

ΑΙΓΑΙΟ

τόμος Γ'

τουρκοκρατία / επανάσταση



ΙΣΤΟΡΙΑ

✠ Η ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ

ΑΘΗΝΑ 2021

ΑΙΓΑΙΟ

τόμος Γ' *τουρκοκρατία / επανάσταση*

ΙΣΤΟΡΙΑ

ΑΙΓΑΙΟ ΠΕΛΑΓΟΣ – ΙΣΤΟΡΙΑ

τόμος Γ' – τσεκοκρατία / επανάσταση

Η ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ

Εθνάρχου Μακαρίου και Δημητρίου Φαληρέως 2

Νέο Φάληρο 185 47

Τηλ. 210 4808000

www.kathimerini.gr

© Καθημερινές Εκδόσεις Μον. Α.Ε., Μάιος 2021

Διευθυντής: **Αλέξης Παπαχελάς**

Διευθυντής σύνταξης περιοδικών

και ειδικών εκδόσεων: **Γιώργος Τσίρος**

Εκδοτική επιμέλεια: **Βασίλης Μηναζάκης**

Γλωσσική επιμέλεια: **Δημήτρης Αλεξάκης**

Ατελιέ: **Καθημερινές Εκδόσεις**

Εικόνα εξωφύλλου: Λεπτομέρεια από το έργο των Ι. Μακρυγιάννη - Π. Ζωγράφου,
Ναυμαχία γενικά των Ελλήνων (Εθνικό Ιστορικό Μουσείο, Αθήνα).

Εικόνα οπισθοφύλλου: Το ακρόπρωρο του πλοίου Άρης του Ανδρέα Μισούλη
(Εθνικό Ιστορικό Μουσείο, Αθήνα).

ISBN: 978-960-585-312 9

Απαγορεύεται η αναπαραγωγή ή η μετάδοση του συνόλου ή μέρους αυτής της έκδοσης κατά οποιονδήποτε τρόπο και σε οποιαδήποτε μορφή (ηλεκτρονική, μηχανική ή άλλη) χωρίς την έγγραφη άδεια των κατόχων των πνευματικών δικαιωμάτων και του εκδότη.

ΛΙΑΤΙΘΕΤΑΙ ΩΣ ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΜΕ ΤΗΝ ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ • ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΗ ΤΙΜΗ ΒΙΒΛΙΟΥ €0,60

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 6 Προλογικό Σημείωμα
ΙΑΚΩΒΟΣ Δ. ΜΙΧΑΗΛΙΔΗΣ
- 8 Πρόσωπα και γεγονότα
- 14 Το λατινικό Αιγαίο, 13ος-15ος αιώνας
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΓΑΣΠΑΡΗΣ
- 24 Η οθωμανική κατάκτηση
ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΠΑΠΑΣΤΑΜΑΤΙΟΥ
- 32 Κοινοτισμός & προνόμια
ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΠΑΠΑΣΤΑΜΑΤΙΟΥ
- 42 Εμπόριο & ναυτιλία
ΓΙΩΡΓΟΣ ΚΟΥΤΖΑΚΙΩΤΗΣ
- 52 Κούρσος & πειρατεία
ΓΙΩΡΓΟΣ ΚΟΥΤΖΑΚΙΩΤΗΣ
- 60 Περιηγητές στο Αιγαίο
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΙΣΟΛΙΔΗΣ
- 76 Τα Ορλωφικά
ΙΑΚΩΒΟΣ Δ. ΜΙΧΑΗΛΙΔΗΣ
- 80 Τα επαναστατικά γεγονότα στη θάλασσα
ΙΑΚΩΒΟΣ Δ. ΜΙΧΑΗΛΙΔΗΣ
- 88 Επαναστατικές μορφές του 1821
στο Αιγαίο
ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΙΔΗΣ

