

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΚΡΗΤΗΣ
ΤΜΗΜΑ ΙΣΤΟΡΙΑΣ-ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΑΣ
ΤΟΜΕΑΣ ΣΥΓΧΡΟΝΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ
ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΙΣΤΟΡΙΑΣ

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ Η ΠΟΛΗ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ
Η εξέλιξη του Πειραιά ως ναυτιλιακού κέντρου την περίοδο 1880-1914

Νίκος Παπαμανώλης



Επιβλέποντες καθηγητές: Χρήστος Λούκος
Χρήστος Χατζηωσήφ
Σωκράτης Πετμεζάς

ΡΕΘΥΜΝΟ 2003

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ Η ΠΟΛΗ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ

Η εξέλιξη του Πειραιά ως ναυτιλιακού κέντρου την περίοδο 1880-1914

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ	1-11
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1. Πειραιάς: Η γένεση μιας «νέας» πόλης	
1.1. Εποικισμός της πειραιϊκής χερσονήσου και δημογραφική της εξέλιξη, 1835-1880.....	12-18
1.2. Η ανάδυση της νέας οικονομίας. Γενικά χαρακτηριστικά του διεθνούς οικονομικού περιβάλλοντος μέχρι το 1880.....	18-21
1.3. Μετασχηματισμοί της ελληνικής οικονομίας, 1835-1880. Η εξέλιξη του Πειραιά ως αναπτυσσόμενου πόλου βιομηχανικής και εμπορικής δραστηριότητας.....	22-30
1.4. Πορεία προς την κυριαρχία: Η ανάπτυξη της ναυτιλιακής οικονομίας τους Πειραιά, 1835-1880.....	31-39
Σημειώσεις Κεφαλαίου 1.....	40-58
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2. Πειραιάς 1880-1914	
2.1. Ορισμένα γενικά χαρακτηριστικά του ελληνικού και διεθνούς κεφαλαίου την περίοδο 1880-1914.....	59-63
2.2. Ανάπτυξη του αστικού τοπίου του Πειραιά την περίοδο 1880-1914 και οικονομική συγκέντρωση.....	64-71
2.3. Εμπορική κίνηση στο λιμάνι του Πειραιά.....	71-78
2.4. Γενικά χαρακτηριστικά της ελληνικής ναυτιλιακής δραστηριότητας την περίοδο του ατμού.....	79-86
2.5. Φορτηγός ναυτιλία και εξέλιξη της δυναμικότητας των ελληνικών νηολογίων την περίοδο 1880-1914.....	87-93
Σημειώσεις Κεφαλαίου 2.....	94-113
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3. Η ανάπτυξη της επιβατηγού ακτοπλοΐας στην πόλη του Πειραιά την περίοδο 1880-1914.....	114-121
Σημειώσεις Κεφαλαίου 3.....	122-125
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4. Η εξέλιξη των συνολικών λιμενικών υποδομών της πόλης του Πειραιά την περίοδο 1880-1914 και το ζήτημα των μόνιμων δεξαμενών.....	126-147
Σημειώσεις Κεφαλαίου 4.....	148-158
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	159-165
ΠΗΓΕΣ – ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	166-175

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Πρόθεση της παρούσας εργασίας είναι να μελετήσει την εξέλιξη της πόλης του Πειραιά ως ναυτιλιακού κέντρου της ελληνικής επικράτειας την περίοδο από τις αρχές της δεκαετίας του 1880 έως και το 1914. Η επιλογή του θέματος καθώς και τα χρονικά όρια μέσα στα οποία κινείται η έρευνά μας αιτιολογούνται και ερμηνεύονται από τις ίδιες τις διεργασίες, την έκταση και τη φυσιογνωμία τους, που σημειώθηκαν τόσο στο χώρο της ελληνόκτητης εμπορικής ναυτιλίας συνολικά όσο και από τις αλλαγές και τους μετασχηματισμούς που η εξέλιξη αυτή επέφερε στις δομές και στην εν γένει φυσιογνωμία της ναυτιλιακής οικονομίας του Πειραιά ειδικότερα.

Κομβικό σημείο της μελέτης αποτελεί η αναπροσαρμογή του ελληνόκτητου στόλου στα νέα δεδομένα του ατμού, η αντικατάσταση των ελληνόκτητων ιστοφόρων με ατμόπλοια. Έντονα ίχνη της μετάβασης αυτής της ελληνικής ναυτιλιακής δραστηριότητας εντοπίζονται τη δεκαετία του 1880, αφετηριακό χρονικό σημείο της έρευνάς μας, με τη συνεχώς κλιμακούμενη εγγραφή φορτηγών ατμοπλοίων, κυρίως των ελλήνων ομογενών, στο ελληνικό νηολόγιο. Η διαδικασία αναπροσαρμογής θα συνεχιστεί και για τα επόμενα χρόνια, για να επιταθεί ακόμη περισσότερο, συνεπικουρούμενη και από την ευνοϊκή συγκυρία του πολέμου των Μπόερς, στο τέλος του 19^{ου} αιώνα και στις αρχές ιδίως του 20^{ου}. Το 1914, χρονιά έναρξης του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου, αποτελεί το καταληκτικό όριο της μελέτης. Το συγκεκριμένο έτος δεν αποτελεί απλώς ένα εξωτερικό πολιτικό γεγονός που λειτουργεί αυθαίρετα σε σχέση με τον ίδιο τον εσωτερικό ρυθμό ανάπτυξης του κλάδου της ελληνικής ναυτιλίας. Αντίθετα οριοθετεί μια συγκεκριμένη καμπή στη συνολικότερη εξέλιξη του ελληνόκτητου ατμήρους στόλου, όπως και των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών που τον συγκροτούσαν.

Κοινά γνωρίσματα και συνολικότερες συνέχειες ανιχνεύονται οπωσδήποτε και για την περίοδο μετά το 1918 και αφορούν κατά βάση τον τρόπο συγκρότησης των ελληνικών ναυτιλιακών εταιριών, τη συνολικότερη επιχειρηματική τους πολιτική, καθώς και τη διατήρηση της βασικής κατεύθυνσης του ελληνόκτητου στόλου σε μεταφορές χύδην φορτίων. Από την άλλη πλευρά ωστόσο, δεν θα ήταν ανακριβές να ισχυριστούμε ότι από αρκετές πλευρές τα χρόνια 1880-1914 διαμόρφωσαν ένα αυτόνομο, λίγο-πολύ, πεδίο ανάπτυξης, με ίδια χαρακτηριστικά, τα

οποία μας επιτρέπουν να περιοδολογήσουμε την πριν και μετά τον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο εποχή σε δύο διακριτές, σε μεγάλο βαθμό, περιόδους στην πορεία της εξέλιξης της ελληνικής ναυτιλίας. Οι πλέον εμφανείς διαφορές σχετίζονται αφενός με την ίδια τη φυσιογνωμία της ενασχόλησης των ελλήνων πλοιοκτητών με το χώρο της ατμοπλοούσας ναυτιλίας, αφετέρου με την ταυτότητα των εκπροσώπων της και το γεωγραφικό χώρο των επιχειρηματικών τους δραστηριοτήτων. Στο σημείο αυτό απλώς να επισημάνουμε ότι η μετάβαση στις νέες συνθήκες του ατμού δεν συνεπαγόταν μόνο την υιοθέτηση μιας νέας, καινοτόμου μορφής κίνησης των πλοίων, αλλά ταυτόχρονα το συνολικό μετασχηματισμό της παραδοσιακής ενασχόλησης με τον τομέα των ναυτικών μεταφορών. Το μοντέλο του εμπόρου-πλοιοκτήτη, ή της εταιρίας που δραστηριοποιείτο παράλληλα τόσο στο χώρο της εμπορίας ενός προϊόντος όσο και στον αντίστοιχο της διακίνησης και μεταφοράς του στις αγορές κατανάλωσης παύει σταδιακά να υφίσταται, απόρροια κυρίως της νέας μορφής εφοπλισμού που προσδιόριζε το ατμόπλοιο. Εντούτοις, όπως σε κάθε μορφή μετάβασης, έτσι και στο ζήτημα του μετασχηματισμού του ελληνόκτητου στόλου σε ατμήρη οι διαδικασίες ήταν σταδιακές. Την περίοδο μέχρι και το τέλος του 19^{ου} αιώνα παλιές και νέες μορφές ναυτιλιακών πρακτικών επικαλύπτονται, δίνοντας το ιδιαίτερο αυτό γνώρισμα, στο οποίο αναφερθήκαμε προηγουμένως, στην ελληνική ναυτιλιακή ενασχόληση της περιόδου 1880-1914. Από την άλλη πλευρά η ελληνική παροικιακή εγκατάσταση, κυρίως στην περιοχή της Μαύρης Θάλασσας, καθόρισε ορισμένες μορφές της επιχειρηματικής δράσης στο χώρο της ναυτιλίας που δεν τις συναντούμε στην περίοδο μετά το 1918. Αυτές αφορούσαν αρχικά τους ίδιους τους ομογενείς, ως τους κύριους υποκινητές της διαδικασίας αναπροσαρμογής του στόλου σε ατμήρη, στοιχείο που προσδιόρισε ιδιαίτερα φυσιογνωμικά χαρακτηριστικά στην ελληνική ατμοπλοϊκή προσπάθεια μέχρι και το τέλος περίπου της δεκαετίας του 1900. Κατ' επέκταση τα ελληνικά εμπορικά παροικιακά δίκτυα, διαμορφωμένα σε μεγάλο βαθμό ήδη από τις αρχές του 19^{ου} αιώνα, όρισαν με τη σειρά τους τόσο τη γεωγραφία των ελληνικών ναυτιλιακών δραστηριοτήτων για την περίοδο μέχρι το 1914 όσο και ειδικές μορφές χρηματοδότησης των ναυτιλιακών εταιριών για το ίδιο χρονικό διάστημα.

Η έλευση του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου επέφερε εκτεταμένες απώλειες ελληνικών πλοίων, ανακόπτοντας με αυτόν τον τρόπο τη μέχρι τότε αλματώδη ανάπτυξη του ελληνικού εμπορικού ναυτικού. Με το τέλος των εχθροπραξιών σημειώθηκαν σημαντικές μεταβολές στο εσωτερικό του κλάδου. Η γεωγραφική

ακτίνα δράσης των ελληνόκτητων πλοίων επεκτάθηκε πέραν του οικείου χώρου της Μεσογείου και της Δυτικής Ευρώπης και σταδιακά, σε όλη τη διάρκεια του Μεσοπολέμου, επικράτησαν στους νέους θαλάσσιους εμπορικούς δρόμους των ωκεανών, καλύπτοντας έως ένα βαθμό την αντίστοιχη μείωση της βρετανικής συμμετοχής που παρατηρείται την ίδια περίοδο στις εμπορικές γραμμές τόσο των ελεύθερων φορτηγών όσο και των πλοίων τακτικών γραμμών. Αναπροσαρμογές σημειώθηκαν και σε ό,τι αφορούσε το δίκτυο των ελληνικών ναυτιλιακών εταιριών, τους τόπους εγκατάστασης και την ιδιαίτερη δομή τους. Ολοκληρώνεται η παρακμή της ελληνικής παροικιακής παρουσίας στο χώρο της Μαύρης Θάλασσας, διαδικασία ίχνη της οποίας εντοπίζονται από τις αρχές του 20^{ου} αιώνα, και το ελληνικό ναυτιλιακό δίκτυο επικεντρώνεται πλέον γύρω από τον άξονα που καθόρισαν οι πόλεις του Λονδίνου και του Πειραιά. Νέοι πλοιοκτήτες επίσης κάνουν την εμφάνισή τους. Οι τελευταίοι, προερχόμενοι κατά βάση από το εσωτερικό πλέον του ελληνικού χώρου, συγκρότησαν μια ιδιαίτερη ομάδα πλοιοκτητών, οι οποίοι στη συντριπτική τους πλειονότητα δραστηριοποιήθηκαν στον τομέα της φορτηγού ναυτιλίας ως κάτοχοι ενός πλοίου. Τελευταίο αλλά εξίσου σημαντικό γεγονός που διαφοροποιεί τα χρόνια πριν και μετά το 1914 αποτέλεσε η σταδιακή αλλαγή των σχέσεων μεταξύ εργαζομένων και πλοιοκτησίας. Σε καμιά περίπτωση βεβαίως δεν εξαλείφθηκε ο γενικότερος πατερναλισμός που συγκροτούσε την ουσία της σχέσης μεταξύ ναυτικού κεφαλαίου και εργασίας, αποτέλεσμα του χαρακτήρα οργάνωσης και λειτουργίας των ελληνικών ναυτιλιακών εταιριών, εντούτοις την ίδια στιγμή ήταν πλέον γεγονός ότι κατά τη διάρκεια του Μεσοπολέμου, ιδίως τη δεκαετία του 1930, οι έλληνες εργαζόμενοι στα πλοία άρχισαν σταδιακά να αποστασιοποιούνται από την εργοδοσία, διαμορφώνοντας παράλληλα οργανωμένες ομάδες πίεσης με συγκεκριμένα και διακριτά αιτήματα.

Το πεδίο των αναζητήσεών μας θα στραφεί κατά βάση στα όρια της πόλης του Πειραιά, προσπαθώντας να παρακολουθήσει τις όποιες αλλαγές και μετατοπίσεις παρατηρούνται στον παραγωγικό τομέα της ναυτιλιακής του οικονομίας. Από αυτήν την άποψη δεν θα ήταν μακριά από την αλήθεια να ισχυριστούμε ότι η παρούσα έρευνα κινείται στο χώρο της τοπικής ιστορίας. Εντούτοις, η ίδια η θεαματική της μελέτης μάς παρέχει ταυτόχρονα τις δυνατότητες, ούτως ώστε η προβληματική μας να είναι ευρύτερη. Αρχικά, ο ίδιος ο τρόπος με τον οποίο επιχειρείται η προσέγγιση του όλου ζητήματος θέτει ως αφετηρία προβληματισμού και βασικού πυλώνα πάνω στον οποίο συγκροτείται η όλη ανάλυση την ίδια την εξέλιξη του ελληνόκτητου

στόλου στα τέλη του 19^{ου} αιώνα. Πρόκειται για ένα στόλο που ήδη από τις αρχές της συγκρότησής του κινήθηκε κατά βάση στα διεθνή ύδατα και καθόρισε τα βασικά φυσιολογικά του χαρακτηριστικά από τη λειτουργία του μέσα σε ένα ευρύτερο διεθνές ανταγωνιστικό περιβάλλον. Το γεγονός αυτό συνεπάγεται με τη σειρά του δύο απαραίτητες προϋποθέσεις εργασίας: α) τη μελέτη των δικτύων της ελληνικής παροικιακής εγκατάστασης στο χώρο της Ανατολής και στη Δυτική Ευρώπη, στα οποία συγκροτείται και λειτουργεί ο μεγαλύτερος όγκος της ελληνόκτητης ναυτιλίας και μέσω των οποίων διαμορφώνεται και εξελίσσεται με την πάροδο του χρόνου το πλαίσιο και η φυσιολογία της πρόσβασης της ελληνικής ναυτιλιακής δραστηριότητας στο χώρο των διεθνών μεταφορών. β) Την προσπάθεια να αναζητηθούν κοινές συνιστώσες στην εξέλιξη του ελληνόκτητου στόλου με αντίστοιχα ευρωπαϊκά παραδείγματα. Ο ίδιος ο «κοσμοπολιτισμός» και η διεθνής διάσταση του τομέα των ναυτιλιακών μεταφορών καθιστούν τη συγκριτική οπτική όχι απλώς ένα ακίνητο ιστορικό φόντο πάνω στο οποίο μελετάται η ελληνική περίπτωση, αλλά αναγκαία μεθοδολογική αρχή που μας βοηθά να ανακαλύψουμε τους κοινούς τόπους πάνω στους οποίους στηρίχθηκε η ευρύτερη «οικογένεια» των εκπροσώπων του τομέα των ναυτιλιακών μεταφορών, καθώς και τα πραγματικά ιδιαίτερα χαρακτηριστικά που διαμόρφωσε με τη σειρά της η ελληνική εκδοχή.

Η διαλεκτική της εξέλιξης της τοπικής ναυτιλιακής οικονομίας του Πειραιά δεν περιορίζεται ωστόσο μόνο στο θέμα της ελληνόκτητης ναυτιλίας και των αλλαγών στο χώρο των διεθνών μεταφορών. Μέσα στα όρια του καθεαυτού ελληνικού οικονομικού σχηματισμού, όπως ο τελευταίος μετασηματίστηκε στην αλληλεπίδρασή του από την ευρωπαϊκή οικονομική συγκυρία του τέλους του 19^{ου} αιώνα, μια ομάδα πόλεων-λιμανιών του ελληνικού χώρου διαμόρφωσαν ένα συγκεκριμένο πλαίσιο εμπορικών πόλεων, άμεσα ενταγμένων στους μηχανισμούς μιας ολοένα διευρυνόμενης παγκόσμιας αγοράς. Ο Πειραιάς, η Πάτρα και η Ερμούπολη αποτέλεσαν μέχρι και το τέλος της πρώτης δεκαετίας του 20^{ου} αιώνα τις βασικές εμπορικές πύλες του ελληνικού κράτους, τα πλέον χαρακτηριστικά σημεία επαφής, ταυτόχρονα και ένταξης, της ελληνικής οικονομίας στο διεθνές σύστημα καταμερισμού εργασίας. Από αυτήν την άποψη, και με δεδομένη πάντα την κυρίαρχη σημασία που αντιπροσώπευαν οι θαλάσσιοι δρόμοι μεταφοράς στην Ελλάδα μέχρι και τις αρχές του 20^{ου} αιώνα, οι πόλεις-λιμάνια λειτούργησαν ως ευαίσθητοι δείκτες της διαδικασίας ένταξης της ελληνικής οικονομίας στην περιφέρεια της παγκόσμιας αγοράς. Το καθένα από αυτά τα λιμάνια, πέρα από τις όποιες κοινές συνιστώσες τους,

ανέπτυξαν ορισμένα ιδιαίτερα γνωρίσματα, απότοκα αφενός του χαρακτήρα και της φυσιολογίας της ένταξής τους στο διεθνές σύστημα μεταφορών, αφετέρου του είδους του εξωτερικού εμπορίου που επιτελούσαν και της αλληλεξάρτησής τους με την ευρύτερη παραγωγική τους ενδοχώρα. Καθώς οι κατά τόπους οικονομικές περιφέρειες της ελληνικής επικράτειας σταδιακά, όσο προχωρούμε στο τέλος του 19^{ου} αιώνα, τείνουν να λειτουργούν σε μια ολοένα και περισσότερο ενοποιημένη οικονομία, οι επιπτώσεις του διεθνούς οικονομικού περιβάλλοντος παύουν αντίστοιχα να περιορίζονται στα όρια συγκεκριμένων, διακριτών γεωγραφικών ενοτήτων, αλλά αρχίζουν να επενεργούν στο σύνολο του ελληνικού οικονομικού μετασχηματισμού. Με δεδομένο το στοιχείο αυτό, η ανάπτυξη ή η ύφεση ενός καθορισμένου λιμανιού σχετίζεται άμεσα με αντίστοιχες διαδικασίες που λαμβάνουν χώρα και στον υπόλοιπο ιστό των πόλεων-λιμανιών που εξυπηρετούσαν το εξωτερικό εμπόριο της χώρας. Η μελέτη επομένως της ναυτιλιακής οικονομίας του Πειραιά δεν μπορεί να αγνοεί και οφείλει να μην αγνοεί τις αλλαγές και τους μετασχηματισμούς που προσδιόρισαν την εξέλιξη της Πάτρας ή της Ερμούπολης, καθώς βάσει αυτών των διαδικασιών ερμηνεύονται, χωρίς βεβαίως να αποτελούν τις μοναδικές αιτίες, αντίστοιχες αλλαγές που επισυμβαίνουν στο χώρο των τοπικών πλέον ναυτιλιακών δομών του Πειραιά.

Τέλος, και η ίδια η έννοια του όρου «ναυτιλιακό κέντρο» μας εισάγει σε έναν ευρύτερο προβληματισμό που ξεφεύγει από τα όρια μιας περιοριστικής τοπικής ιστορίας. Με τον όρο αυτό ή με την ευρύτερη σηματοδότησή του ως «ναυτιλιακής οικονομίας», προσδιορίζουμε το σύνολο εκείνης της παραγωγικής διαδικασίας που βρίσκεται στην απόληξη της σχέσης ανάμεσα στην παραγωγή ενός συγκεκριμένου αγαθού και στις αγορές κατανάλωσής του. Περιλαμβάνει όχι μόνο τους κύριους εκπροσώπους της οικονομίας αυτής (τις ναυτιλιακές εταιρίες) και τα παραγωγικά τους μέσα (τα πλοία), αλλά και το σύνολο των παραγόντων που εμπλέκονται σε αυτό το πλέγμα οικονομικών λειτουργιών: τα δίκτυα παραγωγής και εμπορίας των προϊόντων, τους αντίστοιχους μηχανισμούς στους τόπους κατανάλωσης, τους φορείς χρηματοδότησης της εμπορικής – ναυτιλιακής δραστηριότητας, το μέγεθος και τον όγκο μιας παράπλευρης ναυτιλιακής αγοράς αποτελούμενης από επιχειρήσεις ναυτασφαλειών, από ναυλομεσίτες, καθώς και από ένα εκτεταμένο δίκτυο παροχής πληροφοριών και αντίστοιχου εργατικού δυναμικού. Σε ένα δεύτερο εξίσου σημαντικό επίπεδο, η ναυτιλιακή οικονομία ενός τόπου σχετίζεται άμεσα και με τον τομέα της συναφούς δευτερογενούς παραγωγής, τον κλάδο δηλαδή της ναυπηγικής και επισκευής πλοίων. Η διερεύνηση της σχέσης αυτής είναι ιδιαίτερα σημαντική,

καθώς αφορά τους ευρύτερους, δομικούς μετασχηματισμούς που διαμορφώνει ο χώρος των ναυτιλιακών μεταφορών στον τομέα παραγωγής κεφαλαιουχικών αγαθών και βρίσκεται σε άμεση συνάρτηση με το βαθμό και την έκταση της σύνδεσης της ναυτιλιακής δραστηριότητας με το σύνολο της τοπικής και ευρύτερης οικονομίας. Απόρροια των δύο βασικών αυτών προσδιοριστικών στοιχείων της έννοιας της ναυτιλιακής οικονομίας είναι η εκ των πραγμάτων διεύρυνση της οπτικής μας. Είτε εξετάζουμε την εξέλιξη του Πειραιά ως ναυτιλιακού κέντρου είτε ενός οποιουδήποτε άλλου ναυτότοπου, ιδίως μέσα στις ιδιαίτερες συνθήκες που προσδιόρισε ο ατμός ως βασική κινητήρια δύναμη των μεταφορικών μέσων, η ερευνητική αναζήτηση είναι ανάγκη να στραφεί στη μελέτη συνολικότερων χώρων που αφορούν το σύνολο της οικονομίας και της κοινωνίας και ως εκ τούτου σχετίζονται με διαδικασίες ευρύτερες των ορίων που καθορίζει η τοπική ιστορία.

Το κείμενο που ακολουθεί αναπτύσσεται σε τέσσερα βασικά κεφάλαια. Το πρώτο αναφέρεται στην περίοδο πριν το 1880 και λειτουργεί εισαγωγικά για το κυρίως θέμα της εργασίας. Υποδιαιρείται σε τέσσερα επιμέρους υποκεφάλαια και παρουσιάζει με εκτενή τρόπο τις διαδικασίες πληθυσμιακής συγκρότησης της νέας πόλης του Πειραιά, τη δημογραφική του εξέλιξη, καθώς και την πορεία ανάπτυξης των τοπικών παραγωγικών του δομών την περίοδο 1835-1880. Η ανάλυση των κύριων συνιστωσών που διαμόρφωσαν τις τοπικές οικονομικές και κοινωνικές συνθήκες για τα πρώτα 45 περίπου χρόνια της ιστορίας του νεοελληνικού Πειραιά επιχειρείται σε συνάρτηση με μια παράλληλη έκθεση των γενικών χαρακτηριστικών του διεθνούς οικονομικού περιβάλλοντος και των σχέσεων που το τελευταίο προσδιόρισε στη συνολικότερη φυσιογνωμία και τη θέση της ελληνικής οικονομίας στο νέο πλαίσιο αναφοράς της Ευρώπης του 19^{ου} αιώνα. Η τοποθέτηση του ελληνικού οικονομικού σχηματισμού στην περιφέρεια της διεθνούς, κατά βάση ευρωπαϊκής, καπιταλιστικής αγοράς, ήδη πριν από τη συγκρότηση του νεοελληνικού κράτους, καθιστά την ανάλυση της αλληλεξάρτησης της ευρωπαϊκής και ελληνικής εμπειρίας απαραίτητη, ιδίως στο βαθμό που το κύριο βάρος της μελέτης στρέφεται στην ανίχνευση των εμπορικών και ναυτιλιακών σχέσεων που ανέπτυξε η πόλη του Πειραιά για την περίοδο 1835-1880 με το εσωτερικό και ευρύτερα ευρωπαϊκό του περιβάλλον. Ξεχωριστό βάρος δίνεται στο τελευταίο υποκεφάλαιο στην εξέλιξη της καθαυτό ναυτιλιακής οικονομίας της πόλης, μέσα από μια συγκριτική οπτική με άλλα λιμάνια του ελληνικού χώρου (κυρίως την Πάτρα και την Ερμούπολη). Η αριθμητική εξέλιξη του τοπικού νηολογίου (αριθμός πλοίων και χωρητικότητα), η διαμόρφωση

ενός πρώτου πλαισίου παράλληλων οικονομικών δομών που λειτουργούσε στην περιφέρεια της ναυτιλιακής δραστηριότητας και η συγκρότηση μιας πρώιμης λιμενικής υποδομής στον Πειραιά, αποτελούν τις βασικές αναζητήσεις με τις οποίες ολοκληρώνεται το εισαγωγικό αυτό μέρος της μελέτης.

Το δεύτερο κεφάλαιο μας εισάγει στα καθαυτό όρια της παρούσας έρευνας. Η σε αδρές γραμμές επισκόπηση της διεθνούς οικονομικής εμπειρίας τον ύστερο 19^ο αιώνα που επιχειρείται στην αρχή προσπαθεί να λειτουργήσει κυρίως ως ερμηνευτική βάση των αλλαγών και των μετατοπίσεων που επισυμβαίνουν στο χώρο της ελληνικής παροικιακής εγκατάστασης την περίοδο 1880-1914. Μαζί με τις μεταβολές στον πληθυσμιακό χάρτη της ελληνικής επικράτειας και τη συγκρότηση ενός νέου οικιστικού πλαισίου αναφοράς, θα αποτελέσουν τις κύριες συνισταμένες της κυριαρχίας του Πειραιά στην ελληνική οικονομία στα τέλη του 19^{ου} αιώνα. Η ποσοτική και ποιοτική ανάλυση του εξωτερικού εμπορίου που επιτελούσε η πόλη του Πειραιά την περίοδο 1880-1914, με την οποία ασχολείται το τρίτο υποκεφάλαιο, μας τοποθετεί στο χώρο της ελληνικής εμπορικής ναυτιλιακής δραστηριότητας και στις αντίστοιχες εξελίξεις που η τελευταία καθόρισε στα όρια πλέον της πειραιϊκής οικονομίας. Τα παραπάνω ζητήματα εξετάζονται στο τέταρτο και πέμπτο μέρος του δευτέρου κεφαλαίου. Η ίδια η διαδικασία μετασχηματισμού του ελληνόκτητου στόλου σε ατμήρη, οι εκπρόσωποι αυτής της αναπροσαρμογής, τα βασικά φυσιογνωμικά χαρακτηριστικά των νέων ναυτιλιακών εταιριών, καθώς και η γεωγραφία και τα είδη των φορτίων που διαμόρφωσε η ελληνική εκδοχή στο νέο περιβάλλον των θαλάσσιων ατμοπλοϊκών μεταφορών, βρίσκονται στο κέντρο μιας συνολικότερης προβληματικής που προσπαθεί να διακρίνει τις επιδράσεις και τις αλληλοαιτιάσεις ενός ευρύτερου διεθνούς περιβάλλοντος, προσδιοριζόμενου από νέες και σταδιακά μεταβαλλόμενες εμπορικές και μεταφορικές συνθήκες, με το εσωτερικό του ελληνικού χώρου και ιδίως με την πόλη του Πειραιά.

Εκτός από την παρουσία της φορτηγού ναυτιλίας στον Πειραιά, ξεχωριστή θέση κατέχει και το ζήτημα της ανάπτυξης της επιβατηγού ατμοπλοΐας στην ίδια πόλη, θέμα το οποίο διαπραγματεύεται το τρίτο κεφάλαιο. Η διάκρισή του σε ειδικό κεφάλαιο καθορίστηκε από δύο παράγοντες: α) από την ιδιαίτερη φυσιογνωμία που χαρακτηρίζει τον τομέα των τακτικών επιβατηγών γραμμών, και ο οποίος στην περίπτωση των ελληνικών ναυτιλιακών δραστηριοτήτων αποτέλεσε στην ουσία εξαίρεση στη συνολική κατεύθυνση του κλάδου και β) στην ειδική σχέση που παρουσιάζει η πόλη του Πειραιά στα τέλη του 19^{ου} αιώνα με την επέκταση του τομέα

των επιβατηγών γραμμών. Από μια άποψη η επιβατηγός ακτοπλοΐα προσέδωσε εκείνα τα διακριτά χαρακτηριστικά που παρουσίαζε ο Πειραιάς ως ναυτιλιακό κέντρο την περίοδο 1880-1914, παρόλο που το ειδικό βάρος που προσδιόριζε η τελευταία στα συνολικά μεγέθη της ναυτιλιακής οικονομίας του Πειραιά ήταν περιορισμένο. Ξεκινώντας από μια επιγραμματική σκιαγράφηση των συνθηκών της ατμοπλοϊκής επιβατικής σύνδεσης του Πειραιά με τον ελληνικό και ευρωπαϊκό του περίγυρο στα μέσα του 19^{ου} αιώνα, η ανάλυση εστιάζεται κυρίως στη δεκαετία του 1880 και στα νέα δεδομένα που αυτή επέφερε. Η ίδρυση των πρώτων ακτοπλοϊκών επιβατηγών εταιριών ιδιωτικών συμφερόντων στην πόλη του Πειραιά αποτελεί το εφαλτήριο για να παρακολουθήσουμε όχι μόνο την αριθμητική εξέλιξη του κλάδου μέχρι το 1914, αλλά ταυτόχρονα να γνωρίσουμε τους εκπροσώπους αυτής της προσπάθειας, τους λόγους που οδήγησαν την επικέντρωση της ιδιωτικής ακτοπλοΐας στην πόλη του Πειραιά, καθώς και τα πρώτα προβλήματα που ο συγκεκριμένος κλάδος αντιμετώπισε.

Στο τέταρτο και τελευταίο κεφάλαιο η έρευνά μας στρέφεται, σε πολύ μεγαλύτερο βαθμό σε σχέση με τα προηγούμενα κεφάλαια, στα όρια της καθαυτό πόλης του Πειραιά. Μετακινούμενοι από το χώρο των εκπροσώπων του δικτύου των ελληνικών θαλάσσιων μεταφορών η προσοχή μας αφιερώνεται στην επίδραση που είχε η συνολική αύξηση της ναυτιλιακής κίνησης του Πειραιά πάνω σε μια διαφορετική όψη της έννοιας του ναυτιλιακού κέντρου, την εξέλιξη των λιμενικών του υποδομών στα τέλη του 19^{ου} αιώνα. Τα διακριτά στοιχεία που διαφοροποιούν την ιστορία του λιμανιού του Πειραιά σε σχέση με το παρελθόν του και δικαιολογούν αντίστοιχα την ειδική του διαπραγμάτευση, αφορούν αφενός την ενεργότερη εμπλοκή του κράτους στις διαδικασίες των λιμενικών έργων, στοιχείο που δεν σχετίζεται αποκλειστικά με τον Πειραιά, αλλά αφορά την ευρύτερη αναπτυξιακή πολιτική του κράτους στα τέλη του 19^{ου} αιώνα, αφετέρου την προσπάθεια να διαμορφωθεί για πρώτη φορά στον Πειραιά ένα ενιαίο και συνολικό λιμενικό συγκρότημα, που θα συμπεριλάμβανε τα νέα δεδομένα που είχαν δημιουργηθεί στην πόλη από την αύξηση της ατμοπλοϊκής του κίνησης και τις προοπτικές που προδιέγραφε η κατασκευή του σιδηροδρομικού δικτύου. Ειδικότερα εξετάζονται τόσο τα λιμενικά έργα που πραγματοποιήθηκαν την περίοδο 1880-1914 όσο και τα κατά καιρούς σχέδια που εκπονήθηκαν, μα ποτέ δεν εφαρμόστηκαν, και τα οποία στόχευαν σε μια συνολική διαρρύθμιση του λιμενικού χώρου. Βασικός φορέας της νέας αντίληψης και του ρόλου που αρχίζει να διαδραματίζει το λιμάνι του Πειραιά από τις αρχές του 20^{ου}

αιώνα ήταν η νέα οργανωτική δομή της λιμενικής διοίκησης με τη μορφή της *Επιτροπής Λιμένος Πειραιώς*, στοιχείο που με τη σειρά του αναδεικνύεται στο κεφάλαιο. Η γενικότερη εικόνα του λιμενικού χώρου συμπληρώνεται με την παρουσίαση της κατασκευής των μόνιμων δεξαμενών του Πειραιά, του παρασκηνίου των σχετικών προσπαθειών, καθώς και των περιπετειών μέχρι την ολοκλήρωσή τους. Με το ερώτημα εάν το μεγάλο αυτό έργο υποδομής επηρέασε και κατά πόσο τις συνολικές παραγωγικές δομές της πόλης, ολοκληρώνεται το κεφάλαιο. Στο κέντρο της ανάλυσης βρίσκεται ο ναυπηγοεπισκευαστικός τομέας του Πειραιά, η πιθανή σχέση του με τις μόνιμες δεξαμενές, καθώς και μια γενική παρουσίαση της δυναμικής του κλάδου, της εξέλιξης και των δομικών του προβλημάτων.

