

ΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ
ΚΑΙ Η ΘΑΛΑΣΣΑ

Το Κέντρο Ναυτιλιακής Ιστορίας του Ινστιτούτου Μεσογειακών Σπουδών - ΙΤΕ (marehists.lms.forth.gr) και η «Καθημερινή» παρουσιάζουν γνωστές πτυχές της πορείας των Ελλήνων στο «θαλάσσιο επεξεργασμένο», από τον 19ο αιώνα μέχρι σήμερα.



Παραδοσιακό κινέζικο ιστιοφόρο στη Σαγκάη, περίπου το 1900. Στη γαλικά του 20ού αιώνα η πόλη ελκυσόταν σε ένα από τα σημαντικότερα εμπορικά και ναυτιλιακά κέντρα της Ασίας. Ήταν τότε που οι αδελφοί Γιαννουλάτου μετέφεραν τη δραστηριότητά τους εκεί, εντάσσοντας την επιχείρησή τους σε ένα δίκτυο ευρωπαϊκών, αμερικανικών και ιαπωνικών επιχειρηματιών κινέζικης.

Ανοιξαν πρώτοι τον δρόμο του μεταξίου

Η ιστορία των αδελφών Γιαννουλάτου, οι οποίοι μετανάστευσαν στην Κίνα στις αρχές του 20ού αιώνα και δραστηριοποιήθηκαν με επιτυχία στο εμπόριο και στη ναυτιλία, συμβάλλοντας στη θεμελίωση της ελληνικής κοινότητας

με ιαπωνικές προθέσεις προσέγγισης προς την εθνικιστική κυβέρνηση στο Τσινγκίνγκ και συγκεκριμένα προς τον Τσινγκίνγκ Κάι Σακ. Τα διαβήματα της επικουρίας με το περσικό της επικουρίας, παρ' όλη αυτά δείχνουν ότι ο Γιαννουλάτος, μέσω στενών συνεργάτη του στην Τσινγκίνγκ, χρησιμοποιήθηκε ως ενδιάμεσος φορέας επικοινωνίας, αξιοποιώντας τη σχετική ουδετερότητα που προσέδιδε η πρόθεσή τους από μια μικρή ναυτιλιακή χώρα χωρίς αποικιακές επιδιώξεις και παρέχον στην Ανατολική Ασία.

Το πλῆγμα
του πολέμου

Ο Β' Παγκόσμιος Πόλεμος και η συστράτευση της Ελλάδας με τους Συμμάχους επέφερε περαστικά σοβαρά πλήγματα στις επιχειρήσεις των Γιαννουλάτων. Κατά τη διάρκεια του, πλοία της China Hellenic Lines καταστράφηκαν ή μετατράπηκαν από τους Ιάπωνες στα λεγόμενα hell ships μεταφέροντας αιχμαλώτους πολέμου. Μετά το πέρας του πολέμου οι συνθήκες στην Κίνα δεν υπήρξαν εφάπαξ ευνοϊκές για τους Γιαννουλάτους, αφού η επικράτηση του Κομμουνιστικού Κόμματος το 1949 οδήγησε στην αποχώρηση πολλών ξένων επιχειρηματιών από τη χώρα.

Παρά την τελική υποχώρηση των δραστηριοτήτων τους, η πορεία των αδελφών Γιαννουλάτων φωτίζει μια λιγότερο γνωστή διάσταση της παγκόσμιας ιστορίας της ναυτιλίας και της ελληνικής διασποράς. Σε μια περίοδο κατά την οποία η Κίνα αποτελούσε χώρο έντονου ανταγωνισμού μεταξύ αυτοκρατορικών δυνάμεων, εθνικών κυβερνήσεων και εμπορικών συμφερόντων, μικρές επιχειρηματικές κοινότητες όπως η ελληνική κατόρθωσαν να ενταχθούν σε σύνθετα δίκτυα που συνέδεαν τη Μεσόγειο, τη Μαύρη Θάλασσα και τον Ειρηνικό. Η δραστηριότητα του Γιαννουλάτου δείχνει ότι η ελληνική ναυτιλία δεν περιοριζόταν στον ατλαντικό κόσμο, αλλά συμμετείχε ενεργά στη διαμόρφωση των εμπορικών διαδρομών της Ανατολικής Ασίας ήδη από τον Μεσοπόλεμο.