εμπόριο & ναυτιλία



Ein Steuermann

του ΓΙΩΡΓΟΥ ΚΟΥΤΖΑΚΙΩΤΗ

κύριον ερευνητή στο Εθνικό Ίδρυμα Ερευνών

Η γεωγραφική θέση του ελληνικού αρχιπελάγους το καθιστά διαχρονικά κόμβο στους ναυτικούς δρόμους, έναν κόμβο που διασφαλίζει όχι μόνο τη σύνδεση των δύο τμημάτων της Μεσογείου αλλά και την επικοινωνία της με τις δύο μικρότερες θάλασσες της Προποντίδας και του Εύξεινου Πόντου. Επομένως, η δυνατότητα ελεύθερης ναυσιπλοΐας στο Αιγαίο είχε πάντοτε καθοριστική σημασία για τη ναυτιλία και το εμπόριο στον ευρύτερο μεσογειακό-παρευξείνιο χώρο. Αλλά και όταν η ναυτιλιακή κίνηση γνώριζε σχετική μείωση σε περιόδους πολέμων, το Αιγαίο, με το νησιωτικό του πολύπλεγμα, γινόταν προνομιακό πεδίο για την άσκηση του κούρσου, το οποίο αντιστάθμιζε κατά κάποιον τρόπο τις απώλειες κερδών των εμπόρων, συχνά των ίδιων που χρηματοδοτούσαν τους κουρσάρους ή αγόραζαν τις λείες τους.

Κατά τον 17ο αι., ο οποίος θεωρείται στην ιστοριογραφία η «χρυσή εποχή» του μεσογειακού κούρσου λόγω των μακροχρόνιων πολέμων, η παρουσία των κουρσάρων στο αρχιπέλαγος, ιδιαίτερα των ρωμαιοκαθολικών, ήταν συνεχής καθ' όλη τη διάρκεια του β' μισού του αιώνα και δεν περιορίστηκε ούτε κατά την ειρηνική περίοδο (1669-1684) που μεσολάβησε μεταξύ του Κρητικού Πολέμου και του Πολέμου του Μοριά. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα η δράση τους να αποκτήσει με τον καιρό κανονικότητα, την οποία καθόριζε επίσης το γεγονός ότι ο οθωμανικός στόλος έπλεε στο Αιγαίο για να συλλέξει τους φόρους των νησιών μονάχα όταν ο καιρός γινόταν ευνοϊκός, από τη γιορτή του Αγίου Γεωργίου έως τη γιορτή του Αγίου Δημητρίου (Hidrellez και Kasim, αντίστοιχα, στο Ισλάμ). Επομένως,

τους υπόλοιπους μήνες οι κουρσάροι και τα πληρώματά τους είχαν τη δυνατότητα να μένουν ανενόχλητοι στα νησιά, κυρίως στις Κυκλάδες, όπου επισκεύαζαν τα πλοία τους, πουλούσαν τις λείες τους αλλά και ξόδευαν μέρος των κερδών τους. Μόλις πληροφορούνταν την έξοδο του οθωμανικού στόλου στο Αιγαίο, εγκατέλειπαν τα νησιά και κατευθύνονταν σε περιοχές ασφαλέστερες και παράλληλα κατάλληλες τόσο για ενέδρα σε εμπορικά πλοία όσο και για την αιχμαλωσία ανθρώπων στις ακτές. Πιο συγκεκριμένα, την άνοιξη δρούσαν μεταξύ Σάμου και Δωδεκανήσων και το θέρος μεταξύ Κύπρου, Αιγύπτου και Συρίας.

Η κανονικότητα αυτή επηρέαζε σημαντικά την οικονομία του αρχιπελάγους, που ήταν κατεξοχήν αγροτική, προσδίδοντας ιδιαίτερους ρόλους σε αρκετά νησιά του Αιγαίου, ιδιαίτερα των Κυκλάδων και των Δωδεκανήσων. Η Μήλος και η Κίμωλος, η Πάρος και η Αντίπαρος, η Ίος και, σε μικρότερο βαθμό, η Αστυπάλαια, η Θήρα, η Μύκονος και η Τήνος αποτελούσαν αγορές κουρσάρικων λειών, μουσουλμάνων σκλάβων και προμηθειών και εφοδίων για τα πλοία των Βενετών και των κουρσάρων συμμάχων τους. Την ίδια περίοδο ορισμένα άλλα νησιά είχαν επιδοθεί στην παραγωγή και τη διάθεση ενός δικού τους προϊόντος: Η περίπτωση της Σκοπέλου

ΝΑΥΤΙΚΟΣ

Επιζωγραφισμένο χαρακτικό που απεικονίζει Έλληνα ναυτικό. Από γερμανική έκδοση που κυκλοφόρησε το 1825 (Βιβλιοθήκη Ιδρύματος Αικατερίνης Λασκαρίδη).