Το υλικό πάνω στο οποίο στηρίχθηκε η εργασία προήλθε τόσο από πρωτογενείς πηγές όσο και από μια ευρύτερη βιβλιογραφία. Εξαιρώντας ορισμένες δημοσιευμένες πηγές που ασχολούνται με συγκεκριμένα ζητήματα της εμπορικής και ναυτιλιακής παρουσίας των Ελλήνων (Ι.Α. Πολυχρονίδης, Έκθεση του Υπουργείου των Ναυτικών το 1899), οι υπόλοιπες αφορούν αποκλειστικά την πόλη του Πειραιά. Το μεγαλύτερο μέρος αυτού του πρωτογενούς υλικού αντλήθηκε από το Ιστορικό Αρχείο του Δήμου Πειραιά και συγκεκριμένα από τη συλλογή του Ιωάννη Αλ. Μελετόπουλου. Από το χώρο αυτόν αντλήθηκαν οι ιδιαίτερα χρήσιμοι Οδηγοί (Αγγελόπουλος, Καμπούρογλου, Αλεξάκης), που καλύπτουν την περίοδο από τα μέσα του 19^{ου} αιώνα έως τα πρώτα χρόνια του 20^{ου} και περιέχουν πολύτιμες πληροφορίες που αφορούν τον πληθυσμό και την οικονομία της πόλης, φωτογραφίζοντας ουσιαστικά συγκεκριμένες χρονικές στιγμές στην πορεία εξέλιξης του Πειραιά. Την ίδια προέλευση έχουν και οι βρετανικές προξενικές εκθέσεις των ετών 1890 και 1891. Εντούτοις, ο περιορισμένος αριθμός τους και η χρονολογική τους εγκύτητα δεν μας επέτρεψαν να παρακολουθήσουμε την οικονομική εξέλιξη του Πειραιά μέσα από μια οπωσδήποτε ενδιαφέρουσα διαφορετική οπτική. Από τη συλλογή Μελετόπουλου τέλος, μελετήθηκαν και τρία σχέδια που είχαν κατατεθεί για τη συνολική διαρρύθμιση του λιμανιού του Πειραιά (σχέδια της εταιρίας Βένραθερ, του Παπαδόπουλου και του Kummer), τα οποία ωστόσο δεν χρησιμοποιήθηκαν οργανικά στο κυρίως σώμα της έρευνας.

Μια άλλη κατηγορία πηγών αποτελούν οι επίσης δημοσιευμένοι γενικοί Οδηγοί των πόλεων της Ελλάδας (Μπούκας, Γρηγορόπουλος, Μακρίδης, Κουσουλίνος). Αν και λιγότερο λεπτομερείς από τους αντίστοιχους Οδηγούς που

αφορούν αποκλειστικά την πόλη του Πειραιά, με εξαίρεση τον Οδηγό του Κουσουλίνου, ωστόσο παρέχουν και αυτοί με τη σειρά τους σημαντικές πληροφορίες, κυρίως δε συμπληρώνουν ενδιάμεσα χρονικά κενά, βοηθώντας μας να διαμορφώσουμε μια πιο ολοκληρωμένη εικόνα της ανάπτυξης της πόλης μέσα στην ιστορική διαχρονία. Τέλος, ο τοπικός πειραιϊκός Τύπος αποτέλεσε σημαντικότερη πηγή πληροφοριών. Στις αρχές του 20^{ου} αιώνα εκδίδονται τέσσερις εφημερίδες, δύο ημερήσιες (η «Σφαίρα» και ο «Χρονογράφος») και άλλες δύο που έβγαιναν τρεις φορές την εβδομάδα (η «Πρόνοια» και η «Φωνή του Πειραιώς»). Από αυτές μελετήθηκε η εφημερίδα «Σφαίρα» (έτος ίδρυσης το 1880) για την περίοδο 1880-1914 και η επιλογή καθορίστηκε από τον ιδιαίτερο πλούτο ειδικών και γενικών πληροφοριών που σχετίζονταν με την πόλη του Πειραιά και την ενδελεχή ανάλυση που παρουσιάζουν τα άρθρα της εφημερίδας, ιδίως εκείνα του πρώτου διευθυντή της Ιωάννη Καλοσύπη, σε ό,τι αφορούσε ζητήματα που σχετίζονταν με το εμπόριο, τη ναυτιλία και το λιμάνι της πόλης.

Πέρα από τις αρχειακές πηγές και την εφημερίδα «Σφαίρα», για την πραγματοποίηση της μελέτης έγινε χρήση μιας εκτεταμένης δευτερογενούς βιβλιογραφίας. Η τελευταία καλύπτει τρεις βασικές θεματικές κατηγορίες: α) έργα που αφορούν την οικονομική και κοινωνική εξέλιξη του ελληνικού χώρου το 19^ο και 20^ο αιώνα, καθώς και την αντίστοιχη ευρωπαϊκή εμπειρία, β) μονογραφίες και άρθρα σχετικά με το ζήτημα της νεοελληνικής πόλης και ιδίως την πόλη του Πειραιά και γ) μελέτες που αφορούν ειδικότερα την ιστορία του μετασχηματισμού του ελληνόκτητου στόλου σε ατμήρη και συγκεκριμένες περιπτώσεις σχετικά με την ευρωπαϊκή ναυτιλία. Σε ορισμένα έργα, ιδίως όσα αναφέρονται στους συνολικούς οικονομικούς μετασχηματισμούς της νεοελληνικής κοινωνίας του 19^{ου} και του 20^{ου} αιώνα, η παρουσία του νεότερου Πειραιά και το θέμα του ελληνόκτητου στόλου συνυπάρχουν, αναπόσπαστο τμήμα μιας ευρύτερης ανάλυσης. Από την άλλη πλευρά, το ζήτημα της εξέλιξης των θαλάσσιων μεταφορών στην Ευρώπη κατέχει αντίστοιχα ιδιαίτερη θέση στις μελέτες για την ευρωπαϊκή οικονομία της ίδιας περιόδου. Η ιστοριογραφία για την νεοελληνική πόλη, παρόλο που απέχει αρκετά από το να θεωρηθεί επαρκής, ιδίως συγκρινόμενη με αντίστοιχα αποτελέσματα στο χώρο της ευρωπαϊκής τοπικής ιστορίας, εντούτοις μας παρείχε μια ικανοποιητική βάση, ούτως ώστε να αποκτήσουμε μια καλή εικόνα για την εξέλιξη του νεοελληνικού αστικού χώρου κατά τη διάρκεια του 19^{ου} αιώνα και των αρχών του 20^{ου}. Σε ό,τι αφορά τις μονογραφίες που ασχολούνται αποκλειστικά με την ιστορία του νεοελληνικού

Πειραιά τα δεδομένα είναι ακόμη πιο περιορισμένα. Η ανανέωση βεβαίως του ενδιαφέροντος για τις παραγωγικές δομές της πόλης στην πορεία της νεότερης ιστορίας του έχει επιφέρει ορισμένα θετικά ιστοριογραφικά αποτελέσματα και μια αντίστοιχη δυναμική που φαίνεται να συνεχίζεται, εντούτοις είναι εμφανής η απουσία σύγχρονων μελετών που να ασχολούνται με τις διεργασίες και τις μεταβολές στο πολιτικό επικοδόμημα της πόλης, ιδίως στα πλαίσια που προσδιόριζε η τοπική δημοτική αρχή. Τα έργα του Ε. Στρούμπου και Δ. Θ. Σπηλιωτόπουλου για τη Δημαρχία Πειραιά, που εκδόθηκαν το 1907 και 1939 αντίστοιχα, εξακολουθούν να αποτελούν από όσο γνωρίζουμε, τις μοναδικές μονογραφίες που εξετάζουν την ιστορία της τοπικής αρχής μέχρι τα μέσα του 20ού αιώνα. Σε σχέση τέλος με την ιστορία του ελληνόκτητου ατμήρους στόλου, το δευτερογενές υλικό μας στηρίζεται κυρίως σε πρόσφατες μελέτες, προϊόν της σχετικής ανανέωσης στο χώρο της σύγχρονης ελληνικής ιστοριογραφίας του ερευνητικού ενδιαφέροντος για την ελληνική ναυτιλιακή δραστηριότητα του 19^{ου} και 20^{ου} αιώνα. Η συγκεκριμένη επιλογή καθορίστηκε από την νέα συγκριτική οπτική που οι νεότερες έρευνες διαθέτουν και το διάλογό τους με μια ευρύτερη ξένη βιβλιογραφία. Στην ίδια κατεύθυνση της συγκριτικής ανάλυσης της ελληνικής και ευρωπαϊκής εμπειρίας στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών από τα μέσα του 19^{ου} αιώνα και εξής κινείται και το υπόλοιπο πληροφοριακό υλικό που χρησιμοποιούμε, με τη μορφή που αναλύουν συγκεκριμένα ευρωπαϊκά παραδείγματα και ειδικότερες όψεις της ευρωπαϊκής ναυτιλιακής δραστηριότητας.

Υπολείπεται να ευχαριστήσω τους διδάσκοντες του Τομέα Σύγχρονης Ευρωπαϊκής και Ελληνικής Ιστορίας του Τμήματος Ιστορίας-Αρχαιολογίας του Πανεπιστημίου Κρήτης, και ειδικότερα τον καθηγητή Σωκράτη Πετμεζά, χωρίς των οποίων τη συμπαράσταση, την κατανόηση και κυρίως την υπομονή τους η ολοκλήρωση της παρούσας εργασίας θα ήταν ουσιαστικά αδύνατη.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1. Πειραιάς: Η γένεση μιας «νέας» πόλης

1.1. Εποικισμός της πειραιϊκής χερσονήσου και δημογραφική της εξέλιξη, 1835-1880

Το τέλος του εθνικοαπελευθερωτικού αγώνα του 1821, μετά από μια δεκάχρονη σχεδόν περίοδο πολεμικών επιχειρήσεων και εμφύλιων συγκρούσεων, διαμόρφωσε ένα περιορισμένο, τόσο γεωγραφικά όσο και πληθυσμιακά, ελληνικό κράτος. Οι ανθρώπινες απώλειες της Επανάστασης και η συνακόλουθη αποδιάρθρωση του προεπαναστατικού πλέγματος πληθυσμιακής εγκατάστασης στην ελληνική χερσόνησο ανέκοψε, έστω και προσωρινά, μία περίοδο αύξησης του ελλαδικού πληθυσμού, η οποία παρατηρείται ήδη από το 18^ο αιώνα για το μεγαλύτερο μέρος της νότιας Βαλκανικής. Η αύξηση αυτή εξέφραζε περισσότερο μια συνολική τάση. Η μακρά περίοδος της οθωμανικής κυριαρχίας και των συνακόλουθων συνεπειών της, καθώς και άλλοι λόγοι (όπως λ.χ. επιδημίες και λιμοί) καθόρισαν έναν ασυνεχή ρυθμό ανάπτυξης των ανθρώπων και του χώρου. Τα δεινά της Επανάστασης ενέτειναν τις εικόνες ερήμωσης και καταστροφής που παρουσίαζαν αρκετές περιοχές πριν από το 1821, προκαλώντας πολλές φορές αμηχανία και ερμηνευτικές δυσκολίες στην προσπάθεια του νεοσύστατου κράτους να διαμορφώσει μία έννοια ευρύτερης γεωγραφικής και ιστορικής συνέχειας.

Σε ό,τι αφορά την ιστορία της πειραιϊκής χερσονήσου, η ιχνηλάτηση της παλαιότερης ιστορίας του Πειραιά συναντά μια μακρά περίοδο ερήμωσης και εγκατάλειψης, που φτάνει μέχρι και τις αρχές του 19^{ου} αιώνα. Δεν θα ήταν υπερβολή να ισχυριστούμε ότι η ανασύνθεση της πορείας της νεότερης πόλης του Πειραιά προσδιορίζει την ιστορία μιας εντελώς νέας πόλης, το σημείο έναρξης της οποίας είναι απόλυτα προσδιορισμένο στο χρόνο. Στην ουσία, οι έννοιες «γένεση» και «ίδρυση» αποκτούν στην περίπτωση του νεότερου Πειραιά το πλέον κυριολεκτικό τους νόημα.¹

Οι εικόνες της απουσίας και της παρακμής αναφέρονται συχνά και αναδύονται αρκετές φορές με ανάγλυφο τρόπο μέσα από τις σελίδες των ξένων περιηγητών του ελληνικού χώρου. «Στον τόπο που ήταν οι μεγαλοπρεπέστατοι ναύσταθμοι, τα νεώρια και οι αγορές όπου αντηχούσαν οι φωνές θαλασσινών εκεί που υψώνονταν τα λαμπερά οικοδομήματα που στο σύνολό τους θύμιζαν το θέλημα και την ομορφιά της Ρόδου, δεν έβλεπα τώρα παρά ένα γκρεμισμένο μοναστήρι και

μια αποθήκη άθλια παράκτια φρουρά, όπου ένας Τούρκος Τελώνης, μένοντας σε μια ξύλινη παράγκα, μάταια περιμένει μήνες ολόκληρους τον ερχομό κάποιου πλοίου» γράφει στο οδοιπορικό του ο Châteaubriand το 1806 και θρηνολογώντας αναρωτιέται: «Ποιός κατάστρεψε τόσα και τόσα μνημεία Θεών και ανθρώπων; Η απόκρυφη δύναμη που αναποδογυρίζει τα πάντα, υποταγμένη και αυτή στον άγνωστο Θεό, που τον βωμό του είχε δει ο Απόστολος Παύλος, στο Φάληρο: Αγνώστω Θεώ, Dei Ignoto»ⁱⁱ. Ακόμη και το 1833, μόλις δύο χρόνια πριν από την επίσημη ίδρυση του Δήμου Πειραιά,ⁱⁱⁱ η κατάσταση παρέμενε η ίδια. Ο Λουδοβίκος Ρος, αρχαιολόγος και μέλος της επίσημης ακολουθίας του νεαρού βασιλιά Όθωνα, κατά τη διάρκεια των μετακινήσεών του στην Ελλάδα περιγράφει τις ενθυμήσεις του: «Το φημισμένο λιμάνι ήταν τότε εντελώς ερημωμένο. Τα ερείπια ενός μοναστηριού (που τον καιρό των μαχών του εθνικοαπελευθερωτικού πολέμου είχε εντελώς σχεδόν καταστραφεί) και μια ντουζίνα από ξύλινες καλύβες, απλώνονταν στην ακτή...»^{iv}

Η εικόνα αυτή, ωστόσο, έμελλε να μεταβληθεί με εξαιρετικά γοργούς ρυθμούς. Δύο βασικές διαδικασίες φαίνεται να σηματοδεύουν την ανάπτυξη του ελληνικού οικιστικού δικτύου τις πρώτες δεκαετίες μετά την απελευθέρωση. Η πρώτη, που έχει προσελκύσει και το μεγαλύτερο μέρος του ενδιαφέροντος της ελληνικής ιστοριογραφίας, είναι ο λεγόμενος «αγροτικός εποικισμός» ο οποίος, αυθόρμητος και κινούμενος από οικονομικούς κυρίως παράγοντες, ολοκληρώθηκε σταδιακά μέσα σε ένα βάθος χρόνου (έως τις αρχές της δεκαετίας του 1870), οριστικοποιώντας την εγκατάσταση ορεινών ελληνικών πληθυσμών στις πεδιάδες και τη συνακόλουθη ανάπτυξη των εμπορευματικών καλλιεργειών. Η δεύτερη διαδικασία, που κυρίως μας ενδιαφέρει στην περίπτωση του Πειραιά, αφορά έναν αστικό (ή ημιαστικό) εποικισμό, πολιτικά δημιουργημένο, πρώτα από τον Καποδίστρια και έπειτα, με πολύ πιο έντονους ρυθμούς, από τον Όθωνα. Σε μία πρώτη φάση, ως τις αρχές της δεκαετίας του 1840, το κράτος – στην ουσία οι αποφάσεις της Αντιβασιλείας – αποτέλεσαν τον αποφασιστικό καταλύτη στην προσπάθεια για μετασχηματισμό της έρημης ως τότε πειραιϊκής χερσονήσου σε ένα σύγχρονο, δυτικού τύπου αστικό κέντρο. Αρχικά, η απόφαση να μεταφερθεί το 1834, για λόγους ιστορικούς και εθνικού γοήτρου, η πρωτεύουσα του νεοελληνικού κράτους στην Αθήνα^v εμπειρείχε από μόνη της μία προωθητική δυναμική που σφράγισε αποφασιστικά και την τύχη του Πειραιά. «Εκτοτε η τύχη του Πειραιώς ήτο γνωστή και ωρισμένη».^{vi} Δεν θα μπορούσε εξάλλου να γίνει διαφορετικά, καθώς ο Πειραιάς, ως φυσική απόληξη της πρωτεύουσας στη θαλάσσια ζώνη, ουσιαστικά στο

μοναδικό οικονομικά λειτουργικό χώρο στην Ελλάδα του 19^{ου} αιώνα,^{vii} χρειαζόταν να λειτουργήσει παράλληλα και πρωταρχικά και ως βασικός τροφοδότης του δεύτερου μεγαλύτερου αστικού κέντρου της ελληνικής επικράτειας μετά την Ερμούπολη της Σύρου. Αναγκαστικός σταθμός για όσους έκαναν το ταξίδι της Αθήνας, ήταν λογικό ο Πειραιάς να εξυπηρετεί πολύ περισσότερους ανθρώπους από ό,τι οι μόνιμοί του κάτοικοι. Έτσι λ.χ. το 1852, ενώ η πόλη αριθμούσε 5.252 κατοίκους, ο ετήσιος αριθμός του πληθυσμού που διήλθε από το λιμάνι του Πειραιά έφτασε τους 30.000· οι 28.000 ταξίδευαν εντός του Βασιλείου και οι υπόλοιποι 2.000 είχαν έρθει από το εξωτερικό και αναχωρούσαν γι' αυτό.^{viii} «Ο Πειραιάς», όπως χαρακτηριστικά αναφέρει η Χ. Αργιαντώνη, «πρέπει να στεγάσει, να θρέψει και να εξυπηρετήσει έναν αριθμό ατόμων πολύ μεγαλύτερο από τον μόνιμο πληθυσμό του».^{ix}

Από την άλλη πλευρά, η φύση της νομοθετικής παρέμβασης του κράτους σε ό,τι αφορά αποκλειστικά τη συγκρότηση της νεοσύστατης πόλης του Πειραιά αντανακλά την επιτακτική διάθεση του αρτισύστατου Βασιλείου να οργανώσει την πειραιϊκή γη και να την ανασυγκροτήσει σύμφωνα με τις απαιτήσεις και τις προδιαγραφές των σύγχρονων δυτικών αστικών κέντρων της εποχής. Το ίδιο το σχέδιο της πόλης (13 Αυγούστου 1834) που εκπονήθηκε από τους αρχιτέκτονες Στ. Κλεάνθη και Ed. Schaubert, μετά την τροποποίηση από το βασιλικό σύμβουλο του Όθωνα βαυαρό Μ. Kienze, οργάνωνε την πόλη σύμφωνα με το ορθογωνικό σύστημα με παράλληλους και κάθετους δρόμους. Πέρα από το σχεδιασμό πλατειών, σχολείων, δημόσιων κτιρίων και εκκλησιών, το σχέδιο προέβλεπε ακόμη χώρους για την οικοδόμηση χρηματιστηρίου, τράπεζας, δημόσιας αγοράς και αποθηκών. Η φιλοσοφία που απέρρευε μέσα από το πολεοδομικό σχέδιο του Πειραιά ήταν ακριβώς η σύσταση μίας ολοκληρωμένης, αυτόνομης καπιταλιστικής πόλης δυτικού τύπου.^x Από την πρώτη στιγμή λοιπόν η Αντιβασιλεία φανερώνει τις προθέσεις της τόσο στο ζήτημα του πολεοδομικού σχηματισμού της νέας πόλης όσο, κυρίως, στο θέμα της δημιουργίας συνθηκών καθεαυτής αστικής ανάπτυξης της περιοχής. Το κράτος επεμβαίνει αποφασιστικά πλέον στο χώρο. Αφετηριοποιεί τη διαδικασία ιδιωτικοποίησης των εθνικών και μοναστηριακών γαιών, θέτει νομοθετικούς φραγμούς στη διαδικασία συγκρότησης μεγάλων ιδιοκτησιών και επιβάλλει την οικοπεδοποίηση και οικοδόμηση αστικών κατοικιών ως νέο περιεχόμενο των σχέσεων ιδιοκτησίας.^{xi}

Ταυτόχρονα, στο πλαίσιο της τοπικής εξουσίας, ο νεοπαγής Δήμος του Πειραιά, παράγωγο της συνάρθρωσης της θέλησης των ανώτερων τοπικών

στρωμάτων και της βούλησης της βασιλείας μέχρι το 1862, επιδεικνύει από την αρχή μια αξιοζήλευτη ενεργητικότητα, αναλαμβάνοντας με τις πολυσχιδείς του παρεμβάσεις, στο επίπεδο πλέον της καθημερινότητας, το βάρος να καθοδηγήσει το έργο της ανόρθωσης της πόλης (οδοποιία, λιμενικά έργα, οργάνωση της τοπικής οικονομίας, εκπαίδευση κ.ά.).^{xii}

Η σταθερή επομένως βούληση του κράτους για άμεσο εποικισμό της πειραιϊκής χερσονήσου με τη διαμόρφωση των κατάλληλων όρων, παράλληλα με ένα δυναμισμό που παρατηρείται στην κίνηση ευρύτερων πληθυσμιακών ομάδων συνολικά στον ελληνικό χώρο, κυρίως μετά το τέλος του εθνικοαπελευθερωτικού αγώνα, κατέστησαν τον Πειραιά βασικό υποδοχέα συμπαγών - οργανωμένων, λίγο ή πολύ, εποικιστικών ομάδων, όπως επίσης και ενός αυξανόμενου εσωτερικού μεταναστευτικού κύματος που τροφοδοτεί πληθυσμιακά την πόλη μέχρι και τη δεύτερη δεκαετία του 20^{ου} αιώνα και οφειλόταν είτε σε ευρύτερους οικονομικούς λόγους (π.χ. «νησιωτική έξοδος» ήδη από τα μέσα του 19^{ου} αιώνα) είτε σε καθαρά συγκυριακές-πολιτικές αιτίες (π.χ. προσφυγικοί πληθυσμοί της Μικρασιατικής καταστροφής).^{xiii} Μέχρι το 1879 η εξέλιξη του πληθυσμού της πόλης του Πειραιά, καθώς και των κυριοτέρων πόλεων της ελληνικής επικράτειας ήταν η εξής:

Πίνακας 1						
Εξέλιξη του πληθυσμού Πειραιά, Αθηνών, Ερμούπολης, Πάτρας						
Κάτοικοι						Ετήσιο ποσοστό αύξησης %
Πόλη	1841	1856	1861	1870	1879	1856-70
Πειραιάς	2.275	5.292/ 6.057	6.452	10.963	21.055	4,3
Αθήνα	18.535*	30.969	41.298	44.510	63.374/ 65.499	2,6
Ερμούπολη	12.203	16.830	18.511	20.996	21.245	1,6
Πάτρα	11.183	15.131	18.342	19.641	25.494	1,9

*Αριθμός πληθυσμού για το έτος 1840. Πηγές: Μιχαήλ Χουλιαράκη, *Γεωγραφική, Διοικητική και Πληθυσμιακή εξέλιξις της Ελλάδος 1821-1971*, τ. Α', μέρος II, Αθήνα 1974. Βάσιος Τσοκόπουλος, *Πειραιάς, 1835-1870. Εισαγωγή στην Ιστορία του Ελληνικού Μάντσεστερ*, Αθήνα 1984, σελ. 92. Λίλα Λεοντίδου, *Πόλεις της σιωπής. Εργατικός εποικισμός της Αθήνας και του Πειραιά, 1909 –1940*, Αθήνα 1989, Πίνακας 2, σελ. 48. Χρ. Αγραντώνη, *Οι απαρχές της εκβιομηχάνισης στην Ελλάδα του 19^{ου}*

αιώνα, Αθήνα 1986, Πίνακας 5, σελ. 356. Βασίλης Α. Καρδάσης, *Σύρος. Σταυροδρόμι της Ανατολικής Μεσογείου (1832-1857)*, Αθήνα 1987, σελ. 29. Για το έτος 1856 ο Χουλιαράκης δίνει συνολικό αριθμό κατοίκων 6.057 (αριθμό που υιοθετεί και η Χ. Αγριαντώνη), σε αντίθεση με τους 5.292 κατοίκους που δίνει ο Β. Τσοκόπουλος (στοιχεία του αρχείου του Δήμου Πειραιά). Υιοθετούμε το δεύτερο αριθμό, καθώς θεωρούμε ότι συνδέεται καλύτερα με τη συνολική κάμψη που παρατηρείται ήδη από το 1850 και επιτείνεται με την αγγλογαλλική κατοχή και τα παρεπόμενά της (την επιδημία χολέρας του 1854). Για την πόλη των Αθηνών οι 65.499 κάτοικοι του 1879 προέρχονται από επεξεργασμένα αριθμητικά στοιχεία που παραθέτει η Λίλα Λεοντίδου.

Σε ό,τι αφορά τη φυσιογνωμία του ανθρώπινου δυναμικού της πόλης του Πειραιά τον 19^ο αιώνα, μια πρώτη πληθυσμιακή συσσώρευση διαμορφώνεται με την εγκατάσταση χίων και υδραίων εποίκων.^{xiv} Παράλληλα, πληθυσμοί καταφθάνουν και από άλλα μέρη της ελεύθερης και υπόδουλης Ελλάδας (πελοποννήσιοι, στερεοελλαδίτες, κρήτες, σάμιοι). Το πληθυσμιακό τοπίο του Πειραιά επηρεάζεται από τρεις βασικούς παράγοντες:

α) Τη συγκυρία. Την περίοδο 1854-1857 ο πληθυσμός της πόλης θα μειωθεί σε πραγματικούς αριθμούς λόγω της επιδημίας χολέρας που πλήττει τον Πειραιά, ενώ αντίστοιχη επιδημία το 1865, καθώς και μία άλλη ευλογιάς τις χρονιές 1868-1870 αυξάνουν υπέρμετρα τα ποσοστά θνησιμότητας. Αντίθετα, η πολιτική συγκυρία της κρητικής επανάστασης του 1866-1869 είχε ως αποτέλεσμα την εγκατάσταση στην πόλη 4.000 περίπου κρητών προσφύγων.

β) Ευρύτερες οικονομικές αλλαγές μέσης και μακράς διάρκειας. Η σταδιακή άνοδος της σημασίας του Πειραιά στον εμπορικό χάρτη τόσο της Ελλάδας όσο και στον ανατολικομεσογειακό και στον ευρύτερο ευρωπαϊκό χώρο, η αύξηση της λιμενικής του κίνησης, όπως επίσης η ανάπτυξη στην πόλη, από τα τέλη της δεκαετίας του 1860, μιας πρώτης αξιόλογης ατμοκίνητης βιομηχανίας αποτέλεσαν στοιχεία που λειτούργησαν ελκτικά για πολλούς τοπικούς πληθυσμούς. Επιπλέον, όπως αναφέρθηκε παραπάνω, εξαιτίας της ολοκληρωτικής παρακμής της παραδοσιακής ιστιοφόρου ναυτιλίας, από τα τέλη της δεκαετίας του 1840, ο Πειραιάς προσελκύει πολλούς νησιωτικούς πληθυσμούς (κυρίως από τις Κυκλάδες αλλά και από τα ανατολικά παράλια της Πελοποννήσου).

γ) Ένα δυναμισμό που παρατηρείται συνολικά στην αναπαραγωγή του πειραιώτικου πληθυσμού σε όλη τη διάρκεια του 19^{ου} αιώνα και στις αρχές του 20^{ου} και αντικατοπτρίζεται στις αυξητικές τάσεις γεννησιμότητας, οφειλόμενος τόσο στην

ευρύτερη οικονομική άνθιση της πόλης όσο και στη σταδιακή καλυτέρευση των συνθηκών διαβίωσης, κυρίως σε ό,τι αφορούσε τα κατώτερα πληθυσμιακά στρώματα.

Η μεγέθυνση του πληθυσμιακού δυναμικού της πόλης του Πειραιά συμβαδίζει και εντάσσεται οργανικά μέσα σε μια ευρύτερη διαδικασία πληθυσμιακής αύξησης που συντελείται συνολικά σχεδόν στον ελληνικό χώρο σε όλη τη διάρκεια του 19^{ου} αιώνα (εξαιρέση αποτελούν οι νομοί της Αρκαδίας, των Κυκλάδων καθώς και της Κεφαλληνίας και Ζακύνθου, στους οποίους ο πληθυσμός μένει στάσιμος ή μειώνεται σε απόλυτους αριθμούς, ιδίως προς το τέλος της δεκαετίας του 1870). Με περίπου 1,5% ετήσιο σωρευτικό ποσοστό μεταβολής του πληθυσμού, το Βασίλειο της Ελλάδας παρουσιάζει ποσοστό πληθυσμιακής αύξησης υψηλότερο από αντίστοιχα ευρωπαϊκά παραδείγματα. Παράλληλα σημειώνεται και μια αντίστοιχη άνοδος της πληθυσμιακής πυκνότητας. Ενδεικτικά η αριθμητική εικόνα είναι η εξής:

Πίνακας 2		
Πληθυσμιακή εξέλιξη και πυκνότητα πληθυσμού του ελληνικού κράτους 1836-1879^{xv}		
	Συνολικός πληθυσμός	Κάτοικοι ανά χλμ²
1839	823.773	17,3
1848	986.731	20,8
1861	1.096.810	23,0
1870	1.457.894	29,0
1879	1.679.470	33,4

Πηγές: Χ. Αγριαντώνη, *Οι απαρχές της εκβιομηχάνισης στην Ελλάδα τον 19^ο αιώνα*, ό.π., Πίνακες 1, 2 και 3 Παραρτήματος, σσ. 353-354. Σωκράτης Δ. Πετμεζάς, «Δημογραφία. Η δημογραφική συγκυρία: η δεύτερη φάση της διαδικασίας "Δημογραφικής Μετάβασης" και η Υπερατλαντική Μετανάστευση», Πίνακας 1, σελ. 42, στο *Ιστορία της Ελλάδας του 20^{ου} αιώνα, 1900-1922. Οι Απαρχές*, τ. Α', Μέρος 1^ο, επιμ. Χρήστος Χατζηιωσήφ, Αθήνα. Ο Σωκράτης Δ. Πετμεζάς αιτιολογεί την αύξηση

του πληθυσμού βάσει τριών βασικών παραμέτρων: α) στη διαρκή, σε όλο τον 19^ο αιώνα, επέκταση των ορίων του ελληνικού κράτους, β) στη σταδιακή μείωση των ποσοστών θνησιμότητας και γ) στην πλήρη σχεδόν απουσία μεγάλης κλίμακας γεωγραφικής μετανάστευσης από και προς την Ελλάδα. Ο Δημήτρης Κ. Ψυχογιός δίνει ετήσιο ρυθμό αύξησης του πληθυσμού για την περίοδο 1839-1861 1,3%. Για την ίδια περίοδο (μέσα του 19^{ου} αιώνα) τα αντίστοιχα ποσοστά στην Αγγλία είναι γύρω στο 1,2%, στη Γαλλία στο 0,5%, στη Γερμανία γύρω στο 1,0%, στην Ισπανία στο 0,5% και στο Βέλγιο περίπου στο 1,0%. Ειδικότερα για τις δημογραφικές εξελίξεις στον ελληνικό χώρο κατά τον 19^ο αιώνα και μέχρι το 1920, καθώς και για τα προβλήματα που θέτει η ανάλυση των επίσημων δημογραφικών στοιχείων βλ., Δημήτρης Κ. Ψυχογιός, «Συμβολή στη μελέτη των δημογραφικών φαινομένων του 19^{ου} αιώνα», Επιθεώρηση Κοινωνικών Ερευνών, τχ. 63, 1986, ιδίως σσ. 135-158.

Η δημογραφική αυτή ανάπτυξη που παρατηρείται, αν μη τι άλλο, παραπέμπει σε μια διαδικασία ποσοτικής επέκτασης της αγοράς σε εθνικό επίπεδο. Πραγματικά, κατά τη διάρκεια των πρώτων σαράντα χρόνων του ελεύθερου ελληνικού κράτους (μέχρι τα μέσα περίπου της δεκαετίας του 1870) διαμορφώθηκαν τα βασικά εκείνα γνωρίσματα του ελληνικού οικονομικού χώρου, τα οποία, χωρίς ουσιώδεις δομικές μεταβολές, θα χαρακτηρίσουν την ελληνική οικονομία μέχρι την περίοδο του Μεσοπολέμου. Στα ζητήματα ωστόσο που αφορούν τον ελληνικό οικονομικό χώρο την περίοδο αυτή θα επανέλθουμε παρακάτω.

1.2. Η ανάδυση της νέας οικονομίας. Γενικά χαρακτηριστικά του διεθνούς οικονομικού περιβάλλοντος μέχρι το 1880

Κατά τη διάρκεια της ίδιας περίπου περιόδου (1830/40-1873), με αιχμή τη Δυτική Ευρώπη, έλαβαν χώρα βαθιές οικονομικές αλλαγές οι οποίες ολοκλήρωσαν τη μετάβαση από τον εμπορευματικό στο βιομηχανικό καπιταλισμό και εδραίωσαν αυτό που έχει επικρατήσει να αναφέρεται στην ιστοριογραφία και στην οικονομική επιστήμη ως «βιομηχανική επανάσταση». Στην ουσία η διαδικασία αυτή, επαναστατική τόσο ως προς τους ρυθμούς της όσο κυρίως ως προς τη φύση των μεταβολών που αυτή επέφερε, δεν ήταν μόνο στενά οικονομική. Πολύ περισσότερο

θα μπορούσαμε να ισχυριστούμε ότι αποτέλεσε, από μια ολική σκοπιά, παγκόσμιο πολιτισμικό φαινόμενο, το οποίο επηρέαζε σε επίπεδο νοοτροπίας και καθημερινότητας ένα όλο και μεγαλύτερο μέρος του παγκόσμιου πληθυσμού. Φυσικά, οι εξελίξεις αυτές είχαν σχέση μόνο με ένα τμήμα του κόσμου, που είτε είχε ήδη ενσωματωθεί στην παγκόσμια οικονομία είτε εκινείτο περιμετρικά με πιο χαλαρούς δεσμούς. Ας μην ξεχνάμε εξάλλου ότι την περίοδο αυτή εξακολουθούσαν να υπάρχουν τεράστιες εκτάσεις και πληθυσμοί – Ασία, Αφρική, το μεγαλύτερο μέρος της Λατινικής Αμερικής και όχι αμελητέα τμήματα της ίδιας της Ευρώπης – που δεν εντάσσονταν σε καμιά άλλη οικονομία εκτός από εκείνη των καθαρά τοπικών ανταλλαγών. Ωστόσο, ο αλματώδης οικονομικός μετασχηματισμός και η γενικότερη οικονομική ανάπτυξη των ανεπτυγμένων χωρών της Δύσης, ανάμεσα στα 1848 και στις αρχές της δεκαετίας του 1870,^{xvi} παράσχεσε όλο και πιο απόμακρες περιοχές του πλανήτη σε άμεσες, οικονομικού και πολιτιστικού χαρακτήρα σχέσεις με τον υπόλοιπο κόσμο. Όπως χαρακτηριστικά αναφέρει ο E.J. Hobsbawm, «... αυτήν την εποχή ο καπιταλισμός έγινε μία γνήσια παγκόσμια οικονομία, και έτσι η υδρόγειος μετατράπηκε από γεωγραφική έκφραση σε διαρκή λειτουργική πραγματικότητα. Η ιστορία έγινε πια παγκόσμια ιστορία».^{xvii}

Το κυρίαρχο στοιχείο το οποίο πηγάζει και χαρακτηρίζει συνολικά τις αναπτυγμένες καπιταλιστικά χώρες της Δύσης (Μ. Βρετανία, Βέλγιο, Γερμανία, Η.Π.Α., Γαλλία) για την περίοδο μέχρι και τις αρχές της δεκαετίας του 1870 είναι μια οικονομική πρόοδος, όπως η τελευταία εκφραζόταν με μια πρωτοφανή, για τα δεδομένα παλαιότερων εποχών, προσφορά αγαθών και υπηρεσιών, η οποία συνοδεύτηκε παράλληλα και από έναν εντονότερο καταμερισμό εργασίας. Η εξειδίκευση ανάμεσα στην ανθρώπινη εργασία, όπως και ένας διαρκώς διευρυμένος καταμερισμός της παγκόσμιας παραγωγής σε διάφορες περιοχές του πλανήτη, αποτέλεσαν τους προσδιοριστικούς παράγοντες της εποχής.