Σήμερα, σε μια εποχή όπου οι θαλάσσιες διαδρομές μεταξύ Ευρώπης και Ασίας επαναπροσδιορίζονται, η ιστορία των Γιαννουλάτων υπενθυμίζει ότι η σύνδεση Ελλάδας και Κίνας δεν αποτελεί πρόσφατο φαινόμενο, αλλά μέρος μιας μακράς ιστορικής συνέχειας. Πολύ πριν από τις σύγχρονες επενδύσεις και τις γεωπολιτικές πρωτοβουλίες του 21ου αιώνα, Έλληνες επιχειρηματίες είχαν ήδη συμβάλει στη διαμόρφωση των εμπορικών και ναυτιλιακών γεφυρών που εξακολουθούν να συνδέουν τη Μεσόγειο με την Ανατολική Ασία.

Ο δρ Γιώργος Μωραΐτης διδάσκει Κινεζική Ιστορία στο τμήμα Πολιτικής Επιστήμης του Πανεπιστημίου Κρήτης και είναι συνεργάτης του Κέντρου Ναυτιλιακής Ιστορίας ΙΜΕ - ΙΤΕ και του Ινστιτούτου Διεθνών Σχέσεων (ΙΔΕΣ). Η έρευνά του για τους αδελφούς Γιαννουλάτους χρηματοδοτήθηκε από το ΙΔΕΣ (China Project).

Του ΓΙΩΡΓΟΥ ΜΩΡΑΪΤΗ

Οι οικονομικές σχέσεις Ελλάδας και Κίνας παρουσιάζονται συχνά ως αποτέλεσμα των εξελίξεων των τελευταίων δεκαετιών, ιδιαίτερα μετά την κινεζική επένδυση στο λιμάνι του Πειραιά και την ένταξη της Ελλάδας στην πρωτοβουλία «Belt and Road». Ωστόσο, η ιστορική έρευνα δείχνει ότι οι δεσμοί μεταξύ των δύο χωρών έχουν πολύ βαθύτερες ρίζες. Ήδη από τις αρχές του 20ού αιώνα, Έλληνες έμποροι και εφοπλιστές είχαν δημιουργήσει δίκτυα εμπορίου στην Ανατολική Ασία, λειτουργώντας ως διαμεσολαβητές μεταξύ κινεζικών αγορών, ευρωπαϊκού κεφαλαίου και ιαπωνικών ναυτιλιακών εταιρειών. Η περίπτωση του Εμμανουήλ Γιαννουλάτου και της εταιρείας Γιαννουλάτος Bros. αποκαλύπτει έναν λιγότερο γνωστό κόσμο παγκόσμιας επιχειρηματικότητας, στον οποίο μικρές διασπορικές κοινότητες μπορούσαν να αποκτήσουν σημαντική επιρροή.

Όταν ο Γιαννουλάτος έφθασε στην Κίνα το 1906, σε ηλικία μόλις 19 ετών, η χώρα βρισκόταν σε μεταβατική περίοδο. Τα λεγόμενα treaty ports - λιμάνια που είχαν ανοίξει στο διεθνές εμπόριο μετά τους πολέμους του 19ου αιώνα - αποτελούσαν χώρους όπου συντηρήθηκαν διαφορετικά νομικά καθεστώτα και οικονομικά συμφέροντα. Μέσα σε αυτό το περιβάλλον, μικρές κοινότητες της διασποράς μπορούσαν να αναλάβουν ρόλους δυσανάλογους προς το μέγεθός τους. Οι Έλληνες της Κίνας αριθμούσαν μόλις μερικές εκατοντάδες άτομα, αλλά δραστηριοποιούνταν σε τομείς που απαιτούσαν κινητικότητα, διεθνείς επαφές και διαπραγματευτικές δεξιότητες. Η ναυτιλία, το εμπόριο και η διαμεσολάβηση αποτελούσαν παραδοσιακά πεδία δράσης των ελληνικών οικογενειακών επιχειρήσεων, οι οποίες είχαν ήδη επιρροή από τη Μεσόγειο και τη Μαύρη Θάλασσα.

