

Greek-Levantine Merchants in the Black Sea Harbors in the Early Eighteenth Century

CRISTIAN LUCA **New Sources**

*“Il presente noleggio è
accordato da questo porto
di Costantinopoli per il
Mar Negro, Tenedo,
e di colà per il viaggio
di Venetia, e s’intenderà
terminato il viaggio seguito
il discarico delle mercantie.”*

Cristian Luca

Assistant professor in medieval and early modern Romanian history, Dunărea de Jos University of Galați. His most recent work: **Dacoromano-Italica: Studi e ricerche sui rapporti italo-romeni nei secoli XVI–XVIII** (2008).

THE ROLE played by the Greek merchants and ship owners who were Ottoman or Venetian subjects in the development of the foreign trade of the Romanian Principalities increased in the 18th century, when Romanian raw materials gradually gained access to international markets and no longer went through Constantinople. This happened at a time when the restrictive Ottoman control over the Black Sea was gradually fading and Russian trading vessels gained freedom of movement in the area, soon joined by ships belonging to Austria and to other Western States. However, at the end of the first decade of the same century, the Russian expansion towards the northern shore of the Black Sea had been temporarily checked by the Ottoman Empire. In 1711, the latter had regained control over the Sea of Azov after defeating the Russian fleet, while the ground forces of Tsar Peter I were defeated at Stănilești, on the river Pruth (18–21 July 1711).

It was only after 1774, with the treaty of Küçük Kaynarca and the subsequent bilateral agreements, that the Porte accepted the presence of Russian ships on the Black Sea. Thus, in the decades that followed, the Black Sea became open to international trade, and Russia took definitive steps towards becoming a naval power.¹ The Greek merchants and ship owners, chiefly those who were Ottoman subjects and lived on the northern Aegean islands and on the Ionian islands, controlled shipping between Venice and its Mediterranean possessions, on the one hand, and Constantinople, other Porte harbors, and the northwestern shore of the Black Sea, on the other. Thus, on the maritime routes as well, they mediated the trade between the Romanian Principalities and the Italian markets. While the land routes for the merchandise coming from the Romanian space were controlled by the Greeks and the Aromanians of Epirus, the sea lanes were obviously covered by the Greeks from the islands, experienced navigators who braved the perils of the sea on a daily basis. As subjects of the Porte and associated with Ottoman merchants, in the 16th and the 17th centuries the Greeks could regularly send ships to the Black Sea, beyond the “closed gates” of the Bosphorus, and offloaded and loaded cargo in the ports situated at the mouths of the Danube.² In the 18th century, the Ottoman protectionist barrier was still a stringent problem faced by the Greek merchant vessels and, in fact, by all vessels belonging to the Christian subjects of the Porte. The situation lasted until the Russian Ottoman war of 1768–1774. The peace treaty that marked the end of this conflict—later completed by explanatory norms regarding maritime trade—satisfied the strategic military and economic interests of Russia and brought with it a massive and unchecked involvement of Greek ship owners and merchants in the trade with raw materials and agricultural produce, chiefly grain, coming from Russia and from the neighboring areas, namely the principalities of Wallachia and Moldavia.³

Just like in the previous centuries, in the 18th century some of the most profitable goods imported from the area of the Lower Danube and of the Black Sea were fish and caviar; stored in barrels and preserved with the right amounts of salt, fish and caviar could be bought in the local ports at a very good price, given the abundance of sturgeons in the Black Sea and in the Danube, as well as the limited export opportunities stemming from the Ottoman protectionist control over navigation and trade on the Black Sea.⁴ A shipping contract concluded on 2 October 1710 by merchants Theodosios Fava and Theodosios, son of Anthonios, on the one hand, and Alexandros Karavokiros, the owner of a fairly modest trading vessel, on the other hand, concerned a cargo of barrels containing salted sturgeon—and most probably barrels of caviar, also preserved using sea salt—that was to be loaded in the port of Kilia and shipped to Tenedos, on the homonymous Aegean island, or to a nearby port. Much of the money needed for the operation was borrowed from the Jew Salomon Ashkenazi, a resident of Constantinople and a possible descendant of the doc-

