



Οικογένεια Λυκιαρδοπούλου

Περίληψη :

Η οικογένεια Λυκιαρδοπούλου, χάρη στη συνεχή παρουσία της –περίπου 2,5 αιώνες– στη ναυτιλία, αποτελεί τυπικό αντιπροσωπευτικό παράδειγμα εξέλιξης και προσαρμογής σε όλες τις φάσεις των δρώμενων της ελληνόκτητης ναυτιλίας, από τις απαρχές της μέχρι σήμερα. Η οικογένεια δραστηριοποιήθηκε τόσο στο Ιόνιο πέλαγος και τη δυτική Μεσόγειο όσο και στη Μαύρη Θάλασσα και το Δούναβη. Επιπλέον η οικογένεια ήταν παρούσα σε όλες τις φάσεις της ελληνόκτητης ναυτιλίας, από το ιστίο στον ατμό έως τα δεξαμενόπλοια και από τις προεπαναστατικές μεθόδους των ναυτιλιακών επιχειρήσεων έως τον εφοπλισμό.

Τόπος και Χρόνος Γέννησης

Η παρουσία της οικογένειας στην εμπορική ναυτιλία χρονολογείται από τα μέσα του 18ου αιώνα.

Κύρια Ιδιότητα

έμποροι, εφοπλιστές, βιομήχανοι

1. Τόπος καταγωγής: Ένας σημαντικός ναυτότοπος

Η καταγωγή της οικογένειας από τα Κοριάννα της Λειβαθούς, στο Αργοστόλι της Κεφαλλονιάς, δεν είναι τυχαίο γεγονός. Εξάλλου από την περιοχή της Λειβαθούς προέρχονται οι περισσότεροι ναυτικοί με καταγωγή από την Κεφαλλονιά,¹ ενώ το νησί αποτελεί το σημαντικότερο πυρήνα ανάπτυξης της ιονίου και της εν γένει ελληνόκτητης ναυτιλίας.² Από την περιοχή της Λειβαθούς στη νότια Κεφαλλονιά προέρχονται οι περισσότεροι και σημαντικότεροι πλοιοκτήτες/εφοπλιστές, όπως οι οικογένειες Φωκά, Βαλσαμάκη, Καλλιγά, Ιγγλέση, [Κούππα](#), Σβορώνου, Βεργωτή, [Βαλλιάνου](#), από τους οποίους πολλοί, όπως η οικογένεια Λυκιαρδοπούλου, διατηρούνται στο προσκήνιο μέχρι σήμερα.³

2. Η οικογένεια Λυκιαρδοπούλου το 18ο αιώνα: Οι απαρχές της ελληνόκτητης ναυτιλίας

Με βάση τα στοιχεία του προγράμματος «Αμφιτρίτη» προκύπτει ότι οι Λυκιαρδόπουλοι ήταν ανάμεσα στις οικογένειες με τις περισσότερες και συχνότερες αναφορές στην καταγωγή του καπετάνιου του πλοίου, μετά τις οικογένειες Βαλσαμάκη, Κουντούρη, Κούππα και Καλλιγά. Η πρωιμότερη αναφορά για κάποιο Λυκιαρδόπουλο εντοπίζεται στα κατάστιχα του Υγειονομείου της Μάλτας και χρονολογείται το έτος 1752, όταν η φρεγάτα ή πύγκος «Παναγιά του Σκοπού» ή «Άγιος Νικόλαος» του Γιάννη Λυκιαρδόπουλου με 14 ναυτικούς φθάνει στη Βαλέτα από την Πάτρα σε 15 μέρες.⁴

Όλο το υπόλοιπο χρονικό διάστημα του 18ου αιώνα και τις αρχές του 19ου αιώνα, το όνομα της οικογένειας είναι παρόν σε συχνότητα (βλ. τον πίνακα στους βοηθητικούς καταλόγους).

Από τα στοιχεία που παρουσιάζονται στον πίνακα δεν μπορούν να προκύψουν ακριβείς πληροφορίες για την ανασύσταση του γενεαλογικού δένδρου της οικογένειας, παρ' όλ' αυτά είναι χρήσιμο να δούμε τη δυναμική κάθε μέλους ξεχωριστά από τη συχνότητα των αναφορών και από το χρονικό διάστημα που καλύπτει η δραστηριότητά του, χωρίς βέβαια να αποκλείεται κάποιες φορές η συνωνυμία.