ΛΙΘΟΓΡΑΦΙΑ

του Otto Magnus von Stackelberg από το λεύκωμα *Costumes et Usages des Peuples de la Grèce Moderne dessinés sur les lieux...* (1828, Εθνικό Ιστορικό Μουσείο, Αθήνα).

που προμήθευε με κρασί τον βενετικό στόλο είναι χαρακτηριστική. Το μεγαλύτερο μέρος αυτού του εμπορίου, ωστόσο, δεν διεξαγόταν από τους πλούχιοντες των νησιών, αλλά από Δυτικοευρωπαίους, ιδιαίτερα Γάλλους της Προβηγκίας, συχνά συγγενείς των κουρσάρων, που είχαν εγκατασταθεί τότε στο αρχιπέλαγος, εκμεταλλευόμενοι την επίσημη πολιτική ουδετερότητας του Λουδοβίκου ΙΔ΄ έναντι Βενετών και Οθωμανών, με την οποία εξασφάλιζαν την απρόσκοπτη διακίνηση



προσώπων και αγαθών στην εμπόλεμη ζώνη του Αιγαίου. Αντίθετα, μερικά άλλα νησιά, όπως το Καστελλόριζο, η Τήλος, οι Λειψοί, οι Αρκιοί, το Αγαθονήσι, το Φαρμακονήσι και οι Φούρνοι, είχαν γίνει φιλόξενοι τόποι όπου ενέδρευαν οι κουρσάροι. Η μοίρα αυτών των μικρών νησιών ήταν κατά κάποιον τρόπο προδιαγεγραμμένη, καθώς βρισκόνταν επάνω στη μικρασιατική ρότα, στον ναυτικό δρόμο που ακολουθούσε τον διάυλο μεταξύ των Δωδεκανήσιων και των μικρασιατικών ακτών και συνέδεε τα λιμάνια της Συροπαλαιστίνης και την Αλεξάνδρεια με τη Σμύρνη και την Κωνσταντινούπολη. Για τον ίδιο λόγο ασφαλώς, έναν αιώνα αργότερα (1788), ο Λάμπρος Κατσώνης, ο οποίος ασκούσε το κούρσος με ρωσική σημαία, θα καταλάμβανε με τον στολίσκο του το Καστελλόριζο και τη Ρω (την οποία, μάλιστα, η παράδοση ανα-

φέρει ότι είχε οχυρώσει), για να πραγματοποιεί επιθέσεις στα διερχόμενα εμπορικά οθωμανικά πλοία.

Ο 17ος αι. δεν ήταν, όμως, για το Αιγαίο μόνο περίοδος συγκρούσεων κατά την οποία αναπτύχθηκε μια οικονομία του πολέμου ή, καλύτερα, μια οικονομία του κούρσου. Κατά τον ίδιο αιώνα, επίσης, τέθηκαν οι βάσεις για την εμπορική εξάπλωση των δυτικοευρωπαϊκών ναυτικών δυνάμεων της εποχής, της Γαλλίας, της Αγγλίας και των Κάτω Χωρών, στο αρχιπέλαγος και γενικότερα στην Ανατολική Μεσόγειο, χάρη στις διομολογήσεις τις οποίες είχαν εξασφαλίσει από τους Οθωμανούς κατά τον 16ο και τις αρχές του 17ου αι. Κινητήριοι μοχλός γι' αυτήν την εξάπλωση αποτέλεσε ο προξενικός θεσμός, καθώς η εγκατάσταση προξενικών αρχών δημιουργούσε τις προϋποθέσεις για την ασφαλή διεξαγωγή του εμπορίου των ξένων υπηκόων και, κατ' επέκταση, για την εδραίωση ξένων εμπορικών παροικιών. Μετά τα μέσα του 17ου αι. συγκροτήθηκαν σταδιακά στο αρχιπέλαγος τα πυκνότερα τότε σε παγκόσμιο επίπεδο δίκτυα προξενικών αρχών, καθώς οι ανάγκες της ναυσιπλοΐας αλλά και του εμπορίου στο Αιγαίο υπαγόρευαν την παρουσία προξένων ή υποπροξένων σε αρκετά νησιά. Το πιο εκτεταμένο και πυκνό προξενικό δίκτυο ήταν το γαλλικό.