tor with the same name who had settled and practiced in the Ottoman capital in the second half of the 16th century.⁵ Among the witnesses to the shipping contract we find Greek-Levantine merchants who were most likely involved in the profitable import of goods from the Romanian principalities: Sava, the son of a certain Teodosije (Theodosios), probably a Hellenized Serb; the Greek Alexandros, son of Karageorgiou Karavokiros, probably related to the owner of the commercial vessel *St. Sotira* (Greek: Σωτήρα); the Venetian Gaspare Alberti—descended from a family of notaries and functionaries of the Serenissima⁶—and finally the Constantinople Greek Diamandis Raftis. Another witness, dragoman Iseppo (Giuseppe) Volta,⁷ signed on behalf of Salomon Ashkenazi, who was only familiar with the Yiddish script. Most of those who were party to the contract or witnesses to it must have known one another by virtue of their trade and of their relations with the Venetian market and with the Venetian diplomatic and consular mission in Constantinople, in whose archive we found the original of this private document, which was not registered and stamped by the bailiff's secretary, as customary with this type of contracts. The terms of the contract provide us with a wealth of economic and social data of historic relevance:

Adì 2 ottobre 1710, Galata di Costantinopoli

Per la presente privata scrittura, qual habbia forza e valore come fatta fosse in pubblica Cancellaria, si dichiara come il Caravochiri Alessandri di Caragiani da Zagora⁸ noleggia [sic] la sua saicha⁹ nominata Santa Sottira, che al presente si trova in questo porto di Costantinopoli ben stagna, acconcia e provvista di tutte le cose necessarie a far qual si voglia viaggio, e marinari in numeri sufficienti, la noleggia alli Signori Fava Teodosi e Teodosi di Antoni, che per noleggiata l'accettano con li sottoscritti patti e conditioni:

Doverà il detto Caravochiri con detta sua saica (ricevendo in essa il detto Fava) far partenza in giorni quattro da questo porto, e andar addirittura alla Città di Chilliù¹⁰ nel Mar Negro, ove gionto troverà il sopradetto Teodosio, o in sua assenza il detto Fava, doverà caricare otto cento cantara in circa di morona con le sue botte [sic], e per la staglia [sic] sia giorni quindici per ricever il detto carico; e se passerà giorni di più, si obbligano li noleggiatori di pagar al Caravochiri reali quattro al giorno; il medesimo si obbliga il Caravochiri se per difetto farà tardar il bastimento; e seguito sarà di caricar la detta morona, doverà far ritorno qua in Costantinopoli con detti noleggiatori, e farà qui una stabbia di giorni dieci, e se li noleggiatori e pure il Caravochiri fermasse di più della stabbia la saica, pagherà quattro reali al giorno per tanti giorni che si trattenirà in porto.

Si obbliga il Caravochiri partire di novo da questo porto, e con detti noleggiatori, e andare all'ordine di medesimi all'Isola di Tenedo¹¹ o pure a Giomersli,¹²

e giunta detta saica al caricatore là si obbligano imbarcare mille cantara di saloni-c>chio comodo, et il detto Caravochiri si obbliga e promette di riceverla in essa sua saica in termine di giorni 20. È se passasse il detto termine debba pagar 4 reali al giorno chiunque causerà il restar la saica; e ricevendo il detto carico si obbliga il Caravochiri partire d'esso luoco è andar adirittura con sua saica in Venetia.

Se il Caravochiri non ricevesse il carico sopra detto, che si obbligano di darli detti noleggiatori, o non seguitasse il viaggio sino in Venetia, di pagar la pena di reali 400, che per tanti ha dato per pieggio [sic] il Salomon Eschinazi¹³; all'incontro li sopradetti noleggiatori se mancassero di caricar, di pagar la medesima pena, havendo il detto Fava Teodosio qui contato a conto reali 100 per sicurtà, et s'obbligano per altri 300 reali se mancassero alla obbligazione.