Η σημαντική δράση της οικογένειας Λυκιαρδοπούλου και των Κεφαλλονιτών καπεταναίων εν γένει πρέπει να ενταχθεί στη γενικότερη ανοδική τάση που γνώρισε το 18ο αιώνα η ναυτιλία του Ιονίου και του δυτικού ελλαδικού χώρου, με κύρια κέντρα την Κεφαλλονιά και το Μεσολόγγι. Τα αίτια και οι συγκυρίες που οδήγησαν στην άνοδο της ναυτιλίας των παραπάνω περιοχών, που εξάλλου αποτελεί και την απαρχή της ανόδου της ελληνόκτητης ναυτιλίας, έχουν μελετηθεί κατά καιρούς από διάφορους ιστορικούς και κυρίως τελευταία, με βάση τα στοιχεία του πρόσφατα εκπονηθέντος προγράμματος «Αμφιτρίτη, 1700-1821». Ο χώρος δράσης της οικογένειας όσο και των άλλων Κεφαλλονιτών καπεταναίων είναι κατά βάση η Αδριατική, κυρίως η διαδρομή Κεφαλλονιά - Κέρκυρα - Βενετία, ή άλλα σημαντικά κέντρα της Μεσογείου, όπως η Μάλτα. Από τις αρχές του 19ου αιώνα, με την απόκτηση μεγαλύτερων πλοίων, όπως οι πολάκες, θα επεκταθούν περισσότερο τόσο προς το Λεβάντε όσο και προς τη δυτική Μεσόγειο και τις ακτές της βόρειας Αφρικής.



Οικογένεια Λυκιαρδοπούλου

3. Ο 19ος αιώνας: Η στροφή προς το Δούναβη και τη Μαύρη θάλασσα, το Ιόνιο Δίκτυο

Κατά τη διάρκεια της Επανάστασης και τα πρώτα χρόνια του ελληνικού κράτους, συναντούμε την οικογένεια Λυκιαρδοπούλου έντονα δραστηριοποιημένη στη [Σύρο](#), το μεγάλο κέντρο της ελληνικής ναυτιλίας και της ανατολικής Μεσογείου. Εκεί ναυπηγούν,⁵ πωλούν και αγοράζουν πλοία ή μερίδια πλοίων,⁶ αλλά και παρουσιάζονται ως «καπετάνιοι της μπανδιέρας», δηλαδή εκχωρούν έναντι αμοιβής το δικαίωμα σε πλοία μη Ιόνιων ιδιοκτητών να φέρουν την ιονική σημαία, μία πολύ συμφέρουσα, καθώς φαίνεται, πρακτική για τους ναυτικούς τα ταραγμένα χρόνια 1827-1832.⁷

Γενικότερα κατά το 19ο αιώνα, μέσα από τις διαθέσιμες δημοσιευμένες πηγές, εμφανίζεται περισσότερο δραστηριοποιημένος ο Γ. Λυκιαρδόπουλος με τα μπρίκια «Οδησιάνα» ρωσικής σημαίας, 239 τόνων, νηολογημένο στην [Οδησό](#), «Ευαγγελίστρια», ιονικής σημαίας, 182 τόνων, νηολογημένο στην Κεφαλλονιά, αμφότερα ναυπηγημένα στη Σύρο το 1847 και το 1827 αντίστοιχα. Ακόμη στον ίδιο ιδιοκτήτη καταγράφεται η ελληνική βομβάρδα «Άγιος Σπυρίδωνας», 149 τόνων, επίσης ναυπηγημένη στη Σύρο το 1862.⁸

Εκτός από το Γ. Λυκιαρδόπουλο, και ο Νικόλαος Λυκιαρδόπουλος επέλεξε τη Σύρο για να ναυπηγήσει το 1866 το ελληνικό μπρίκι «Άγιος Νικόλαος», 124 τόνων, και την επίσης ελληνική βομβάρδα «Αγγελική Λυκιαρδοπούλου», 217 τόνων, το 1875. Άλλος σημαντικός πλοιοκτήτης είναι ο Σ. Λυκιαρδόπουλος, ιδιοκτήτης του μπρικιού «Άγιος Γεράσιμος», 142 τόνων, αρχικά ιονικής και έπειτα ρωσικής σημαίας, που ναυπηγήθηκε το 1850 στη La Seyne της Γαλλίας, και της ελληνικής γολέτας «Λουίζας», 115 τόνων, πλοίου ναυπηγημένου στην Ολλανδία το 1843. Ακόμη βρίσκουμε το ελληνικό μπρίκι «Άγιος Σπυρίδωνας», 179 τόνων, ναυπηγημένο στο Γαλαξίδι το 1862, του Κ.Μ. Λυκιαρδόπουλου· το ιονικό μπρίκι «Παναγιά Σπαρτιά», 378 τόνων, ναυπηγημένο το 1840 στο [Γαλάτσι](#), του Δ. Λυκιαρδόπουλου· και την ελληνική βομβάρδα «Παναγής Βαλλιάνος», 261 τόνων, ναυπηγημένη στη Σύρο το 1868, του Φώτη Λυκιαρδόπουλου.⁹ Ο Δημήτριος Λυκιαρδόπουλος εμφανίζεται νωρίτερα, στη Σύρο το 1829, ως ιδιοκτήτης και καπετάνιος της ιονικής γολέτας «Ελισάβετ», 72 τόνων, με προορισμό τη [Σμύρνη](#), και λιγότερο από ένα μήνα αργότερα (πράγμα που σημαίνει ότι μάλλον πρόκειται για διαφορετικό πρόσωπο) με το μπρίκι «Άγιος Γεράσιμος», 267 τόνων, με προορισμό την Αλεξάνδρεια.¹⁰