Στις αρχές του 18ου αι. αναφέρονται προξενικές αρχές της Γαλλίας σε 28 νησιά του αρχιπελάγους. Βέβαια, η ανάπτυξη αυτών των πρώτων προξενικών δικτύων δεν ήταν άσχετη με την οικονομία του πολέμου του 17ου αι. Είναι χαρακτηριστικό ότι ιδιαίτερα στις Κυκλάδες τα γαλλικά συμφέροντα εκπροσωπούσαν έμποροι

ΣΥΝΥΠΑΡΞΗ

Antoine-Laurent Castellan,
Έλληνας ναυτικός και
Τούρκος ναύτης (1812,
Γεννάδειος Βιβλιοθήκη -
Αμερικανική Σχολή Κλασικών
Σπουδών στην Αθήνα).

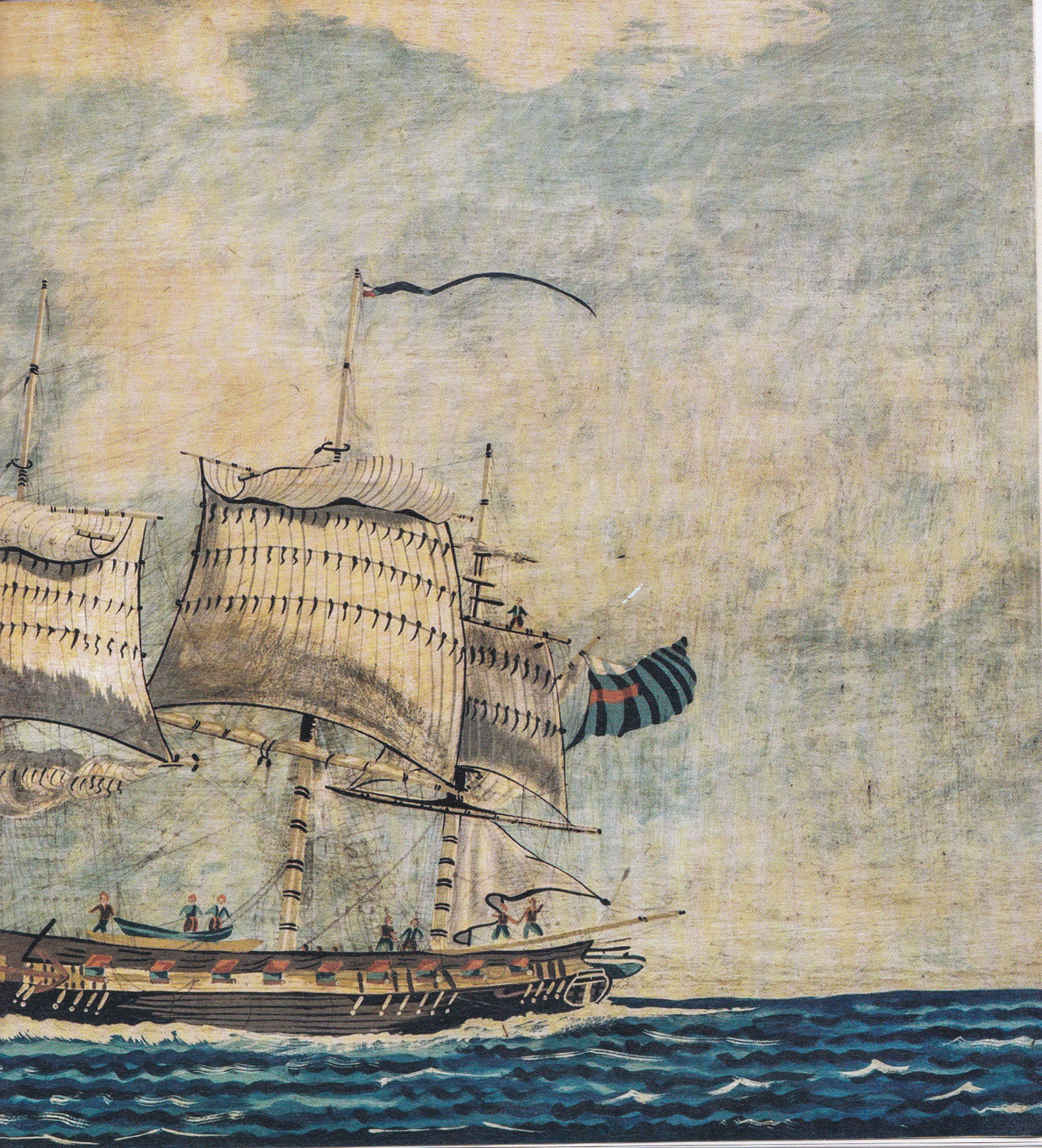


ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΥΔΡΑ

Επιζωγραφισμένη λιθογραφία του Louis Dupré από το λεύκωμα *Voyage à Athènes et à Constantinople...* (1825, Εθνικό Ιστορικό Μουσείο, Αθήνα). Πρόκειται για τον Δημήτριο Τσαμαδό, τον οποίο ο Dupré γνώρισε στο Παρίσι.

ΤΕΡΨΙΧΟΡΗ
Η γολέτα Τερψιχόρη
των Εμμανουήλ και
Ιάκωβου Τομπάζη
(Πολεμικό Μουσείο, Αθήνα).





ΑΚΡΟΠΡΩΡΟ

του πλοίου Λεωνίδας, το οποίο ανήκε στον Χατζηγιάννη Μέξη, έναν από τους σημαντικότερους πρόκριτους των Σπετσών (Εθνικό Ιστορικό Μουσείο, Αθήνα).

**ΕΛΛΗΝΑΣ ΕΜΠΟΡΟΣ**

κατά την περίοδο της Τουρκοκρατίας. Λιθογραφία του Otto Magnus von Stackelberg από το λεύκωμα *Costumes et Usages des Peuples de la Grèce Moderne dessinés sur les lieux...* (1828, Εθνικό Ιστορικό Μουσείο, Αθήνα).