Ritornando dal Mar Negro detta saica con la morona, si obbliga il Caravochiri di dar reali 400 a cambio marit-timo alli detti noleggiatori a hipoteca sopra detta morona, che compreso il cambio de' reali 130 somano reali 530, <e> si obbligano per pagarli in Venetia in tanti cecchini venetiani raspidi, a' 3 reali per cecchino, come dichiara per la <polizza> di carico.

Dichiarando che tutte le spese, tanto quelle di Costantinopoli, che in Mar Negro, e per quelle di Venetia all'uso di Piazza, quelle che tocarà alla mercantia saranno pagate dalli noleggiatori, e quelle per la saicha dal detto Caravochiri. E se in caso non fosse sufficiente il carico di detti noleggiatori, che debba caricare il Caravochiri, che non debba imbarcare morona d'altro mercante, eccettuando cantari 300 in circa per gli marinari, e così promette e si obbliga il Caravochiri.

Il presente noleggio è accordato da questo porto di Costantinopoli per il Mar Negro, Tenedo, e di colà per il viaggio di Venetia, e s'intenderà terminato il viaggio seguito il discarico delle mercantie.

Discaricate le mercantie in Venetia, li detti noleggiatori si obbligano dare e pagare al sopradetto Caravochiri per nolo delle mercantie, cioè per ogni cantaro di morona con le botte sale e salamura sporco, che per ogni cantaro a ragione di due zolotte¹⁴ [sic] n<u>ove <in> moneta di Costantinopoli; e di nolo per lo saloni-c>chio a' 90 aspri per ogni cantaro, con patto che siano il tutto pesato con il peso del cantaro turchesco, et il pagamento farlo in moneta di tanti cecchini venetiani raspidi da 3 reali l'uno.

E soddisfatti ambi [sic] le parti, farsi le dovute cautioni, si obbliga il Caravochiri di far restar dentro in saicha a far la contumacia li detti noleggiatori, e di dar nolo a gratis ogni volta che non venga impedito il trattenersi dal Magistrato alla Sanità.

Le quali tutte cose promettono esse parti, e si obbligano vicendevolmente attendere e inviolabilmente osservare, e fede della verità si sottoscrivono di pugno proprio, alla presenza degli infrascritti testimoni:

Io Iseppo Volta mi sotto scrivo per nome del Signor Salomon Eschinazi, per non saper lui scriver in italiano.

Io Sava di Teodosi affermo quanto di sopra [ex greco].

Io Alessandrio di Caraiorgi Caravochiri affermo quanto di sopra [ex greco].

Io Gasparo Alberti fui presente e testimonio.

*Diamanti Rafti fui presente testimonio.*¹⁵

According to the terms of the contract, the transfer of the barrels containing sturgeons and, most likely, also caviar from Kilia to Tenedos was only the first part of the commercial operation; after offloading its cargo in the Aegean port, the *St. Sotira* was to take on board “mille cantara di saloni<C>chio comodo” and take it to Venice, where it would be sold on the market.