Η παρουσία και η δράση στα ναυτιλιακά πράγματα μερικών μελών της οικογένειας κατά το 19ο αιώνα σχετίζεται με τη μετακίνηση και εγκατάσταση αρκετών Επτανήσιων, κυρίως από την Κεφαλλονιά και την Ιθάκη, στη [Μαύρη Θάλασσα](#) και το [Δούναβη](#) και την ενασχόλησή τους με το [εμπόριο των σιτηρών](#). Η αναζήτηση εναλλακτικών πηγών εισαγωγής σιτηρών από την Αγγλία, κυρίως μετά τον Κριμαϊκό πόλεμο, και η στροφή προς τα σιτηρά του Δούναβη πρόσφερε τη δυνατότητα στους Ιόνιους, που ήταν Βρετανοί υπήκοοι μέχρι το 1864, να εγκατασταθούν στις παραπάνω περιοχές και να ελέγχουν το μεγαλύτερο μέρος των μεταφορών των σιτηρών για το υπόλοιπο του 19ου αιώνα.¹¹ Έτσι δημιουργήθηκε αυτό που η ιστορικός Τζελίνα Χαρλαύτη ονόμασε [Ιόνιο δίκτυο](#), και το οποίο συνέβαλε καίρια, εκτός του ελέγχου των σιτηρών του Δούναβη, στη μετάβαση από την εμπορική πλοιοκτησία στον εφοπλισμό, αλλά και στη μετάβαση των Ελλήνων πλοιοκτητών από το ιστιοφόρο στο ατμόπλοιο.¹²

Έτσι βρίσκουμε την οικογένεια με τις επωνυμίες «Λυκιαρδόπουλος Γ.» και «Λυκιαρδόπουλοι Αφοί» να έχει εγκατασταθεί στο [Νικολάιεφ](#) της Μαύρης θάλασσας το 1882 και να συγκαταλέγεται στους σημαντικότερους εξαγωγείς σιτηρών της πόλης μαζί με τις οικογένειες [Μαύρου](#), [Ροδοκανάκη](#), [Σεβαστοπούλου](#) κ.λπ.¹³

4. Νέα εποχή: Η μετάβαση στον εφοπλισμό

Στα τέλη του 19ου αιώνα, ειδικότερα μετά το 1895, πολλοί από τους Έλληνες τους [εγκατεστημένους στο Δούναβη](#) και τη Μαύρη θάλασσα άρχισαν να μεταφέρουν τις επιχειρήσεις τους στα διεθνή κέντρα της ναυτιλίας, όπως το Λονδίνο και ο Πειραιάς. Πλέον λειτουργούσαν με τα εφοπλιστικά πρότυπα και όχι μόνο ως μεγαλέμποροι προσανατολισμένοι στην εμπορία ενός συγκεκριμένου φορτίου, όπως τα σιτηρά.¹⁴ Σε αυτό το ρεύμα συγκαταλέγονται φυσικά και οι Λυκιαρδόπουλοι, που εγκαταστάθηκαν στον Πειραιά και το 1897 έκαναν την είσοδό τους στον εφοπλισμό με το πρώτο τους ατμόπλοιο.¹⁵ Στην