οι οποίοι, αν δεν ήταν «ατζέντηδες» των κουρσάρων, είχαν τουλάχιστον δοσοληψίες με αυτούς· μάλιστα γνωρίζουμε ότι ορισμένοι, όπως οι πρόξενοι της Αστυπάλαιας, της Ίου και της Σύρου, ήταν πρώην κουρσάροι, ενώ κάποιοι άλλοι, όπως οι πρόξενοι της Μήλου, της Νάξου ή ο πρώτος πρόξενος στα Χανιά μετά την οθωμανική κατάκτηση της Κρήτης, συμμετείχαν ποικιλότροπα στο εμπόριο μουσουλμάνων σκλάβων, εξασφαλίζοντας κωπηλάτες για τις γαλέρες του “Roi-Soleil” Λουδοβίκου ΙΔ’.

Πάντως, ο 18ος αι. υπήρξε περίοδος σχετικής ειρήνης και οικονομικής ανόδου. Οι ευρωπαϊκές χώρες αποκατέστησαν σταδιακά τις σχέσεις τους με τους Οθωμανούς και έχαιραν πλέον των εμπορικών προνομίων που τους παρέιχαν οι διομολογήσεις. Από την κατάσταση αυτή επωφελήθηκαν τότε πολλές αρχοντικές οικογένειες των νησιών, ιδιαίτερα όσες είχαν μακρινή λατινική καταγωγή, αποκτώντας την προσασία ενός ευρωπαϊκού κράτους, η οποία τους παρέιχε ίδια προνόμια με εκείνα των ξένων υπηκόων (απαλλαγή από τον κεφαλικό φόρο, καταβολή μικρότερων τελωνειακών δικαιωμάτων, ετεροδικία κ.ά.). Κατ’ αυτόν τον τρόπο διανομήθηκε σε αρκετά νησιά, όπως και στις εμπορικές ηπειρωτικές πόλεις της σουλτανικής επικράτειας, μια διακριτή πληθυσμιακή ομάδα με οικονομική δύναμη και διεθνή δικτύωση, οι «προστατευόμενοι» ή «μπερατλήδες» (από το berat, το οθωμανικό έγγραφο προστασίας που διέθεταν), οι οποίοι αποτέλεσαν τον κατεξοχήν διάλογο επικοινωνίας της Ανατολής με τη Δύση.