While Alexandros Karavokiros, an Ottoman subject of Greek extraction coming from Thessaly, undoubtedly found it easier to obtain access to the Black Sea from the Porte authorities, if we think of the legal status of the owner of the trading ship that was to make the voyage to Kilia, for other merchant vessels it was rather difficult to gain access to this sea. Quite certainly, this preferential treatment that meant unrestricted access to the Black Sea was not extended to the Greek merchants and ship owners who were Venetian subjects. In their regard, the provincial authorities of the Porte often applied in a protectionist fashion the provisions of the capitulations governing Ottoman-Venetian relations, despite the fact that the latter allowed Venetian merchants land and sea access to the territories of the Ottoman Empire for the sale and purchase of goods. Thus, in early 1712, the merchantman of the *cimbero/cembero* type, crewed by a boatswain and 20 sailors, was contracted by the Greek merchant Diamandis, the son of one Vassilis (Greek: Βασίλης), to transport an unspecified quantity of goods from Constantinople to Messina, the “gateway to Sicily.” Some of these goods must have been of Romanian origin, as these abounded on the Constantinople market, from where they were further exported towards other markets, such as the Italian one. Pietro de’ Linni, captain and also owner of the sailing ship *St. George*, as well as his entire crew, were natives of the city of Tinos, from the homonymous island in the Cyclades archipelago, controlled by Venice for several centuries and then occupied by the Ottomans in 1715.¹⁶ The shipping contract became legally binding after being signed by witnesses and officially registered with the Venetian diplomatic mission in Constantinople. Among the witnesses who put their signature on the contract we find once again the Venetian Gaspare Alberti, the Greek-Levantine Diamandis Raftis, and also a certain Sava, the son of Constantine, and dragoman Stefano Testa, from an old family of dragomans, with centuries of loyal service in the Western diplomatic missions in Constantinople.¹⁷

The shipping contract was minutely drawn up, in keeping with the nearly standardized bureaucratic formula typical for such documents. Still, despite

the detailed provisions concerning the obligations of the parties and the penalties for the failure to meet the specified deadlines, we do not find any reference to the kind of merchandise that the *St. George* was to take on board. This may have been a deliberate omission, if the ship had been loaded in Constantinople with strategic goods such as wheat, whose export was restricted and required written approval from the Ottoman authorities:

Con il nome del Signor Iddio,

adì 11 genaro [sic] 17<12> in Costantinopoli

Hoggi ha noleggiato e noleggia il Signor Diamantin de Vassilli il cembero nominato San Giorgio, patroneggiato dal Patron Pietro de' Linni, con scrivano Giorgi-o> Gisi [?], con marinari 20 in tutto, sudditi Veneti della Isola di Tinno¹⁸ [sic], legno ben remeggiato, atto per navigare per quale si ha viaggio de portata de cantara mille di questo paese, il quale lo noleggiò nella seguente forma:

Per caricarlo qua in questo Porto farà servire de' giorni 40 da principiar hoggi suddetto; il noleggio a scarso, senza che possa menere roba nessuna de' altrui, né delli medesimi marinari, fuori della sua portata ragionevolmente che mettono in puppa et a prora, dove stanno li li marinai; e caricandolo qui il suddetto noleggiatore, in ogni capo di mercantie che vuole mettere, tanto per conto suo come per conto di suoi amici, si obbliga il suddetto patron de' Linni di subito mettersi alla vela, pigliando con esso il suddetto noleggiatore o altra persona che esso volesse, e andare adirittura per il viaggio di Messina, senza farlo trattenere più né in questo porto, né in nessun altra parte per conto d'altrui o per li medesimi.

Altrettanto si obbliga il suddetto noleggiatore, nel termine del suddetto tempo, d'haver consegnato il suo carico interamente, senza fare trattenire più il suddetto patron de' Linni; così tanto l'una parte, come l'altra, si obbligano senza trattenimento nel medesimo termine, e chi a caso fosse causa de' trattenirsi più del suddetto tempo resta in obbligo de pagare un cechino per giorno; e subito che metterà mano de caricare il suddetto noleggiatore roba in detto bastimento, il suddetto patron si obbliga de contare reali 400 buona moneta di questo paese per hipoteca sopra le mercantie che caricherà a cambio marit<timo>; e partendosi da questo porto e giungendo a b<u>on salvamento nel Porto di Messina, ove colà arrivati deve scaricare il suddetto patron le mercantie che saranno specificate nelle <polizze> di carico, e scaricate saranno dopo in termine di giorni vinti, ricevere il nolo dal suddetto noleggiatore reali correnti di questo paese 950, che s'intende oggi 3 reali di questi per un cechino venetiano ruspido, e per reali 400 che darà per hipoteca se li deve dare reali 100 per il suo cambio marit<timo> a ragione di 25 effettivi, che fanno in tutto, tanto il nolo, come il denaro dato all'hipoteca e suo cambio, reali millequattrocento-