Η διερεύνηση των επιμέρους μεταμορφώσεων που επήλθαν στις οικονομίες των χωρών της βιομηχανικής Δύσης αποτελεί οπωσδήποτε ένα τεράστιο κεφάλαιο, το οποίο ξεπερνά τους σκοπούς της παρούσας εργασίας. Θεωρούμε ωστόσο απαραίτητο να παρουσιάσουμε με συνοπτικό τρόπο πέντε βασικούς τομείς στους οποίους συντελούνται θεμελιώδεις αλλαγές:

1. *Δημογραφία*: Σχετικά με τις τάσεις και τα γνωρίσματα αύξησης του παγκόσμιου πληθυσμού έγινε λόγος παραπάνω (βλ. σημ. 15). Στο σημείο αυτό θα περιοριστούμε απλώς να επισημάνουμε τρία γνωρίσματα που παρουσιάζει ο δημογραφικός χάρτης

της εποχής: α) Η πληθυσμιακή αύξηση δεν ήταν παντού ομοιογενής, ούτε συντελέστηκε φυσικά με τους ίδιους ρυθμούς. Ένας ευρύς γεωγραφικός χώρος, τον οποίο θα μπορούσαμε να ονομάσουμε Βορειοδυτική Ευρώπη και περιλαμβάνει τη Μεγάλη Βρετανία, τις σκανδιναβικές χώρες, την Ολλανδία και τη Γερμανία (εξαιρουμένης της Γαλλίας), συγκεντρώνει τα μεγαλύτερα ποσοστά δημογραφικής αύξησης, όπως και τη μεγαλύτερη διαφορά στη σχέση μεταξύ γεννήσεων και θανάτων.^{xviii} β) Η ίδια αυτή περιοχή (Βορειοδυτική Ευρώπη) αποτελεί το βασικό τροφοδότη μεταναστευτικού πληθυσμού προς τις Η.Π.Α. κατά την πρώτη περίοδο της υπερατλαντικής εγκατάστασης (περίπου μέχρι το 1890). Αργότερα τα σκήπτρα θα αναλάβουν οι μεσογειακοί και σλαβικοί πληθυσμοί.^{xix} γ) Τέλος, ένα τελευταίο αλλά ιδιαίτερα σημαντικό χαρακτηριστικό της δημογραφικής επανάστασης του πρώτου μισού του 19^{ου} αιώνα αποτελεί η μεγάλη αύξηση του αστικού πληθυσμού. Και εδώ παρουσιάζονται διαφορετικοί ρυθμοί που σχετίζονται με τους ρυθμούς οικονομικής ανάπτυξης της κάθε περιοχής (ενός κράτους ή μίας γεωγραφικής - οικονομικής ενότητας) και κυρίως με τη φύση και το είδος αυτής της ανάπτυξης. Ενδεικτικά, το ποσοστό του πληθυσμού που ζούσε σε πόλεις άνω των 2.000 κατοίκων αυξήθηκε εντυπωσιακά, αποτελώντας για παράδειγμα το 51,3% στη Μεγάλη Βρετανία το 1851, το 28,9% στη Γαλλία το 1861 και το 35,8% στη Γερμανία το 1867.^{xx}

2. *Αγροτική παραγωγή*: Η αύξηση του παγκόσμιου πληθυσμιακού δυναμικού είχε άμεση σχέση και με τις συνθήκες που επικράτησαν στην αγροτική παραγωγή. Οι εξελίξεις σε αυτόν τον οικονομικό τομέα κατέχουν κεντρική θέση, όχι μόνο γιατί η συντριπτική πλειονότητα (σε παγκόσμιο επίπεδο) αποτελείτο από κατοίκους της υπαίθρου αλλά γιατί, ακριβώς λόγω του διαρκώς ογκούμενου ποσοστού αστικοποίησης που παρατηρείται όλο τον 19^ο αιώνα, ένα όλο και μεγαλύτερο ποσοστό του συνολικού πληθυσμού εξαρτιόταν από την παγκόσμια παραγωγή αγροτικών προϊόντων για την επιβίωσή του. Αντίστοιχη ήταν και η σχέση μεταξύ του μεγέθους του πληθυσμού και του ύψους της παραγωγής, όπως φυσικά και της κατανάλωσης, όπου παρατηρείται μια γεωμετρική αύξηση και των δύο δεικτών όσο προχωρούμε προς το τέλος του 19^{ου} αιώνα. Η παραπάνω αύξηση της παραγωγής ωστόσο θα πρέπει να αποδοθεί, τουλάχιστον μέχρι και τα τέλη της δεκαετίας του 1870, περισσότερο σε επέκταση των προς καλλιέργεια γαιών και λιγότερο σε νέες τεχνικές. Τέλος, παράλληλα με την επέκταση και διεύρυνση του βιομηχανικού καπιταλισμού, η παραδοσιακή γεωργία μετασχηματίζεται σταδιακά σε μια γεωργία

καπιταλιστική ή τουλάχιστον προσανατολισμένη στο εμπόριο μεγάλης κλίμακας, διαδικασία που θα ενταθεί κατά το δεύτερο μισό του 19^{ου} αιώνα.^{xxi}

3. *Βιομηχανική παραγωγή*: Στον τομέα της βιομηχανίας οι αλλαγές ήταν επαναστατικότερες και σίγουρα εμφανείς στο επίπεδο της μικρής διάρκειας.^{xxii} Δεν θα επεκταθούμε ωστόσο στο ζήτημα αυτό, πέραν του να προσδιορίσουμε τα κύρια σημεία αυτής της εξέλιξης: α) Εντάθηκε η σχέση μεταξύ της παραγωγής αγροτικών πρώτων υλών (πρωτογενούς τομέα) και παραγωγής έτοιμων βιομηχανικών αγαθών (δευτερογενούς τομέα), όπως η τελευταία εκφράστηκε κυρίως μέσα από την ανάπτυξη του τομέα της κλωστοϋφαντουργίας. β) Επεκτάθηκε και παγιώθηκε η χρήση του ατμού ως κινητήριας δύναμης, αυξάνοντας φυσικά την παραγωγή και κατανάλωση του γαιάνθρακα ως αναγκαίας καύσιμης ύλης. γ) Αναπτύχθηκε εντυπωσιακά ο τομέας της μεταλλουργίας, ενώ σταδιακά με την εφαρμογή νέων τελειότερων μεθόδων άρχισε η αντικατάσταση του σφυρήλατου σιδήρου με τον χάλυβα. δ) Συνεχίστηκε μια διαδικασία συγκέντρωσης της βιομηχανικής παραγωγής σε μεγάλες βιομηχανικές μονάδες, εξέλιξη που θα ενταθεί ωστόσο κατά τη διάρκεια του τελευταίου τρίτου του 19^{ου} αιώνα.

4. *Εμπόριο - μεταφορές*: Η αλματώδης ανάπτυξη του παγκόσμιου εμπορίου που παρατηρείται μέχρι τα τέλη της δεκαετίας του 1870, αποτελεί, μαζί με την ταυτόχρονη κυριαρχία του βιομηχανικού καπιταλισμού, τη δεύτερη ευδιάκριτη συνιστώσα που καθόρισε την περίοδο.^{xxiii} Στην ουσία τα δύο αυτά στοιχεία αλληλοκαθορίστηκαν και εξελίχθηκαν από κοινού. Όπως γίνεται εξάλλου κατανοητό, ο βιομηχανικός καπιταλισμός δεν θα μπορούσε να επεκταθεί γεωγραφικά και ποσοτικά χωρίς τη μετατροπή των πάντων σε εμπόρευμα, χωρίς τη διείσδυση των εμπορικών ανταλλαγών, του εμπορίου με άλλα λόγια, σε μια διαρκώς διευρυνόμενη ακτίνα «ανεξερεύνητων» οικονομικά περιοχών. Τα κύρια γνωρίσματα που χαρακτήρισαν την παραπάνω διαδικασία ήταν: α) Η φιλελευθεροποίηση των εμπορικών ανταλλαγών με την κατάργηση των σχετικών νομικών και οικονομικών περιορισμών^{xxiv} και β) η τεχνολογική πρόοδος στον τομέα των μεταφορών και επικοινωνιών, που είχε ως κύριο χαρακτηριστικό της τη μείωση του κόστους των εμπορικών ανταλλαγών.^{xxv}

1.3. *Μετασχηματισμοί της ελληνικής οικονομίας, 1835-1880. Η εξέλιξη του Πειραιά ως αναπτυσσόμενου πόλου βιομηχανικής και εμπορικής δραστηριότητας*

Η αποτύπωση που προηγήθηκε των γενικών χαρακτηριστικών του νέου διεθνούς οικονομικού περιβάλλοντος, όπως αυτό διαμορφώθηκε μέχρι περίπου και το τέλος της δεκαετίας του 1870, αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση και αναγκαία εισαγωγή στη μελέτη της ελληνικής οικονομίας του 19^{ου} αιώνα, καθώς το στοιχείο που υποκινούσε τους μετασχηματισμούς της ελληνικής οικονομίας (τόσο ως προς το βαθμό ανάπτυξης και στο είδος της αγροτικής και βιομηχανικής παραγωγής όσο και ως προς το επίπεδο και το χαρακτήρα του εσωτερικού και εξωτερικού εμπορίου) ήταν κυρίως οι εξωτερικές ανταλλαγές της χώρας. Σύμφωνα με την Χ. Αγριαντώνη, η οποία υιοθετεί την τυπολογία του Α. Gerchenkron, ακόμη και η ελληνική εκβιομηχάνιση μπορεί να θεωρεί «εξωγενής» τουλάχιστον στις απαρχές της.^{xxvi} Αντανακλώντας και αφομοιώνοντας το νέο τύπο καπιταλιστικής ανάπτυξης, μέσω των ιδιαίτερων συνθηκών (πολιτικών, οικονομικών και κοινωνικών) που διαμορφώνονται παράλληλα στο εσωτερικό της χώρας, το νεοελληνικό κράτος μέχρι τα μέσα περίπου της δεκαετίας του 1870 ολοκλήρωσε μία πρώτη φάση μετασχηματισμού των κοινωνικοοικονομικών δομών του, πετυχαίνοντας παράλληλα, από τα τέλη της δεκαετίας του 1860, το σχηματισμό μιας πρώτης αξιόλογης βιομηχανικής παραγωγής.^{xxvii} Η τελευταία μεταφράζεται στα 1874/75 σε 107 ατμοκίνητα εργοστάσια, από τα οποία τα μισά περίπου (46,7%) ανήκουν στη βιομηχανία τροφίμων, συγκεντρώνοντας παράλληλα το 39,9% της συνολικής υποδύναμης και το 1/5 περίπου των εργατών (21,7%). Η κλωστοϋφαντουργία ερχόταν δεύτερη (29,4% του συνόλου των βιομηχανικών μονάδων), κατέχοντας ωστόσο το μεγαλύτερο αναλογικά μέρος τόσο της συνολικής υποδύναμης (36,4%) όσο και των εργαζομένων στη δευτερογενή παραγωγή (43,8%). Ακολουθούν ο τομέας των μετάλλων, τα βυρσοδευεΐα, ο τομέας των χημικών και διάφοροι άλλοι βιομηχανικοί κλάδοι (υαλουργία, παραγωγή οικοδομικών υλικών, βιομηχανία ξύλου κ.ο.κ.), κλάδοι με μικρή συμμετοχή τόσο στο σύνολο των βιομηχανικών εγκαταστάσεων όσο και στο συνολικό ποσοστό υποδύναμης και εργατών.^{xxviii} Παράλληλα, η εξέταση της σχέσης μεταξύ μεγέθους επιχειρήσεων και εργατών, καθώς και της σχέσης της μέσης υποδύναμης των εργοστασίων με το μέσο αριθμό εργατών αποκαλύπτει μια βιομηχανία η οποία χαρακτηρίζεται από τη μικρού και μεσαίου μεγέθους βιομηχανική εγκατάσταση, καθώς και από το χαμηλό βαθμό εκμηχάνισής της. Τέλος, η γεωγραφική κατανομή του δυναμικού της βιομηχανίας υποδεικνύει τη σημασία του αστικού χώρου, ιδίως των πόλεων – λιμανιών, ανάμεσά τους και ο Πειραιάς, στη συγκέντρωση της πλειονότητας των βιομηχανικών

καταστημάτων (66%) και των εργατών (82%).^{xxix} Για την πόλη του Πειραιά θα επανέλθουμε παρακάτω.

Η πλέον χαρακτηριστική εντούτοις εικόνα του βαθμού και του είδους σύνδεσης της ελληνικής οικονομίας με τη διεθνή αγορά εκφράζεται μέσα από τους πίνακες του εξωτερικού εμπορίου της Ελλάδας κατά το 19^ο αιώνα. Τα συνολικά μεγέθη εισαγωγών και εξαγωγών, η εξέλιξη της αξίας τους, καθώς και η σύνθεση των προϊόντων του εξωτερικού εμπορίου αποκαλύπτουν το βαθμό ένταξης της εγχώριας οικονομίας στο διεθνές – κυρίως ευρωπαϊκό – οικονομικό χώρο και του συνακόλουθου εκχρηματισμού της, παράλληλα δε τη φυσιογνωμία και το χαρακτήρα αυτής της ένταξης. Από την πλευρά των ποσοτικών δεδομένων οι δείκτες της συνολικής αξίας των εισαγωγών, πέρα από τις όποιες αυξομειώσεις, παρουσιάζουν για την περίοδο 1854-1882 μία εν γένει σταθερή ανάπτυξη, της τάξης του 6% ετησίως, με την αξία εντούτοις των εισαγωγών να είναι, για όλο το 19^ο αιώνα μέχρι το 1919, σταθερά υπέρτερη της αντίστοιχης των εξαγωγών. Κατά συνέπεια το εμπορικό ισοζύγιο είναι παθητικό κατά τη διάρκεια του προηγούμενου αιώνα και μέχρι το 1914. Ξεκινώντας από 4 εκατ. χρυσές δραχμές το 1856, φτάνει στα 66 εκατ. το 1882 και στα 140 εκατ. το 1914. Όσον αφορά τα ποιοτικά χαρακτηριστικά αυτού του εμπορίου η κυριαρχία των αγροτικών προϊόντων, τόσο στις εξαγωγές (σταφίδα) όσο και στις εισαγωγές (δημητριακά), καθώς και η μεγάλη σε αξία συμμετοχή των εισαγόμενων βιομηχανικών προϊόντων στην ελληνική αγορά (κυρίως υφασμάτων),^{xxx} αποτελούν προσδιοριστικά στοιχεία που τοποθετούν τον ελληνικό οικονομικό σχηματισμό στην περιφέρεια του διεθνούς καπιταλισμού.

Η κλιμακούμενη ανάπτυξη των εμπορικών ανταλλαγών και μία πρώτη αξιολογή στροφή ενός μέρους του συσσωρευμένου κεφαλαίου προς τη δευτερογενή παραγωγή χαρακτηρίζουν τη δεκαετία του 1865-1875. Όπως αναφέρθηκε και προηγουμένως, μέχρι περίπου και τα μέσα της δεκαετίας του 1870 διαμορφώνονται οι αναπτυξιακοί εκείνοι όροι (πληθυσμιακή αύξηση, αστικοποίηση, εμπορευματοποίηση της αγροτικής παραγωγής, επέκταση και διεύρυνση της εσωτερικής αγοράς και συσσώρευση κεφαλαίου), οι οποίοι επενεργούν δομικά στο σύνολο της ελληνικής οικονομίας και επιταχύνουν σε μεγάλο βαθμό τη μετάβασή της σε ένα νέο περιβάλλον, στο οποίο ο εμπορο-βιομηχανικός χαρακτήρας, αν και όχι κυρίαρχος, τουλάχιστον δίνει ένα ιδιαίτερο αναπτυξιακό ύφος, εντείνοντας παράλληλα τη σύνδεση της ελληνικής οικονομίας στον ευρύτερο διεθνή καταμερισμό εργασίας.

Με δεδομένη την απουσία οργανωμένου οδικού δικτύου^{xxxι} και την παντελή έλλειψη σιδηροδρομικής υποδομής δεν είναι παράξενο που οι πόλεις-λιμάνια παρουσιάζουν τη μεγαλύτερη ανάπτυξη.^{xxxii} Οι αντιθέσεις, όπως οι τελευταίες εκφράζονται με τον πιο εύγλωττο τρόπο στο μέγεθος και στο ρυθμό αύξησης του πληθυσμού μεταξύ των παραθαλάσσιων πόλεων και του εσωτερικού του ελληνικού χώρου, πλέον παγιώνονται, αποδεικνύοντας την αλληλεξάρτηση του νέου είδους οικονομικής ανάπτυξης (βιομηχανία, εμπορευματικές καλλιέργειες - εμπόριο) με την ανάπτυξη ή ύφεση συγκεκριμένων γεωγραφικών ενοτήτων. Μέχρι και τα τέλη της δεκαετίας του 1870 η ανάπτυξη του αστικού χώρου είναι λίγο-πολύ ισόρροπη και ομοιογενής. Αθήνα, Πειραιάς, Πάτρα, Ερμούπολη, Κέρκυρα και Καλαμάτα αποτελούν τους κυρίως χώρους μέσα στους οποίους εκφράζεται η νέα αυτή δυναμική.

Για την πόλη του Πειραιά ειδικότερα η περίοδος μέχρι και τις αρχές της δεκαετίας του 1860 σηματοδοτεί την ολοκλήρωση μίας πρώτης φάσης οικονομικών και κοινωνικών διεργασιών. Οι αλλαγές που επήλθαν αμέσως μετά στη φυσιολογία των οικονομικών δομών (π.χ. αύξηση του εξωτερικού εμπορίου και της ναυτιλιακής κίνησης) δεν συνιστούν φυσικά «επαναστατικές» τομές, αλλά μία φυσιολογική και δικαιολογημένη, θα μπορούσαμε να ισχυριστούμε, εξέλιξη, οι βάσεις της οποίας εδράζονταν στον ίδιο τον εμπορικό - μεταπρατικό χαρακτήρα της πόλης, που ήταν κυρίαρχος ήδη από τα πρώτα χρόνια της ίδρυσής της.^{xxxiii} Μετά τη λήξη της αγγλογαλλικής κατοχής (1854-1857) και μέχρι το τέλος της δεκαετίας του 1870 ο Πειραιάς θα αποτελέσει το κέντρο ευρύτερων κοινωνικών και οικονομικών μετασχηματισμών, οι οποίοι οριοθετούν την έναρξη μιας νέας εποχής για την ιστορία της πόλης.^{xxxiv} Η εξέλιξη του εξωτερικού εμπορίου και η αύξηση του πληθυσμιακού δυναμικού της πειραιϊκής χερσονήσου αποτελούν τα δύο πλέον εμφανή και χαρακτηριστικά γνωρίσματα αυτής της μετάβασης. Αφενός, η ανάπτυξη του εξωτερικού εμπορίου ήταν εντυπωσιακή. Ενώ γύρω στα 1850-1852 το εξωτερικό εμπόριο του Πειραιά ήταν της τάξης των 4,5 εκατ. φράγκων, στα 1862-1864 φτάνει τα 30 περίπου εκατομμύρια, αυξάνοντας τον όγκο του σχεδόν έξι φορές. Την εξέλιξη του χονδρικού εμπορίου ακολούθησε και το λιανικό εμπόριο, του οποίου ο κύκλος εργασιών, σύμφωνα με το Γάλλο πρόξενο του Πειραιά, ξεπερνούσε τα 7 εκατ. φράγκα το 1863.^{xxxv} Από την άλλη πλευρά, από τις αρχές της δεκαετίας του 1860 μέχρι το τέλος της επομένης ο πληθυσμός σχεδόν θα τετραπλασιαστεί (από 6.452 κατοίκους το 1861 θα φτάσει στους 21.055 το 1879), διευρύνοντας την παραγωγική βάση της πόλης και την εσωτερική αγορά κατανάλωσης.

Η πληθυσμιακή αυτή ωστόσο μεγέθυνση, η οποία παρατηρείται με γοργούς ρυθμούς σε όλη τη διάρκεια του τελευταίου τρίτου του 19^{ου} αιώνα, δεν δικαιολογείται σε καμιά περίπτωση βάσει έκτακτων-συγκυριακών γεγονότων, παρόλο που και αυτά δεν έλειψαν στην πορεία της πειραϊκής ιστορίας (π.χ. οι κρήτες πρόσφυγες του 1866-1869). Αντίθετα, την αύξηση του ρόλου και της σημασίας του Πειραιά ως υποδοχέα πληθυσμιακού δυναμικού και ως οικονομικού κέντρου του νεοελληνικού κράτους θα πρέπει να την αναζητήσουμε περισσότερο στα νέα γεωπολιτικά και οικονομικά δεδομένα που διαμορφώθηκαν διεθνώς από τα μέσα του 19^{ου} αιώνα και τα οποία είχαν ως αποτέλεσμα τη μετατόπιση των οικονομικών κέντρων της Ανατολικής Μεσογείου και τη σταδιακή αλλαγή του εμπορικού χάρτη της Μεσογείου.

Κύριο γνώρισμα της νέας κατάστασης αποτελεί η παγίωση μέχρι τις αρχές της δεκαετίας του 1880 της βρετανικής οικονομικής πολιτικής αλλά και στρατιωτικής παρουσίας στις περιοχές της Ανατολικής Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας, διαδικασία η οποία έχει τις ρίζες της ήδη στην αμέσως επόμενη περίοδο που ακολουθεί το τέλος των Ναπολεόντειων Πολέμων. Με σταθερό γνώρισμα τον έλεγχο του δρόμου που οδηγούσε στη βασική αποικιακή εγκατάσταση των Βρετανών, την Ινδία, η Μεσόγειος δεν θα μπορούσε παρά να αναδειχθεί σε πρωτεύουσας σημασίας εμπορικό και στρατηγικό χώρο.^{xxxvi} Από την άλλη πλευρά η αλματώδης βιομηχανική ανάπτυξη της Βρετανίας, όπως η τελευταία εκφράστηκε στο εσωτερικό της χώρας με τη δραστική μείωση του ποσοστού συμμετοχής της αγροτικής παραγωγής στο συνολικό ακαθάριστο εθνικό της προϊόν και την ταυτόχρονη ανάπτυξη του ποσοστού της μισθωτής εργασίας στο δευτερογενή και τριτογενή τομέα, καθόρισε από μόνη της τους όρους, τις συνθήκες και την ένταση της βρετανικής εμπορικής διεξόδου στις σιτοφόρες παραγωγικές περιοχές της Μαύρης Θάλασσας. Για τη Βρετανία η σημασία των δύο αυτών οικονομικών αξόνων ήταν τόσο, ώστε, για τη διατήρηση και ενίσχυση της παρουσίας της στις εκεί περιοχές, οι εμπορικές σχέσεις και συνθήκες ακολουθούσαν, όποτε η ανάγκη το επέβαλε, και από άμεσες στρατιωτικές επεμβάσεις (1854-1856 Πόλεμος της Κριμαίας, 1882 βομβαρδισμός της Αλεξάνδρειας και βρετανική κατοχή της Αιγύπτου).

Επιπλέον η βρετανική κυριαρχία συνοδεύτηκε και εν πολλοίς επιταχύνθηκε από μια σειρά οικονομικών και τεχνολογικών εξελίξεων. Η εισαγωγή φιλελεύθερων ρυθμίσεων στη διεξαγωγή του εμπορίου, καθώς και η ανάδειξη της σημασίας των νέων τεχνολογιών του ατμού και του τηλεγράφου αποτέλεσαν καθοριστικούς συντελεστές σε αυτή τη διαδικασία.^{xxxvii} Θα πρέπει ωστόσο, παράλληλα, να

σημειώσουμε δύο βασικές αλλαγές στην ίδια τη δομή και λειτουργία της εμπορικής δραστηριότητας, που ολοκληρώνονται αυτήν την περίοδο και που με τη σειρά τους επηρέασαν αποφασιστικά και τις δραστηριότητες των Ελλήνων: αφενός παρατηρείται μια συνεχώς αυξανόμενη εξειδίκευση της εμπορικής πρακτικής, με την τελευταία να καθορίζεται όλο και περισσότερο από τη διακίνηση ορισμένων πλέον προϊόντων, παρά από την προηγούμενη συγκέντρωσή της σε συγκεκριμένες γεωγραφικές περιοχές. Αφετέρου, εξαιτίας κυρίως της κλιμακούμενης επέκτασης και κυριαρχίας του ατμόπλοιου, ολοκληρώνεται η παρακμή των ενδιάμεσων διαμετακομιστικών λιμανιών και της αντίστοιχης εμπορικής πρακτικής που αυτά συνεπάγονταν (*entrepôt trade*). Οι διεθνείς ατμοπλοϊκές γραμμές συνέδεσαν πλέον απευθείας τις αγορές της Δυτικής Ευρώπης με τα εμπορικά κέντρα και τις χώρες παραγωγής της Ανατολής.

Στον ελληνικό χώρο ο μαρασμός του συριανού εμπορίου μετά το 1860 αποτελεί το πλέον χαρακτηριστικό σημάδι της νέας εποχής.^{xxxviii} Συγκρίνοντας την πορεία της συνολικής αξίας των εισαγωγών και εξαγωγών των τριών κυριοτέρων λιμανιών της χώρας (Πειραιάς, Σύρος, Πάτρα) από το 1833 έως το 1871 η εικόνα αναδεικνύεται αρκετά καθαρά:

Πίνακας 3
Εξωτερικό εμπόριο των λιμανιών Πειραιά, Σύρου και Πάτρας, 1833-1871 (σε γαλλικά φράγκα)

		Εξαγωγές
1846	2.892.000	446.000
1848	2.433.000	941.000
1850	4.049.000	295.250
1857	8.168.000	
1867	13.268.000	
1871	17.120.000	
Σύνολο		
1841	11.943.625	5.195.730
1843	9.571.186	3.984.057
1845	10.924.243	2.199.424
1847	14.974.911	1.001.081
1848	13.029.359	1.332.405
1857	16.993.000	
1867	18.353.000	
1871	14.193.000	
Πάτρα		
1833	555.824	1.391.000
1840	2.786.109	5.116.315
1845	3.331.864	3.250.657
1850	3.444.000	3.766.000

Πηγή: Angeliki Pardali-Lainou, «The Establishment and Development of the Port of Piraeus as a Determinative Factor in the Commercial and Industrial Development of

the Piraeus Region, 1834-1914», *International Journal of Maritime History*, VII, N^o2 (December 1995), σελ. 23, Πίνακας 1. Η συγγραφέας στηρίζεται σε μεγάλο βαθμό στα αριθμητικά στοιχεία που προτείνει ο Α. Μανσόλας, *Πολιτειογραφικά Πληροφορία περί Ελλάδος*, Αθήνα 1867. Και η Μαρία Συναρέλλη, στηριζόμενη στη γαλλική προξενική αλληλογραφία, δίνει τα ίδια ποσά, εξαιρουμένων των ετών 1857 και 1867 για τη Σύρο. Βλ., Μαρία Συναρέλλη, *Δρόμοι και Λιμάνια στην Ελλάδα 1830-1880*, Αθήνα 1989, σσ. 228-230, Παράρτημα Β.3α, Β.3β και Β.4

Αντίστοιχη τάση παρατηρούμε και σε ό,τι αφορά τη σύγκριση των εισπράξεων από τα τέλη των εμπορευμάτων που διακινήθηκαν στα τρία προηγούμενα λιμάνια τα έτη 1864, 1869 και 1874.

Πίνακας 4				
Τελωνειακές εισπράξεις (σε χιλιάδες δραχμές)				
1864				
	Εισαγωγές	Εξαγωγές	Διαμετακόμιση	Σύνολο
Πειραιάς	962.399	30.601	14.996	1.007.996
Σύρος	1.334.098	14.957	49.508	1.339.454
Πάτρα	913.228	132.173	6.504	1.051.905
1869				
Πειραιάς	1.397.896	101	14154	1.412.151
Σύρος	2.030.135	714	76.599	2.107.448
Πάτρα	1.152.592	34	5.215	1.157.841
1874				
Πειραιάς	1.942.031	12.109	13.158	1.967.298
Σύρος	1.351.538	1.125	47.729	1.400.392
Πάτρα	1.601.839	894	4.064	1.606.797

Πηγή: Για τα έτη 1869 και 1874, βλ., Angeliki Pardali – Lainou, ό.π., σελ. 38, Πίνακας 13. Η συγγραφέας αντλεί τα στοιχεία της από την Εθνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδος, «*Εμπόριο της Ελλάδος, 1869-1874*». Για το έτος 1864 βλ., Α. Μανσόλας, ό.π., σελ. 188. Τα ίδια ποσά για το 1864 παραθέτει και ο Γ. Χριστοδουλόπουλος για το λιμάνι του Πειραιά, ενώ προσθέτει επιπλέον το ποσό των

15.576 δρχ. από ναυτιλιακά τέλη. Βλ., Γ. Χριστοδουλόπουλος, *Ο Πειραιάς ως λιμνή και ως πόλις (από των αρχαιοτάτων χρόνων μέχρι σήμερα)*, Αθήνα 1912, σελ. 41.

Από τη μια λοιπόν πλευρά οι αλλαγές που επήλθαν από τη νέα τεχνολογία σε συνδυασμό με τη σταδιακή διεύρυνση των εσωτερικών ανταλλαγών στο χώρο της ηπειρωτικής Ελλάδας^{xxxix} διέρρηξαν τους παραδοσιακούς εμπορικούς δρόμους καθιστώντας όλο και περισσότερο – όχι όμως ακόμη ολοκληρωτικά – τον άξονα Αθήνα-Πειραιά πρωτεύοντα στην παραγωγή και εν γένει στην οικονομική ζωή του νεοελληνικού βασιλείου. Οι ρυθμοί ανάπτυξης του λιμανιού του Πειραιά και η συνολική του λειτουργία ακολούθησε μέχρι και τις αρχές του 20^{ου} αιώνα μια πιο φυσιολογική, θα μπορούσαμε να ισχυριστούμε, πορεία σε σχέση με τα άλλα δύο μεγάλα λιμάνια της χώρας, την Πάτρα και την Ερμούπολη. Αφενός απουσιάζει η ολοκληρωτική σχεδόν εξάρτηση της ζωής του λιμανιού από τη διακίνηση ενός συγκεκριμένου αγροτικού αγαθού, όπως γινόταν στο μεγαλύτερο μέρος του 19^{ου} αιώνα με τις εξαγωγές σταφίδας από την Πάτρα.^{xi} Αφετέρου η συγκρότηση ενός πρώτου πλέγματος σταθερών βιομηχανικών δομών, επακόλουθο της επιτάχυνσης του ρυθμού αστικοποίησης της περιοχής Αθήνας - Πειραιά και της σταδιακής ανάπτυξης της τοπικής αγοράς, περιόρισε σε κάποιο βαθμό το διαμετακομιστικό ρόλο του λιμανιού, τουλάχιστον όπως ο τελευταίος αποτυπώθηκε στο είδος της εμπορικής λειτουργίας που επιτελούσε το λιμάνι της Ερμούπολης μέχρι και τη δεκαετία του 1870, ενώ παράλληλα και η σύνδεση του Πειραιά με δραστηριότητες που σχετίζονται με την ιστιοφόρο ναυτιλία (π.χ. ναυπηγεία ιστιοφόρων σκαφών) ήταν πολύ μικρότερη σε σχέση με το κυκλαδίτικο λιμάνι. Αν μη τι άλλο, ο συνδυασμός της υποβάθμισης της εμπορικής δραστηριότητας που ασκούσε η Σύρος, ταυτόχρονα με μια εμμονή ενός σημαντικού μέρους του συσσωρευμένου συριανού κεφαλαίου σε ναυπηγήσεις και αγορές ιστιοφόρων πλοίων, δημιούργησε σοβαρές δυσαρμονίες και μια επιταχυνόμενη κρίση, η οποία σε τελική ανάλυση απέβη προς όφελος του λιμανιού του Πειραιά.^{xli}

Μελετώντας το είδος του εμπορίου που διενεργείται από το λιμάνι του Πειραιά θα μπορούσαμε να ισχυριστούμε ότι και σε αυτή την περίπτωση εμφανίζεται μία δυσαναλογία μεταξύ του όγκου των εισαγωγών και εξαγωγών. Το λιμάνι του Πειραιά, ήδη από την ίδρυσή του μέχρι και τις μέρες μας, αποτέλεσε κατά βάση εισαγωγικό λιμάνι (εξαιρέση η περίοδος του αμερικανικού εμφυλίου πολέμου, στη

διάρκεια του οποίου παρατηρείται σημαντική αύξηση των εξαγωγών βάμβακος, χωρίς όμως ποτέ τα συνολικά ποσά των εξαγωγών να ξεπερνούν τα αντίστοιχα των εισαγωγών). Προχωρώντας ωστόσο στην εξέταση των κυριότερων εισαγόμενων προϊόντων (δημητριακά, πρώτες ύλες, σίδηρος, μηχανήματα, υφάσματα) παρατηρούμε ότι ένα αρκετά μεγάλο μέρος των εισαγόμενων ποσοτήτων συνδέεται άμεσα με το είδος της δευτερογενούς παραγωγής που αναπτύσσεται και λειτουργεί στον Πειραιά κατά το τελευταίο τρίτο του 19^{ου} αιώνα και τις αρχές του 20^{ου}.^{xliii} Η σχέση λιμανιού/εξωτερικού εμπορίου - βιομηχανίας εκφράζεται με τον πλέον χαρακτηριστικό τρόπο στην περίπτωση του Πειραιά. Αφενός οι πρώτες τοποθετήσεις συσσωρευμένων κεφαλαίων στη μεταποίηση δεν προήλθαν από το χώρο των βιοτεχνών, αλλά από ένα δυναμικό μέρος του εμπορικού κόσμου, γηγενές και ομογενειακό, το οποίο εξαιτίας των μειωμένων κερδών που παρουσίαζε η εμπορική δραστηριότητα τη δεκαετία 1860-1870 αποφασίζει να επενδύσει στη δευτερογενή παραγωγή.^{xliiii} Αφετέρου οι κυριότεροι βιομηχανικοί κλάδοι που εγκαθίστανται σχετίζονται άμεσα με τη λειτουργία του ίδιου του λιμανιού και του είδους του εμπορίου που αυτό επιτελεί: αλευροβιομηχανίες, κλωστοϋφαντουργεία, ποτοποιεία, σαπυνοποιεία «γεννιούνται» και αναπτύσσονται πάνω στη βάση όχι μόνο των φτηνών πρώτων υλών αλλά και ενός συνεχούς διευρυμένου σταθερού και κινητού πληθυσμού. Από την άλλη πλευρά, η συντριπτική σχεδόν συγκέντρωση του τομέα παραγωγής μέσω παραγωγής στον Πειραιά αποκαλύπτει με τη σειρά της την παραπληρωματικότητα, σε κάποιο βαθμό, της ναυτιλιακής κίνησης του λιμανιού με το δευτερογενή τομέα. Στους κυριότερους βιομηχανικούς κλάδους η εικόνα της πόλης του Πειραιά το 1875 παρουσιάζόταν ως εξής:

Πίνακας 5
Οι κυριότεροι τομείς της πειραιώτικης δευτερογενούς παραγωγής 1875

Σύνολο			%
A. Μηχανοκατασκευές	5	3	60
B. Αλευροβιομηχανίες	35	8	22
Γ. Νηματουργεία	18	6	30

Πηγή: Angeliki Pardali – Lainou, ό.π, σσ. 43-46, πίνακες 19-23. Η ίδια συγγραφέας για το 1875 υπολογίζει τους εργαζόμενους στη δευτερογενή παραγωγή του Πειραιά περίπου στους 1.265, αριθμός αισθητά κατώτερος από τους 1.629 –1.644 που δίνει για την ίδια χρονιά (1874/75) η Χ. Αγριαντώνη, βλ., ό.π., σελ. 407, Πίνακας 12β.