Ανεξάρτητα από εξωγενείς παράγοντες, η οικονομία του αρχιπελάγους στη μακρά διάρκεια χαρακτηριζόταν, σε γενικές γραμμές, από τη δυσαναλογία πλουτοπαραγωγικών πηγών και πληθυσμιακού δυναμικού. Εξαιρέση δεν αποτελούσε ούτε το μεγαλύτερο νησί, η Κρήτη, που ήδη από τη Βενετική Περίοδο κάλυπτε τις διατροφικές της ανάγκες με εισαγωγές σιτηρών. Οι κάτοικοι, ιδιαίτερα των μικρών νησιών, αντιμετώπισαν το πρόβλημα της ελλειμματικής αγροτικής παραγωγής με τη δημιουργία άλλων παραγωγών και με την προσφορά υπηρεσιών. Ας αναφέρουμε τις πιο χαρακτηριστικές παραγωγικές και επαγγελματικές εξειδικεύσεις τους. Η Κάλυμνος, το Καστελλόριζο, η Σύμη και η Χάλκη επιδόθηκαν στη σπογγαλιεία· η Σάμος και η Τήνος στη σηροτροφία και την παραγωγή μεταξιού· η Χίος στη βιοτεχνία μεταξωτών υφασμάτων· η Κάσος, το Καστελλόριζο, η Λέρος, η Μύκονος, η Πάτμος, η Ρόδος, η Σκύρος, οι Σπέτσες, η Ύδρα και τα Ψαρά στη διαμετακόμιση προϊόντων, τα τελευταία δε νησιά ιδιαίτερα στο λαθρεμπόριο σιτηρών. Επίσης, τα πλοία που έφθαναν στο Αιγαίο από τη Δυτική Μεσόγειο προσλάμβαναν πιλότους στη Μήλο και στην Κίμωλο, ενώ στο Καστελλόριζο έβρισκαν πιλότους «για κάθε άκρη της Ανατολής και της Μεσογείου». Οι βουτηχτάδες της Σύμης, πάλι, ήταν περιζήτητοι για την ανέλκυση ναυαγίων.

«Δεν πρέπει κανείς να πιστέψει», επισημαίνει ο Σ. Ασδραχάς, «ότι η ναυσιπλοΐα [στο αρχιπέλαγος] ήταν αποκλειστικά η απάντηση σε μια ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές, η οποία δημιουργούνταν εκεί όπου υπήρχε κάποια πλεονασματική παραγωγή της οποίας τα προϊόντα



Leoddy, Lith.

Imp. Litho. de M^{lle} Formentin.

*Négociant Grec.
Dessiné par le Baron de Sackelberg.*

chez P. Mariné, éditeur.

(N^o 2.)

rue Montmorency, N^o 13, à Paris.

παίρναν τον μεγάλο δρόμο των ανταλλαγών και των μακρών αποστάσεων· ήταν περισσότερο η απάντηση στις επιταγές των τοπικών οικονομικών και των εξειδικεύσεών τους». Η ιδιαίτερη επίδοση αρκετών νησιών του Αιγαίου στη ναυτιλία ή σε άλλες θαλάσσιες επαγγελματικές εξειδικεύσεις (σπογγαλιεία, πλοήγηση) θα πρέπει να εγγραφεί, λοιπόν, στη μακρά διάρκεια της οικονομίας του αρχιπελάγους και όχι να συσχετιστεί αποκλειστικά με τις ευνοϊκότερες για το εμπόριο συνθήκες που δημιουργήθηκαν κατά τον 18ο αι. Αν και περιορισμένες, οι πηγές του 17ου αι. μαρτυρούν, εξάλ-



ΣΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ

Σελίδα από το σηματολόγιο του πολεμικού πλοίου Λεωνίδα, που ανήκε στον Ψαριανό ναύαρχο Νικολή Αποστόλη (Εθνικό Ιστορικό Μουσείο, Αθήνα).