Οικογένεια Λυκιαρδοπούλου

προσπάθειά τους να μεταβούν στον ατμό και στον εφοπλισμό χρηματοδοτήθηκαν από μέλη του Ιονίου δικτύου και, πιο συγκεκριμένα, από την ισχυρή οικογένεια Βαλλιάνου, με την οποία συγγένευαν.¹⁶ Συγκεκριμένα, ο Νικόλαος Διον. Λυκιαρδόπουλος (1866-1963), ο οποίος ξεχώρισε από τους υπόλοιπους της οικογένειας και δημιούργησε λαμπρή πορεία στον εφοπλισμό, χρηματοδοτήθηκε από τον Αθανάσιο Βαλλιάνο, θείο της συζύγου του, μέσω του οποίου κατάφερε να συγκροτήσει σε σύντομο σχετικά χρονικό διάστημα αξιόλογο στόλο 6 ατμοπλοίων συνολικής χωρητικότητας 14.440 κκχ.¹⁷ Ο Νικόλαος Λυκιαρδόπουλος άνοιξε ναυτιλιακό παράρτημα στο Λονδίνο από το 1901, ενώ η εξέλιξη του εφοπλιστικού ομίλου ήταν εντυπωσιακή στις πρώτες δεκαετίες του 20ού αιώνα. Το 1938 ο όμιλος του Νικόλαου Λυκιαρδόπουλου κατέχει 36.285 κκχ και συγκαταλέγεται μεταξύ των σημαντικότερων ελληνικών εφοπλιστικών ομίλων, όπως οι οικογένειες Κουλουκουνητή της [Κάσου](#), Γουλανδρή της [Ανδρου](#), Λιβανού της [Χίου](#), Νομικού της [Σαντορίνης](#) κ.ά.¹⁸ Το 1917 ο Νικόλαος Λυκιαρδόπουλος συμμετείχε ενεργά στην ίδρυση της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, την οποία εκπροσώπησε ως πρόεδρος αδιάκοπα από το 1950 έως το 1960.¹⁹

Ο στόλος αυτός χάθηκε σχεδόν ο μισός κατά τη διάρκεια του Β΄ Παγκοσμίου πολέμου. Έτσι μετά τον πόλεμο, η οικογένεια αναμείχθηκε ενεργά στην αγορά ενός από τα επτά δεξαμενόπλοια τύπου T2 μαζί με τα 100 Λίμπερτις που αγοράστηκαν από τις Ηνωμένες Πολιτείες, με εγγυήσεις του ελληνικού δημοσίου, από πολλούς Έλληνες εφοπλιστές.²⁰ Οι γιοι του Νικόλαου, Παναγής (1893-1983) και Γεράσιμος (1895-1982), ακολούθησαν ένα μεγάλο ναυπηγικό πρόγραμμα τη δεκαετία του 1950, ενώ στο μεταξύ η εταιρεία είχε επεκταθεί εκτός του Πειραιά και του Λονδίνου και στη Νέα Υόρκη. Την ίδια δεκαετία εισήλθε στην επιχείρηση και ο γιος του Παναγής, ο Φώτης, και η δυναμική πορεία της εταιρείας εκφράστηκε με νέες ναυπηγήσεις που έφτασαν σε 14 πλοία 300.000 τνβ, ενώ στις αρχές του 1970 δημιουργήθηκε η Neda Maritime Agency στον Πειραιά. Στη συνέχεια, απέκτησε το πρώτο της νλες (δεξαμενόπλοιο χωρητικότητας που κυμαίνεται ανάμεσα σε 160.000 και 319.999 τνβ) το 1975, ενώ τη δεκαετία του 1990 ναυπήγησε το τελευταίας τεχνολογίας υπερδεξαμενόπλοιο “Arosa”. Με τη συμμετοχή και της νεότερης γενιάς, του Μιχαήλ Φ. Λυκιαρδόπουλου, η εταιρεία συνεχίζει τη ναυτιλιακή της δραστηριότητα μέχρι σήμερα, μια παράδοση που ξεκίνησε σχεδόν από τα μέσα του 18ου αιώνα και διένυσε όλες τις φάσεις της ελληνόκτητης ναυτιλίας.²¹

5. Η οικογένεια Λυκιαρδοπούλου στη Ρουμανία

Ωστόσο, πέρα από την παρουσία της οικογένειας Λυκιαρδοπούλου στη νότια Ρωσία και την Ελλάδα, αξιοσημείωτη ήταν και η παρουσία τους στο Δούναβη, τον κατεξοχήν χώρο δραστηριοποίησης των Ιόνιων εμπόρων και πλοιοκτητών κατά το 19ο αιώνα.

Ήδη το 1837 συναντούμε στο λιμάνι της [Βραΐλας](#) έναν Ion Licherdorpu (προφανώς Ιωάννη Λυκιαρδόπουλο), Έλληνα στην εθνικότητα, Βρετανό υπήκοο, γεννημένο στην Κεφαλλονιά. Ο Λυκιαρδόπουλος ήταν ένας από τους μεγαλύτερους εμπόρους της πόλης.²²

Περισσότερα είναι τα στοιχεία που διαθέτουμε για τον κλάδο της οικογένειας που εγκαταστάθηκε στην [Τούλτσα](#), ένα άλλο παραδουνάβιο λιμάνι στην οθωμανική επαρχία της Δοβρουτσάς. Ο γενάρχης της οικογένειας Παναγιώτης Λυκιαρδόπουλος, από την Κεφαλλονιά, εγκαταστάθηκε εκεί στις αρχές της δεκαετίας του 1830, οπότε και είχε αρχίσει η ανάπτυξη του λιμανιού, μαζί με τους τρεις γιους του. Γρήγορα κατέστη ένας από τους σημαντικότερους εμπόρους, κυρίως σιτηρών, της πόλης. Με το εμπόριο και την εκμετάλλευση ακινήτων ασχολήθηκαν τα μέλη της οικογένειας μέχρι και τα μεσοπολεμικά χρόνια.²³