Η πρώτη «βάση»

Ο Γιαννουλάτος εγκαταστάθηκε αρχικά στο Τσεφού, σημαντικό κέντρο παραγωγής μεταξιδίου στην επαρχία Σαντίνγκ. Το μετάξι αποτελούσε ένα από τα σημαντικότερα εξαγωγικά προϊόντα της Κίνας και είχε μεγάλη ζήτηση στις αγορές της Ευρώπης και των Ηνωμένων Πολιτειών. Η συμμετοχή του στον συνεταιρισμό China Merchants Pongee Association τον έφερε σε επαφή με τοπικούς παραγωγούς, εμπόρους και αξιωματούχους, επιτρέποντάς του να αποκτήσει πολύτιμη γνώση των εμπορικών μηχανισμών της περιοχής.

Ανταγωνισμένοι από το εμπόριο εξαρτιόταν σε μεγάλο βαθμό από τη μεταφορά των προϊόντων, ίδρυσαν μαζί με τον αδελφό του Παύλο την εταιρεία Yannioulatos Bros. Με αυτόν τον τρόπο η οικογένεια δεν θα περιοριζόταν στη διαμεσολάβηση μεταξύ παραγωγών και αγοραστών, αλλά θα συμμετείχε ενεργά και στη ναυτιλιακή διαδικασία.

Η μετέπειτα μετακόμιση του Γιαννουλάτου στη Σαγκάη αποτέλεσε καθοριστικό βήμα. Εκεί ανέ-

πτύξε σχέσεις με ένα ευρύ φάσμα εμπορικών και θεσμικών φορέων, εντάσσοντας την επιχείρησή του σε ένα πολυεπίπεδο δίκτυο διασυνδέσεων μεταξύ ευρωπαϊκών, αμερικανικών και ασιατικών επιχειρηματιών κύκλων. Σύμφωνα με στοιχεία της North China Herald και του περιοδικού Men of Shanghai, συμμετείχε σε οργανισμούς όπως το American Chamber of Commerce, το French Chamber of Commerce, η Shanghai Fire Insurance Association, καθώς και σε ενώσεις εξαγωγέων μεταξιδίου, οι οποίες διαδραμάτιζαν κρίσιμο ρόλο στη ρύθμιση των εμπορικών συναλλαγών και της ασφάλισης φορτίων στην πόλη.

Ταυτόχρονα, η ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας παρουσίασε στην Ανατολική Ασία τον οδηγό σε συνεργασία με μεγάλους ιαπωνικές εταιρείες μεταφορών, όπως η Mitsui Bussan Kaisha και η Yamashita Steamship Company, οι οποίες ναύλωναν ελληνικά φορτηγά πλοία για τη μεταφορά σιτηρών από τη Μαύρη Θάλασσα προς τα λιμάνια της Ανατολικής Ασίας, όπως το Ντολνίν, η Σαγκάη και το Βαϊχάι. Σύμφωνα με δημοσιεύματα του China Press και του ναυτιλιακού περιοδικού «Ναυτική Χρονικά», ο Γιαννουλάτος λειτουργούσε ως τοπικός πράκτορας για ελληνικά πλοία που δραστηριοποιούνταν στην περιοχή, συμβάλλοντας στη δημιουργία ενός νέου θαλάσσιου διαδρόμου που συνέδεε τη Μεσόγειο με τον Ειρηνικό.

Η περιόδος αυτή χαρακτηριζόταν από σημαντικές πολιτικές εξελίξεις στην Κίνα. Μετά την πτώση της δυναστείας Τσινγκ το 1912 και την ίδρυση της Δημοκρατίας της Κίνας, οι νέες κυβερνήσεις επιδίωκαν να επανοδιοργανωθούν τις άνοιες συνθήκες του 19ου αιώνα. Η συνθήκη φώλιας μεταξύ Ελλάδας και Κίνας το 1929 εντάσσεται σε αυτή την προσπάθεια, καθώς η κινεζική διπλωματία επιδίωκε να δημιουργήσει πιο ισότιμες σχέσεις με μικρότερες εμπορικές χώρες.