λου, τους μηχανισμούς μιας δυναμικής ελληνικής ναυτιλίας στο Αιγαίο, η οποία είχε προσαρμοστεί στην κανονικότητα που οι μακροχρόνιοι Βενετοοθωμανικοί Πόλεμοι είχαν διαμορφώσει. Ενδεικτικά, μια γαλλική πηγή από τη Μήλο (1696) μάς πληροφορεί για τη συνηθισμένη πρακτική που είχαν τότε οι Έλληνες караβοκύρηδες να προσλαμβάνουν εικονικά Γάλλους καπετάνιους, ούτως ώστε τα πλοία τους να χαιρούν των δικαιωμάτων της γαλλικής σημαίας και να πλέουν ελεύθερα μεταξύ των εμπολέμων (Βενετών, ρωμαιοκαθολικών κουρσάρων αλλά και Μπαρμπαρέζων), χωρίς τον κίνδυνο να κουρσευθούν.

Στις αρχές του 17ου αι. άρχισε και η «κατάκτηση» του εμπορίου του Λεβάντε από

τους επιχειρηματίες της Χίου, με την ανάπτυξη εμπορικών σχέσεων με τη Σμύρνη και με την εγκατάστασή τους στην πόλη αυτή, η οποία θα γνώριζε θεαματική οικονομική άνθηση κατά τα τέλη του 18ου και τις αρχές του 19ου αι. Η διείσδυση των Χίων σε φιλελεύθερες σχετικά οικονομίες, όπως της Ολλανδίας και των ιταλικών κρατών, και η επίδοσή τους σε κερδοσκοπικές χρηματιστηριακές δραστηριότητες, όπως το εμπόριο χρήματος και η τοκογλυφία, τους κατέστησε σταδιακά ένα από τα ισχυρότερα διεθνή επιχειρηματικά δίκτυα.

Οι διεθνείς συγκυρίες των τελών του 18ου και των αρχών του 19ου αι. εννόησαν ιδιαίτερα την οικονομία του αρχιπελάγους. Οι νησιώτες επωφελήθηκαν αρχικά από την προστασία που τους παρείχε η τσαρική κυβέρνηση, μετά τις συμφωνίες που υπέγραψε με την Υψηλή Πύλη, και ιδιαίτερα από το δικαίωμα που τους δόθηκε να αναρτούν τη ρωσική σημαία στα πλοία τους. Λίγα χρόνια μετά, η Γαλλική Επανάσταση και οι συνακόλουθοι πόλεμοι θα προκαλούσαν την παρακμή του γαλλικού εμπορίου στη Μεσόγειο, και οι Γάλλοι θα έχαναν την πρωτοκαθεδρία τόσο στο εξωτερικό όσο και στο εσωτερικό εμπόριο της σουλτανικής επικράτειας. Τη θέση τους θα καταλάμβαναν οι Έλληνες, τα πλοία των οποίων εξάλλου χρησιμοποίησαν οι Γάλλοι για να αντιμετωπίσουν τον αγγλικό αποκλεισμό και για να ανεφοδιάσουν τις μεσογειακές περιοχές τους με τρόφιμα, κυρίως με σιτηρά. Η αξιοποίηση αυτών των συγκυριών οδήγησε, όπως είναι γνωστό, και στην κατίσχυση του εμπορικού στόλου των Υδραίων, των Σπετσιωτών και των Ψαριανών κατά τα προεπαναστατικά χρόνια. ♦



ΑΝΑΠΑΥΣΗ

Jakob Ludwig Salomo
Bartholdy, Έλληνες ναυτικοί
ξεκουράζονται στη βάρκα τους
(1807, Βιβλιοθήκη Ιδρύματος
Αικατερίνης Λασκαριδής).