Αξίζει να αναφερθεί ότι οι απόγονοι του Παναγιώτη Λυκιαρδόπουλου συγγένευσαν με μέλη άλλων σημαντικών κεφαλονιτικών οικογενειών της Τούλτσας και της Βραΐλας. Έτσι, η εγγονή του Αικατερίνη παντρεύτηκε το Μιχαήλ Παππαδάτο, γόνο μιας από τις πλέον εύπορες οικογένειες της πόλης, ενώ μία άλλη εγγονή του, η Πηγή, παντρεύτηκε το Δημήτριο Μήλλα, έναν από τους σημαντικότερους αλευροβιομηχάνους της Ρουμανίας, εγκατεστημένο στη Βραΐλα.²⁴ Ίσως ο τελευταίος γάμος βοήθησε τη μετεγκατάσταση μελών της οικογένειας στη Βραΐλα και την ίδρυση, το 1912, της αλευροβιομηχανίας των «Λυκιαρδόπουλου και Βαλεριανού», που ήταν και η μεγαλύτερη σε όλη τη Ρουμανία.²⁵



Οικογένεια Λυκιαρδοπούλου

1. Καπετανάκης, Π., «Από την θάλασσα του Ιονίου στον Κόσμο: Ιστιοφόρα και Καραβοκύρηδες από το νησί της Κεφαλονιάς κατά τον 19ο αιώνα», *International Conference "Shipping in the era of social responsibility, in honour of the late Professor Basil Metaxas (1925-1996)"* (Cephalonia 14-16 September 2006), ενότητα 2.4, σχήμα 1.5, σχήμα 1.3.
2. Για τη συμβολή της κεφαλονίτικης ναυτιλίας στην ανάπτυξη της ιονίου και ελληνόκτητης ναυτιλίας, βλ. Καπετανάκης, Π., «Από την θάλασσα του Ιονίου στον Κόσμο: Ιστιοφόρα και Καραβοκύρηδες από το νησί της Κεφαλονιάς κατά τον 19ο αιώνα», *International Conference "Shipping in the era of social responsibility, in honour of the late Professor Basil Metaxas (1925-1996)"* (Cephalonia 14-16 September 2006)· Χαρλαύτη, Τ., *Ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας. 19ος-20ός αιώνας* (Αθήνα 2001), σελ. 89, σχήμα 2.1, σελ. 174-178, πίν. 4.4· Χαρλαύτη, Τ., «Η Ναυτιλία των Ελλήνων τον 18ο αιώνα», *Δημερίδα (Κέρκυρα 8-9 Νοεμβρίου 2006)*, Διάγραμμα 3.2, 3.4. Ακόμη από τα στοιχεία της βάσης δεδομένων «Αμφιτρίτη, 1700-1821», Πρόγραμμα Πυθαγόρας Ι, Ιόνιο Πανεπιστήμιο/ΥΠΕΠΘ (2006), οι Κεφαλλονίτες καπετάνιοι έχουν την πιο συχνή παρουσία μετά τους Υδραίους, καλύπτουν ωστόσο μεγαλύτερο χρονικό διάστημα δραστηριότητας από τους τελευταίους.
3. Καπετανάκης, Π., «Από την θάλασσα του Ιονίου στον Κόσμο: Ιστιοφόρα και Καραβοκύρηδες από το νησί της Κεφαλονιάς κατά τον 19ο αιώνα», *International Conference "Shipping in the era of social responsibility, in honour of the late Professor Basil Metaxas (1925-1996)"* (Cephalonia 14-16 September 2006), σχήμα 1.4.
4. National Library of Malta, Valetta, A.O.St. John, Commissarii di Sanita, Registro degli arrivi di Bastimenti in Quarantena, 6528, 12/8/1752.