1.4. Πορεία προς την κυριαρχία: Η ανάπτυξη της ναυτιλιακής οικονομίας του Πειραιά, 1835-1880

Η σχέση και η αιτιότητα βιομηχανίας - λιμανιού θα γίνει ωστόσο πιο αισθητή για την πόλη του Πειραιά κατά την τελευταία εικοσαετία του 19^{ου} αιώνα, όταν πλέον η πειραιώτικη βιομηχανία θα έχει σχηματίσει μία δομή αρκετά πυκνή και συμπαγή, ώστε να μπορεί να δημιουργήσει τη δική της δυναμική, προκαλώντας αλυσιδωτές εξελίξεις και μετασχηματισμούς τόσο στην ίδια τη δομή ορισμένων βιομηχανικών κλάδων (π.χ. νηματουργεία - υφαντουργεία, μηχανουργεία - ναυπηγεία) όσο και στο είδος του εξωτερικού εμπορίου που το λιμάνι επιτελούσε. Βέβαια, παρόλο που οι τάσεις συγκέντρωσης της βιομηχανικής και εμπορικής δραστηριότητας στον άξονα Αθήνα – Πειραιά είναι πλέον εμφανείς και ήδη δρομολογημένες, παράλληλα με ένα ρυθμό πληθυσμιακής συσσώρευσης και αστικοποίησης εμφανώς πιο έντονο σε σχέση με τα υπόλοιπα «παραδοσιακά» αστικά κέντρα (Πάτρα, Ερμούπολη, Κέρκυρα, Καλαμάτα κ.ο.κ.),^{xliv} το λιμάνι του Πειραιά θα καταστεί κέντρο της ελληνικής οικονομικής δραστηριότητας μόνο από τη δεκαετία του 1890 και εξής. Από την πλευρά της εμπορικής κίνησης και με δείκτη τις τελωνειακές εισπράξεις^{xlv} είδαμε

προηγουμένως (βλ. πίνακα 4) ότι ήδη από το 1874 ο Πειραιάς έχει ξεπεράσει σε συνολικά μεγέθη τα αντίστοιχα ποσά της Πάτρας και Ερμούπολης. Η τάση αυτή όχι μόνο θα διατηρηθεί τα επόμενα χρόνια αλλά και θα ενταθεί. Το 1880 ενδεικτικά οι εισαγωγές του λιμανιού του Πειραιά ήταν της τάξης των 38.035.000 φράγκων, με τις εξαγωγές να κυμαίνονται στα 2.374.000 φράγκα. Τα αντίστοιχα ποσά για την Ερμούπολη την ίδια χρονιά ήταν 16.910.423 και 1.995.274 φράγκα, ενώ για την Πάτρα ήταν 15.146.400 και 13.534.348 φράγκα.^{xlvi}

Από την πλευρά ωστόσο της δυναμικότητας των τοπικών νηολογίων η εικόνα είναι διαφορετική. Μέχρι και το 1895 στο λιμάνι της Ερμούπολης εγγράφεται το μεγαλύτερο μέρος του ελληνόκτητου στόλου. Στηριζόμενοι στα επεξεργασμένα στοιχεία της G. Harlaftis, τα οποία αντλεί μέσα από διάφορες πηγές (περιοδικό «Πανδώρα», Ν. Βλασσόπουλος, ασφαλιστική εταιρεία «Αρχάγγελος», *Lloyd's Register of Shipping*) έχουμε για τα έτη 1855, 1879 και 1895 την εξής εικόνα:

Πίνακας 6						
Δυναμικότητα επιλεγμένων ελληνικών νηολογίων						
Λιμάνι	1855		1879		1895	
	Ελληνικοί Τόνοι	%	Ελληνικοί Τόνοι	%	NRT	%
Σύρος	121.342	36	94.477	40	89.680	26
Σπέτσες	31.138	9	12.933	6	7.171	2
Ύδρα	22.965	7	5.001	2	5.669	2
Άνδρος	8.465	3	3.784	2	3.278	1
Γαλαξίδι	27.430	8	13.175	5	20.619	6
Πειραιάς	18.331	5	18.119	8	23.395	7
Πάτρα	5.014	2	4.163	2	1.825	1
Κεφαλονιά	-	-	10.260	5	13.807	4
Χίος	-	-	7.679	4	13.779	4

Πηγή: G. Harlaftis, *A History of Greek – Owned Shipping. The making of an international tramp fleet, 1830 to the present day*, London – New York 1996, σσ. 33-34, Appendix 4.4. Σχετικά με τους ορισμούς των μονάδων μέτρησης χωρητικότητας («ελληνικοί τόνοι» NRT, GRT), βλ., ό.π., σσ. 109-112 και σελ. 335, Appendix 4.4. Σχεδόν δέκα χρόνια μετά το 1855 το λιμάνι του Πειραιά, σύμφωνα με τα στοιχεία που παραθέτει ο Γ. Χριστοδουλόπουλος, παρουσιάζει μείωση της συνολικής

εγγεγραμμένης χωρητικότητάς του. Συγκεκριμένα, για το έτος 1864 ο συγγραφέας μιλάει για 366 πλοία, χωρητικότητας 16.030 τόνων και συνολικού πληρώματος 2.125 ανδρών. Ως προς την κατάταξή του το λιμάνι του Πειραιά εξακολουθεί να είναι πέμπτο (βάσει της συνολικής χωρητικότητας) μετά τα αντίστοιχα της Σύρου, Σπετσών, Γαλαξιδίου και Ύδρας. Βλ., Γ. Χριστοδουλόπουλος, ό.π., σελ. 41.

Συγκρίνοντας τους σχετικούς δείκτες που παρουσιάζουν το βαθμό της εμπορικής κίνησης των λιμανιών του νεοελληνικού κράτους (τελωνειακές εισπράξεις, αξία εισαγωγών – εξαγωγών, όγκος εξωτερικού εμπορίου) και της δυναμικότητας των αντίστοιχων νηολογίων τους, παρατηρούμε ότι το λιμάνι της Ερμούπολης, παρόλο που έχει χάσει τον πρωταγωνιστικό του ρόλο ως προς την αξία του εξωτερικού εμπορίου που διεξάγει ήδη από τις αρχές της δεκαετίας του 1860, κατέχει ωστόσο την πρώτη θέση μέχρι και τα τέλη του 19^{ου} αιώνα ως προς τον αριθμό των πλοίων που είναι εγγεγραμμένα στο νηολόγιό του (ποσοστό πάντως που και αυτό μειώνεται όσο πλησιάζουμε στο τέλος του αιώνα). Η παραπάνω εικόνα θα μπορούσε ίσως να θεωρηθεί ως ένδειξη ζωτικότητας του συγκεκριμένου λιμανιού και της εν γένει κίνησής του. Ωστόσο, η κατάσταση είναι αρκετά διαφορετική. Αφενός το μέγεθος του όγκου που προσέρχεται στη Σύρο παραμένει σχετικά σταθερό από το 1871 μέχρι και τα μέσα της δεκαετίας του 1880, περίπου στους 750 χιλ. τόνους ανά έτος κατά μέσο όρο, για να ξεπεράσει το ένα εκατομμύριο το 1885 και να διατηρηθεί σε αυτά περίπου τα επίπεδα μόνο έξι χρόνια, μέχρι το 1890. Από τότε και μέχρι το 1901 το λιμάνι της Σύρου θα κινηθεί στα ίδια λίγο πολύ επίπεδα με την περίοδο 1871-1884. Αντίθετα, το λιμάνι του Πειραιά παρόλο που για την περίοδο 1869-1876 κινείται αρκετά χαμηλά (307 περίπου χιλιάδες τόνους ανά έτος), ωστόσο ήδη από τις αρχές της δεκαετίας του 1880 θα ξεπεράσει το ένα εκατομμύριο, τα δύο εκατομμύρια από το 1890 για να φτάσει πλέον στα τρία ήδη από το 1907.^{xlvii} Αντίστοιχη είναι και η εικόνα σε ό,τι αφορά τον αριθμό των διερχόμενων πλοίων (αφίξεις και αναχωρήσεις). Το 1864 η κίνηση του λιμανιού του Πειραιά (μαζί με την ακτοπλοΐα) ήταν 11.942 πλοία έναντι 12.567 στην Ερμούπολη και περίπου 7.500 στην Πάτρα. Το 1880 η κίνηση αυτή φτάνει τα 15.102 για τον Πειραιά, ενώ μειώνεται στα 10.062 για την Ερμούπολη και στα 7.850 για την Πάτρα.

Αφετέρου το είδος των πλοίων που είναι νηολογημένα στο λιμάνι της Σύρου αποδεικνύει και τα περιορισμένα όρια εξέλιξης και επέκτασής του. Πρόκειται στη συντριπτική πλειονότητά τους για ιστιοφόρα πλοία άνω των 60 τόνων, τα οποία

ασχολούνταν κατά κύριο λόγο στις μεταφορές δημητριακών από τη Μαύρη Θάλασσα.

Πίνακας 7								
Αριθμός και χωρητικότητα πλοίων εγγεγραμμένων στα νηολόγια Σύρου, Πειραιά και Πάτρας το 1875								
Λιμένας	Ιστιοφόρα				Ατμόπλοια		Σύνολο	
	α΄ τάξεως		β΄ τάξεως		Αριθμός	Χωρητικότητα	Αριθμός	Χωρητικότητα
Σύρος	304	5724	334	12172	15	5601	653	83587
Πειραιάς	310	3414	58	11508	1	114	369	15036
Πάτρα	170	2338	10	2051	1	43	187	4432

Πηγή: Α.Ν. Βερναρδάκης, *Περί του εν Ελλάδι Εμπορίου*, Αθήνα 1885, επανέκδοση Αθήνα 1990, σελ. 231.

Η παραδοσιακή πρόσδεση της Σύρου με την ιστιοφόρο ναυτιλία,^{xlviii} η ύπαρξη εκτεταμένου δικτύου ναυτοπραπείων, χρηματοδότησης (κυρίως από χίους εμπόρους), όπως και παραπληρωματικών προς την ιστιοφόρο ναυτιλία δραστηριοτήτων (ναυπηγήσεις, ναυπηγοεπισκευές, ναυταγορά κ.ο.κ.), είχε ως αποτέλεσμα η Σύρος να διατηρήσει μέχρι τα τέλη του αιώνα τα πρωτεία ως προς τη δυναμικότητα των νηολογίων, στοιχείο ωστόσο που από μόνο του περιείχε τις αιτίες της γοργής παρακμής της, καθώς η εξέλιξη αυτή καθοριζόταν αποκλειστικά μόνο ως προς την αύξηση του αριθμού των ελληνικών ιστιοφόρων. Απουσιάζει ο ποιοτικός μετασχηματισμός, ο εκμοντερνισμός του στόλου προς τη νέα τεχνολογία του ατμού, περιορίζοντας κατ' επέκταση τις δυνατότητες ανταγωνιστικής εκμετάλλευσης του ελληνόκτητου στόλου στους εμπορικούς δρόμους της Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας.^{xlix}

Ο χώρος των ναυτασφαλειών προσδιορίζει με τη σειρά του, έως ένα βαθμό, το μέγεθος της ναυτιλιακής και εν γένει εμπορικής κίνησης ενός τόπου. Εξετάζοντας ωστόσο την ελληνική ναυτιλιακή κίνηση, όπως αυτή διαμορφώθηκε στη διάρκεια του 19^{ου} αιώνα αλλά και αργότερα, η ναυτασφαλιστική/ναυτοδανειστική αγορά αποκαλύπτει μέρος μόνο της πραγματικότητας φωτογραφίζοντας περισσότερο παρά υποδεικνύοντας με λεπτομέρειες την πραγματική εξέλιξη στους διάφορους ναυτότοπους του ελληνικού βασιλείου. Οι λόγοι για την παραπάνω κατάσταση μπορούν να συνοψιστούν στους εξής: α) Δεν υπάρχουν ολοκληρωμένα αριθμητικά

στοιχεία του κύκλου εργασιών και του ύψους χρηματοδότησης της ναυτιλίας από τις ασφαλιστικές εταιρείες, καθώς οι ισολογισμοί, τους οποίους σύμφωνα με τις καταστατικές διατάξεις ήταν υποχρεωμένες να δημοσιεύουν οι διοικήσεις των εταιρειών, δεν δημοσιεύονται στον τύπο της εποχής (ούτε καν το καταστατικό των εταιρειών ή έστω μικρή περίληψή του). β) Πολλά ελληνικά και ελληνόκτητα πλοία και φορτία ασφαλιζόνταν σε καταστήματα του εξωτερικού, τα οποία χορηγούσαν και χρηματικά ποσά στους έλληνες πλοιάρχους με τη μορφή των ναυτοδανείων. γ) Επιπλέον, δεν ήταν υποχρεωτική από το νόμο η ασφάλεια των πλοίων (τουλάχιστον μέχρι την είσοδο των ατμόπλοιων), παρά μόνο στις περιπτώσεις που το σκάφος είχε κατασκευαστεί με θαλασσοδάνεια. δ) Ο τόπος νηολόγησης ενός σκάφους, είτε πρόκειται για ιστιοφόρο είτε για ατμόπλοιο και κατ' επέκταση η αύξηση ή η μείωση της δυναμικότητας του συγκεκριμένου νηολογίου δεν σημαίνει αναγκαστικά μια ταυτόσημη πορεία του ναυτασφαλιστικού χώρου της περιοχής αυτής, καθώς η μεν νηολόγηση των πλοίων σε ένα συγκεκριμένο τόπο στηριζόταν σε λόγους ιδεολογικούς, αργότερα οικονομικού συμφέροντος (αποφυγή φορολόγησης, χαλαρότερες εσωτερικές διατάξεις κ.ο.κ.), η δε απόφαση για την ασφάλεια του πλοίου αυτού στον τόπο νηολόγησής του καθοριζόταν κατά βάση κυρίως από το βαθμό εκχρηματισμού και της συνακόλουθης οικονομικής δύναμης των εταιρειών ασφάλισης της συγκεκριμένης περιοχής.

Προχωρώντας στο επίπεδο της αριθμητικής αποτύπωσης τα επεξεργασμένα στοιχεία της Τζ. Χαρλαύτη, αν και αφορούν διαφορετικές μεταξύ τους χρονικές περιόδους, επιβεβαιώνουν την πρωτοκαθεδρία της Σύρου στο χώρο των ναυτασφαλειών σε σχέση με τα υπόλοιπα λιμάνια του ελληνικού κράτους, αν και αυτή η σύγκριση αφορά αποκλειστικά και μόνο τον αριθμό των ασφαλιστικών καταστημάτων. Γύρω στο 1870 λοιπόν στη Σύρο λειτουργούσαν 13 ασφαλιστικές και αλληλοασφαλιστικές εταιρείες σε σύγκριση με το Γαλαξίδι όπου την περίοδο 1860-1886 λειτούργησαν 8 ασφαλιστικά καταστήματα και με το λιμάνι της Πάτρας όπου συναντάμε 8 ασφαλιστικές εταιρίες, αρκετά νωρίς ωστόσο, γύρω στο 1850. Μια δεκαετία περίπου αργότερα, το 1862, οι εμπορικο-ασφαλιστικές εταιρίες της Πάτρας καλύπτουν το 20% από το συνολικό τους μέγεθος στη χώρα και το 32% από το συνολικό μετοχικό κεφάλαιο, ενώ στον Πειραιά τα αντίστοιχα ποσοστά είναι 4% και 15%. Ο Πειραιάς, ωστόσο, είχε ήδη διαμορφώσει μια πρώτη αγορά, αποτελούμενη από 4 ναυτασφαλιστικές εταιρίες. Το 1875 πάντως, σύμφωνα με τα στοιχεία που παραθέτει ο Μιλτ. Μπούκας, στο λιμάνι του Πειραιά λειτουργούσαν ήδη 6 εταιρίες

αυτού του είδους («εταιρείαι και πρακτορεία» σύμφωνα με την ορολογία του σχετικού οδηγού).^l

Πέρα από το μέγεθος και την αξία του όγκου του διακινούμενου εμπορίου (εξωτερικού και εγχώριου) και του αριθμού των νηολογημένων πλοίων μία επιπλέον ένδειξη για την εξέλιξη ενός λιμανιού αποτελεί η ανάπτυξη των ίδιων των λιμενικών του εγκαταστάσεων και η δημιουργία των επιχειρηματικών, οικονομικών δομών που ευνοούν τη ναυτιλιακή και εν γένει εμπορική δραστηριότητα.^{li} Από την άποψη αυτή η περίοδος μετά το 1880 σηματοδοτεί ένα ευκρινές όριο στην ιστορία διαμόρφωσης του λιμενικού συγκροτήματος του νεοελληνικού βασιλείου. Οι λόγοι που συνιστούν αυτή τη διάκριση θα μπορούσαν να συνοψιστούν στους παρακάτω: α) Στη σαφώς πιο ενεργή ανάμιξη του κράτους στο ζήτημα της ανάπτυξης της λιμενικής υποδομής του και στη διάθεσή του για συγκρότηση ενός συνολικού λιμενικού συστήματος.^{lii} β) Στην παρέμβαση της Εθνικής Τράπεζας, η οποία με μορφή δανειοδότησης χρηματοδοτεί την εκτέλεση διάφορων λιμενικών έργων. γ) Στην προσπάθεια του κράτους για επέκταση και ολοκλήρωση του οδικού και σιδηροδρομικού δικτύου της επικράτειας το οποίο, όπως πίστευαν, θα λειτουργούσε συμπληρωματικά με το θαλάσσιο δίκτυο μεταφορών. δ) Στη σταδιακή παγίωση της κυριαρχίας του ατμόπλοιου στους θαλάσσιους εμπορικούς δρόμους και στη συγκρότηση την ίδια εποχή ενός πρώτου ελληνόκτητου ατμήρους στόλου.^{liii} Τα ατμόπλοια με τις αυξημένες και ιδιαίτερες συνθήκες λειτουργίας τους επέδρασαν καθοριστικά στο βαθμό και στον τρόπο διαμόρφωσης των λιμενικών εγκαταστάσεων.

Ο τελευταίος παράγοντας, η ολοκληρωτική πλέον επιβολή του ατμόπλοιου, αποτελεί παράλληλα και το προσδιοριστικό εκείνο στοιχείο που κάνει τη διάκριση για την προ και μετά το 1880 εποχή ακόμη πιο εμφανή. Η φύση των λιμενικών έργων που πραγματοποιήθηκαν ή μόνο σχεδιάστηκαν, έως τη δεκαετία του 1880, συνδέεται άμεσα με τη δομή της ιστιοφόρου ναυτιλίας, η οποία άλλωστε προκύπτει από το γενικότερο επίπεδο ανάπτυξης της χώρας. Σύμφωνα με τη Μ. Συναρέλλη τα λιμενικά έργα του Πειραιά έως την αρχή της δεκαετίας του 1870, βάσει του ύψους των δαπανών, «... έστω και αν άλλαξαν κυριολεκτικά την όψη του λιμανιού, αντιπροσωπεύουν μία επένδυση μέσου μεγέθους, και αυτό όχι μόνο σε σύγκριση με τη μεταγενέστερη περίοδο των μεγάλων έργων, αλλά και σε σχέση με τα έργα που εκτελούνται κατά τη διάρκεια του 1870...».^{liv}

Για να διαμορφώσουμε ωστόσο μια καλύτερη εικόνα σχετικά με την ανάπτυξη του λιμανιού του Πειραιά την περίοδο 1880-1914 θεωρούμε ότι είναι

ανάγκη να αναδείξουμε τις σημαντικότερες προγενέστερες φάσεις εξέλιξής του.^{lv} Συνοπτικά αναφέρουμε τα έτη 1836, 1848, 1861 και 1865, χρονιές κατά τις οποίες εισήχθησαν νομοθετικές ρυθμίσεις που διαμόρφωσαν το πλαίσιο διαχείρισης και καθόρισαν σε μεγάλο βαθμό το μετέπειτα οργανωτικό και οικονομικό τρόπο λειτουργίας του λιμανιού.

Με το Β.Δ. της 16/28 Οκτωβρίου 1836, που δημοσιεύθηκε ύστερα από πρόταση ψηφίσματος του Δήμου Πειραιά, επιβλήθηκε φόρος ίσος με το 1/10 των τελωνειακών δασμών στα εισαγόμενα από το λιμάνι εμπορεύματα, ο οποίος θα διατίθετο για «την οικοδομήν του “μόλου”, την διόρθωσιν του λιμένος και την αποξήρανσιν των ελών».^{lvi} Παράλληλα συστήνεται ο πρώτος λιμενικός οργανισμός, επιφορτισμένος για την είσπραξη των φόρων, ο οποίος αποτελείτο από εκπροσώπους του υπουργείου Εσωτερικών και του Δήμου Πειραιά, ενώ την κατασκευή των έργων αναλαμβάνει η ανωτέρα διοίκηση του Μηχανικού του Στρατού. Την ίδια εποχή θα πρέπει να σημειώσουμε ότι ο Πειραιάς διέθετε μόνο υπολιμεναρχείο, το οποίο διοικητικά υπαγόταν στο κεντρικό λιμεναρχείο Ύδρας, που ήταν και έδρα του Α΄ ναυτικού διαμερίσματος (Ύδρα, Σπέτσες, Πόρος, Πειραιάς, Ναύπλιο, Κρανίδι), σύμφωνα με το νόμο της 4^{ης} Ιανουαρίου / 7^{ης} Φεβρουαρίου 1834, «Περί οργανώσεως της λιμενικής διοικήσεως της Ελλάδος».

Καθώς όμως τα έσοδα άρκεσαν μόνο στην κατασκευή μόλου για την ευκολότερη προσόρμιση και πλευρίση λέμβων και μικρών πλοίων, η Κυβέρνηση αποφάσισε να αυξήσει τα έσοδα από τον τελευταίο φόρο και με το νόμο ΡΒ΄ της 9^{ης} Αυγούστου 1848 επέβαλε δικαίωμα προκυμαίας 5% επί όλων των εισαγόμενων προς κατανάλωση εμπορευμάτων. Ταυτόχρονα, με νόμο της 8^{ης} Αυγούστου του ίδιου έτους καταργούνταν η προηγούμενη διοίκηση και διοριζόταν τριμελής επιτροπή, αποτελούμενη από έναν υπάλληλο του υπουργείου Εσωτερικών, ενός αντιπροσώπου του Δήμου Πειραιά και του μηχανικού λιμένος Πειραιά. Μεταξύ του 1849 και 1862 κατασκευάζονται προκυμαίες, ενώ η προκυμαία της Ακτής Μιαούλη πλακοστρώνεται. Το λιμάνι καθαρίζεται και εκβαθύνεται σε μεγάλο βαθμό, ενώ τοποθετούνται φάρoi σε διάφορα σημεία της εισόδου του λιμανιού. Παράλληλα, την ίδια περίοδο ανεγείρονται τα κτίρια του τελωνείου, στο οποίο στεγαζόταν και το ναυτοδικείο, το λιμεναρχείο, το ταχυδρομείο και το υγειονομείο. Στα νότια του λιμανιού βρισκόταν το λοιμοκαθακτήριο και πολλές ιδιωτικές αποθήκες. Τέλος, με την ίδρυση του ναυπηγείου Βασιλειάδη, στη βορειοανατολική πλευρά του λιμανιού,

ολοκληρώθηκε σε μεγάλο βαθμό η συμπληρωματικότητα των λιμενικών δραστηριοτήτων.

Το 1861 με το νόμο ΧΙΣΤ' της 8^{ης} Ιουνίου παρατείνεται η ισχύς του φόρου της 9^{ης} Αυγούστου 1848 έως το Δεκέμβριο του 1870, ενώ ρυθμίζεται η σύνθεση της λιμενικής επιτροπής, η οποία ονομάστηκε «Εφορευτική Επιτροπή του λιμένος Πειραιώς». Η επιτροπή ήταν τριμελής, αποτελούμενη από έναν εκπρόσωπο του υπουργείου Εσωτερικών και δύο του Δήμου της πόλης. Πέρα από τη συμπλήρωση των έργων που αφορούσαν την πλακόστρωση των προκυμαίων και την κατασκευή κρηπιδωμάτων, τα δύο βασικότερα έργα της νέας λιμενικής επιτροπής ήταν η συνέχεια της εκβάθυνσης και του καθαρισμού του λιμανιού (Β.Δ. της 30^{ης} Ιουνίου 1864) και η ανακατασκευή της δημοτικής δεξαμενής και του δημοτικού φρέατος με σκοπό τον ανεφοδιασμό των πλοίων με πόσιμο νερό.

Μέχρι και τις αρχές της δεκαετίας του 1870 τα έργα συνεχίζονται (πλακοστρώσεις, εκβαθύνσεις, υδραυλικά έργα), ενώ αρχίζουν και τα έργα για τη διαμόρφωση του λιμένα Αλών με την κατασκευή κρηπιδωμάτων. Όλες οι παραπάνω εργασίες παρακολουθούν την ανάπτυξη της εμπορικής και ναυτιλιακής κίνησης του Πειραιά, χωρίς ωστόσο να μπορούν να ανταποκριθούν στις συνεχώς διευρυμένες απαιτήσεις της πόλης. Εντάσσονται σε μία πρώτη, θα μπορούσαμε να ισχυριστούμε, φάση ανάπτυξης των λιμενικών έργων, χαρακτηριστικό γνώρισμα της οποίας είναι ο πρωτεύων ρόλος των τοπικών αρχών (δήμων και κοινοτήτων, λιμενικών επιτροπών, εμπορικών επιμελητηρίων) στα έργα κατασκευής και παράλληλα η απουσία της κρατικής αρχής, η οποία περιορίζεται στην προσπάθεια, καθόλα σημαντική, ρύθμισης και οργάνωσης εμπορικών και ναυτιλιακών ζητημάτων του νεοελληνικού κράτους.^{lvii} Το σκηνικό συμπληρώθηκε με την ολοκλήρωση το 1869 της σιδηροδρομικής σύνδεσης Αθήνας - Πειραιά, η οποία αύξησε την κίνηση ανθρώπων και εμπορευμάτων μεταξύ της πρωτεύουσας και του επινείου της. Ωστόσο η συγκεκριμένη γραμμή, εξαιτίας της περιορισμένης έκτασής της δεν φαίνεται να επέδρασε σε κάποιον αξιόλογο βαθμό στη μεγέθυνση της κίνησης του λιμανιού.^{lviii}

Η δεκαετία του 1870 θα μπορούσε να θεωρηθεί μεταβατική περίοδος ως προς την ανάπτυξη του λιμενικού συγκροτήματος της πόλης του Πειραιά. Τη δεκαετία αυτή πιστοποιείται η εμπορική πρωτοκαθεδρία του Πειραιά σε σχέση με τα λιμάνια της Σύρου και της Πάτρας (αξία εξωτερικού εμπορίου, τελωνειακές εισπράξεις), ενώ και τα έξοδα για την κατασκευή επιπρόσθετων λιμενικών έργων ανταποκρίνονται σε δαπάνη, το ύψος της οποίας διαφέρει αισθητά σε σχέση με την προγενέστερη

περίοδο. Σηματοδοτεί επίσης την αρχή του τέλους της ιστιοφόρου ναυτιλίας. Από την επομένη δεκαετία οι Έλληνες θα αρχίσουν σταδιακά την τεχνολογική ανανέωση του στόλου τους, δημιουργώντας φυσικά μεγαλύτερες απαιτήσεις στο χώρο των λιμενικών υπηρεσιών. Τέλος, σε εθνικό επίπεδο, αρχίζει πλέον να μορφοποιείται ένα συνολικό λιμενικό δίκτυο που συμμετέχει στο σύστημα ανταλλαγών. Στη διαδικασία αυτή το κράτος παρεμβαίνει αποφασιστικά όχι τόσο μέσω της οικονομικής του αρωγής – τα έργα εξακολουθούσαν να αποτελούν υπόθεση των ναυτικών δήμων – αλλά οργανώνοντας το σχετικό θεσμικό πλαίσιο. Ξεχωριστή σημασία παρουσιάζει η έκδοση του νόμου ΡΚΘ΄ της 29^{ης} Δεκεμβρίου 1865, «Περί επιβολής φόρων δια την κατασκευή προκυμαίων κ.λ.π.». Ο νόμος αυτός καταγράφει περισσότερο μια ήδη διαμορφωμένη κατάσταση. Ο νεωτερισμός του συνίσταται στο γεγονός ότι ενοποιεί τους ποικίλους έκτακτους φόρους, απλοποιώντας έτσι τη διαδικασία δημοσίευσης των διαταγμάτων και την εφαρμογή τους. «Το θεσμικό πλαίσιο», αναφέρει χαρακτηριστικά η Μ. Συναρέλλη, «προετοιμάζει έτσι το πέρασμα των ελληνικών ακτών από τη φυσική στη διαρρυθμισμένη κατάσταση».^{lix}

Ειδικότερα για τον Πειραιά τα έργα που πραγματοποιούνται τη δεκαετία αυτή προσπαθούν βασικά να ανταποκριθούν στην αύξηση της ατμοπλοϊκής κίνησης του λιμανιού και στα νέα δεδομένα που η τελευταία προσδιόριζε. Πέρα από δευτερεύουσας σημασίας έργα, όπως ο φωτισμός του λιμένα με φωταέριο,^{lx} το βασικό έργο που απασχόλησε τη Λιμενική Επιτροπή εξακολουθούσε να είναι ο καθαρισμός και η εκβάθυνση του λιμανιού. Ωστόσο, οι ολοένα αυξημένες απαιτήσεις της λιμενικής κίνησης υπογράμμιζαν για πιο ουσιαστικές παρεμβάσεις σε σχέση με το παρελθόν. Για το σκοπό αυτό ο Δήμος σύναψε ένα δάνειο ύψους 400.000 δρχ., ενώ παράλληλα το 1875, με το Β. Διάταγμα της 10^{ης} Μαΐου, επιβλήθηκε πρόσθετος δασμός 1,5 % επί της τιμής των εισαγομένων εμπορευμάτων.^{lxi} Τα έσοδα αυτά έδωσαν τη δυνατότητα στο Δήμο να αγοράσει το πρώτο γερανό, ένα σκάφανδρο και μία μικρή βυθοκόρο με την οποία συνεχίστηκε το έργο του καθαρισμού και της εκβάθυνσης. Η κίνηση ωστόσο συνεχίζεται και αυξάνεται καθιστώντας τα έργα συνεχώς ανεπαρκή.^{lxii} Από τα μέσα της δεκαετίας του 1870 η Λιμενική Επιτροπή σχεδιάζει νέο καθαρισμό, σε μεγάλη πλέον κλίμακα, του κυρίως λιμανιού, αλλά και των λιμανιών της Ζέας και των Αλών. Ύστερα από σχετική έρευνα και εξέταση των διαφόρων προτάσεων αποφασίζεται το 1880 η προμήθεια μίας μεγάλης βυθοκόρου και δύο ρυμουλκών από τη γαλλική εταιρεία *Forges et Chantiers*. Τον Αύγουστο του

1881 η βυθοκόρος έφθασε στον Πειραιά και μέσα σε διάστημα ενός έτους είχε ήδη καθαρίσει τα δύο τρίτα του λιμανιού.^{lxiii}

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2. Πειραιάς 1880 - 1914

2.1. Ορισμένα γενικά χαρακτηριστικά του ελληνικού και διεθνούς κεφαλαίου την περίοδο 1880 - 1914

Για το σύνολο της χώρας και την πόλη του Πειραιά ειδικότερα, η είσοδος στη δεκαετία του 1880 σηματοδοτεί την έναρξη μιας νέας εποχής, διακριτής σε μεγάλο βαθμό από την προγενέστερη περίοδο.^{lxiv} Στο εσωτερικό του ελληνικού κράτους η τελευταία εικοσαετία του 19^{ου} αιώνα «σφραγίστηκε» από την πολιτική παρουσία και τις επιλογές του Χ. Τρικούπη στην προσπάθειά του για ανάπτυξη και εκσυγχρονισμό της ελληνικής οικονομίας, ταυτόχρονα όμως και από την πτώχευση του ελληνικού κράτους το 1893 και την επιβολή του Διεθνούς Οικονομικού Ελέγχου πέντε χρόνια αργότερα. Ο συνδυασμός των πολιτικών και οικονομικών εξελίξεων στα τέλη του 19^{ου} αιώνα, παράλληλα με την επιδείνωση της διεθνούς θέσης και του κύρους της Ελλάδας μετά την ήττα του 1897, διαμόρφωσαν το πλαίσιο εκείνο που καθόρισε τα βασικά χαρακτηριστικά του ελληνικού κοινωνικού και πολιτικού μορφώματος της χώρας κατά τη διάρκεια της πρώτης εικοσαετίας του 20^{ου} αιώνα: στρατιωτικό πραξικόπημα του 1909, είσοδος του Βενιζέλου στην πολιτική σκηνή, εδαφική επέκταση της επικράτειας με τους Βαλκανικούς Πολέμους του 1912 –13, προσπάθεια για την ολοκλήρωση του αστικού εκσυγχρονισμού της χώρας, ταυτόχρονη όμως ριζοσπαστικοποίηση και ένταση των αντιθέσεων όχι μόνο ανάμεσα στους δύο βασικούς πόλους άσκησης εξουσίας (Φιλελεύθερο κόμμα – Παλάτι), αλλά και του αστικού κόσμου στο σύνολό του απέναντι στο νεογέννητο τότε εργατικό κίνημα.