Στο πλαίσιο της ελληνικής κοινότητας της Σαγκάη, ο Γιαννουλάτος διαδραμάτισε ενεργό ρόλο σε συλλογικά και φιλανθρωπικά σχέδια οργανώσεων. Οι οργανώσεις αυτές παρέχον οικονομική βοήθεια σε Έλληνες που αντιμετώπιζαν δυσκολίες, ιδιαίτερα κατά τη διάρκεια των πολέμων

και της οικονομικής κρίσης. Παράλληλα λειτουργούσαν ως φορείς εκπροσώπησης της κοινότητας απέναντι στις τοπικές αρχές.

Οι ανταγωνιστές

Το 1933 προτάθηκε για τη θέση του επιτίμου αντιπροξένου της Ελλάδας στη Σαγκάη εν αναμονή αποστολής Έλληνα προξένου από την Ελλάδα. Η υποψηφιότητά του όμως δεν έγινε ομόφωνη αποδοχή. Ανταγωνιστές εντός της ελληνικής κοινότητας υποστήριξαν ότι οι εμπορικές σχέσεις του με ιαπωνικές εταιρείες, όπως η Mitsui Bussan Kaisha και η Yamashita Steamship Company, δημιουργούσαν πολιτικούς κινδύνους σε μια περίοδο κατά την οποία η ένταση μεταξύ Κίνας και Ιαπωνίας είχε ήδη κλιμακωθεί μετά την ιαπωνική εισβολή στη Μαντζουρία το 1931.

Η αμφισβήτηση της υποψηφιότητάς του πρέπει επίσης να ιδωθεί στο πλαίσιο της ευρύτερης πολιτικής οικονομίας της Σαγκάη του Μεσοπολέμου, μιας πόλης όπου η οικονομική ανάπτυξη συνυπήρχε με εκτεταμένη παραοικονομία και έντονο ανταγωνισμό μεταξύ κρατικών και μη κρατικών δικτύων εξουσίας. Η ύπαρξη πολλαπλών δικαιοδοσιών - κινεζικών, αποικιακών και προεκινεζικών - δημιουργούσε ευκαιρίες για επιχειρηματίες που μπορούσαν να κινηθούν μεταξύ διαφορετικών νομικών πλαισίων, αλλά ταυτόχρονα τους εξέθετε σε υποψίες συνεργασίας με δικτύα λαθρεμπορίου και πολιτικές διαμεσολαβήσεις. Οι έρευνες των κινεζικών αρχών της Σαγκάη τις δεκαετίες του 1930 συνδέουν επανειλημμένως μέλη της ελληνικής κοινότητας με διεθνή κυκλώματα διακίνησης ναρκωτικών και όπλων, κάποιοι εκ των οποίων υπήρξαν στενοί συνεργάτες του Γιαννουλάτου και δραστηριοποιούνταν μεταξύ της Γαλλικής Παροικίας στη Σαγκάη, της Κοινότητας ντινσιούπ και των ιαπωνικών λιμανιών.

Οι αναφορές αυτές δείχνουν ότι η επιχειρηματική δράση του Γιαννουλάτου αναπτυσσόταν σε ένα περιβάλλον όπου τα όρια μεταξύ νόμιμου εμπορίου, πολιτικής επιρροής και παραπίπτων δικτύων ήταν συχνά δυσδιάκριτα. Οι ίδιες ναυτιλιακές διαδρομές που χρησιμοποιούνταν για τη μεταφορά σιτηρών

από τη Μαύρη Θάλασσα προς την Ανατολική Ασία μπορούσαν επίσης να αξιοποιηθούν από δίκτυα λαθρεμπορίου, ενώ η συνεργασία με ιαπωνικές εταιρείες αποκούσε ιδιαίτερη ευαισθησία σε μια περίοδο αυξανόμενου εθνικισμού και οικονομικών μπεικοτάζ στην Κίνα. Πέραν των ψήφιστων που δημιουργούσε η έρευνα γύρω από τον Γιαννουλάτο, άμεση ανάμειξη του σε λαθρεμπόριο δεν προέκυψε από τις κινεζικές αρχές και έτσι η κινεζική κυβέρνηση έδωσε τη συγκατάθεσή της στην πρόσληψή του ως επιτίμου αντιπροξένου της Ελλάδας στη Σαγκάη τον Ιούνιο του 1934.