5. Γενικά Αρχεία του Κράτους, Νομού Κυκλάδων, Αρχείο Συμβολαιογράφου Μάξιμου Ταλασλή, «Τίτλος. Πωλητήρια Καραβιών και άλλων Πλοίων και Ναυλοσυμφωνητικά του Δημοσίου Μνήμωνος της νήσου Σύρας, Βιβλίον, 1829, Τόμος Β, αρ. 2», αρ. εγγρ. 4926, 29/5/1830, Δημόσιος Μνήμων Ανδρέας Δαβίδ (λυτά έγγραφα), αρ. 7594, 24/8/1838. Ναυπηγικά, αρ. 4030, 7/10/1866.
6. Γενικά Αρχεία του Κράτους, Νομού Κυκλάδων, Αρχείο Ανδρέα Δαβίδ, «Βιβλίον Εισερχομένων», αρ. 329, 21/7/1831, Ανδρέας Δαβίδ (λυτά έγγραφα), αρ. 5421, 3/4/1837, αρ. 8728, 3/5/1839, αρ. 8781, 11/5/1839.
7. Γενικά Αρχεία του Κράτους, Νομού Κυκλάδων, Αρχείο Συμβολαιογράφου Μάξιμου Ταλασλή, «Τίτλος. Πωλητήρια Καραβιών και άλλων Πλοίων και Ναυλοσυμφωνητικά του Δημοσίου Μνήμωνος της νήσου Σύρας, Βιβλίον, 1829, Τόμος Β, αρ. 2», αρ. εγγρ. 3003, 30/3/1829.
8. Βάση δεδομένων Χαρλαύτη, Τ. – Βλασσόπουλος, Ν., *Ποντοπóρεια, 1830-1940. Ποντοπόρα ιστιοφόρα και ατμόπλοια από την ίδρυση του ελληνικού κράτους μέχρι τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο* (Αθήνα 2002). Ένα άλλο μπρίκι με το όνομα «Οδησιάννα» 305 τόνων, επίσης ρωσικής σημαίας, νηολογημένο στην Οδησό και ναυπηγημένο στη Σύρο το 1831, αναφέρεται ως ιδιοκτησία κάποιου Λυκιαρδόπουλου χωρίς περαιτέρω στοιχεία. Πιθανόν ανήκε στον ίδιο το Γ. Λυκιαρδόπουλο ή κάποιον στενό συγγενικό του πρόσωπο, αφού 16 χρόνια μετά ναυπηγήθηκε στη Σύρο και δεύτερη «Οδησιάννα».
9. Βλ. Χαρλαύτη, Τ. – Βλασσόπουλος, Ν., *Ποντοπóρεια, 1830-1940. Ποντοπόρα ιστιοφόρα και ατμόπλοια από την ίδρυση του ελληνικού κράτους μέχρι τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο* (Αθήνα 2002).
10. «Αμφιτρίτη, 1700-1821», Πρόγραμμα Πυθαγόρας Ι, Ιόνιο Πανεπιστήμιο/ΥΠΕΠΘ (2006), Γενικά Αρχεία του Κράτους, Συλλογή Βλαχογιάννη, Κατάστιχο 119, 19/11/1829 και 12/11/1829.
11. Χαρλαύτη, Τ., *Ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας. 19ος-20ός αιώνας* (Αθήνα 2001), σελ. 89-90· Καπετανάκης, Π., «Από την θάλασσα του Ιονίου στον Κόσμο: Ιστιοφόρα και Καραβοκύρηδες από το νησί της Κεφαλονιάς κατά τον 19ο αιώνα», *International Conference "Shipping in the era of social responsibility, in honour of the late Professor Basil Metaxas (1925-1996)"* (Cephalonia 14-16 September 2006), ενότητα 1-2.1 και διάγραμμα 1.2.
12. Χαρλαύτη, Τ., *Ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας. 19ος-20ός αιώνας* (Αθήνα 2001), σελ. 129. Για την ανάλυση της Ιονίου φάσης και του Ιονίου



Οικογένεια Λυκιαρδοπούλου

δικτύου βλ. ό.π., σελ. 173-213.