Σε ένα δεύτερο επίπεδο λαμβάνουν έκταση σημαντικές αλλαγές στον ευρύτερο χώρο δράσης του ελληνικού κεφαλαίου. Ένα μέρος του ελληνικού παροικιακού κεφαλαίου «επαναπατρίζεται», δραστηριοποιείται στο εσωτερικό της χώρας και επενδύεται σε ορισμένους τομείς της εγχώριας οικονομίας, κίνηση της οποίας ίχνη διακρίνονται ήδη από τη δεκαετία του 1870.^{lxv} Η διαδικασία αυτή συνδέεται και ερμηνεύεται παράλληλα με μια ταυτόχρονη υποχώρηση της ελληνικής οικονομικής παρουσίας σε ορισμένους χώρους παραδοσιακής δράσης του ελληνικού κεφαλαίου. Η υποχώρηση αυτή ωστόσο δεν ήταν ούτε συνολική, ούτε μονοσήμαντη. Αφορούσε τις παλαιότερες, «παραδοσιακές» θα μπορούσαμε να τις χαρακτηρίσουμε, εμπορικές εγκαταστάσεις της Κεντρικής Ευρώπης, των Βαλκανίων και της περιοχής

της Δυτικής Μεσογείου (Μασσαλία, ιταλικές πόλεις) και σχετίζεται άμεσα με την παρακμή του ενδιάμεσου διαμετακομιστικού εμπορίου, για το οποίο κάναμε λόγο σε προηγούμενο σημείο αυτής της μελέτης. Η ίδια κατάσταση εμφανίζεται και στην πλέον αναπτυγμένη εμπορευματικά περιοχή της Νότιας Ρωσίας, την πόλη της Οδησσού και της γύρω της ενδοχώρας: η είσοδος κυρίως του ευρωπαϊκού κεφαλαίου με τη μορφή ισχυρών μετοχικών εταιριών στο χώρο παραγωγής, διακίνησης και εμπορίας των δημητριακών καρπών, εξοβέλισε την εκεί ελληνική παρουσία, η οποία με τη σειρά της είτε στράφηκε σε άλλου είδους επενδυτικές δραστηριότητες και ασχολίες (αγορά γης, δημόσια αξιώματα, ασφάλειες, περιορισμένη βιομηχανική επένδυση) είτε επικεντρώθηκε στην εμπορική εκμετάλλευση άλλων γεωγραφικών ενοτήτων, όπου οι οικονομικές πιέσεις και ο διεθνής ανταγωνισμός ήταν μειωμένος εξαιτίας του μικρότερου βαθμού ένταξης των περιοχών αυτών στο διεθνές οικονομικό περιβάλλον (περιοχή Αζοφικής, ακτές του Καυκάσου).^{lxvi}

Το συνολικό πάντως γνώρισμα που χαρακτηρίζει το ομογενειακό κεφάλαιο κατά τη διάρκεια του τελευταίου τρίτου του 19^{ου} αιώνα είναι περισσότερο μια διαφοροποιημένη, σε σχέση με το παρελθόν, επενδυτική και πολιτική συμπεριφορά, που προσδιορίστηκε κυρίως με τη συστηματική ενασχόληση σε νέους τομείς επενδύσεων (η λεγόμενη «προσαρμοστικότητα» της σχετικής βιβλιογραφίας), καθώς και από μια τάση επέκτασης των οικονομικών δραστηριοτήτων και εργασιών του παροικιακού κεφαλαίου. Ο νέος αυτός προσανατολισμός, αν και αφαίρεσε τον αυτόνομο ρόλο που άλλοτε χαρακτήριζε τις οικονομικές λειτουργίες των ελληνικών παροικιών στις τοπικές κοινωνίες του εξωτερικού, ταύτισε την ίδια στιγμή ένα μεγάλο μέρος του ομογενειακού κεφαλαίου (του πλέον εύρωστου και διεθνοποιημένου) με τις επενδυτικές δυνατότητες που παρείχε η σύνδεση με μία νέα, όλο και περισσότερο, διεθνοποιημένη καπιταλιστική αγορά.^{lxvii}

Η παραπάνω εξέλιξη καθορίστηκε κυρίως από αιτίες που είχαν σχέση με τη διαδικασία αλλαγής του διεθνούς οικονομικού περιβάλλοντος, καθώς, και σε ένα δεύτερο ειδικότερο επίπεδο, από τη διαμόρφωση νέων ισορροπιών ανάμεσα στους Έλληνες της ομογένειας και στις τοπικές πληθυσμιακές ομάδες στους χώρους εγκατάστασής τους. Ο ανταγωνισμός των νεαρών αστικών τάξεων στις χώρες της ευρύτερης Ανατολής, όπως ο τελευταίος εκφραζόταν μέσα από διακηρύξεις εθνικιστικού περιεχομένου, άλλαξε δραστικά το χάρτη του ελληνικού παροικιακού χώρου. Νέες ισορροπίες και δεδομένα διαμορφώνονται με την είσοδο στον 20^ό αιώνα. Η ελληνική εμπορική παρουσία, που σχετιζόταν με την παραγωγή και

διακίνηση δημητριακών καρπών στην ευρύτερη περιοχή της Οδησσού, όπως τονίστηκε παραπάνω, χάνει οριστικά τα πρωτεία, ενώ ισχυρές ανταγωνιστικές πιέσεις αρχίζει να αντιμετωπίζει σε μεγάλο βαθμό και η ελληνική διασπορά γύρω από τα λιμάνια του Δούναβη.^{lxviii} Αντίθετα, μια αντίστροφη τάση πληθυσμιακής αναζωπύρωσης του ελληνικού στοιχείου παρατηρείται, την ίδια εποχή, σε ορισμένες περιοχές της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας και στην Αίγυπτο. Στις περιοχές αυτές η ελληνική οικονομική παρουσία θα είναι ιδιαίτερα αισθητή μέχρι περίπου και τις αρχές του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου, έχοντας ωστόσο όλα εκείνα τα γνωρίσματα μιας εξαρτημένης πορείας, ενταγμένης στο πλαίσιο λειτουργίας του ευρωπαϊκού κεφαλαίου.^{lxix} Αν επομένως η περίοδος μέχρι και τη δεκαετία του 1870 παρουσιάζει κάποια γενικά χαρακτηριστικά, τα οποία ισχύουν για το σύνολο σχεδόν των ομογενειακών δραστηριοτήτων και καθορίζουν αντίστοιχα μια συνολική πορεία, η επόμενη περίοδος (1875-1914) προσδιορίζεται από ποικίλες αποκλίσεις στο ρυθμό, την ένταση και το είδος ανάπτυξης των διαφόρων τμημάτων του ομογενειακού κεφαλαίου, άμεσα συναρτημένες από το βαθμό ενσωμάτωσης των τοπικών περιφερειακών οικονομιών στο νέο διεθνή καταμερισμό εργασίας.^{lxx}

Η ανταγωνιστικότητα των τοπικών πληθυσμιακών ομάδων απέναντι στην ελληνική οικονομική παρουσία δεν μπορεί από μόνη της ωστόσο να ερμηνεύσει τις αλλαγές που παρατηρούνται στη χωροθέτηση της ελληνικής παροικιακής εγκατάστασης και της μεταφοράς μέρους των δραστηριοτήτων των ελλήνων ομογενών στον εθνικό οικονομικό χώρο. Κάτω από το ιδεολογικό εποικοδόμημα του εθνικισμού ενυπάρχει η ίδια η οικονομική κρίση της παγκόσμιας οικονομίας. Για είκοσι περίπου χρόνια, από τα μέσα της δεκαετίας του 1870 έως τα τέλη της δεκαετίας του 1890, η «Μεγάλη Ύφεση», όπως συνηθίζεται να ονομάζεται η περίοδος αυτή, επηρέασε όχι μόνο το ρυθμό, αλλά και τον τρόπο, τη φυσιογνωμία της καπιταλιστικής επέκτασης, ενώ οι συνέπειές της στη λειτουργία της οικονομίας ως συνόλου θα είναι ορατές και παρούσες και μετά την ύφεση της κρίσης.

Η οικονομική κρίση των ετών 1873-1896 δεν θα μας απασχολήσει στις επιμέρους λεπτομέρειές της. Στο επίπεδο της παρούσας μελέτης μας ενδιαφέρει απλώς η σκιαγράφηση των βασικών τάσεων που δημιουργήθηκαν στο παγκόσμιο σύστημα παραγωγής και διακίνησης αγαθών, καθώς μέσα σε αυτό το περιβάλλον κινήθηκε και διαμορφώθηκε και η ελληνική οικονομία στα τέλη του 19^{ου} αιώνα. Αρχικά είναι ανάγκη να διευκρινίσουμε ότι στον πυρήνα της παγκόσμιας ύφεσης δεν βρισκόταν σε καμιά περίπτωση μια κρίση της παγκόσμιας παραγωγής. Το αντίθετο

μάλιστα. Η περίοδος του τελευταίου τρίτου του 19^{ου} αιώνα, περίοδος που χαρακτηρίζεται από ισχυρές οικονομικές διακυμάνσεις, οριοθετεί και ταυτίζεται με τη δεύτερη βιομηχανική επανάσταση. Νέες πηγές ενέργειας (ηλεκτρισμός, πετρέλαιο), τελειοποίηση και επέκταση προηγούμενων τεχνολογικών εφευρέσεων (χάλυβας, μηχανές τριπλής και τετραπλής εκτόνωσης κ.ά.), καθώς και ορθολογικοποίηση της ανθρώπινης εργασίας είχαν ως αποτέλεσμα η παγκόσμια παραγωγή όχι μόνο να μη μείνει στάσιμη, αλλά να γνωρίσει μια εντυπωσιακή αύξηση.^{lxxi} Αντίθετα, το γνώρισμα εκείνο που στοιχειοθετεί την ουσία της οικονομικής κρίσης ήταν η δραματική μείωση των τιμών των προϊόντων, ιδίως των αγροτικών, και κατ' επέκταση φυσικά και των κερδών.^{lxxii}

Η ύφεση των τιμών και του ποσοστού του κέρδους οδήγησε σε μια πρώτη φάση στην έξοδο του ευρωπαϊκού κεφαλαίου από το κέντρο στην περιφέρεια. Η μείωση των επιτοκίων και η έλλειψη κερδοφόρων επενδύσεων στο εσωτερικό των αναπτυσσόμενων καπιταλιστικών χωρών της Δυτικής Ευρώπης κατηύθυνε τη ροή των κεφαλαίων σε επενδύσεις σε χώρες της καπιταλιστικής περιφέρειας. Όσον αφορά τη στρατηγική του ευρωπαϊκού κεφαλαίου στο εξωτερικό αυτή επικεντρωνόταν κυρίως στη χρηματοδότηση έργων κοινής ωφέλειας (δημόσια έργα - μεταφορές),^{lxxiii} σε εξορυκτικές επιχειρήσεις, καθώς και στο δανεισμό των κυβερνήσεων. Ο συνδυασμός ωστόσο του επενδυτικού πυρετού των αναπτυσσόμενων χωρών και της ίδιας της οικονομικής κρίσης στο εσωτερικό τους μετέτρεψαν το λεγόμενο αναπτυσσόμενο κόσμο από μια συσσωμάτωση «εθνικών οικονομιών» σε μια ομάδα ανταγωνιστικών οικονομιών. Κάτω από αυτές τις συνθήκες οι ευρωπαϊκές χώρες πλην της Αγγλίας, αλλά και οι Η.Π.Α., εγκατέλειψαν τη φιλελεύθερη εμπορική πολιτική και προχώρησαν σε έντονα προστατευτικά μέτρα των οικονομιών τους, ήδη από τα τέλη της δεκαετίας του 1870. Ο προστατευτισμός των εθνικών οικονομιών θα αποτελέσει το πρώτο χαρακτηριστικό γνώρισμα της εποχής της Μεγάλης Ύφεσης, τάση που θα επικρατήσει εντούτοις και μετά το τέλος της οικονομικής κρίσης.

Το δεύτερο γνώρισμα της κρίσης αποτελεί παράλληλα και αποτέλεσμα σε μεγάλο βαθμό του πρώτου. Ο βιομηχανικός προστατευτισμός στο σύνολό του συνέβαλε, με την ύψωση δασμολογικών «τειχών», στη διεύρυνση της βιομηχανικής βάσης του κόσμου, καθώς ώθησε τις εθνικές οικονομίες στις εσωτερικές τους αγορές και στην όσο το δυνατό μεγαλύτερη αυτάρκεια των εγχώριων παραγωγικών τους τομέων. Παράλληλα, η οικονομική συγκέντρωση ομοειδών παραγωγικών μονάδων και η ορθολογική διαχείριση των επιχειρήσεων, ήτοι απόπειρες να διευρυνθούν τα

περιθώρια κέρδους, αποτέλεσαν τα άλλα δύο χαρακτηριστικά στοιχεία του οικονομικού περιβάλλοντος στα τέλη του 19^{ου} αιώνα.^{lxxiv}

Πίνακας 8					
Ποσοστιαία κατανομή ενδεικτικών χωρών στη διεθνή βιομηχανική παραγωγή					
	Η.Π.Α.	Γερμανία	Ηνωμ. Βασίλειο	Γαλλία	Ρωσία
1870	23,3	13,2	31,8	10,3	3,7
1913	35,8	15,7	14,0	6,4	5,5

Πηγή: Shepard B. Clough - Richard T. Rapp, *European Economic History. The Economic Development of Western Civilization*³, New York 1975, σελ. 501

Η σχετική συμμετοχή νέων κρατών στη βιομηχανική παραγωγή αντιστοιχεί στα κύρια χαρακτηριστικά του νέου διεθνούς καταμερισμού εργασίας, που στηρίχθηκε κυρίως στην ανάπτυξη των μεταφορών (σιδηρόδρομοι - ναυτιλία) και των επικοινωνιών και στη διευκόλυνση των ανταλλαγών του διεθνούς εμπορίου. Το παγκόσμιο εμπόριο συνέχισε να αναπτύσσεται, αν και με μικρότερους ρυθμούς σε σχέση με το παρελθόν (την περίοδο 1876-1913 ο όγκος του διεθνούς εμπορίου τριπλασιάστηκε έναντι του τετραπλασιασμού της βιομηχανικής παραγωγής για το ίδιο διάστημα). Με την επέκταση ωστόσο των καινούργιων μεθόδων παραγωγής σε ολόκληρη τη Δυτική Ευρώπη και σε άλλες χώρες της υφηλίου, τα ποσοστά συμμετοχής στο παγκόσμιο εμπόριο μεταβλήθηκαν και αυτά σταδιακά προς όφελος των νεοαναπτυσσόμενων βιομηχανικά χωρών.

Πίνακας 9			
Ποσοστό συμμετοχής στις διεθνείς εξαγωγές βιομηχανικών προϊόντων ενδεικτικών ευρωπαϊκών χωρών, 1880 – 1913			
	1880	1899	1913
Γαλλία	22,2	14,4	12,1
Γερμανία	19,3	22,4	22,6
Βέλγιο – Λουξεμβούργο	5,0	5,5	5,0
Σουηδία	0,8	0,9	1,4
Αυστρία- Ουγγαρία	8,0	-	5,0
Βρετανία	41,4	33,2	30,2

Πηγή: A. Milward – S.B. Saul, *The Development of the Economies of Continental Europe 1850-1914*, London 1977, σελ. 473, Πίνακας 77.

2.2. *Ανάπτυξη του αστικού τοπίου του Πειραιά την περίοδο 1880-1914 και οικονομική συγκέντρωση*

Για μια χώρα όπως η Ελλάδα, όπου ο ρόλος του εξωτερικού εμπορίου ήταν ιδιαίτερα νευραλγικός ως προς το βαθμό και το μέγεθος ένταξης της εγχώριας οικονομίας στο διεθνές οικονομικό σύστημα, οι επιπτώσεις της Μεγάλης Ύφεσης, πέρα από τις αλλαγές στο ρυθμό ανάπτυξης της εσωτερικής παραγωγής, λειτούργησαν διαμορφωτικά στην ίδια τη δομή της ελληνικής οικονομίας και σε ένα δεύτερο επίπεδο επιτάχυναν τις αλλαγές και τις διαδικασίες εξέλιξης στο σύνολο του ελληνικού κοινωνικού σχηματισμού. Οι σημαντικότερες επιπτώσεις της διεθνούς οικονομικής κρίσης στην Ελλάδα αφορούσαν τον αγροτικό χώρο. Η πτωτική τάση των τιμών της σταφίδας, του κυριότερου εξαγωγίμου ελληνικού προϊόντος και βασικού «πυλώνα» του εθνικού εμπορικού ισοζυγίου, ήταν μια πραγματικότητα ήδη από τις αρχές της δεκαετίας του 1860. Η συγκυριακή αύξηση της διεθνούς ζήτησης (περίπτωση γαλλικής φυλλοξήρας, 1878-1892), επιδείνωσε μακροπρόθεσμα ακόμη πιο πολύ την κατάσταση με τη συνακόλουθη κατάρρευση του μεγέθους και της αξίας των εξαγωγών. Ακόμη πιο άμεσα προβλήματα δημιούργησε η ύφεση στη σιτοπαραγωγή της Θεσσαλίας. Η πτώση των τιμών των δημητριακών σε διεθνές επίπεδο, σε συνδυασμό με τη δασμολογική πολιτική προστασίας των τρικουπικών κυβερνήσεων προς τους μεγαλογαιοκτήμονες της θεσσαλικής πεδιάδας, καθώς και η διαιώνιση των παλαιών γαιοκτητικών σχέσεων, είχαν ως αποτέλεσμα τη συντήρηση ενός αναχρονιστικού και αντιαναπτυξιακού μηχανισμού. Τόσο η Θεσσαλία όσο και οι σταφιδικές ζώνες έγιναν εστίες κοινωνικών διεργασιών και διαμαρτυρίας, που κορυφώθηκαν στις αρχές του 20^{ου} αιώνα.

Η κρίση του αγροτικού χώρου στα τέλη του 19^{ου} αιώνα, λόγω του ιδιαίτερου ειδικού βάρους που αυτός προσδιόριζε,^{lxxv} λειτούργησε καταλυτικά για το σύνολο της νεοελληνικής οικονομίας και κοινωνίας. Τη δεκαετία του 1870 και του 1880 η αστικοποίηση του ελληνικού χώρου επιταχύνεται.

Πίνακας 10	
Ποσοστό πληθυσμού σε πόλεις άνω των 10.000 κατοίκων	
1870	9,4
1879	17,7
1889	21,2
1896	15,0
1907	23,9

Πηγή: Λίλα Λεοντίδου, Πόλεις της Σιωπής, ό.π., σελ. 301, Πίνακας 1.02

Όπως αναφέρθηκε και σε προηγούμενο σημείο αυτής της μελέτης, η διαδικασία αστικής επέκτασης που παρατηρείται από το δεύτερο μισό του 19^{ου} αιώνα θα μπορούσε να χαρακτηριστεί από ένα σταθερό και σε μεγάλο βαθμό ομοιογενή τρόπο. Ωστόσο, ήδη η δεκαετία του 1880 αποτελεί οριακή περίοδο. Στο εσωτερικό της καταγράφονται πολλαπλές και συχνά αντιφατικές τάσεις. Σε μια πρώτη φάση, μέχρι τις αρχές της δεκαετίας του 1890, οι περιφερειακές ανισότητες καθορίστηκαν κυρίως από τη θέση και τη λειτουργία ευρύτερων γεωγραφικών – οικονομικών ζωνών στο σύστημα εμπορευματικών εκμεταλλεύσεων, κατά βάση της καλλιέργειας σταφίδας. Η παρακμή της βορειοανατολικής Πελοποννήσου ολοκληρώνεται, ενώ ο νησιώτικος πληθυσμός στο σύνολό του είτε μένει στάσιμος είτε μειώνεται σε απόλυτους αριθμούς. Αντίθετα, οι πόλεις που συνδέονται με την επέκταση των εμπορευματικών καλλιέργειών (δυτική και νότια Πελοπόννησος) παρουσιάζουν ετήσιο ρυθμό πληθυσμιακής αύξησης της τάξης του 2,8% έως 4%. Το μέγεθος αυτό εντούτοις ήταν αρκετά μικρότερο σε σύγκριση με τον αντίστοιχο ρυθμό αστικοποίησης που παρουσιάζει ο Πειραιάς την ίδια εποχή (+6,2% το χρόνο για την περίοδο 1870-1889), προαναγγέλλοντας την επίταση των διαστρεβλώσεων και της αύξησης των περιφερειακών ανισοτήτων της τελευταίας δεκαετίας του 19^{ου} αιώνα.

Με την κατάρρευση του εμπορίου της σταφίδας γύρω στο 1893 ολοκληρώνεται το νέο μοντέλο αστικής ανάπτυξης, το οποίο συνίστατο στην κυριαρχία του διπόλου Αθήνα – Πειραιάς. «... Η παρακμή της Σύρας από τη μία, η άνοδος του Πειραιά από την άλλη, αντιπροσωπεύει ένα από τα θεμελιώδη χαρακτηριστικά της περιόδου ... Με την απαρχή της παρακμής της Πάτρας προς το τέλος του αιώνα, μία ανάπτυξη αρχικά πολυκεντρική, θα μετασηματισθεί σε ασύμμετρη ανάπτυξη, συγκεντρωμένη γύρω από έναν μόνο πόλο». ^{lxxvi} Η πλειονότητα

βέβαια του αγροτικού πληθυσμού που εγκατέλειψε την ύπαιθρο στα τέλη του 19^{ου} αιώνα και στις αρχές του 20^{ου} κατευθύνθηκε στην υπεραντλαντική μετανάστευση (Η.Π.Α., Νότια Αμερική). Ωστόσο, και ο αστικός τομέας της χώρας επωφελήθηκε ως ένα βαθμό, καθώς λειτούργησε (κυρίως οι πόλεις - λιμάνια) ως ενδιάμεσος σταθμός («*transit camp*»)^{lxxvii} Την περίοδο 1896-1920 ο συνολικός πληθυσμός της Παλαιάς Ελλάδας αυξήθηκε κατά 17,7%, ο αστικός πληθυσμός κατά 53,8% και ο πληθυσμός των μεγαλύτερων πόλεων, άνω των 10 χιλιάδων κατοίκων, κατά 78,8%. Παρατηρείται επομένως μια εντονότερη ροή πληθυσμού προς τις μεγαλύτερες πόλεις.^{lxxviii}

Η εξέλιξη πάντως του αστικού τομέα την περίοδο αυτή υπήρξε εξαιρετικά άνιση, επιβεβαιώνοντας το μοντέλο ανισομερούς ανάπτυξης που υπαινιχθήκαμε προηγουμένως. Από τις 38 πόλεις που είχαν πληθυσμό άνω των 5.000 κατοίκων το 1896, οι 21 εμφανίζουν μείωση πληθυσμού σε απόλυτους αριθμούς ως το 1920 και μόνο 12 παρουσιάζουν αύξηση μεγαλύτερη του μέσου όρου. Για το διάστημα 1896-1920 η Αθήνα εμφανίζει ένα ποσοστό αύξησης γύρω στο +156%, ο Βόλος +80%, η Χαλκίδα +55%, η Καλαμάτα +46%, η Λάρισα +37%.^{lxxix} Η πόλη ωστόσο που βρέθηκε στην πρώτη γραμμή της αύξησης ήταν ο βιομηχανικός Πειραιάς (+169%). «Και αυξάνει μεν ο πληθυσμός των πόλεων της Ελλάδος, πλην μιας ενίων δε, ως του Βόλου, Τρικάλων, των Αθηνών, των Πατρών, αυξάνει κατ' αναλογίας μεγάλας, αλλ' ουδεμίας ελληνικής πόλεως η αύξησις του πληθυσμού παρουσιάζει τας εκπληκτικὰς αναλογίας του Πειραιώς. Το μάλιστα δ' αξιοσημείωτον είναι ότι αι αναλογίαι της αυξήσεως του πειραιϊκού πληθυσμού υπερβαίνουσι τας αναλογίας της αυξήσεως, ην παρουσιάζει ου μόνον ο πληθυσμός των ευρωπαϊκών πόλεων, αλλά και αυτών έτι των προοδευτικοτάτων πόλεων της Βορείου Αμερικής...».^{lxxx} Αναλυτικότερα, η πληθυσμιακή εξέλιξη της πόλης του Πειραιά παρουσιάζεται συγκριτικά ως εξής:

Πίνακας 11				
Εξέλιξη του πληθυσμού Πειραιώς, Αθηνών, Πάτρας, Ερμούπολης, Βόλου, 1889-1920^{lxxxi}				
Πόλεις	1889	1896	1907	1920
Πειραιάς	34.327	50.200	73.579	133.482
Αθήνα	107.251	111.486	167.479	292.991
Πάτρα	33.529	37.985	37.724	52.174
Ερμούπολη	22.104	18.760	18.131	18.663
Βόλος	11.029	16.788	23.563	30.046

Η ανισομέρεια που παρατηρείται στην αστική εξέλιξη μεταξύ της Αθήνας – Πειραιά και των υπόλοιπων πόλεων της ελληνικής επικράτειας (ιδίως των αστικών κέντρων της Παλαιάς Ελλάδας) συνοδεύτηκε από μια αντίστοιχη συγκέντρωση του μεγαλύτερου μέρους των οικονομικών δραστηριοτήτων, ιδίως των βιομηχανικών/βιοτεχνικών, στην πρωτεύουσα και στο επίνειό της. Ωστόσο, δεν θα πρέπει να υπερβάλλουμε στην αποτίμηση της ελκτικής δύναμης που παρουσιάζει ο αστικός χώρος την περίοδο αυτή. Η διατήρηση και διαιώνιση της μικρής γαιοκτησίας και του προτύπου του ανεξάρτητου παραγωγού εξακολουθούσε να αποτελεί βασικό άξονα όχι μόνο των ατομικών ή οικογενειακών στρατηγικών, αλλά – ως ένα βαθμό – και της επίσημης κρατικής πολιτικής. Ταυτόχρονα, σε επίπεδο συλλογικής νοοτροπίας, η απασχόληση στα αστικά κέντρα με τη μορφή μισθωτής εργασίας καθοριζόταν με αρνητικούς όρους στο σύστημα αξιών της νεοελληνικής κοινωνίας. Στην πραγματικότητα η δυνατότητα υπερπόντιας μετακίνησης καθόρισε όχι μόνο τους ρυθμούς και την ένταση της συσσώρευσης αγροτικών πληθυσμών στις πόλεις, αλλά και την ίδια την εξέλιξη και φυσιγνωμία των αστικών οικονομικών δραστηριοτήτων την περίοδο από τα τέλη του 19^{ου} αιώνα έως και την έναρξη του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου.

Η μετανάστευση ως δικλείδα ασφαλείας και ως «μηχανισμός κοινωνικής εξισορρόπησης» μαζί με τη δυνατότητα για πολλαπλές δραστηριότητες απέτρεψαν την απόλυτη εξαθλίωση του αγροτικού κόσμου, διατηρώντας σε μεγάλο βαθμό τις αντιστάσεις του και τη συνακόλουθη δομή του. Ακόμη όμως και όσοι πληθυσμοί δεν κατάφεραν να πραγματώσουν το «όνειρο» της υπερπόντιας φυγής δεν σήμαινε ότι μεταφράζονταν αυτόματα σε καθαρό κέρδος (ενν. φτηνή μισθωτή εργασία) για το δευτερογενή τομέα των πόλεων. «Ο αγρότης που έφθανε στην πόλη, ακόμη και αν ήταν αναγκασμένος να αναζητήσει δουλειά στο βιομηχανικό εργοστάσιο, έβλεπε τη μισθωτή εργασία ως προσωρινή κατάσταση. Επιδίωξή του ήταν να ενταχθεί στα μικροαστικά στρώματα της πόλης και ο ελληνικός αστικός χώρος του πρόσφερε τις ευκαιρίες για να το επιτύχει. Έτσι τις περισσότερες φορές κατόρθωνε να δημιουργήσει τη δική του μικροεπιχείρηση, βιοτεχνική ή εμπορική ή κατάφερνε με τη βοήθεια κάποιου πολιτικού μέσου να διοριστεί στο δημόσιο».^{lxxxii}

Στους παραπάνω πληθυσμούς θα πρέπει επομένως να αναζητήσουμε την επέκταση του αστικού τομέα που παρατηρείται την περίοδο 1890-1914. Η προσέλευση και κυρίως η συγκράτηση κάποιου ποσοστού του ανθρώπινου αυτού δυναμικού στις πόλεις συναρτήθηκε από δύο βασικές οικονομικές παραμέτρους: αφενός από τη δυνατότητα – τουλάχιστον ως άμεσης, αναγκαστικής επιλογής – απασχόλησης στο βιομηχανικό/βιοτεχνικό τομέα, αφετέρου από το νέο οικονομικό κύκλωμα που γεννήθηκε από την εμπορευματοποίηση της καλλιέργειας του καπνού (χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η ανάπτυξη την εποχή αυτή της Καβάλας). Εξαιρώντας τη συγκυριακή αναλαμπή που γνώρισαν παραδοσιακά αστικά – βιοτεχνικά κέντρα (π.χ. Ερμούπολη, Κέρκυρα) και οφειλόταν στη συνολική φυσιολογία της δευτερογενούς παραγωγής, καθώς και στις ιδιότυπες συνθήκες που αυτή λειτούργησε τις δύο πρώτες δεκαετίες του 20^{ου} αιώνα, η τάση συγκέντρωσης της μεγάλης βιομηχανικής δραστηριότητας στην Αθήνα και στον Πειραιά που παρατηρείται ήδη από τη δεκαετία του 1880 οριστικοποιείται και επεκτείνεται κυρίως από τις αρχές του 20^{ου} αιώνα (σύμφωνα με τη βιομηχανική απογραφή του 1917 από τις 2.213 συνολικά βιομηχανικές μονάδες, ο Πειραιάς και η Αθήνα συγκέντρωναν το 47% των επιχειρήσεων και το 62% του εργατικού δυναμικού).^{lxxxiii}

Ο συνολικός εντούτοις χαρακτήρας της δευτερογενούς παραγωγής δεν είχε τροποποιηθεί ριζικά. Οι ανακατατάξεις στη σύνθεσή της, που πραγματοποιήθηκαν πριν από το 1914, δεν διαφοροποιούνταν από το πρώτο μοντέλο εκβιομηχάνισης, όπως αυτό αναπτύχθηκε πριν από το 1880: κυριαρχία της μικρής και μεσαίας βιομηχανικής, στην ουσία βιοτεχνικής εγκατάστασης, χαμηλή εκμηχάνιση, εξάρτησή της από τους παραδοσιακούς κλάδους (μεταποίηση αγροτικών προϊόντων, κλωστοϋφαντουργίες), διατήρηση της σημασίας του παράγοντα εργασία, χαμηλή ποιότητα τελικού προϊόντος και αντίστοιχη αδυναμία σοβαρού ανταγωνισμού σε εξωτερικές αγορές.^{lxxxiv}

Στην πόλη του Πειραιά θα μπορούσαμε να διακρίνουμε τις όποιες νέες τάσεις και αλλαγές που παρατηρούνται στο χώρο της δευτερογενούς παραγωγής τόσο στο επίπεδο του μεγέθους των βιομηχανικών μονάδων και του βαθμού εργατικής συγκέντρωσης όσο και στο επίπεδο εμφάνισης νέων βιομηχανικών κλάδων (ενέργεια, χημικά, οικοδομικά υλικά, καπνός) και τεχνολογικών καινοτομιών.^{lxxxv} Ο Πειραιάς αναδύεται πλέον ως η πρώτη μοντέρνα, για τα ελληνικά δεδομένα, βιομηχανική πόλη. Ακόμη και όταν στη διάρκεια της δεκαετίας του 1880 κλείνουν οι μισές περίπου εργοστασιακές μονάδες, η ύπαρξη ήδη μιας δομής αρκετά πυκνής και συμπαγούς,

επέτρεψε αρχικά την προσαρμογή της πειραϊκής βιομηχανίας στα νέα οικονομικά και παραγωγικά δεδομένα (εξαγορές/συγκεντρώσεις, ολοκλήρωση της παραγωγικής διαδικασίας) και σε μια δεύτερη φάση σε μια νέα άνθιση και επέκταση του βιομηχανικού ιστού της πόλης.^{lxxxvi} Ο βιομηχανικός άξονας Αθήνας – Πειραιά, με τη νέα χωροθέτηση που αυτός διαμόρφωσε, άρχισε σταδιακά να ενοποιεί τις δύο πόλεις.^{lxxxvii} Οι μεγάλες μονάδες συγκεντρώθηκαν στην περιφέρεια αυτού του άξονα: Δραπετσώνα, Κερατσίνι, Ελευσίνα και Φάληρο αποτέλεσαν περιοχές εγκατάστασης αρκετών βιομηχανικών μονάδων κυρίως σε νέους παραγωγικούς κλάδους (τσιμεντοβιομηχανία, χημικά, ηλεκτρισμός).

Πίνακας 12			
Βιομηχανικά καταστήματα Πειραιά 1882/83 – 1899/1900			
Έτος	Αριθμός	Ατμόιπποι	Εργάτες
1883/3	43-45	1.983 – 2.095	2.981 – 3.246
1890/91⁽¹⁾	52	2.564 – 2.654	4.534 – 4.649
1899/1900⁽²⁾	76	4.778 – 4.783	7.673 – 7.7128

Πηγή: Χ. Αγριαντώνη, *Οι απαρχές...*, ό.π., σσ. 413-416, Πίνακες 13β, 14β και 15β.

(1) Στους συνολικούς αριθμούς του έτους 1890/91 περιλαμβάνεται και η Ελευσίνα.

(2) Στον οδηγό πόλεως του Σ. Κουσουλίνου για το έτος 1900 ο συγγραφέας ανεβάζει τον αριθμό των εκμηχανισμένων βιομηχανικών/βιοτεχνικών μονάδων σε 86, συνολικής δύναμης 4.785 ατμόιππων και 7.909 εργατών. Βλ., Σ. Κουσουλίνου, *Οδηγός Αθηνών – Πειραιώς και των κυριοτέρων πόλεων της Ελλάδος 1900*, Αθήνα.

Η επίταση της χωροταξικής κατανομής της βιομηχανικής παραγωγής στο δίπολο Αθήνα – Πειραιάς καθορίστηκε από το ρόλο και την εξέλιξη του Πειραιά ως του μεγαλύτερου εισαγωγικού λιμένα του ελληνικού βασιλείου. Η εσωτερική αγορά, όσο τείνουμε προς το τέλος του 19^{ου} αιώνα, αργά αλλά σταθερά, αρχίζει να αποκτά ολοένα και περισσότερα γνωρίσματα μιας ενιαίας, ομογενοποιημένης αγοράς, καθιστώντας τη σχέση βιομηχανικής εγκατάστασης και εμπορικής λειτουργίας του λιμανιού ακόμα πιο έντονη, κατά τη διάρκεια της περιόδου της λεγόμενης δεύτερης

εκβιομηχάνισης (από τη δεκαετία του 1890 έως το 1914). Ζητήματα επομένως που αφορούσαν τη δυνατότητα μιας περιοχής για εύκολη και φτηνή συγκέντρωση βιομηχανικών πρώτων υλών, την ευκολία διακίνησης και εξαγωγής των προϊόντων, την ύπαρξη ενός συμπληρωματικού δικτύου προσφερόμενων υπηρεσιών (τελωνειακές και λιμενικές υπηρεσίες, κεφαλαιακή υποστήριξη μέσω τραπεζικών/ασφαλιστικών επιχειρήσεων κ.ά.), λειτούργησαν προσδιοριστικά τόσο στη χωροθέτηση και εξέλιξη της δευτερογενούς παραγωγής όσο και στην καθεαυτή ανάπτυξη του λιμανιού και της ενδοχώρας του. Στα τέλη του 19^{ου} αιώνα ο βιομηχανικός ιστός της πόλης του Πειραιά και η λιμενική του δραστηριότητα λειτουργούσαν πλέον με σχέση συνεπαγωγική.

