρλαύτη** Τζελίνα, *Ιστορία της Ελληνόκτητης Ναυτιλίας 19^{ος}-20^{ος} αιώνας*, Νεφέλη, Αθήνα 2001.
 - **Χλωμούδης** Κώστας, *Συνεργασία και Συμπλοιοκτησία στην ελληνική φορτηγό ναυτιλία. Η περίοδος του Μεσοπολέμου*, ΜΙΕΤ, Αθήνα 1996.
- Πηγές από το Διαδίκτυο: <http://www.nedamaritime.gr/>