13. Χαρλαύτη, Τ., *Ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας. 19ος-20ός αιώνας* (Αθήνα 2001), σελ. 187, πίν. 4.8.
14. Χαρλαύτη, Τ., *Ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας. 19ος-20ός αιώνας* (Αθήνα 2001), σελ. 177-178, 247.
15. Χαρλαύτη, Τ., *Ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας. 19ος-20ός αιώνας* (Αθήνα 2001), σελ. 247, 602, παράρτημα 10.1.
16. Χαρλαύτη, Τ., *Ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας. 19ος-20ός αιώνας* (Αθήνα 2001), σελ. 209-210, σχήμα 4.2, σελ. 516, παράρτημα 3.2.
17. Θεοτοκάς, Γ. – Χαρλαύτη, Τ., *Ελληνες εφοπλιστές και ναυτιλιακές επιχειρήσεις, οργάνωση, διοίκηση και στρατηγική* (Αθήνα 2007), σελ. 322. Χαρλαύτη, Τ., *Ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας. 19ος-20ός αιώνας* (Αθήνα 2001), σελ. 556, παράρτημα 4.14. Ακόμη ο Νικόλαος Λυκιαρδόπουλος αρχικά θήτευσε στα ιστιοφόρα της οικογένειας Βαλλιάνου μαζί με το θείο του Φώτη Λυκιαρδόπουλο (Θεοτοκάς, Γ. – Χαρλαύτη, Τ., ό.π., σελ. 322), ο οποίος μεταξύ 1880 και 1890 αγόρασε το ιστιοφόρο 261 τόνων «Παναγής Βαλλιάνος» του Α. (Αθανασίου) Βαλλιάνου, βλ. Χαρλαύτη, Τ. – Βλασσόπουλος, Ν., *Ποντοπόρεια, 1830-1940. Ποντοπόρα ιστιοφόρα και ατμόπλοια από την ίδρυση του ελληνικού κράτους μέχρι τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο* (Αθήνα 2002).
18. Χαρλαύτη, Τ., *Ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας. 19ος-20ός αιώνας* (Αθήνα 2001), σελ. 445, πίν. 11.5, σελ. 584, παράρτημα 6.11.
19. Θεοτοκάς, Γ. – Χαρλαύτη, Τ., *Ελληνες εφοπλιστές και ναυτιλιακές επιχειρήσεις, οργάνωση, διοίκηση και στρατηγική* (Αθήνα 2007), σελ. 322.
20. Χαρλαύτη, Τ., *Ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας. 19ος-20ός αιώνας* (Αθήνα 2001), σελ. 394-397. Θεοτοκάς, Γ. – Χαρλαύτη, Τ., *Ελληνες εφοπλιστές και ναυτιλιακές επιχειρήσεις, οργάνωση, διοίκηση και στρατηγική* (Αθήνα 2007), σελ. 322.
21. Θεοτοκάς, Γ. – Χαρλαύτη, Τ., *Ελληνες εφοπλιστές και ναυτιλιακές επιχειρήσεις, οργάνωση, διοίκηση και στρατηγική* (Αθήνα 2007), σελ. 323.
22. Βλ. Virtosu, I., “Trei catagrafii pentru Brăila anului 1837”, *Analele Brăilei* XI/2-3 (1939), σελ. 40, και Hodoș, Nerva (επιμ.), *Eudoxiu de Hurmuzaki, Documente. Corespondență și diplomatice și rapoarte consulare franceze 1825-1846 XVII* (București 1913), σελ. 522.
23. Βλ. Baumann, V.H., *Prezență a elenilor la Tulcea* (București 2005), σελ. 35, 37-38.
24. Αναλυτικά στοιχεία και γενεαλογικό δένδρο της οικογένειας Λυκιαρδοπούλου της Τούλτσας στο Baumann, V.H., *Prezență a elenilor la Tulcea* (București 2005), σελ. 35-39, και Căndea, I., *Comunitatea greacă de la Brăila. Din cele mai vechi timpuri până în secolul al XIX-lea* (Brăila 2004), σελ. 184.
25. Βλ. Assan, B.G., *Al treilea Congres de Morarie din București 16-17 Dec. 1912, Raportul Presedintelui Congresului* (București χ.χ.), παράρτημα.

Βιβλιογραφία :

	Λεονταρίτης Γ. , <i>Ελληνική εμπορική ναυτιλία (1453-1850)</i> , Αθήνα 1996
	Χαρλαύτη Τ. , <i>Ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας, 19ος-20ός αιώνας</i> , Νεφέλη, Αθήνα 2001
	Baumann V.H. , <i>Prezența elenilor la Tulcea</i> , București 2005
	Χαρλαύτη Τ. , Βλασσόπουλος Ν. , <i>Ποντοπόρεια, 1830-1940. Ποντοπόρα ιστιοφόρα και ατμόπλοια από</i>



Οικογένεια Λυκιαρδοπούλου

	την ίδρυση του ελληνικού κράτους μέχρι τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο, Ε.Λ.Ι.Α., Αθήνα 2002
	Χαρλαύτη Τ., Θεοτοκάς Γ., Έλληνες εφοπλιστές και ναυτιλιακές επιχειρήσεις, οργάνωση, διοίκηση και στρατηγική, Αθήνα 2007

Γλωσσάριο :