Πίνακας 13						
Αξία εξωτερικού εμπορίου των λιμανιών του Πειραιά, Σύρου και Πάτρας, 1876-1905						
(σε γαλλικά φράγκα)						
Έτος	Εισαγωγές			Εξαγωγές		
		Σύρος	Πάτρα	Πειραιάς	Σύρος	Πάτρα
1876	-	-	14.552.000	-	-	13.862.319
1880	38.035.000	16.910.423	15.146.440	2.374.000	1.849.250	-
1881	41.187.000	29.715.747	16.560.600	1.952.000	1.995.274	19.380.520
1882	-	16.525.399	21.979.925	-	1.327.238	18.879.892
1888	33.464.000	-	26.681.000	1.684.000	-	18.828.000
1889	50.850.000	-	25.984.000	6.560.000	-	18.258.000
1900	-	-	9.535.000	-	-	28.161.000
1904	-	8.398.000	13.868.000	-	1.624.000	24.710.000
1905	-	7.087.000	17.299.000	-	1.917.000	22.911.000

Από τα τέσσερα εκατ. γαλλικά φράγκα το 1850, η αξία του εισαγωγικού εμπορίου που εισήλθε στο λιμάνι του Πειραιά θα φτάσει τα 51 σχεδόν εκατ. φράγκα το 1889, μεγαλώνοντας ολοένα την απόσταση από τα άλλα λιμάνια του ελληνικού κράτους. Οι λόγοι για τη συγκέντρωση του εξωτερικού εμπορίου στην πόλη του Πειραιά θα πρέπει να αναζητηθούν σε τέσσερις βασικούς παράγοντες: α) στις ανάγκες τροφοδοσίας μιας ήδη συμπαγούς βιομηχανικής/βιοτεχνικής δομής, β) στο μέγεθος της αστικής συγκέντρωσης που παρουσιάζει ο Πειραιάς και η Αθήνα μέχρι το 1914, γ) στην αδυναμία του οδικού και σιδηροδρομικού δικτύου να λειτουργήσουν ανταγωνιστικά απέναντι στους θαλάσσιους δρόμους μεταφοράς και δ) στη διαμόρφωση ενός νέου διεθνούς δικτύου θαλάσσιων μεταφορών και συγκοινωνιών, το οποίο αναβάθμισε τον Πειραιά και τον κατέστησε το σπουδαιότερο λιμένα του ελληνικού βασιλείου και σταδιακά έναν από τα κεντρικά λιμάνια της Μεσογείου.

2.3. Εμπορική κίνηση στο λιμάνι του Πειραιά

Για τη σημασία και το ρόλο της βιομηχανικής παραγωγής στην ανάπτυξη της εμπορικής και λιμενικής κίνησης του Πειραιά κάναμε λόγο προηγουμένως, έστω και περιληπτικά, δείχνοντας μέσα από μια γενική αριθμητική αποτύπωση της βιομηχανικής εξέλιξης της πόλης τη συμπληρωματικότητα των δύο αυτών παραγωγικών τομέων. Ως προς το βαθμό αστικής συγκέντρωσης σε Αθήνα και Πειραιά θα ήταν υπερβολή να ισχυριστούμε ότι το αστικό τοπίο του ελληνικού χώρου, μέχρι το 1914, είχε καθοριστεί από τον υπερσυγκεντρωτισμό της πρωτεύουσας και του επιπέδου της. Ωστόσο, όπως έχει ήδη αναφερθεί, από τις αρχές του 20^{ου} αιώνα και μέχρι την έναρξη του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου οι τάσεις πληθυσμιακής διόγκωσης και κλιμάκωσης της ανισομερούς σχέσης κέντρου - περιφέρειας είναι εμφανείς. Ήδη το 1907 η Αθήνα συγκεντρώνει το 10% του συνολικού πληθυσμού και το 40% του αστικού πληθυσμού της χώρας, ρυθμός που θα γίνει ακόμη πιο έντονος μετά το 1912-13.^{lxxxviii} Με δεδομένο τον καθαρά αστικό

χαρακτήρα του πληθυσμού της Αθήνας και του Πειραιά, καθώς και της σύνδεσης – εξάρτησής του με τις μορφές λειτουργίας μιας εκχρηματισμένης καπιταλιστικής αγοράς (τουλάχιστον στην περιφέρεια Αθήνας – Πειραιά), η εγκατάσταση του μεγαλύτερου μέρους της δευτερογενούς παραγωγής και η έλξη της πλειονότητας των εμπορικών δραστηριοτήτων στους τόπους κατανάλωσης θεωρείται μια φυσιολογική και δικαιολογημένη απόληξη.

Από την άλλη πλευρά, τα οδικά δίκτυα παραμένουν προβληματικά σε όλο το διάστημα της εξεταζόμενης περιόδου, με την ανάπτυξή τους να παρακολουθεί τον αργό ρυθμό εκχρηματισμού και ενοποίησης της εσωτερικής αγοράς. Οι αδράνειες προκαπιταλιστικού χαρακτήρα εξακολουθούν να υφίστανται, περιορίζοντας την κινητικότητα των πληθυσμών και κατ' επέκταση των οικονομικών ανταλλαγών, ιδίως όσο προχωρούμε στην ενδοχώρα της επικράτειας. Σε ό,τι αφορά το ζήτημα της σιδηροδρομικής προσπάθειας, η κατασκευή του σιδηροδρομικού δικτύου της Ελλάδας, που ξεκινά το 1882, ολοκληρώθηκε σταδιακά και με αργούς ρυθμούς μέχρι την έναρξη του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου, με αποτέλεσμα να μην καταστούν εμφανή τα οικονομικά αποτελέσματα (ως προς τη μείωση του κόστους μεταφοράς) του ανταγωνισμού μεταξύ θαλάσσιου και σιδηροδρομικού δικτύου μεταφορών για την περίοδο 1882-1914.^{lxxxix} Δεν θα πρέπει επίσης να αγνοούμε ότι μέχρι το 1916 η Ελλάδα δεν διέθετε σιδηροδρομική σύνδεση με την υπόλοιπη Κεντρική Ευρώπη. Στην πραγματικότητα επομένως το σιδηροδρομικό δίκτυο είχε τοπικό και μόνο χαρακτήρα, ενώ η συγκοινωνία της χώρας με την Ευρώπη καθώς και το εξωτερικό εμπόριο εξακολουθούσαν να στηρίζονται στους θαλάσσιους δρόμους μεταφοράς.

Ωστόσο θα ήταν εξίσου λάθος να αγνοήσουμε τη δυναμική που ασκεί η ανάπτυξη του χερσαίου δικτύου συγκοινωνιών και ιδιαίτερα του σιδηροδρόμου πάνω στην πόλη του Πειραιά.^{xc} Αν και η έννοια της συμπληρωματικότητας ανάμεσα στο χερσαίο και θαλάσσιο δίκτυο μεταφορών εξακολουθεί και αποτελεί ζητούμενο μέχρι και την έναρξη των Βαλκανικών Πολέμων, εντούτοις η έλξη που ασκούσε ο Πειραιάς, ως η μεγαλύτερη βιομηχανική και εμπορική πόλη του ελληνικού βασιλείου, στη χωροθέτηση, στο σχεδιασμό και στην κατασκευή του σιδηροδρόμου ήταν αποφασιστική. Ο κεντρικός ρόλος του Πειραιά στο νέο επικοινωνιακό χάρτη που διαμόρφωνε ο σιδηρόδρομος στον ελληνικό χώρο στα τέλη του 19^{ου} και στις αρχές 20^{ου} αιώνα παρουσιάζεται με εύγλωττο τρόπο σε μια σειρά άρθρων της εφημερίδας «Σφαίρα» από τις 20 έως τις 25 Ιουλίου του 1902 με τίτλο «Ο Σιδηρόδρομος Πειραιώς - Λαρίσης - Δεμερλή». Η εφημερίδα αναζητώντας τα αίτια για την ανάδειξη

του Πειραιά ως κέντρου της σιδηροδρομικής προσπάθειας αναφέρει: «Αλλά τινά εισί τα προσόντα ή μάλλον ειπείν τίνες αι αφορμαί αι δημιουργήσασαι την επικράτησιν ταύτην; Ταύτας τις ερευνών πείθεται ότι εισί πολλαπλαί, ότι όμως κυρίως οφείλονται εις την θέσιν, ην εδημιούργησεν εις τον Πειραιά, κατέχοντα άλλως τε επίκαιρον σημείον εν τω εξωτερικώ άξονι των συγκοινωνιών της Μεσογείου, αφ' ενός μεν η γειτονία αυτού προς την πρωτεύουσαν, αφ' ετέρου δε η ιδιόρρυθμος χωρογραφική κατανομή του Βασιλείου, η δημιουργούσα μικρά αυθύπαρκτα κέντρα, αντιθέτως προς την μεγάλην σπουδαιότητα της γεωγραφικής αυτού θέσεως, ήτις επίκαιρον κατέχει σημείον υπό εμπορικήν και ναυτιλιακήν έποψιν εν τη ανατολική Μεσογείω. Δευτέρα αφορμή της υπεροχής αυτού, ήτις ακριβώς εξαίρει την σπουδαιότητα των από της χωρογραφικής απόψεως προσόντων του Πειραιώς, είναι η συντελεσθείσα καταπληκτική αύξησις της ακτίνος της εσωτερικής αυτού εμπορίας, διαμετακομιστικής και μη, ένεκα της διατήσεως του Ισθμού της Κορίνθου, δι' ης ηνεώχθη αυτώ θαλασσία συγκοινωνία μέχρι των Ιονίων νήσων, και της κατασκευής δικτύου των νοτίων σιδηροδρόμων, δι' ων σιδηροδρομικώς συνεδέθη μετά των επαρχιακών κέντρων της Πελοποννήσου. Η μεγάλη βιομηχανική αυτού επίδοσις, η νοημοσύνη, το φιλοπρόδοον και η επιχειρηματικότης των κατοίκων αυτού εισίν επίσης προσόντα εξαιρετικώς συντείναντα εις την επικράτησίν του, άπασαι δε αύται αι γεννητικάί αφορμαί της προόδου, αίτινες έσχον ως αποτέλεσμα της εις μέσον προελθούσαν οικονομικήν επικράτησιν του Πειραιώς, δεν είναι ποσώς αιτιατά εκ παροδικών ή εφημέρων προκύψαντα αιτίων».^{xci} Ο Πειραιάς επιλέχθηκε να φιλοξενήσει τόσο την αφετηρία της γραμμής Πειραιά - Πελοποννήσου όσο και τη γραμμή που θα ένωνε το ελληνικό κράτος με το ευρωπαϊκό δίκτυο, τη σιδηροδρομική γραμμή Πειραιά - Λάρισας - Σύνορα. Η ίδια η διάταξη επομένως των συγκοινωνιακών μέσων μας παρέχει ένα μέτρο σύγκρισης στο να εκτιμήσουμε τη σπουδαιότητα του λιμανιού σε σχέση με το εμπόριο της ενδοχώρας του, αλλά και συνολικά σε σχέση με τα άλλα λιμάνια της επικράτειας. Στη διάρκεια της τελευταίας δεκαετίας του 19^{ου} αιώνα και της πρώτης του 20^{ου} ο Πειραιάς θα μετασχηματιστεί από ένα λιμάνι τοπικής εμβέλειας σε οικονομικό κέντρο εθνικής σημασίας. Μόνο μετά το τέλος του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου, στη διάρκεια του Μεσοπολέμου, με την ολοκλήρωση της σιδηροδρομικής σύνδεσης της Ελλάδας με τη Βαλκανική, την ίδια την επέκταση της εσωτερικής αγοράς και την περαιτέρω ανάπτυξη της ελληνόκτητης ναυτιλίας θα αποκτήσει ο Πειραιάς γνωρίσματα πραγματικού διεθνούς λιμένα.

Η συμπληρωματικότητα βιομηχανίας – εμπορικής/λιμενικής δραστηριότητας εκφράστηκε επομένως με τον πλέον χαρακτηριστικό τρόπο στην πόλη του Πειραιά, καθιστώντας τον κατ' επέκταση ως τον κεντρικότερο σταθμό εισαγωγής ενεργειακών υλών για την περίοδο 1880-1914. Σύμφωνα μάλιστα με την έκθεση του Βρετανού προξένου για την εμπορική κατάσταση στον Πειραιά το 1901: «Η ζήτηση γαιανθράκων αυξάνει σταθερά ανά έτος και νέα εργοστάσια ιδρύονται, ενώ παράλληλα πολλά ατμόπλοια νηολογούνται κάθε χρόνο υπό σημαία ελληνική, τα οποία βεβαίως προτιμούν να ανθρακεύουν εδώ».^{xcii}

Πίνακας 14	
Εισαγωγές γαιανθράκων στο λιμάνι του Πειραιά, 1885 – 1913^{xciii}	
Έτος	Τόνοι
1885	60.911
1895	132.000
1896	161.000
1897	167.000
1898	197.327
1900	221.206
1901	281.930
1903	286.658
1905	283.537
1907	384.704
1912	410.000
1913	450.000

Πηγές: Για τα έτη 1885 και 1903-1907, Αντ. Γ. Χριστοδουλόπουλος, ό.π., 43-44. Για τα έτη 1895-1901, εφημ. «Σφαίρα», 23 Φεβρουαρίου 1899 και 1 Αυγούστου 1901. Για το έτος 1912 οι πληροφορίες προέρχονται από το υπόμνημα του Δημ. Ι. Καλλιμασιώτη, προέδρου της Επιτροπής Λιμένος Πειραιώς, προς τον τότε υπουργό

Εσωτερικών Εμμ. Ρέπουλη («Περί επιβολής λιμενικού φόρου επί των ατελώς εκ της αλλοδαπής εισαγομένων εμπορευμάτων»). Για το έτος 1913 τα στοιχεία πάλι από τον Δημ. Ι. Καλλιμασιώτη στη μελέτη του «Μελέτη περί διαρρυθμίσεως του λιμένος Πειραιώς». Το υπόμνημα και η μελέτη έχουν αντληθεί από τον Κ. Βοβολίνη, *Μέγα Ελληνικόν Βιογραφικόν Λεξικόν*, Αθήνα, χ.χ. [1958], σσ. 301-305.

Την ίδια διαδικασία συγκέντρωσης παρατηρούμε και σε ό,τι αφορά το άλλο κύριο προϊόν εισαγωγής στο λιμάνι του Πειραιά, τα δημητριακά και ιδίως το σιτάρι. Η επικέντρωση των δημητριακών στον Πειραιά, ήδη εμφανής από τη δεκαετία του 1860,^{xciv} προσδιορίστηκε από τους εξής βασικούς λόγους: α) Από την κυριαρχία του λιμανιού του Πειραιά, στα όρια του ελληνικού κράτους, ως του μεγαλύτερου πλέον λιμανιού διαμετακόμισης στους νέους θαλάσσιους δρόμους του ατμού (από τη δεκαετία του 1880 και εξής), που ένωναν τη Μαύρη Θάλασσα με τις αγορές της Δυτικής Μεσογείου. β) Από τη μακρόχρονη παρουσία του ελληνόκτητου εμπορικού ναυτικού και των ελληνικών εμπορικών δικτύων στους τόπους παραγωγής της Νότιας Ρωσίας, του Δούναβη και δευτερευόντως της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, εξασφαλίζοντας διαρκή και σίγουρη σύνδεση με τις αγορές της Ευρώπης.^{xcv} γ) Από τις συνεχώς αυξανόμενες ανάγκες τροφοδοσίας που προκάλεσε η πληθυσμιακή αύξηση, ιδίως η αστική ανάπτυξη της Αθήνας και του Πειραιά, στα τέλη του 19^{ου} αιώνα και στις αρχές του 20^{ου}, που συνδυάστηκε με τη σημαντική πτώση, την ίδια περίοδο, των διεθνών τιμών του σιταριού.^{xcvi} Στο σιτάρι μάλιστα, στο μεγαλύτερο σε όγκο και αξία εισαγόμενο προϊόν στο λιμάνι του Πειραιά στη διάρκεια της εξεταζόμενης περιόδου, παρατηρείται και η πλέον συμπληρωματική σχέση μεταξύ εμπορικής – ναυτιλιακής δραστηριότητας και βιομηχανικής παραγωγής. Ενδεικτικά, το 1883 λειτουργούσαν 13 ατμόμυλοι, το 1891 υπήρχαν 12, το 1900 καταγράφονται 13, όπως και το 1904, ενώ το 1906 λειτουργούσαν 14 ατμόμυλοι. Αναφερόμενη στη σιτοπαραγωγή και στο εμπόριο αλεύρων στον Πειραιά η εφημερίδα «Σφαίρα» υπογραμμίζει σε άρθρο της 11^{ης} Φεβρουαρίου του 1899: «Όσω υστερούμεν εν τη σιτοπαραγωγή, τοσούτω προοδεύομεν εν τη βιομηχανία και την εμπορία του αλεύρου. Και εν τω πρωτεύοντι τούτω κλάδω της βιομηχανίας και εμπορίας, ο Πειραιεύς κρατεί τα σκήπτρα μεταξύ πασών των ελληνικών πόλεων ομού λαμβανομένων. Οι αλευρέμποροι και αλευροβιομήχανοι του Πειραιώς μεγάλα κεκτημένοι κεφάλαια και εδραϊαν πίστιν, επεκτείνουσι τας επιχειρήσεις αυτών ανά

πάσαν την Ελλάδα, δια κολοσσιαίων πιστώσεων συντηρούντες τους παραγωγικούς πληθυσμούς, ιδία της Πελοποννήσου κατά τους έξι μήνας του χειμῶνος και του έαρος». ^{xcvii}

Πίνακας 15								
Εισαγωγές σιταριού κατά τελωνεία, 1889-1912								
Έτος	Πειραιάς		Πάτρα		Σύρος		Υπόλοιπα Τελωνεία	
	Χιλιάδες κιλά	% συνόλου χώρας	Χιλιάδες κιλά	% συνόλου χώρας	Χιλιάδες κιλά	% συνόλου χώρας	Χιλιάδες κιλά	% συνόλου χώρας
1889	2.458	46	1.762	33	749	14	433	8
1890	2.283	52	1.533	35	534	12	35	1
1895	2.843	59	714	15	253	5	1.046	22
1900	4.319	72	-	-	-	-	-	-
1905	3.822	69	-	-	-	-	-	-
1910	4.799	65	741	10	103	1	1.760	24
1912	4.200	74	695	12	78	1	731	13

Πηγή: Γιώργος Ν. Μητροφάνης, *Η κίνηση των τιμών του σιταριού στην Ελλάδα. Εξωτερικό εμπόριο και κρατική παρέμβαση (1860-1912)*, Αθήνα 1991, σσ. 121-122, Πίνακας 7.

Η κατανομή του εξωτερικού εμπορίου στα διάφορα τελωνεία της χώρας στα τέλη του 19^{ου} αιώνα και στις αρχές του 20^{ου} αποτελεί ένα μέτρο που μας αποκαλύπτει το βαθμό συγκέντρωσης των παραγωγικών δραστηριοτήτων. Το λιμάνι του Πειραιά, όπως φαίνεται από τα αριθμητικά στοιχεία του Πίνακα 13, εξακολουθεί να αποτελεί για την περίοδο 1880-1914 το κυριότερο εισαγωγικό λιμάνι του ελληνικού κράτους. Το 1886 ο Πειραιάς διακινεί το 32% της συνολικής αξίας των εισαγωγών στη χώρα, ακολουθούμενος από τη Σύρο (22,4%), την Πάτρα (13%) και το Βόλο (6%). Το 1898, σύμφωνα με τις πληροφορίες που παραθέτει η εφημερίδα «Σφαίρα», η αξία των εισαγωγών συνολικά για το ελληνικό κράτος ήταν της τάξεως των 152.083.634 δρχ.,

από τις οποίες ο Πειραιάς εισήγαγε 74.000.000 δρχ., ήτοι το 52% της όλης εισαγωγής. Πιο συγκεκριμένα, σύμφωνα πάντα με την ίδια την εφημερίδα, ένα χρόνο αργότερα, το 1899, ο Πειραιάς εισήγαγε το 70% της συνολικής ποσότητας εισαγομένων δημητριακών, το 85% των γαιανθράκων, το 91% της ξυλείας, το 35% των εισαγόμενων υφασμάτων και νημάτων, το 56% της συνολικής ποσότητας καφέ, το 46% της ζάχαρης και το 56% των εισαγόμενων ζώων.^{xcviii} Μετά το τέλος του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου ο Πειραιάς διεξάγει περισσότερο από το 50% του συνολικού εισαγωγικού εμπορίου, ενώ το 1920 ο Πειραιάς και η Θεσσαλονίκη συγκεντρώνουν το 74,84% της ολικής αξίας των εισαγωγών και το 26,84% της αντίστοιχης αξίας των εξαγωγών. Ανάλογη είναι και η εικόνα σε ό,τι αφορά την αύξηση των τελωνειακών εισπράξεων: από τα 5.656 εκατ. δρχ. του 1881 το τελωνείο του Πειραιά θα ξεπεράσει τα 19 εκατ. δρχ. το 1903.^{xcix}

Πίνακας 16	
Τελωνειακές εισπράξεις λιμένος Πειραιώς, 1881 - 1903	
Έτος	Εκατ. δρχ
1881	5.656
1882	5.953
1894	11.858
1895	11.569
1896	12.475
1897	14.482
1898	18.412
1899	18.036
1900	18.141
1901	18.853
1902	18.995

1903	19.523
-------------	--------

Πηγή: Για τα έτη 1881 και 1882, βλ., Παντ. Καμπούρογλου, *Ιστορία του Πειραιώς από του 1883-1882, έτους. Γενική κατάστασις – Κίνησις Εμπορίου – Ναυτιλία – Βιομηχανία*. Για τα υπόλοιπα έτη, εφημ. «Σφαίρα», 27 Απριλίου 1899, 8 Ιουλίου 1900, 5 Ιανουαρίου 1902, 12 Ιανουαρίου 1904.

Ως προς τη σύνθεση των εισαγωγών στο λιμάνι του Πειραιά, ήδη από τα μέσα του 19^{ου} αιώνα, δεν παρατηρούνται ιδιαίτερες αλλαγές ως προς τα είδη προϊόντων που εισέρχονται στην πόλη: υφάσματα, δημητριακά, άνθρακας, αποικιακά είδη, ξυλεία, διάφορα μηχανήματα, δέρματα, υαλικά, είδη πολυτελείας, χημικά και φαρμακευτικά προϊόντα, αποτελούν τα κυριότερα είδη που διοχετεύονται στον Πειραιά, καθώς και στην ευρύτερη αγορά της πρωτεύουσας. Εκείνο που σίγουρα αλλάζει καθώς προχωρούμε προς τα τέλη του αιώνα είναι η αύξηση της συμμετοχής των δημητριακών, κυρίως του σιταριού και των γαιανθράκων στο σύνολο των εισαγόμενων προϊόντων, παρόλο που το εμπόριο των αποικιακών εξακολούθησε για όλη την περίοδο 1880-1914 να κατέχει πάνω από το ήμισυ της συνολικής αξίας του εισαγόμενου εμπορίου.^c

Πίνακας 17						
Σύνθεση και ποσότητες (σε οκάδες) των κυριότερων εισαγόμενων προϊόντων στο λιμάνι του Πειραιά, 1898 –1903.						
	1898	1899	1900	1901	1902	1903
Σιτάρι	82.792.7 75	93.254.4 59	94.448.6 94	89.460.2 16	97.203.9 89	90.985.3 31
Δημητριακοί καρποί	9.434.77 5	5.146.95 1	1.854.32 4	2.165.91 9	2.119.08 6	1.820.78 6
Ξυλεία	8.071.86 4	11.920.8 96	29.305 μ ³	40.508 μ ³	-	-

Ζάχαρη	2.559.04 1	2.852.94 4	3.061.88 8	3.375.16 6	3.279.42 3	3.174.90 6
Ρύζι	2.133.61 8	2.160.75 2	2.083.24 6	2.246.37 3	2.378.41 1	2.508.60 6
Καφές	534.367	640.014	637.024	671.543	748.030	770.377

Πηγή: Εφημ. «Σφαίρα», 10 Ιανουαρίου 1900, 8 Ιουλίου 1900, 5 Ιανουαρίου 1902, 12 Ιανουαρίου 1904. Εντύπωση προκαλεί η μεγάλη διαφορά στην ποσότητα εισαγόμενου σίτου το 1902 σε σχέση με την αντίστοιχη του 1901 και του 1903, στοιχείο που ίσως οφείλεται και σε λογιστικό λάθος του τελωνείου Πειραιά. Εντούτοις, η μικρή αύξηση, σε σχέση με το παρελθόν, των βασικών εισαγόμενων προϊόντων από το 1900 και εξής, σε συνδυασμό με την αντίστοιχη μικρή αύξηση των τελωνειακών εσόδων της περιόδου 1899-1902 οφείλεται, σύμφωνα με τους αρθρογράφους της «Σφαίρας», στη φτώχεια, την απορία και τη γενικότερη οικονομική κρίση που χαρακτήριζε τον ελληνικό χώρο και ιδιαίτερα την τοπική οικονομία του Πειραιά.

Τέλος, σε ό,τι αφορά το εξαγωγικό εμπόριο αυτό δε διαδραματίζει κάποιο κεντρικό ρόλο, ούτε ως προς το συνολικό του όγκο ούτε ως προς τα εξαγόμενα προϊόντα και σίγουρα δεν είναι αυτό που έδινε τον κυρίαρχο χαρακτήρα στις εμπορικές λειτουργίες του πειραιώτικου λιμανιού. Σύμφωνα με τη βρετανική προξενική έκθεση του 1901, «... κάποιος μικρός αριθμός δερμάτων εξάγεται ετησίως και αντίστοιχες μικρές ποσότητες κονιάκ, αλλά οι εξαγόμενες ποσότητες και των δύο αυτών ειδών δεν είναι μεγάλες, συγκρινόμενες με το κυριότερο εξαγόμενο είδος της περιφέρειάς μας (Πειραιάς - Λαύριο) που είναι τα μεταλλεύματα».^{ci}

2.4. Γενικά χαρακτηριστικά της ελληνικής ναυτιλιακής δραστηριότητας την περίοδο του ατμού

Οι δημητριακοί καρποί και οι γαιάνθρακες, κυρίαρχα προϊόντα στο εξωτερικό εμπόριο που επιτελούσε ο Πειραιάς την περίοδο 1880-1914, μας εισάγουν με τον καλύτερο τρόπο στη διερεύνηση του ρόλου και του χαρακτήρα του ελληνόκτητου εμπορικού στόλου την ίδια εποχή, καθώς και του βαθμού σύνδεσής του με το λιμάνι του Πειραιά. Τα παραπάνω προϊόντα κατέλαβαν πρωτεύουσα θέση στις εμπορικές δραστηριότητες των ελληνόκτητων πλοίων, κυρίως από τα τέλη της δεκαετίας του 1870, και ταυτόχρονα καθόρισαν τη φυσιογνωμία της ελληνικής ναυτιλιακής δραστηριότητας. Το βασικό χαρακτηριστικό της ελληνικής πλοιοκτησίας, είτε πρόκειται για ιστιοφόρα πλοία είτε για ατμόπλοια, ήταν η σταδιακή, από τα μέσα του 19^{ου} αιώνα και εξής, επικέντρωσή της στο χώρο των ελεύθερων φορτηγών πλοίων (*tramp shipping*) και στη μεταφορά φορτίων μεγάλου όγκου και σχετικά χαμηλής εμπορευματικής αξίας (*bulk cargoes*),^{cii} κυρίως δημητριακών και γαιανθράκων, γνωρίσματα που χαρακτηρίζουν τον ελληνόκτητο στόλο μέχρι και τις μέρες μας.^{ciii}

Οι αλλαγές αυτές στο χώρο της ελληνικής ναυτιλιακής δραστηριότητας εδράζονται και ερμηνεύονται από τους γενικότερους μετασχηματισμούς που επήλθαν στην παγκόσμια οικονομία από τα μέσα της δεκαετίας του 1870. Όπως υποστηρίχθηκε σε προηγούμενο σημείο αυτής της μελέτης η ουσία της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης του τελευταίου τρίτου του 19^{ου} αιώνα, η πτώση των τιμών, ιδίως των αγροτικών προϊόντων, και κατ' επέκταση και των κερδών, προκλήθηκε σε μεγάλο βαθμό από την τελειοποίηση και εξάπλωση των νέων μορφών μεταφοράς και επικοινωνίας. Η επέκταση των σιδηροδρόμων σε περιοχές που βρίσκονταν στην περιφέρεια του αναπτυσσόμενου καπιταλιστικού κόσμου, η γοργή εξάπλωση του ατμόπλοιου, η οποία στηρίχθηκε σε βελτιώσεις στον τομέα της ναυπηγικής και της μηχανικής, η τηλεγραφική σύνδεση όλων και περισσότερων περιοχών του πλανήτη, οδήγησαν στη δραστική μείωση του κόστους μεταφοράς, στην αύξηση του όγκου του παγκόσμιου εμπορίου και φυσικά στην επέκταση της κεφαλαιοκρατικής αγοράς. Η εισβολή των αμερικανικών αγροτικών προϊόντων στη γηραιά ήπειρο αποτελεί ένα από τα πλέον εμφανή επακόλουθα των νέων συνθηκών.

Σε ένα δεύτερο αλλά εξίσου σημαντικό επίπεδο τα νέα αυτά δεδομένα μετασχημάτισαν σε μεγάλο βαθμό τις εμπορικές πρακτικές, τη λειτουργία της εμπορικής δραστηριότητας, διαμορφώνοντας ένα ιδιαίτερα ανταγωνιστικό

περιβάλλον. Η εξαγωγή ευρωπαϊκών κεφαλαίων από τα μέσα της δεκαετίας του 1870 και εξής επικεντρώθηκε, μαζί με τις άλλες τοποθετήσεις που ήδη έχουμε αναφέρει (δημόσια έργα, μεταφορές, δημόσιος δανεισμός), και σε εμπορικές επιχειρήσεις σε περιοχές που χαρακτηρίζονταν από εμπορευματικές καλλιέργειες αγροτικών προϊόντων υψηλής εμπορευματικής αξίας (Λατινική Αμερική, Νότια Ρωσία, Δούναβης, Αίγυπτος κ.ά.). Οι δυτικοί εμπορικοί οίκοι στηριζόμενοι στο μέγεθος της κεφαλαιακής τους επένδυσης και εκμεταλλευόμενοι τις δυνατότητες που τους έδιναν τα νέα τεχνολογικά επιτεύγματα προσδιόρισαν, σε σχέση με το παρελθόν, ένα καινούργιο τύπο εμπορικής επιχείρησης, διαφορετικής τόσο στη δομή όσο και στον τρόπο λειτουργίας της. Η μεγάλη κλίμακα (*large scale enterprise*), η διαμόρφωση ενός δικτύου εμπορικών πρακτόρων, ο εξορθολογισμός της εμπορικής πρακτικής, η εποπτεία των διακυμάνσεων των τιμών, η καλή γνώση των συνθηκών στους τόπους παραγωγής αλλά και στις αγορές κατανάλωσης, οι απευθείας παραγγελίες, αποτελούσαν τα κυριότερα συστατικά στοιχεία του εμπορικού συστήματος που διαμορφώθηκε στη διάρκεια του τελευταίου τρίτου του 19^{ου} αιώνα.

Με την είσοδο επομένως στην τελευταία εικοσαετία του 19^{ου} αιώνα παρατηρείται ένας συνεχώς κλιμακούμενος ανταγωνισμός στις περιοχές παραδοσιακής εμπορικής εγκατάστασης των ελλήνων ομογενών (Νότια Ρωσία, Δούναβης, Μ. Ασία, Αίγυπτος). Η συμμετοχή των ξένων εμπορικών οίκων στο εμπόριο της Ανατολής, με τους όρους που προσδιόριζε σε αυτό ο νέος τύπος καπιταλιστικής ανάπτυξης του τέλους του 19^{ου} αιώνα, περιόριζε το πεδίο δράσης των Ελλήνων και αντίστοιχα συρρίκνωνε τα ποσοστά κέρδους που οι τελευταίοι κατείχαν στον εμπορικό χώρο της Ανατολικής Μεσογείου. Η διαδικασία αυτή αφορούσε όχι μόνο τις πρώτες εμπορικές εγκαταστάσεις των ελλήνων ομογενών (π.χ. Οδησός, Μασσαλία κ.ά.), οι οποίες από νωρίς, ήδη από τις αρχές της δεκαετίας του 1870, άρχισαν να υποχωρούν μπροστά στη δυτική παρουσία, αλλά με την είσοδο στο νέο αιώνα και το σύνολο του περιφερειακού χώρου της ελληνικής παροικιακής δραστηριότητας, τα γνωστά «καταφύγια» της εμπορικής παρουσίας των ελλήνων ομογενών. Κατά τη διάρκεια της πρώτης δεκαετίας του 20^{ου} αιώνα και μέχρι την έναρξη του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου οι ελληνικές εμπορικές παροικίες χάνουν οριστικά την πρωτοκαθεδρία τόσο στην περιοχή του Κάτω Δούναβη και των νοτιοδυτικών λιμανιών της Μαύρης Θάλασσας (Βάρνα, Μπουργκάς) όσο και στο χώρο της Αζοφικής και των λιμανιών των ακτών του Καυκάσου (Βατούμ, Πότι, Νοβοροσίσκ). Η υποχώρηση αυτή, η οποία αφορά το βαθμό ελέγχου από την πλευρά

των ελλήνων εμπόρων της παραγωγής αγροτικών προϊόντων εμπορευματικής αξίας, ιδίως του σιτεμπορίου, και όχι τόσο το μέγεθος που οι τελευταίοι κατείχαν στις μεταφορές των προϊόντων αυτών, φαίνεται να προσδιορίστηκε περισσότερο από την αδυναμία των ελληνικών εμπορικών οίκων να διαμορφώσουν ένα ανταγωνιστικό εμπορικό δίκτυο απέναντι στη δυτική παρουσία και λιγότερο από την, υπαρκτή οπωσδήποτε, πίεση που ασκούσαν οι εθνικές-τοπικές ομάδες συμφερόντων. «Σήμερα, ατυχώς, οι μεγάλοι εμπορικοί οίκοι της Ρωσίας ολοσχερώς εξέλιπον. Διατηρούνται όμως μικρότεροι τινες διεξάγοντες καλήν αναλόγως εργασίαν», γράφει ο Σ. Κατακουζηνός το 1907, για να συνεχίσει: «Μετά πόνου δε αναφέρω, ότι εκείνοι οι γίγαντες παρηγκωνίσθησαν το μεν υπό γερμανο-εβραϊκών, το δε υπό αγγλικών οίκων. Συνέβη δε τούτο, ατυχώς, ουχί διότι οι Γερμανοί, οι Άγγλοι και οι Εβραίοι εφάνησαν ικανώτεροι των Ελλήνων, αλλά διότι οι τελευταίοι ούτοι μεγάλως επέμενον εις την απηρχαιωμένην αυτών μέθοδον του εργάζεσθαι».^{civ}

Οι νέες αυτές συνθήκες εμπορικού ανταγωνισμού οδήγησαν τους Έλληνες ομογενείς σε μια σταδιακή στροφή στο χώρο της πλοιοκτησίας και του εφοπλισμού. Ο προσανατολισμός αυτός, ορατός ήδη από τις αρχές της δεκαετίας του 1880, αφορούσε κατά βάση τις παροικιακές εγκαταστάσεις του Κάτω Δούναβη και της Νότιας Ρωσίας.^{cv} Ήταν περισσότερο μια αναγκαιότητα παρά επιλογή, καθώς όσο προχωρούμε προς το τέλος του 19^{ου} αιώνα γίνονταν ολοένα και πιο εμφανείς οι διαρθρωτικές αδυναμίες που παρουσίαζε ο παραδοσιακός τρόπος εμπορίας και διακίνησης αγροτικών προϊόντων που στηριζόταν στην απαρχαιωμένη τεχνολογία των ιστιοφόρων. Στο βαθμό που η περιοχή του Κάτω Δούναβη και της Αζοφικής Θάλασσας παρουσίαζε μικρό ενδιαφέρον για το δυτικό κεφάλαιο, τα ελληνικά εμπορικά δίκτυα είχαν τη δυνατότητα να λειτουργούν με τάσεις σχεδόν μονοπωλίου παρακάμπτοντας ή μετατοπίζοντας στο απώτερο μέλλον τα όποια μειονεκτήματα που προσδιόριζε η ιστιοφόρος ναυτιλία. Η χαμηλή ταχύτητα, ο αυξημένος κίνδυνος του θαλάσσιου ταξιδιού, το άτακτο των δρομολογίων, οι περιορισμένες μεταφορικές ικανότητες των ιστιοφόρων αντισταθμίζονταν σε μεγάλο βαθμό από την ύπαρξη ενός πολιτισμικά οικείου επιχειρηματικού και εμπορικού περιβάλλοντος στα λιμάνια των περιοχών αυτών, το οποίο, εκμεταλλευόμενο το πλεονέκτημα του χαμηλού ναύλου, παρείχε τα απαραίτητα φορτία, κυρίως δημητριακά, για την κίνηση των πλοίων.