Το πρώτο πλοίο

Την ίδια περίοδο, η ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας στην Ανατολική Ασία κινούνταν με γοργούς ρυθμούς. Ένα χρόνο μετά τα εγκαίνια του ελληνικού προξενείου στη Σαγκάη, το πρώτο πλοίο με ελληνική σημαία θα έπλεε στον ποταμό Γιανγκτσέ, τον μεγαλύτερο της Κίνας. Ο Γιαννουλάτος παράλληλα ίδρυσε την China Hellenic Lines με γραφείο στη Σαγκάη, στο Λονδίνο, στην Πειραιά, στο Νταλνίν και στο Κόμπι. Η εταιρεία δραστηριοποιήθηκε στον συντονισμό επενδύσεων Ελλήνων πλοιοκτητών και δημιουργία νέας δρομολογία που συνέδεαν τη Μεσόγειο με τον Ειρηνικό Ωκεανό. Σε συνέντευξή του στην China Press, ο Γιαννουλάτος δήλωσε ότι μέχρι το τέλος του 1935 περίμενε τουλάχιστον 40 ελληνικά ατμόπλοια να έρθουν από την Ευρώπη για εμπόριο στην Κίνα και στην Ιαπωνία.

Όμως η έναρξη του Σινοϊαπωνικού Πολέμου το 1937 ώλεσε δραματικά το περιβάλλον. Οι εμπορικές σχέσεις με ιαπωνικές εταιρείες έγιναν πολιτικά ευαίσθητες και οι θαλάσσιες μεταφορές επηρεάστηκαν από στρατιωτικές επιχειρήσεις. Ενδιάμερος παρουσιάζει πάντως το γεγονός ότι ακόμη και εν μέσω αυτών των δραματικών αλλαγών ο Γιαννουλάτος εξακολούθησε να παίζει ρόλο μεσάζοντα μεταξύ Κίνας και Ιαπωνίας, αν και όχι πλέον με την επιχειρηματική ιδιότητα του, αλλά με τη θεσμική. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί ένα πιστοτικό το 1939, όταν κλήθηκε να συνδράμει στη μεταφορά εμπορευμάτων επικινδυνών που σχετιζόν



Διαφημιστική καταχώριση της China Merchants Pongee Association, εταιρείας εμπορίου μεταξιδίου στο Τσεφού (σημερινό Γιαντάι) της Κίνας, όπου ο Εμμανουήλ Γιαννουλάτος αναφέρεται ως εξεχώς μέλος. Η καταχώριση αποτυπώνει τον ρόλο του Έλληνα επιχειρηματία στο εμπόριο μεταξιδίου, στις αρχές του 20ού αιώνα.

Ο Εμμανουήλ Γιαννουλάτος λειτουργούσε ως τοπικός πράκτορας για ελληνικά πλοία που δραστηριοποιούνταν στην Ανατολική Ασία, συμβάλλοντας στη δημιουργία ενός νέου θαλάσσιου διαδρόμου που συνέδεε τη Μεσόγειο με τον Ειρηνικό.



Επώνυμο, ο Εμμανουήλ Γιαννουλάτος (δεύτερος από αριστερά) με τον αντιπρόσωπο της ιαπωνικής Mitsui Bussan Kaisha. Κάτω, στιγμιότυπο από τα εγκαίνια του πρώτου ελληνικού προξενείου στη Σαγκάη, το καλοκαίρι του 1934. Με τη συγκατάθεση της κινεζικής κυβέρνησης, ο Γιαννουλάτος διορίστηκε επίτιμος αντιπρόξενος της Ελλάδας.