	Ιόνιο δίκτυο
	Το δίκτυο των Ελλήνων εμπόρων που δραστηριοποιήθηκαν εμπορικά στο χώρο της Μαύρης θάλασσας (στην Οδησό και το Νικολάιεφ, τα λιμάνια της Αζοφικής και το Δούναβη), της Μεσογείου και της βόρειας Ευρώπης στο διάστημα από το 1870 έως τις αρχές του 20ού αιώνα. Ονομάστηκε έτσι επειδή οι πλουσιότερες και σημαντικότερες οικογένειες κατάγονταν από τα νησιά του Ιονίου και κυρίως την Κεφαλλονιά και την Ιθάκη. Τα μέλη του δικτύου ξεκίνησαν κατά κύριο λόγο από τις θαλάσσιες μεταφορές ως πλοιοκτήτες ιστιοφόρων και στη συνέχεια πέρασαν στις εμπορικές δραστηριότητες. Στα τέλη του 19ου αιώνα εξειδικεύτηκαν στη μεταφορά ομοειδών φορτίων, κυρίως σιτηρών και κάρβουνου. Τα μέλη του δικτύου αναδείχτηκαν σε σημαντικούς εφοπλιστές. Μεταξύ άλλων σημαντικές προσωπικότητες του δικτύου ήταν οι Αθανασούλης, αφοί Αντύπα, Αραβαντινός, Π. Βαλλιάνος, Ν.Π. Βλασσόπουλος, αφοί Δρακούλη, Θεοφιλάτος και Σταθάτος, αφοί Θεοφιλάτου, αφοί Καββαδία, Γ. Κακουλάτος, Α. Κουρκουμέλης, αφοί Λυκιαρδόπουλοι, αφοί Μελισσαράτου κ.ά. Τα μέλη του δικτύου συνδέθηκαν μεταξύ τους με επιγαμίες, εμπορικές συνεργασίες και κοινές επιχειρηματικές στρατηγικές.
	κόρος καθαρής χωρητικότητας, ο (κκχ)
	Μονάδα μέτρησης χωρητικότητας των κλειστών χώρων του πλοίου εκτός από εκείνους που δεν προσφέρονται για εμπορική εκμετάλλευση.
	τνβ (τόνος νεκρού βάρους)
	Η μονάδα με την οποία μετράται το βάρος που μπορεί να μεταφέρει το πλοίο, δηλαδή η μεταφορική του ικανότητα. Οι τνβ μετρούν τη συνολική μεταφορική ικανότητα του πλοίου, όταν φορτώνεται μέχρι τη γραμμική φόρτωσής του.

Πηγές

National Library of Malta, Valetta, A.O.St. John, Commissarii di Sanita, Registro degli arrivi di Bastimenti in Quarantena.

Archivio di Stato di Messina, Deputazione della Salute.

Γενικά Αρχεία του Κράτους Νομού Κυκλάδων, Αρχείο Συμβολαιογράφου Μάξιμου Ταλασλή.

Βάση δεδομένων «Αμφιτρίτη, 1700-1821», Πρόγραμμα Πυθαγόρας Ι, Ιόνιο Πανεπιστήμιο/ΥΠΕΠΘ (2006).

Βοθη. Κατάλογοι

Αναφορές σε μέλη της οικογένειας Λυκιαρδόπουλου, μέσα 18ου - αρχές 19ου αιώνα

Όνομα	Περίοδος Παρουσίας	Συχνότητα Παρουσίας
Γιάννης	1752-1782	5
Αντώνης	1759-1770	6
Σπυρίδων	1768-1786	7
Νικόλας, Νικολέτος, Νικολός του Ζώρζη ή Νικ του Γεωργίου	1763-1806	9



Οικογένεια Λυκιαρδοπούλου

Παναγής	1777-1817	9
Θεόδωρος του Θεοτόκη	1783	1
Ονούφριος	1800	2
Γιώργης ή Γιώργος	1762-1806	4
Δημήτριος	1806-1829	3
Ανδρέας	1762-1790	10
Γεράσιμος του Παναγή	1786-1809	5

Σημ.: Ο Ανδρέας μαζί με το Φώτη Λυκιαρδόπουλο αναφέρονται ως καταδρομείς στην υπηρεσία των Ρώσων κατά το Β' Ρωσο-οθωμανικό πόλεμο (1787-1792), βλ. Χαρολαύτη, Τ., *Ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας. 19ος-20ός αιώνας* (Αθήνα 2001), σελ. 67, πίν. 1.1, σελ. 69. Όντως η πληροφορία αυτή διασταυρώνεται με την αναφορά από το κατάστιχο του βιβλίου του Archivio di Stato di Messina, Desputazione della Salute, vol. 1, 38r, με ημερομηνία 1/11/1790, όπου ο Ανδρέας Λυκιαρδόπουλος εμφανίζεται ως ιδιοκτήτης ενός πολεμικού κιρλαγκίτσιου με ρωσική σημαία. Βάση δεδομένων «Αμφιτρίτη, 1700-1821», Πρόγραμμα Πυθαγόρας Ι, Ιόνιο Πανεπιστήμιο/ΥΠΕΠΘ (2006).

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από τη βάση δεδομένων «Αμφιτρίτη, 1700-1821», Πρόγραμμα Πυθαγόρας Ι, Ιόνιο Πανεπιστήμιο/ΥΠΕΠΘ (2006).