cinquanta, dico reali 1450, che importano cecchini venetiani ruspidi di giusto peso 483, >1/3. Così restano volontariamente accordate ambe le parti, e chi uscirà di questi termini doverà pagare all'altro ogni spese, lumi et interessi, così de' patto; e de'le spese che si farà in questo presente viaggio et a Messina, quello che tocca alla mercantia pagará la mercantia, e quelle che tocca al bastimento pagate saranno dal bastimento.

In fede di che ambe le parti sottoscriveranno la presente di pugno proprio.

Diamantin Vassilis affermo quanto di sopra [ex greco].

Pietro di Lino affermo quanto di sopra e mi obbligo [ex greco].

Interpretati dal pubblico dragomanno Stefano Testa.

Gasparo Alberti testimonio.

Diamanti Rafti fui testimonio.

Io Diamanti Rafti mi sottoscrivo per l'altro testimonio, Sava di Costantin, così pregato per non saper lui scrivere.

A tergo: Noleggiata di Diamantin di Vassilli per il cimbero patroneggiato dal capitano Pietro de' Lini, presentata in Segreteria li 11 gennaio 1711 M<ore> V<eneto> [1712].¹⁹

IN CONCLUSION, we can say that the two shipping contracts briefly examined in this article are precious sources of information on the sea trade in the Black Sea area at the beginning of the 18th century and on the legal framework governing contractual agreements in those days. In the two cases reflected in the inedited documents found in the archive of the former diplomatic and consular Venetian mission in Constantinople, the terms of the contracts in question allow only for a partial identification of the goods that were bought and sold, but they do shed light on the identity of some of the merchants operating on the markets of Eastern Europe in the first decades of the 18th century.

□

Notes

1. Allan W. Fisher, *The Russian Annexation of the Crimea, 1772–1783* (New York, 1970); Herbert H. Kaplan, *Russian Overseas Commerce with Great Britain during the Reign of Catherine II* (Philadelphia, 1995), 114–115.
2. Cristian Luca, *Țările Române și Veneția în secolul al XVII-lea: Din relațiile politico-diplomatice, comerciale și culturale ale Țării Românești și ale Moldovei cu Serenissima* (Bucharest, 2007), 229–232, passim; id., *Dacoromano-Italica: Studi e ricerche sui rapporti italo-romeni nei secoli XVI–XVIII* (Cluj-Napoca, 2008), 1–82.