Στην περιοχή του Κάτω Δούναβη εντοπίζεται τις δεκαετίες του 1880 και 1890 ο πρώτος ευρείας κλίμακας «πειραματισμός» των Ελλήνων με τη νέα τεχνολογία του ατμού.^{cvi} Οι ατμοκίνητες φορηγίδες, τα σλέπια, αποτέλεσαν το «καταφύγιο της

ελληνικής ναυτιλίας μπροστά στον ξένο ανταγωνισμό στην ανοικτή θάλασσα»,^{cvi} ενώ η παράλληλη ανάπτυξη ενός δικτύου οργάνωσης, εμπορίας και διακίνησης σιτηρών, με βάση τον ατμό πλέον, θα λειτουργήσει και ως πρώτη βάση συσσώρευσης κεφαλαίου για την απόκτηση αμέσως μετά, κυρίως τη δεκαετία του 1890, των πρώτων μεγάλων ατμόπλοιων. Στους Έλληνες επομένως του Δούναβη, επτανησιακής κυρίως καταγωγής, θα πρέπει να αναζητήσουμε τους φορείς του μετασχηματισμού του ελληνόκτητου στόλου από ιστιοφόρο σε ατμοκίνητο. Τα μέλη του «*ιονίου δικτύου*», σύμφωνα με τον χαρακτηρισμό της G. Harlaftis, παρόλο που σε μια πρώτη φάση άσκησαν τη ναυτιλιακή δραστηριότητά τους συμπληρωματικά με εκείνη της εμπορικής, ωστόσο με την παρέλευση του χρόνου οι περισσότεροι εγκατέλειψαν τις εμπορικές εργασίες και αφοσιώθηκαν στις μεταφορές και στην απόκτηση ατμόπλοιων. Εκτός από τον ανταγωνισμό των ξένων εμπορικών οίκων στο σιτεμπόριο της Μαύρης Θάλασσας, η μεταστροφή πολλών ομογενών της περιοχής στην πλοιοκτησία ατμόπλοιων υποβοηθήθηκε και από άλλους δύο παράγοντες: αφενός από την ίδια τη φύση του νέου τύπου πλοιοκτησίας. Σε αντίθεση με την προγενέστερη περίοδο της ιστιοφόρου ναυτιλίας, όπου η κατοχή ενός ή περισσοτέρων ιστιοφόρων απαιτούσε μικρή σχετικά κεφαλαιακή επένδυση, η απόκτηση ατμόπλοιων με το αυξημένο κόστος συνεπαγόταν τη δέσμευση μεγάλου μέρους των χρηματικών διαθεσίμων, που ξεπερνούσε πολλές φορές τις δυνατότητες ενός και μόνο ατόμου. Το στοιχείο αυτό, παράλληλα με τις αλλαγές που το νέο μεταφορικό μέσο επέφερε στην οργάνωση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων (εξειδίκευση, γνώση της ναυλαγοράς, διείσδυση στους κεντρικούς χώρους χρηματοδότησης, ασφάλισης και επισκευών) καθόρισε σε μεγάλο βαθμό και τη μεταβολή. Αφετέρου τα υψηλά κέρδη που απέδιδε ο χώρος της ναυτιλίας στα τέλη του 19^{ου} αιώνα ενίσχυσαν με τη σειρά τους τη νέα αυτή δυναμική στο χώρο των θαλάσσιων μεταφορών. Η ροή των κεφαλαίων σε επενδύσεις στη νέα τεχνολογία του ατμού προσδιορίστηκε αποφασιστικά και από τη συγκυρία, όπως η τελευταία μεταφράστηκε από τον πόλεμο των Μπόερς (1899-1902). Η αύξηση των ναύλων με τα θεαματικά έσοδα που αυτή συνεπαγόταν^{cvi} αποτέλεσε την αφετηρία τόσο της κατακόρυφης αύξησης του ελληνόκτητου ατμήρους στόλου όσο και της επενδυτικής στροφής των ελλήνων κεφαλαιούχων του εσωτερικού στο χώρο της πλοιοκτησίας. Απέναντι στους πρωτοπόρους Έλληνες του εξωτερικού (Αφοί Βαλλιάνου, Εμπειρικού, Θεοφιλάτου, Σταθάτου, οι οικογένειες Φώσκολου, Μάγκου και Νικολόπουλου, Τσιτσέλη, καθώς και οι οικογένειες Ροδοκανάκη και Σκαραμαγκά)

από τις αρχές του 20^{ου} αιώνα έρχονται να προστεθούν νέοι πλοιοκτήτες ατμόπλοιων από το εσωτερικό πλέον του ελληνικού κράτους και από ορισμένα νησιά του Αιγαίου που βρίσκονταν υπό οθωμανική κατοχή (Χίος, Οινούσες, Κάσος). Μέχρι την έναρξη του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου οι νέοι αυτοί εκπρόσωποι του ναυτιλιακού χώρου (Αφοί Μιχαληνού, Βάττη, Γουλανδρή, Διακάκη, Λαιμού, Ν.Δ. Λυκιαρδόπουλος, Κ. Χατζηπατέρας, Ε. Αμπατιέλος, Κ. Πατέρας, Αφοί Πολέμη, Αφοί Φουστάνου κ.ά.) μαζί με όσους έλληνες ομογενείς μετέφεραν τις δραστηριότητες των ναυτιλιακών τους επιχειρήσεων είτε στο εσωτερικό του κράτους είτε στη Δυτική Ευρώπη (στην ουσία στο Λονδίνο) συγκρότησαν την πρώτη εφοπλιστική βάση, η οποία με ορισμένες διαφοροποιήσεις στο εσωτερικό της κυριάρχησε σε ολόκληρη σχεδόν την περίοδο του πρώτου μισού του 20^{ου} αιώνα.

Με το γύρισμα του αιώνα το ειδικό βάρος του ελληνικού οικονομικού χώρου μεγιστοποιήθηκε σε ό,τι αφορούσε τον τομέα της εμπορικής ναυτιλίας. Μαζί με το Λονδίνο, στο οποίο σταδιακά αρχίζουν να κάνουν τη δυναμική τους εμφάνιση ορισμένοι έλληνες πλοιοκτήτες/εφοπλιστές, αποτέλεσαν τους δύο βασικούς πόλους γύρω από τους οποίους αναπτύχθηκε ο νέος στόλος των Ελλήνων. Η σημασία των παραδοσιακών αλλά και των νέων ναυτοτόπων του ελληνικού κράτους (Πειραιάς, Σύρος, Άνδρος, Κεφαλονιά, Ιθάκη, Χίος) καθώς και του Λονδίνου, ως κέντρου του παγκόσμιου ναυτιλιακού χώρου, προσδιορίστηκε τόσο από την εγγραφή των ελληνόκτητων ατμόπλοιων στα κατά τόπους ναυτολόγια και την ίδρυση αντίστοιχων ναυτιλιακών γραφείων όσο και από τη λειτουργία τους ως πηγές άντλησης κεφαλαίων και χρηματοδότησης στο χώρο της ατμήρους ναυτιλίας. Σε σχέση με το ζήτημα αυτό, τα υψηλά κέρδη που απέδιδε ο τομέας των θαλάσσιων μεταφορών και οι υψηλές χρηματοδοτικές ανάγκες της αγοράς των ατμόπλοιων, διαμόρφωσαν από τις αρχές του 20^{ου} αιώνα ένα ανταγωνιστικό χρηματοδοτικό περιβάλλον στο εσωτερικό πλέον του ελληνικού κράτους, στο οποίο συμμετείχαν ισχυροί κεφαλαιούχοι, κυρίως έμποροι και τραπεζίτες από τη Σύρο, καθώς και η Τράπεζα Αθηνών και πολύ λιγότερο η Εθνική.^{cix}

Εκτός από τους τρόπους χρηματοδότησης, στους οποίους παρατηρούνται αισθητές μετατοπίσεις σε σχέση με το προγενέστερο παρελθόν της ιστοφόρου ναυτιλίας, η μετάβαση στον ατμό επέφερε ριζικές αλλαγές στον τεχνικό καταμερισμό της εργασίας πάνω στα ατμόπλοια και σε μικρότερο βαθμό στην οργάνωση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Οι τελευταίες, παρόλο που συνεπάγονταν σημαντικές ακινητοποιήσεις χρηματικών κεφαλαίων, διατήρησαν τον οικογενειακό τους

χαρακτήρα και τους δεσμούς με την τοπική κοινωνία. Όπως σημειώνει ο Χ. Χατζηιωσήφ: «Οι μηχανισμοί εσωτερικού ελέγχου παρέμειναν προσωποπαγείς και υποτυπώδεις, ενώ οι αποστάσεις, σε συνδυασμό με τα προβλήματα επικοινωνιών, έκαναν πάντα αναγκαίες τις προσωπικές σχέσεις και την αμοιβαία εμπιστοσύνη ανάμεσα σε συμβαλλομένους και συνεργάτες».^{cx} Τα γνωρίσματα αυτά διαμόρφωσαν τη φυσιογνωμία των ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων τόσο κατά τα πρώτα χρόνια συγκρότησης ατιμήρους στόλου όσο και σε όλη τη διάρκεια του 20^{ού} αιώνα. Αν και ο οικονομικός χαρακτήρας των εφοπλιστικών επιχειρήσεων δεν αποτέλεσε ελληνική ιδιοτυπία, όπως έχει αποδείξει η νεότερη ιστορική έρευνα, ωστόσο η διατήρηση μέχρι τις μέρες μας αυτού του στοιχείου, ως βασικού πυρήνα συγκρότησης των ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών, σίγουρα διαμόρφωσε ένα ιδιαίτερο χαρακτήρα στην ελληνική πλοιοκτησία σε σχέση με τους στόλους άλλων κρατών.

Το κατά πόσο ο τρόπος αυτός οργάνωσης και διαχείρισης των ελληνικών εφοπλιστικών επιχειρήσεων θεωρείται αναχρονιστικό ή όχι στοιχείο αποτελεί ένα ανοικτό ακόμη ερώτημα στην έρευνα, το οποίο συν τοις άλλοις δεν θα μας απασχολήσει στην παρούσα έρευνα.^{cx} Εκείνο ωστόσο που μπορούμε να ισχυριστούμε με αρκετή βεβαιότητα είναι το γεγονός ότι ο οικογενειακός κατά βάση χαρακτήρας οργάνωσης του ελληνόκτητου στόλου καθόρισε σε μεγάλο βαθμό και την ίδια τη φυσιογνωμία του. Με άλλα λόγια, η αποκλειστική σχεδόν ενασχόληση των ελλήνων πλοιοκτητών με τον τομέα των ελεύθερων φορτηγών πλοίων έχει άμεση σχέση και αιτιολογείται εν μέρει από αυτόν ακριβώς τον τρόπο οργάνωσης και διάθρωσης των επιχειρήσεων. Το οικογενειακό και στενά τοπικιστικό πλαίσιο συγκρότησης και λειτουργίας, με τις περιορισμένες αν μη τι άλλο κεφαλαιακές του δυνατότητες, αλλά και με όλα τα πλεονεκτήματα που αυτό συνεπαγόταν (στελέχωση των πληρωμάτων από το οικογενειακό, συγγενικό ή συντοπίτικο περιβάλλον, άρα ευέλικτες εργασιακές σχέσεις στο πλοίο και ικανότητα για συμπίεση των λειτουργικών εξόδων σε περιόδους κρίσεων) μπορούσε να λειτουργήσει κυρίως σε ελεύθερες-άτακτες γραμμές, χωρίς συγκεκριμένα δρομολόγια, αναζητώντας τις επικερδέστερες διαδρομές και τους υψηλούς ναύλους. Αντίθετα, στον τομέα των τακτικών ατμοπλοϊκών γραμμών, εκεί όπου η κεφαλαιακή επένδυση είναι πολλαπλάσια και η μορφή των επιχειρήσεων διαφορετική (μεγάλες εταιρίες ευρείας μετοχικής βάσης, διάκριση πλοιοκτησίας και διαχείρισης/*management*, μόνιμα δρομολόγια) η ενασχόληση των Ελλήνων ήταν εξαιρετικά μικρή.^{cxii}

Από τις αρχές επομένως της συγκρότησης ατμήρους στόλου, τη δεκαετία του 1880, ο χώρος των ελεύθερων φορτηγών πλοίων αποτέλεσε τον προνομιακό χώρο δράσης των ελλήνων εφοπλιστών. Η εξέλιξη του αριθμού των ατμόπλοιων και της συνολικής χωρητικότητας υπήρξε εντυπωσιακή για την περίοδο 1880-1914, ιδίως μετά την ώθηση που έδωσε στον κλάδο των θαλάσσιων μεταφορών η τριετία 1899-1902.^{cxiii} Πιο συγκεκριμένα η εικόνα του ελληνόκτητου στόλου την εικοσιπενταετία αυτή παρουσιάζόταν ως εξής:

Πίνακας 17						
Έτος	Ιστιοφόρα		Ατμόπλοια		Σύνολο	
		κκχ		κκχ		κκχ
1883	1.318	203.816	50	24.161	1.368	227.977
1889	1.859	200.842	82	40.589	1.941	241.431
1892	1.834	211.035	162	76.996	1.996	288.031
1895	1.059	246.196	125	89.907	1.184	336.103
1900	-	183.677	191	143.436	-	327.113
1902	910	175.999	186	181.531	1.096	357.530
1905	1.095	145.631	214	221.112	1.309	366.743
1909	980	126.093	287	304.430	1.267	430.523
1912	760	101.459	346	407.137	1.106	508.526
1914	780	100.000	407	492.516	1.187	592.516

Πηγή: Τζ. Χαρλαύτη, *Ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας, 19^{ος} – 20^{ός} αιώνας*, Αθήνα 2001, Πίνακας 5.1, σσ. 220-21 και Παράρτημα 4.1, σσ. 523-25.

Τελειώνοντας θα προβούμε σε δύο ακόμη σημαντικές επισημάνσεις για τον ελληνικό ατμοπλοϊκό στόλο κατά την πρώτη περίοδο της συγκρότησής του. Η πρώτη αφορά την ηλικιακή δομή του στόλου ως βασικής παραμέτρου της επενδυτικής συμπεριφοράς των ελλήνων εφοπλιστών. Όπως αποδεικνύεται από τον πίνακα 18 οι

έλληνες πλοιοκτήτες σε ολόκληρη σχεδόν τη διάρκεια της περιόδου 1890-1910 προσανατολίστηκαν σταθερά στην αγορά μεταχειρισμένων σκαφών. Το χαμηλό εξάλλου κόστος αγοράς των μεταχειρισμένων πλοίων μαζί με τα περιορισμένα λειτουργικά έξοδα που δικαιολογούσαν οι ελληνικές ναυτιλιακές εταιρίες, τόσο στην ξηρά όσο και πάνω στο πλοίο, αποτέλεσαν τους κύριους λόγους επιτυχίας του ελληνόκτητου στόλου, καθώς επέτρεπαν αντίστοιχα στους έλληνες εφοπλιστές να εξισορροπούν τα μειονεκτήματα που προϋπέθετε το χαμηλό επίπεδο προσφερομένων υπηρεσιών με την προσφορά χαμηλότερων ναύλων.

Πίνακας 18				
Ηλικιακή δομή νέων αγορών ελληνικών ατμόπλοιων, 1890-1910				
	1890-5	1895-1900	1900-5	1905-10
	Αριθμός πλοίων	Αριθμός πλοίων	Αριθμός πλοίων	Αριθμός πλοίων
0-5	28	14	28	18
5-10	14	14	13	14
15-20	11	18	7	42
20-25	6	8	21	25
25>	16	10	24	83
Χωρίς ένδειξη	-	5	23	-
Μέσος όρος ηλικίας	8-13 χρόνια	10-15 χρόνια	11-16 χρόνια	19-24 χρόνια

Πηγή: Τζ. Χαρλαύτη, *Ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας, 19^{ος} – 20^{ός} αιώνας*, ό.π., Πίνακας 5.6, σελ. 248

Από την άλλη πλευρά, η γεωγραφία της παροικιακής εγκατάστασης των ελλήνων ομογενών αποκαλύπτει σε μεγάλο βαθμό τόσο τα όρια δράσης του ελληνόκτητου στόλου όσο και το είδος των φορτίων που εξυπηρετούσε. Τα λιμάνια

του Κάτω Δούναβη (Βραΐλα, Γαλάτσι, Σουλινάς), η Νότια Ρωσία (κυρίως η Θάλασσα της Αζοφικής) και τα λιμάνια των ακτών του Καυκάσου προσδιόριζαν τα βόρεια και ανατολικά όρια ενός τόξου που ολοκληρωνόταν από την Κωνσταντινούπολη και το λιμάνι της Αλεξάνδρειας στα νότια. Αντίστοιχα, στα δυτικά όρια αυτού του τόξου η Μασσαλία, το Λονδίνο και ορισμένα λιμάνια της Βόρειας Ευρώπης (Αμβέρσα, Ρότερνταμ, Χάβρη, Δουνκέρκη κ.ά.) αποτελούσαν τους πιο πολυσύχναστους τόπους άφιξης των ελληνόκτητων ατμόπλοιων για την περίοδο μέχρι το 1914. Αντίστοιχα, οι μεταφορές δημητριακών καρπών, ιδίως σιταριού, στη Δυτική Ευρώπη και κάρβουνου στο χώρο της Ανατολικής Μεσογείου αντιπροσώπευαν τη συντριπτική πλειονότητα των χύδην φορτίων της ελληνόκτητης ναυτιλίας.

2.5. Φορτηγός ναυτιλία και εξέλιξη της δυναμικότητας των ελληνικών νηολογίων την περίοδο 1880-1914.

Όπως τονίστηκε προηγουμένως, τα πρώτα χρόνια του 20^{ού} αιώνα σηματοδοτούν ένα ευδιάκριτο όριο στην ιστορία της ανάπτυξης του νέου ατμήρους στόλου των Ελλήνων, καθώς ένα μεγάλο μέρος της χρηματοδότησης των νέων αγορών, όπως και των ίδιων των πλοιοκτητών/εφοπλιστών, προερχόταν από τους κόλπους του ελληνικού κράτους.^{cxiv} Η ίδια διαδικασία μετατόπισης παρατηρείται και σε ό,τι αφορά την έδρα των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Σύμφωνα με τα στοιχεία που παραθέτει η Τζ. Χαρλαύτη σε μια περίοδο είκοσι ετών, η χωρητικότητα των ατμόπλοιων, των οποίων οι επιχειρήσεις έδρευαν στη Μαύρη Θάλασσα, μειώθηκε από 33% το 1895 σε 12% το 1914, ενώ το αντίστοιχο ποσοστό της Κωνσταντινούπολης μειώθηκε από 25% το 1895 σε 13% το 1914. Αντίθετα, εντυπωσιακή υπήρξε η άνοδος της χωρητικότητας των ατμόπλοιων με έδρα την Ελλάδα: από 24% το 1895 σε 41% το 1900 και 63% το 1914. Τέλος, το ποσοστό χωρητικότητας των ατμόπλοιων με έδρα το Λονδίνο, τη Μασσαλία και άλλες ευρωπαϊκές πόλεις – λιμάνια, παρέμεινε στα επίπεδα του 10% με 20%.^{cxv}

Η ενίσχυση της σημασίας του ελληνικού χώρου και δευτερευόντως του Λονδίνου στις ναυτιλιακές δραστηριότητες των Ελλήνων από τις αρχές του 20^{ού} αιώνα και μέχρι το 1914 συνδέεται άμεσα και αιτιολογείται από την αντίστοιχη υποχώρηση της ελληνικής εμπορικής παρουσίας στις περιοχές παραδοσιακής παροικιακής της εγκατάστασης. Καθώς οι συνθήκες στο χώρο της Βαλκανικής (Βουλγαρία, Ρουμανία) και στη Νότια Ρωσία άλλαξαν δραστικά με την πίεση που

ασκούσαν πάνω στους ξένους εθνικούς θύλακες τα αντιθετικά εθνικά συμφέροντα των εγχώριων αστικών τάξεων της περιοχής, οι εκπρόσωποι του ελληνικού παροικιακού κεφαλαίου ακολούθησαν είτε τη μετατόπιση των δραστηριοτήτων τους προς τα δυτικά είτε την πρόσδεση και την αφομοίωσή τους από τους περιβάλλοντες πληθυσμούς.^{cxvi} Σε ό,τι αφορά τον τομέα της φορτηγού εμπορικής ναυτιλίας θα πρέπει να υπογραμμίσουμε ότι, παρόλο που η σημασία του Λονδίνου αποκτά σταδιακά ολοένα και μεγαλύτερη βαρύτητα (από 22% του ελληνικού στόλου που κατείχαν ή αντιπροσώπευαν τα γραφεία του Λονδίνου το 1900, το ποσοστό το 1914 θα φτάσει το 28%), ωστόσο ο καθαυτό ελληνικός χώρος θα είναι εκείνος που θα συγκροτήσει κατά την πρώτη δεκαπενταετία του 20^{ου} αιώνα το κυρίως σώμα του ελληνικού εφοπλιστικού δικτύου. Από τον ελληνικό χώρο προήλθε η πλειονότητα των νέων πλοιοκτητών/εφοπλιστών, στα νηολόγια του ελληνικού κράτους εγγράφηκε το μεγαλύτερο μέρος των νέων ατμόπλοιων και, όπως αναφέρθηκε σε προηγούμενο σημείο αυτής της μελέτης, από το εσωτερικό του ελληνικού οικονομικού σχηματισμού αντλήθηκε η πλειονότητα των επενδύσεων στο ναυτιλιακό τομέα.^{cxvii}

Παράλληλα στο εσωτερικό των ελληνικών νηολογίων παρατηρούνται σημαντικές αλλαγές και μετατοπίσεις την περίοδο 1880-1914, ενδεικτικές των νέων συνθηκών που επέφερε η έλευση του ατμού. Μιλώντας για τη δυναμικότητα των τοπικών νηολογίων στην Ελλάδα το 19^ο αιώνα είδαμε ότι μέχρι και τη δεκαετία του 1890 η σημασία της Ερμούπολης, τόσο ως προς τον αριθμό των εγγεγραμμένων πλοίων όσο και ως προς το ποσοστό της χωρητικότητας που αυτά εκπροσωπούσαν, εξακολουθούσε να είναι πρωτεύουσα (βλ. πίνακας 6, σελ. 32). Εντούτοις, από τις αρχές του αιώνα η κατάσταση θα διαφοροποιηθεί αισθητά. Ο Πειραιάς πλέον θα αναδειχθεί σε πρώτο λιμάνι της χώρας αναφορικά με τις εγγραφές φορτηγών και επιβατηγών/ταχυδρομικών ατμόπλοιων, μεταφράζοντας και σε αυτόν τον τομέα τη δυναμική της εμπορικής σημασίας που παρουσίαζε η πόλη από τις αρχές της δεκαετίας του 1870 και εξής. «Εις τας δύο όμως κολοσιαίας βάσεις της πειραιϊκής οικονομίας, την εμπορίαν και βιομηχανίαν», επισημαίνει η εφημερίδα «Σφαίρα», «προστίθεται και τρίτη, ήτις και νυν αξιολογωτάτη ούσα τείνει να καταστή εξ ίσου σπουδαία προ ταύτας, η από της ναυτιλιακής κινήσεως του λιμένος. Πλην των μεγάλων ωφελημάτων, άτινα αρύεται ο Πειραιεύς εκ της αεί αυξανομένης κινήσεως του λιμένος, και του πυκνοτέρου από έτους εις έτος κατάπλου ατμοπλοίων και ιστοφόρων, το πειραιϊκόν νηολόγιον αντιπροσωπεύεται υπό πολυαριθμοτέρων ατμοπλοίων ή όσα δύναται να επιδείξη νηολόγιον άλλου ελληνικού λιμένος.

Απόδειξις ότι και αι ναυτικά επιχειρήσις τείνουσι να συγκεντρωθώσιν εν Πειραιεί, ένθα συγκεντρούται το εμπόριον και η βιομηχανία και καθόλου η οικονομική της χώρας δραστηριότης». ^{cxviii}

Πίνακας 19				
Δυναμικότητα επιλεγμένων ελληνικών νηολογίων, 1901 (Φορτηγά ατμόπλοια)				
Λιμάνι	Αριθμός πλοίων	% του συνόλου	Σύνολο χωρητικότητας	% του συνόλου
Πειραιάς	40	36,4	51.654	36,4
Σύρος	36	32,7	41.507	29,2
Άνδρος	14	12,7	20.950	14,8
Ιθάκη	9	8,2	14.076	9,9
Αργοστόλι	9	8,2	11.200	7,9

Πηγή: Β. Καρδάσης, Από του ιστίου εις τον ατμόν. Ελληνική εμπορική ναυτιλία, 1858-1914, Αθήνα 1993, Πίνακας 43, σελ. 178.

Αντίστοιχα, η εικόνα για το 1914 ως προς τη χωρητικότητα (ιστιοφόρων και ατμόπλοιων) που εκπροσωπούσαν τα κύρια λιμάνια της χώρας παρουσιαζόταν ως εξής:

Πίνακας 20		
Νηολόγια ελληνικών πλοίων σε επιλεγμένα ελληνικά λιμάνια, 1914		
	Κοχ	% του συνόλου
Πειραιάς	265.623	39
Σύρος	119.147	15

Άνδρος	86.678	11
Κεφαλονιά	2.245	-
Πάτρα	5.236	1
Βόλος	2.869	-
Άλλα νησιά (Χίος, Σάμος, Κάσος)	28.046	3

Πηγή: Τζ. Χαρλαύτη, Ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας, 19^{ος} – 20^{ός} αιώνας, ό.π., Παράρτημα 4.4, σσ. 526-29.

Στο κατώφλι του 20^{ού} αιώνα και μέχρι και τις μέρες μας ο Πειραιάς θα κυριαρχήσει στο χώρο των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων ως πρώτο λιμάνι του ελληνικού κράτους, τόσο ως προς τον αριθμό των εγγεγραμμένων πλοίων και της συνολικής χωρητικότητας όσο και ως προς τον τομέα που αυτός εκπροσωπούσε. Εξαιρουμένης της επιβατηγής ατμοπλοΐας, για την οποία θα κάνουμε ειδική αναφορά σε άλλο σημείο αυτής της μελέτης, η εισροή των ελληνικών πλοιοκτητών φορτηγών πλοίων στο λιμάνι του Πειραιά και η συγκρότηση μιας πρώτης εφοπλιστικής βάσης, καθαρά ατμοπλοϊκής, ήταν γεγονός από τα πρώτα χρόνια του 20^{ού} αιώνα. Το 1902 δραστηριοποιούνται στο χώρο της εμπορικής φορτηγού ναυτιλίας 15 εφοπλιστές που είχαν ως έδρα τους το λιμάνι του Πειραιά. Συγκεκριμένα πρόκειται για τους: Ιωάννη Κούτση (2 ατμ.), Χρ. Καστριώτη (2 ατμ.), τους Ψαρούδα και Ρασογιάννη (1 ατμ.), Ν. Φραγκούλη (1 ατμ.), Π. Συνοδινό (1 ατμ.), Λ. Ζαρίφη (1 ατμ.), Κ. Τόγια (1 ατμ.), Ν. Κούπα (1 ατμ.), Γ. Δολιάτο (1 ατμ.), Γ. Μαρλά (1 ατμ.), Ι. Κωστάλα (1 ατμ.), τους Αδελφούς Σταθάτου (5 ατμ.), το Μηχανοποιείο Βασιλειάδη (1 ατμ.), τους Σιφναίο και Σα. (1 ατμ.) και τον Κ. Σαλιάρη (1 ατμ.). Δύο χρόνια αργότερα ο αριθμός τους θα αυξηθεί σε 19, επιβεβαιώνοντας τη ναυτιλιακή σημασία του Πειραιά και την επέκτασή του στο χώρο της ναυτιλιακής οικονομίας. Το 1904 λοιπόν εμφανίζονται ως εφοπλιστές οι εξής: Ι. Κούτσης (1 ατμ.), Χρ. Καστριώτης (2 ατμ.), οι Ψαρούδας και Ρασογιάννης (1 ατμ.), ο Χ. Βιργωτής (1 ατμ.), Π. Συνοδινός (1 ατμ.), Η. Αγγελής (1 ατμ.), Λ. Ζαρίφης (1 ατμ.), Κ. Τόγιας (1 ατμ.), Ν. Κούπας (1 ατμ.), Γ. Δολιάτος (1 ατμ.), Γ. Μαρλάς (1 ατμ.), Α. Κουρεντής (1 ατμ.), οι Αδελφοί Σταθάτου (5 ατμ.), το Μηχανοποιείο Βασιλειάδη (1 ατμ.), οι Σιφναίος και Σα. (1 ατμ.), ο Κ. Σαλιάρης (1 ατμ.), Ν. Αθανασούλης (1 ατμ.), ο Σ. Παπαλεονάρδος (1 ατμ.) και ο Ιπ. Απέργης (1

ατμ.).^{cxix} Αντίστοιχη μεγέθυνση παρουσιάζει και ο χώρος των ναυτασφαλειών, παρόλο που είναι δύσκολο να γίνει μέσα από το πληροφοριακό υλικό η διάκριση μεταξύ των εταιριών καθαυτό ναυτικής ασφάλισης και όλων των υπολοίπων που δραστηριοποιούνταν και σε άλλους τομείς (π.χ. ασφάλειες πυρός, ζωής). Ωστόσο, προκειμένου να έχουμε μια εικόνα μεγέθους, να αναφέρουμε ότι από τις πέντε εταιρίες που καταγράφει ο Χ. Μακρίδης στον Οδηγό του 1891, ο αριθμός τους θα αυξηθεί στις 12 για το έτος 1902 και στις 14 ασφαλιστικές εταιρίες για την πόλη του Πειραιά για το έτος 1906-1907.^{cxx}

Η ραγδαία ανάπτυξη της λιμενικής κίνησης της πόλης του Πειραιά δεν ήταν άσχετη με τις ανακατατάξεις που έλαβαν χώρα στο τέλος του 19^{ου} αιώνα στο ευρύτερο θαλάσσιο - εμπορικό δίκτυο της ελληνικής επικράτειας. Από μια άποψη, με όρους οικονομικής αναπτυξιακής θεωρίας θα μπορούσαμε να μεταφράσουμε την άνοδο αυτή ως επακόλουθο της αντίστροφης καθίζησης των δύο άλλων κυριότερων λιμανιών του ελληνικού χώρου, της Σύρου και της Πάτρας. Παρόλη την πρόσκαιρη οικονομική αναλαμπή της Σύρου στα τέλη του 19^{ου} αιώνα, η οριστική παρακμή του διαμεσολαβητικού εμπορίου που εξυπηρετούσε το κυκλαδίτικο λιμάνι ήταν πια γεγονός, ορατό ήδη από τη δεκαετία του 1860 και εξής. Ταυτόχρονα, η σταδιακή μετατόπιση του κέντρου βάρους των εμπορικών συναλλαγών και αντίστοιχα των μεταφορικών δραστηριοτήτων στην ηπειρωτική Ελλάδα ευνόησε την άνοδο της σημασίας του Πειραιά, ο οποίος, μετά και την οριστική κατάρρευση του εμπορίου σταφίδας, του κυρίαρχου σε όγκο και αξία εξαγωγίμου προϊόντος από το λιμάνι της Πάτρας, αναδεικνύεται πλέον ως το κυρίαρχο λιμάνι της ελληνικής οικονομικής περιφέρειας. Ωστόσο, φαινόμενα όπως το προηγούμενο, όπου η ανάπτυξη μιας περιφέρειας ή ενός κέντρου συνδέονται με την κάμψη ή και την καθίζηση κάποιου άλλου κέντρου ή περιφέρειας, δεν ερμηνεύουν από μόνα τους τις αλλαγές που διαμορφώθηκαν στον εμπορικό χάρτη της εποχής. Η ίδια η σημασία του εξωτερικού εμπορίου που επιτελούσαν οι πόλεις του Πειραιά και της Αθήνας, όπως έχουμε δείξει σε προηγούμενο σημείο, προσδιόρισε τον αποφασιστικό παράγοντα και για την κυριαρχία του Πειραιά στον τομέα των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων. Παράλληλα η παγίωση του ατμόπλοιου ως βασικού μέσου επιβατικής και εμπορικής μεταφοράς, διαμόρφωσε από τη δεκαετία του 1880 και εξής ένα νέο δίκτυο θαλάσσιων συγκοινωνιών, στο οποίο το λιμάνι του Πειραιά αναδεικνύεται πλέον ως βασικός σταθμός στο σταυροδρόμι των κυριότερων θαλάσσιων δρόμων της Ανατολικής Μεσογείου. Ο πρώτος δρόμος συγκροτείτο από το εμπόριο σιτηρών της Μαύρης

Θάλασσας και της Αλεξάνδρειας προς τη Δυτική Μεσόγειο και τη Βόρεια Ευρώπη. Ο δεύτερος καθοριζόταν από τις εξαγωγές της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, της Αιγύπτου, της Ελλάδας, της Περσίας και της Νότιας Ρωσίας προς τη Δυτική Ευρώπη και ο τρίτος δρόμος από το εξαγωγικό εμπόριο της Βρετανίας και των άλλων εκβιομηχανισμένων χωρών της Δυτικής Ευρώπης προς την Οθωμανική Αυτοκρατορία, την Ελλάδα και την Περσία (κυρίως γαιάνθρακες, μηχανολογικός εξοπλισμός, υφάσματα). Επιπλέον, με τη διάνοιξη της διώρυγας του Σουέζ ο Πειραιάς αναδείχθηκε και κέντρο επισκευών και ανθράκευσης των εμπορικών πλοίων στο χώρο της Ανατολικής Μεσογείου.^{cxxi} Η εφημερίδα «Σφαίρα» αναζητώντας τις αιτίες για τις ολοένα και μεγαλύτερες εισαγωγές γαιανθράκων στο λιμάνι του Πειραιά υπογραμμίζει τα εξής διαφωτιστικά: «Την αύξησιν ταύτην αποδίδομεν πρώτον εις την μείζονα οσημέρας ναυτιλιακήν του λιμένος κίνησιν. Διότι πλην των ατμοπλοίων των εκτελούντων την ακτοπλοΐαν και εξωτερικούς πλόας και των εκάστοτε καταπλεόντων ξένων στόλων, και πολλά, των ανά την ανατολικήν λεκάνην πλεόντων ξένων εμπορικών ατμοπλοίων ανθρακεύονται εν Πειραιεί, και τα 8/10 των εξ Αγγλίας, Γαλλίας, Ιταλίας, Αυστρίας, Τουρκίας και των λιμένων του Ευξείνου καταπλέοντα ελληνικά και τινά ξένα ατμόπλοια τους γαιάνθρακάς τους παραλαμβάνουν εκ Πειραιώς».^{cxiii}

Η σημασία επομένως του λιμανιού του Πειραιά συνεχώς αυξανόταν, παγιώνοντας οριστικά για την περίοδο 1890-1914 την κυριαρχία του στον ελληνικό χώρο και επαναπροσδιορίζοντας παράλληλα το ρόλο του στην ευρύτερη περιοχή της Μεσογείου. Με εξαίρεση το 1897, χρονιά του ελληνοτουρκικού πολέμου, καθώς και το 1912, έτος έναρξης των Βαλκανικών Πολέμων, η συνολική ναυτιλιακή κίνηση στο λιμάνι του Πειραιά κινείται αυξητικά, ιδίως σε ό,τι αφορά τα μεγέθη χωρητικότητας.