3. Vassilis Kardasis, *Diaspora Merchants in the Black Sea: The Greeks in Southern Russia, 1775–1861* (Lanham [Maryland], 2001), 11–44; Gelina Harlaftis, “Mapping the Greek Maritime Diaspora from the Early Eighteenth to the Late Twenty Centuries,” in *Diaspora Entrepreneurial Networks: Four Centuries of History*, eds. Ina Baghdiantz McCabe, G. Harlaftis, and Ioanna Pepelasis Minoglou (New York, 2005), 148–154; I. Pepelasis Minoglou, “Toward a Typology of Greek-diaspora Entrepreneurship,” in *Diaspora Entrepreneurial Networks*, 176–184; Gerassimos Pagratis, “Il commercio marittimo greco a Costantinopoli e nel Mar Nero nella seconda metà del XVIII secolo: il caso dei greci sudditi di Venezia,” *Annuario dell’Istituto Romeno di Cultura e Ricerca Umanistica di Venezia* 9/9 (2007): 80–83; Olga Katsiardi–Hering, “Christian and Jewish Ottoman Subjects: Family, Inheritance and Commercial Networks between East and West (17th–18th C.),” in *La famiglia nell’economia europea, secc. XIII–XVIII/The Economic Role of the Family in the European Economy from 13th to the 18th Centuries*, ed. Simonetta Cavaciocchi (Florence, 2009), 437.
4. Constantin C. Giurescu, *Istoria pescuitului și a pisciculturii în România*, vol. 1, *Din cele mai vechi timpuri până la instituirea legii pescuitului (1896)* (Bucharest, 1964), 227–229, 249–255; Melitta Weiss Adamson, *Food in Medieval Times* (Westport [Connecticut], 2004), 41; Nadezda A. Gavriljuk, “Fishery in the Life of the Nomadic Population of the Northern Black Sea Area,” in *Ancient Fishing and Fish Processing in the Black Sea Region*, ed. Tonnes Bekker-Nielsen (Aarhus, 2006), 106–107; Luca, *Țările Române și Veneția*, 262–270.
5. Benjamin Arbel, *Trading Nations: Jews and Venetians in the Early Modern Eastern Mediterranean* (Leiden–New York–Cologne, 1995), 87–94; Eric R. Dursteler, *Venetians in Constantinople: Nation, Identity and Coexistence in the Early Modern Mediterranean* (Baltimore, 2006), 110.
6. Maria Pia Pedani Fabris, *Veneta auctoritate notarius: Storia del notariato veneziano, 1514–1797* (Milan, 1996), 34.
7. Paolo Preto, *Venezia e i Turchi* (Florence, 1975), 141.
8. Alexander Karavokiros (Greek: Alexandros Karavokiros; Italian: Alessandro Caravochiri), son of Karaianis from Zagora (Greek: Ζαγόρα), in Thessaly.
9. Turkish: *Sayka*; small or medium-sized merchant ship used (not only) on the Danube and along the Black Sea Coast.
10. Chilia (Kilia).
11. The Aegean island of Tenedos (Greek: Τένεδος; Turkish: Bozcaada).
12. Unidentified.
13. Salomon Ashkenazi.
14. Isolotte, Venetian silver coins.
15. State Archive of Venice (hereafter cited as SAV), *Bailo a Costantinopoli. Cancelleria*, b. 323 II, unnumbered doc., *ad datum*.
16. Charles A. Frazee, “Tinos: Venetian Outpost of the Aegean,” *Modern Greek Studies Yearbook* 7 (1991), 133–144; John Freely, *The Cyclades: Discovering the Greek Islands of the Aegean* (New York, 2006), 94–95; Siriol Davies and Jack L. Davis, “Greeks, Venice, and the Ottoman Empire,” in *Between Venice and Istanbul: Colonial Landscapes in Early Modern Greece*, eds. S. Davies and J. L. Davis (Athens, 2007), 27.

17. Alexander H. de Groot, *The Ottoman Empire and the Dutch Republic: A History of the Earliest Diplomatic Relations 1610–1630* (Leiden–Istanbul, 1978), 192; Ella-Natalie Rothman, *Between Venice and Istanbul: Trans-Imperial Subjects and Cultural Mediation in the Early Modern Mediterranean*, Ph.D. Dissertation, University of Michigan (Ann Arbor, 2006), p. 258, note 128.
18. Tinos (Greek: Τήνος), Venetian city and an island in the Cyclades archipelago.
19. SAV, *Bailo a Costantinopoli. Cancelleria*, b. 323 I, unnumbered doc., *ad datum*.

Abstract

Greek-Levantine Merchants in the Black Sea Harbors in the Early Eighteenth Century: New Sources

The author succinctly analyzes two previously unpublished sources discovered in the archive of the former diplomatic and consular Venetian mission in Constantinople. The documents in question, an original one from 1710 and a contemporary copy from 1712, are shipping contracts between Greek ship owners from Thessaly and some Greek merchants from an undetermined area in the Balkans, but who most likely resided in Constantinople and were part of the local Greek-Levantine community that was actively involved in the trade between Eastern Europe and the Italian Peninsula.

Keywords

Black Sea, 18th century, maritime trade, Greek-Levantine merchants, Constantinople, Italian Peninsula, Romanian Principalities