Πίνακας 21				
Κατάπλοι ιστιοφόρων και ατμόπλοιων στο λιμάνι του Πειραιά, 1882-1913				
	Αριθμός πλοίων	Αύξηση %	Χωρητικότητα	Αύξηση %
1882	1.658	-	-	-

1890	2.460	+48.4%	1.500.000	-
1900	3.854	+56.7%	3.023.000	+101.5%
1905	5.350	+38.8%	3.250.000	+7.5%
1913	3.962	-30.0%	4.202.076	+29.3%

Πηγή: Κωνστ. Θ. Ζουμπουλίδης, Ιστορία και Εξέλιξης του Λιμένος Πειραιώς, Πειραιάς 1932, σελ. 42.

Σε σχέση με τις αφίξεις ατμόπλοιων αποκλειστικά την ίδια περίπου περίοδο η εικόνα παρουσιάζεται ως εξής:

Πίνακας 22				
Αφίξεις ατμόπλοιων στο λιμάνι του Πειραιά, 1901-1912				
	Αριθμός πλοίων	Αύξηση %	Χωρητικότητα	Αύξηση %
1901	2.018	+21,7%	2.187.000	15.6%
1910	2.668	+32.2%	3.594.000	64.3%
1912	2.709	+1.5%	3.696.000	2.8%

Πηγή: Angeliki Pardali - Lainou, ό.π., σελ. 28.

Τα παραπάνω αριθμητικά στοιχεία μας παρουσιάζουν την αθροιστική εικόνα της συνολικής εξέλιξης της λιμενικής κίνησης του Πειραιά. Συγκρίνοντας ωστόσο τη συμμετοχή του κάθε εθνικού στόλου στη γενική ναυτιλιακή εικόνα που επιτελείται στο λιμάνι του Πειραιά, για τις αρχές του 20^{ου} αιώνα και συγκεκριμένα για τα έτη 1900, 1901 και 1902, παρατηρούμε μια σαφή κυριαρχία των εμπορικών ατμόπλοιων που κινούνταν με ελληνική σημαία. Πιο συγκεκριμένα, τα ελληνικά φορτηγά ατμόπλοια αντιπροσώπευαν για την περίοδο αυτή ένα ποσοστό γύρω στο 70% ως προς το συνολικό αριθμό των εισερχόμενων πλοίων στο λιμάνι του Πειραιά, εκπροσωπώντας παράλληλα το 40% με 50% της συνολικής χωρητικότητας.

Ακολουθούσε η αυστριακή σημαία με ποσοστά γύρω στο 7,5% και 11% αντίστοιχα, η ιταλική με 6,5% και 11%, η αγγλική με 6,1% και 8,4% και τέλος οι εμπορικοί στόλοι της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, της Γαλλίας, της Ρωσίας και της Γερμανίας με μικρότερες συμμετοχές ως προς τον αριθμό των φορτηγών ατμόπλοιων και της χωρητικότητάς τους.^{cxxiii}

Η μεγάλη συμμετοχή του ελληνικού ατμήρους φορτηγού στόλου στη συνολική λιμενική κίνηση του Πειραιά στις αρχές του 20^{ου} αιώνα αποκαλύπτει σε μεγάλο βαθμό το ειδικό βάρος του λιμανιού στον ευρύτερο χάρτη των ναυτιλιακών μεταφορών της Μεσογείου, το οποίο, όπως υπογραμμίστηκε σε προηγούμενο σημείο αυτής της μελέτης, καθορίστηκε, για την περίοδο 1880-1914, τόσο από το διαμετακομιστικό του ρόλο στον ευρύτερο μεσογειακό χώρο όσο και από τις ανάγκες της εσωτερικής αγοράς και της σχέσης της με ένα οικείο περιβάλλον ως προς την τροφοδοσία της (Ανατολική Μεσόγειος, Μαύρη Θάλασσα) και τις μεταφορικές της επιλογές (ελληνόκτητος στόλος). Στο βαθμό που τα ελληνόκτητα φορτηγά ατμόπλοια αντιπροσωπεύουν ένα πολύ σημαντικό ποσοστό στις μεταφορικές δραστηριότητες του ελληνικού κράτους με τα παραδουνάβια λιμάνια, τα λιμάνια της Ν. Ρωσίας και τον ευρύτερο χώρο της Ανατολικής Μεσογείου, ο Πειραιάς θα ολοκληρώσει την κυριαρχία του στο ναυτιλιακό χάρτη της ελληνικής επικράτειας και σταδιακά στον αντίστοιχο μεσογειακό.^{cxxiv} Σύμφωνα με τη σύγκριση που επιχειρεί η εφημερίδα «Σφαίρα» στις 6 Απριλίου 1902 (για το έτος 1900), το λιμάνι του Πειραιά με τους 3.023.615 καταπλέοντες τόνους είναι το τρίτο σε μέγεθος λιμάνι της Μεσογείου μετά τη Μασσαλία (4.699.000 τόνους) και τη Γένοβα (4.258.000 τόνους) και όγδοο ως προς το σύνολο των ευρωπαϊκών λιμανιών, πάνω από τα λιμάνια της Βρέμης, της Χάβρης, του Άμστερνταμ κ.ά. Και η εφημερίδα, συνεχίζει, διατυπώνοντας το ρητορικό ερώτημα: «Υπάρχει άρα γε αμφιβολία ότι συν τω χρόνω, πυκνουμένου του πληθυσμού της Ελλάδος και των εγγύς χωρών, ιδρυομένης ελευθέρως ζώνης ενταύθα, συντελουμένης της γραμμής των συνόρων συνδεομένης μετά των με ευρωπαϊκών, ενισχυομένης της παραγωγής και βιομηχανίας και επιδιδούσης της ελληνικής ναυτιλίας και ναυπηγικής, και περατουμένων των μόνιμων δεξαμενών η παρούσα ναυτική του Πειραιώς περιωπή θα υψωθεί επί μάλλον και μάλλον και η διεθνής αυτού σημασία θα μεγαλυνθή επί πλέον;».^{cxxv}

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3. Η ανάπτυξη της επιβατηγού ακτοπλοΐας στην πόλη του Πειραιά την περίοδο 1880-1914

Εκτός από τον τομέα της ποντοπόρου ναυτιλίας φορτηγών πλοίων, που αναπτύχθηκε στα διεθνή ύδατα και προσδιορίστηκε κατά βάση από τη μεταφορά ξένων φορτίων, ένας άλλος σημαντικός τομέας διευρυνόταν παράλληλα στον ελληνικό ναυτιλιακό χώρο: ο κλάδος της ακτοπλοΐας των τακτικών επιβατηγών γραμμών. Τα χρόνια 1880-1914 διαγράφουν τα όρια μιας αυτόνομης, κατά κάποιο τρόπο, περιόδου, η οποία εγκαινιάζεται τις αρχές της δεκαετίας του 1880 με την ίδρυση των πρώτων ακτοπλοϊκών εταιριών ιδιωτικού χαρακτήρα και λήγει το 1914, ως συμβατικού ορίου περισσότερο, με την έναρξη του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου. Εν αντιθέσει με τη φορτηγό ατμοπλοΐα, όπου τόσο η λειτουργία και ανάπτυξή της καθορίστηκε από τους ρυθμούς επέκτασης του ευρωπαϊκού εμπορίου όσο και η νηολόγηση των σκαφών στα κατά τόπους ελληνικά λιμάνια ακολούθησε πιο πολύ ιδεολογικές επιταγές, η επιβατηγός ακτοπλοΐα σχετίστηκε άμεσα με τους ρυθμούς ανάπτυξης της εμπορικής δραστηριότητας στο εσωτερικό πλέον του ελληνικού χώρου. Από αυτήν επομένως την άποψη η μελέτη του τομέα των τακτικών επιβατηγών γραμμών μας αποκαλύπτει μια πιο ακριβή εικόνα της ναυτιλιακής διάστασης των λιμανιών του ελληνικού κράτους καθώς και της κίνησης εμπορευμάτων και επιβατών στα όρια της ελληνικής επικράτειας.

Η τακτική ατμοπλοϊκή σύνδεση των κυριοτέρων λιμανιών της Ελλάδας μεταξύ τους, καθώς και η εξασφάλιση τακτικής ατμοπλοϊκής συγκοινωνίας ανάμεσα στο ελληνικό βασίλειο και το εξωτερικό ήταν μια πραγματικότητα ήδη από τα πρώτα χρόνια ίδρυσης του νεοελληνικού κράτους. Μέχρι το 1856 το παραπάνω έργο επιτελείτο από ξένες ατμοπλοϊκές εταιρίες, τη γαλλική *Messageries Maritimes*, με την οποία υπογράφηκε σχετική σύμβαση με την ελληνική κυβέρνηση τον Ιανουάριο του 1838 και πέντε χρόνια αργότερα και από την αυστριακή *Lloyd (Lloyd Austriaco)*.^{cxxvi} Σταθμός πάντως στην ατμοπλοϊκή συγκοινωνία της Ελλάδας ήταν η ίδρυση της πρώτης κρατικής ατμοπλοϊκής - ταχυδρομικής, σύμφωνα με την ορολογία της εποχής, εταιρίας, της «*Εταιρείας Ελληνικής Ατμοπλοΐας*», τον Ιανουάριο του 1857 με έδρα την Ερμούπολη της Σύρου. Η εταιρία αυτή, προϊόν κυρίως της κεφαλαιακής επένδυσης του δημοσίου, της Εθνικής Τράπεζας και ομάδας ελλήνων ομογενών του εξωτερικού,

κατείχε με συνεχείς επεκτάσεις των κρατικών προνομίων απέναντί της το αποκλειστικό προνόμιο μεταφοράς του ταχυδρομείου της χώρας μέχρι το 1892, έτος της οριστικής διάλυσης της εταιρίας και μέχρι την ίδρυση των πρώτων ιδιωτικών ακτοπλοϊκών εταιριών στις αρχές της δεκαετίας τους 1880 το μονοπώλιο στην ατμοπλοϊκή συγκοινωνία μεταξύ των παραλίων της Ελλάδας.^{cxxvii}

Η αργή διαδικασία ενοποίησης των τοπικών οικονομιών με τη διαμόρφωση μιας ενιαίας αγοράς, οι ρυθμοί εμπορευματοποίησης της ελληνικής παραγωγής και ο συνολικός βαθμός ανάπτυξης της ελληνικής οικονομίας, ταυτόχρονα με το μικρό ακόμη ειδικό βάρος που προσδιόριζε ο ατμός, ως κινητήρια δύναμη των νέων μέσων μεταφοράς, καθόρισαν τα ποιοτικά εκείνα γνωρίσματα που χαρακτήρισαν την πρώτη προσπάθεια του ελληνικού κράτους στον τομέα της επιβατηγούς ναυτιλίας. Όπως αποδεικνύει και η μόνιμη ελλειμματική πορεία της «*Εταιρείας Ελληνικής Ατμοπλοΐας*», τα στοιχεία που καθόρισαν την ατμοπλοϊκή προσπάθεια των ετών 1857-1880 ήταν περισσότερο η διαμόρφωση σύγχρονων συγκοινωνιακών συνθηκών και η τακτική σύνδεση του νεοσύστατου κράτους με τα κυριότερα λιμάνια της Μεσογείου, ανεξαρτήτου κόστους, παρά η ύπαρξη πραγματικών οικονομικών μεγεθών, εμπορικής και επιβατικής κίνησης, που να δικαιολογούσαν το εγχείρημα. Χωρίς να αγνοούμε τις ατασθαλίες και τους λανθασμένους οικονομικούς χειρισμούς από την πλευρά της διοίκησης που επέτειναν την οικονομική δυσπραγία της εταιρίας, όπως επίσης και την εκμετάλλευση της εταιρίας από την πλευρά του κράτους για την εξυπηρέτηση εξωοικονομικών σκοπών, η ίδια η ουσία της ίδρυσης και της λειτουργίας της *Ελληνικής Ατμοπλοΐας* προσδιορίστηκε περισσότερο από την ανάγκη του κράτους να διαμορφώσει αυτό, ελλείψει ιδιωτικού ενδιαφέροντος, τις συνθήκες και τις δομές εκείνες που θα προετοίμαζαν μελλοντικές επενδύσεις στον κλάδο της ατμοπλοούσας ναυτιλίας.^{cxxviii}

Η είσοδος ωστόσο στην τελευταία εικοσαετία του 19^{ου} αιώνα σηματοδότησε, όπως ήδη έχουμε τονίσει, σημαντικές αλλαγές στο σύνολο της ελληνικής οικονομίας και στον τομέα της ελληνόκτητης ναυτιλίας ειδικότερα. Καθώς από την κυριαρχία της τοπικής αγοράς περνάμε σταδιακά στην κυριαρχία της εθνικής αγοράς, με την αυξανόμενη σύνδεση του νεοελληνικού οικονομικού χώρου στο διεθνές σύστημα ανταλλαγών, παρατηρείται αντίστοιχα μια κλιμακούμενη κίνηση των ανθρώπων μέσα στο χώρο. Μαζί με τις ανταλλαγές εμπορευμάτων στο εσωτερικό του κράτους και έξω από αυτό, ο κάτοικος της νεοελληνικής επικράτειας του τέλους του 19^{ου} αιώνα φαίνεται να ταξιδεύει περισσότερο, διαγράφοντας έναν πιο εκτεταμένο κύκλο

κινήσεων σε σχέση με το παρελθόν. Η γενίκευση της χρήσης του ατμού ως κυρίαρχου τρόπου κίνησης των νέων μέσων μεταφοράς και η επέκταση της τάσης για σύσταση εταιριών μετοχικού χαρακτήρα, καθόρισαν αντίστοιχα τα πλαίσια για τη διαμόρφωση νέων δεδομένων στο χώρο της επιβατηγούς ατμοπλοΐας.

Από το 1880 νέοι επιχειρηματίες κάνουν την εμφάνισή τους στην ακτοπλοϊκή σκηνή, αμφισβητώντας έμπρακτα πλέον το μονοπώλιο της *Ελληνικής Ατμοπλοΐας* και απαιτώντας την ίση κατανομή της κρατικής εύνοιας που είχε εξασφαλίσει η συριανή εταιρία στα 20 περίπου χρόνια λειτουργία της. Οι προσπάθειες των νέων εταιριών δεν έφεραν τελικά το επιθυμητό για αυτές αποτέλεσμα, καθώς το κράτος για τους δικούς του λόγους, δεν απέσυρε σε καμιά περίπτωση την υποστήριξή του προς την εταιρία της Ερμούπολης, μέχρι το οριστικό της τέλος στις αρχές τις δεκαετίας του 1890. Την ίδια στιγμή ωστόσο οι ίδιες αυτές ιδιωτικές προσπάθειες στάθηκαν αφορμή για τη διεύρυνση του εφοπλιστικού χώρου του τομέα της ακτοπλοΐας, της καλύτερης ατμοπλοϊκής σύνδεσης των ελληνικών λιμανιών μεταξύ τους και με το εξωτερικό και της εισαγωγής ανταγωνιστικών κριτηρίων στη λειτουργία του κλάδου, που, αν και αποδείχτηκαν σε τελική ανάλυση καταστροφικά για τη συνολική πορεία του, εντούτοις καθόρισαν, σε κάποιον βαθμό, στο χώρο της ακτοπλοΐας ορθολογικές συνθήκες λειτουργίας. Η σωστή οργάνωση και διαχείριση των εταιριών, η συνετή διοίκηση και ο σταθερός έλεγχος των οικονομικών τους, ο ορθολογισμός στις αποφάσεις για την ανανέωση του πλωτού υλικού και τη χάραξη κερδοφόρων δρομολογίων, αποτέλεσαν τα κύρια χαρακτηριστικά των νέων εταιριών και παράλληλα τους αποφασιστικούς παράγοντες για την ανάπτυξη και τη διεύρυσή τους στον ελληνικό εμπορικό και επιβατικό χώρο της εποχής.

Η πόλη του Πειραιά αναδείχτηκε κυρίαρχη και στο χώρο της ακτοπλοΐας αυτήν την περίοδο. Οι νέες ελληνικές ακτοπλοϊκές εταιρίες στράφηκαν στο λιμάνι του Πειραιά ως έδρα των δραστηριοτήτων τους, ενώ παράλληλα ο Πειραιάς συγκέντρωσε και τα γραφεία των μεγάλων ευρωπαϊκών εταιριών που ταξίδευαν στην Ανατολή. Ενδεικτικά και σε ό,τι αφορά τη νηολόγηση ταχυδρομικών ατμόπλοιων στα κυριότερα ελληνικά λιμάνια στις αρχές του 20^{ού} αιώνα η εικόνα είχε ως εξής:

Πίνακας 21												
	Πειραιάς		Σύρος		Βόλος		Αργοστόλι		Ιθάκη		Σύνολο	
	Πλοία	Τόννοι	Πλοία	Τόννοι	Πλοία	Τόννοι	Πλοία	Τόννοι	Πλοία	Τόννοι	Πλοία	Τόννοι
30-100	14	751	3	270	2	84	-	-	1	43	20	1.148
101-200	14	1.966	7	1.292	-	-	1	111	1	134	23	3.503
201-300	6	1.674	4	1.012	-	-	-	-	-	-	10	2.686
301-400	6	2096	2	683	-	-	1	388	-	-	9	3.167
401-500	2	857	2	989	-	-	-	-	-	-	4	1.846
501-600	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
601-	6	5.725	3	1.830	-	-	-	-	-	-	9	7.555
Σύνολο	48	13.069	21	6.076	2	84	2	499	2	177	75	19.905
%	64	65,7	28	30,5	2,7	0,4	2,7	2,5	2,7	0,9	100	100

Πηγή: Β. Καρδάσης, *Από του ιστίου εις τον ατμόν*, ό.π., σελ. 179, Πίνακας 44.

Οι λόγοι για αυτήν την επικέντρωση των ακτοπλοϊκών δραστηριοτήτων στην πόλη του Πειραιά δεν είναι διάφοροι με τις αντίστοιχες αιτίες που καθόρισαν τη συγκέντρωση του μεγαλύτερου μέρους του ελληνικού φορτηγού στόλου στο ίδιο λιμάνι: κεντρική θέση του Πειραιά στους δρόμους κίνησης εμπορευμάτων και ατόμων στον ελληνικό και στον ευρύτερο ανατολικομεσογειακό χώρο, πληθυσμιακό μέγεθος της περιφέρειας Αθήνας - Πειραιά, αρκετά ανεπτυγμένες λιμενικές εγκαταστάσεις, χρηματοπιστωτική αγορά, δυνατότητα παράλληλης σύνδεσης, από ένα σημείο και μετά, με το σιδηροδρομικό δίκτυο. Ο παραπάνω ωστόσο προσανατολισμός της επιβατηγού ατμοπλοΐας με επίκεντρο τον Πειραιά είχε ξεκινήσει νωρίτερα, ήδη από τις αρχές της δεκαετίας του 1870. Ο μαρασμός του διαμετακομιστικού εμπορίου που επιτελούσε το λιμάνι της Ερμούπολης ταυτόχρονα με την αλματώδη ανάπτυξη που παρατηρείται την ίδια εποχή στο εξωτερικό εμπόριο που διενεργούσε ο Πειραιάς, είχε ως αποτέλεσμα η Σύρος να χάσει την ελκτική της δύναμη στο χώρο των ατμοπλοϊκών συγκοινωνιών.^{cxxix} Καθώς η κυριαρχία του ατμόπλοιου παγιώνεται και αναδιοργανώνεται βαθμιαία το θαλάσσιο δίκτυο επικοινωνιών στο χώρο της Ανατολικής Μεσογείου, ο Πειραιάς θα αποτελέσει πλέον τόσο τον κεντρικό σταθμό άφιξης των ξένων ατμοπλοϊκών εταιριών στον ελληνικό

χώρο, στα δρομολόγια τους στην Ανατολή, όσο και την πόλη στην οποία επιλέγουν να εγκαταστήσουν τα κεντρικά τους πρακτορεία.

Η αριθμητική εξέλιξη των ξένων ατμοπλοϊκών εταιριών που λειτουργούσαν τα κεντρικά πρακτορεία τους στην Ελλάδα με έδρα την πόλη του Πειραιά είναι χαρακτηριστική της αυξανόμενης σημασίας που παρουσίαζε ο ανατολικομεσογειακός χώρος στις εμπορικές σχέσεις Ανατολής - Δύσης κατά τη διάρκεια του τελευταίου τρίτου του 19^{ου} αιώνα: από τις επτά ατμοπλοϊκές - ταχυδρομικές εταιρίες που καταγράφει ο Μιλτ. Μπούκας το 1875 (*Γαλλική Ατμοπλοϊκή Εταιρία Φραισινέ και Σα, Γαλλικών Διαπορθμεύσεων, Ιταλική Ατμοπλοϊκή «Η Τρινάκρια», Αυστριακός Λόϋδ, Αγγλική Ατμοπλοϊκή Εταιρία «Άγιος Ανδρέας», Αγγλικός Λόϋδ*), ο αριθμός τους θα περιοριστεί στους πέντε για το μεγαλύτερο μέρος της δεκαετίας του 1880 (*Αυστριακός Λόϋδ, Γαλλικών Διαπορθμεύσεων, Γαλλική Ατμοπλοϊκή Εταιρία Φραισινέ και Σα, Ιταλική Εταιρία Φλόριο, Αιγυπτιακή Εταιρία Κεδιβιέ*), για να αυξηθεί ξανά στις εννέα εταιρίες το 1891, βάσει των πληροφοριών που παραθέτει ο Χ. Μακρίδης (*Βασιλική Ολλανδική Ατμοπλοϊκή Εταιρία, Γερμανική Ατμοπλοϊκή της Ανατολής, Αιγυπτιακή Κεδιβιέ, Αυστριακός Λόϋδ, Γαλλική Messageries Maritimes, Αγγλική Ατμοπλοϊκή Westcott et Lawranse, Αγγλική Ατμοπλοϊκή Τζόνστον Ουίλ και Σα, Ιταλική Ατμοπλοϊκή Φλόριο και Ρουμπατίνο, Γαλλική Ατμοπλοϊκή Φραισινέ και Σα*).^{cxxx}

Από τις αρχές του 20^{ου} αιώνα η κίνηση αυτή θα επιταθεί. Ο Πειραιάς θα αποτελέσει τον κεντρικό πόλο των ξένων ατμοπλοϊκών εταιριών στον ελληνικό χώρο. Νέα πρακτορεία ιδρύονται, καθώς επιπλέον το ειδικό βάρος του πειραιώτικου λιμανιού αυξάνει στο γύρισμα του αιώνα με την κλιμάκωση της υπερπόντιας μεταναστευτικής κίνησης προς τη Δύση. Μαζί με τις μεγάλες, παραδοσιακές ατμοπλοϊκές εταιρίες του Αυστριακού *Llyod*, της *Messageries Maritimes*, της *Fraissinet* και των υπολοίπων, προστέθηκαν επιπλέον νέα πρακτορεία, ανεβάζοντας τον αριθμό τους στα 13, σύμφωνα με τις πληροφορίες του Σ. Κουσουλίνου για την πόλη του Πειραιά το 1900. Το 1906-7, έτος κορύφωσης του μεταναστευτικού ρεύματος, τα πρακτορεία των ξένων ατμοπλοϊκών εταιριών που λειτουργούσαν στο λιμάνι του Πειραιά ήταν πλέον 18. Αναλυτικά πρόκειται για τις ατμοπλοϊκές εταιρίες του Αυστριακού *Llyod*, της Αγγλικής *Τζόνστον (Johnson & Co)*, της *Messageries Maritimes*, της *Fraissinet*, της Ρωσικής Ατμοπλοϊκής, της Ιταλικής Φλόριο, της Γερμανικής, Ολλανδικής και Ρουμάνικης Ατμοπλοϊκής, της Γαλλοβελγικής (*Franco - Belge*), της Φράνς Λάιν, της *Deutschland Co*, της Φάβρ - Λάιν, της *White Star Line*,

του Βορειογερμανικού Λόυδ (*North- German Lloyd*), της Τρανσατλαντίκ (*Compagnie Transatlantique*), της *Old Dominion Line* και της Αγγλοαιγυπτιακής Κεδιβιέ.^{cxxxii}

Το στοιχείο ωστόσο που είχε ακόμη μεγαλύτερη βαρύτητα για τη ναυτιλιακή οικονομία του Πειραιά στα τέλη του 19^{ου} αιώνα ήταν οι νέες, ιδιωτικού χαρακτήρα, προσπάθειες στο χώρο της ακτοπλοΐας από έλληνες κεφαλαιούχους. Τον Μάιο του 1880 κάνουν την εμφάνισή τους οι τρεις πρώτες ιδιωτικών συμφερόντων ακτοπλοϊκές εταιρίες: Η *Νέα Ελληνική Ακτοπλοϊκή Εταιρία Α. Γιαλούσης & Σία*, η *Ελληνική Ατμοπλοΐα Δημ. Γουδή* και η *Ελληνική Ατμοπλοΐα Αδελφών Φιλιππάγκου και Θεοδωρίκα*, οι οποίες είχαν ως έδρα τους την πόλη του Πειραιά. Από τις πρώτες αυτές προσπάθειες η πλέον σημαντική ήταν εκείνη του Δημ. Γουδή. Από τις πληροφορίες που παραθέτει ο Παντ. Καμπούρογλου, ήδη το 1882 η εταιρία του Δημ. Γουδή διέθετε τέσσερα ατμόπλοια (*Ναύπλιον, Κρήτη, Ελλάδα, Σπέτσαι*), τα οποία πραγματοποιούσαν τακτική ακτοπλοϊκή σύνδεση με τη Δυτική Ελλάδα (Αίγιο, Πάτρα, Ζάκυνθο, Κυπαρισσία, Πύλο, Καλαμάτα, Γύθειο), με τα νησιά του Αργοσαρωνικού και την Ανατολική Πελοπόννησο (Αίγινα, Μέθανα, Πόρο, Ύδρα, Σπέτσες, Πόρτο Χέλι, Άστρος, Ναύπλιο), με το Λαύριο, τη Χαλκίδα, την Αταλάντη μέχρι και το λιμάνι του Βόλου και φυσικά και με την Ερμούπολη της Σύρου.^{cxxxiii} Η δυναμική στο χώρο της επιβατηγούς ακτοπλοΐας θα συνεχιστεί και σχεδόν ένα χρόνο αργότερα, τον Ιούνιο του 1881, ιδρύεται στον Πειραιά η *Πανελληνίος Ατμοπλοϊκή Εταιρία*. Το μεγάλο, για τα ελληνικά δεδομένα, ιδρυτικό κεφάλαιο της εταιρίας (πέντε εκατ. δρχ) και η συμμετοχή στη νέα επιχείρηση σημαντικών εκπροσώπων του ελληνικού κεφαλαίου^{cxxxiii} υποδήλωνε τη έναρξη μιας νέας εποχής στον κλάδο της ελληνικής επιβατηγού ακτοπλοΐας, που αναδεικνυόταν σταδιακά σε βασικό επενδυτικό τομέα.

Η πρόοδος της *Πανελληνίου* τα δύο πρώτα χρόνια λειτουργίας της προκάλεσε ένα πιο έντονο επενδυτικό ενδιαφέρον, με αποτέλεσμα τον Απρίλιο του 1883 να αναλάβει τον έλεγχο της εταιρίας όμιλος κεφαλαιούχων με επικεφαλής τους Ανδρέα Συγγρό, Γεώργιο Κορωνιό και Στέφανο Σκουλούδη. Παρόλο που η ανάμειξη των ομογενών κεφαλαιούχων στην εταιρία ήταν περιορισμένη,^{cxxxiv} ωστόσο προσδιόριζε μια σημαντική τάση. Ήταν η πρώτη φορά που γνωστοί έλληνες κεφαλαιούχοι του εξωτερικού τοποθετούσαν κεφάλαια σε έναν δυναμικά αναπτυσσόμενο κλάδο της ελληνικής οικονομίας. Βεβαίως είχαν προηγηθεί οι επενδύσεις ομογενειακών κεφαλαίων τόσο στην ίδρυση της *Εταιρείας Ελληνικής Ατμοπλοΐας* όσο και σε τοποθετήσεις στο χώρο της φορτηγού ατμοπλοΐας. Οι βασικές ωστόσο διαφορές με

αυτές τις επιλογές ήταν το ό,τι αφενός η πρώτη προσπάθεια αφορούσε την επένδυση κεφαλαίων σε κρατική εταιρία, η οποία, μέσω της κρατικής προστασίας και της πολιτικής των επιχορηγήσεων, ελαχιστοποιούσε τους επενδυτικούς κινδύνους αφετέρου η επένδυση κεφαλαίων στην φορτηγό ναυτιλία σχετιζόταν επί της ουσίας με επένδυση σε ένα διεθνικό κλάδο παραγωγής, την ελληνική εμπορική ναυτιλία, που μικρή σχέση είχε με τις εγχώριες παραγωγικές δομές.

Η είσοδος ιδιωτικών εταιριών στην ελληνική ακτοπλοϊκή σκηνή με επίκεντρο το λιμάνι του Πειραιά διαμόρφωσε ένα ιδιαίτερα έντονο ανταγωνιστικό περιβάλλον, το οποίο χαρακτήρισε τον τομέα της ακτοπλοΐας για όλη την εξεταζόμενη περίοδο. Απέναντι στην κρατικοδίκαη *Ελληνική Ατμοπλοΐα*, οι ιδιωτικές επιχειρήσεις προέκριναν, όπως προαναφέραμε, την ορθολογική διαχείριση. Ωστόσο, το στοιχείο αυτό από μόνο του ήταν αδύνατο να ωθήσει συνολικά τον κλάδο σε μια περαιτέρω εξέλιξη και επέκταση. Χωρίς κρατικά προνόμια και επιχορηγήσεις οι ακτοπλοϊκές εταιρίες ιδιωτικών συμφερόντων επέλεξαν ως βασική πολιτική τους την όσο το δυνατόν μεγαλύτερη μείωση των λειτουργικών τους εξόδων: δραστική μείωση των ναύλων, ελαχιστοποίηση των εξόδων που αφορούσαν τη συντήρηση του πλωτού υλικού, υπερβολική συχνότητα ταξιδιών σε σχέση με την κατάσταση των πλοίων.^{cxxxv} Με δεδομένη την περιορισμένη κεφαλαιακή υποστήριξη των ακτοπλοϊκών εταιριών η διατήρηση και επίταση του ανταγωνισμού κατέστη ιδιαίτερα καταστροφικός στην ανάπτυξή τους. Στην ουσία περιόριζε τις δυνατότητες των ελληνικών ακτοπλοϊκών εταιριών, των πλέον εύρωστων, να διεισδύσουν με επιτυχία στις εξωτερικές γραμμές υψηλού ενδιαφέροντος (Ν. Ρωσία, Σμύρνη, Κωνσταντινούπολη, κ.ά.) και να αποσπάσουν κάποιο ποσοστό των εμπορικών δραστηριοτήτων των περιοχών αυτών από τις κυρίαρχες, έτσι και αλλιώς, ευρωπαϊκές ατμοπλοϊκές εταιρίες.

Η εφημερίδα «*Σφαίρα*», ευαίσθητος δέκτης των αναγκών της ελληνικής ναυτιλίας, κάνει συχνές αναφορές, από τα τέλη της δεκαετίας του 1880, στην ανάγκη διαμόρφωσης νέων όρων στη λειτουργία του ακτοπλοϊκού τομέα. Οι προσπάθειες στράφηκαν στην από κοινού ρύθμιση των συνθηκών και των όρων ανταγωνισμού, με την ανάγκη θέσπισης κοινού τιμολογίου στις εσωτερικές γραμμές, κυρίως όμως στην υποστήριξη του αιτήματος για τη συνένωση όλων των επιμέρους ακτοπλοϊκών εταιριών και τη δημιουργία μιας μεγάλης και ανταγωνιστικής επιβατηγούς ατμοπλοϊκής επιχείρησης.^{cxxxvi} Καμιά από αυτές τις πρωτοβουλίες δεν ευοδώθηκε, ωστόσο. Αντίθετα, τη δεκαετία του 1890 ιδρύθηκαν πέντε νέες ακτοπλοϊκές εταιρίες στον Πειραιά. Εξαιρουμένης της εταιρίας «*Τζων Μακ Δούαλ και Βάρβουρ*» (1891), η

οποία το 1900 διέθετε επτά ατμόπλοια που έπλεαν και στο εξωτερικό, όλες οι υπόλοιπες («Ατμοπλοϊκή Εταιρία Πορτόλου και Μανιάννη» 1897, «Ατμοπλοϊκή Εταιρία Α. Διακάκη» 1895, «Αργολική Ατμοπλοΐα Ι. Ε. Λεούση» 1899, «Ατμοπλοϊκή Εταιρία Σταμ. Παπαλεονάρδου») λειτουργούσαν ένα με δύο ατμόπλοια σε κοντινές εσωτερικές γραμμές.

Ο επιμερισμός του ακτοπλοϊκού χώρου, που λειτουργούσε με έδρα την πόλη του Πειραιά, συνεχίστηκε και με την είσοδο στον νέο αιώνα. Σύμφωνα με τις πληροφορίες που δημοσιεύει η εφημερίδα «Σφαίρα» τον Ιανουάριο του 1902 λειτουργούσαν με έδρα τους το λιμάνι του Πειραιά οι εξής ατμοπλοϊκές εταιρίες: *Πανελλήνιος Ατμοπλοΐα* (9 ατμ.), *Τζων Μακ Δούαλ και Βάρβουρ* (9 ατμ.), *Γουδή* (4 ατμ.), *Διακάκη* (2 ατμ.), *Παπαλεονάρδου* (1 ατμ.), *Λεούση* (1 ατμ.), *Μανιάννη* (1 ατμ.), *Πορτόλου και Κομηνού* (1 ατμ.), *Αθανασούλη* (1 ατμ.), *Γόμπου και Σα* (1 ατμ.). Ίδια περίπου εικόνα παρουσιάζει το λιμάνι του Πειραιά και δύο χρόνια αργότερα, τον Ιανουάριο του 1904. Μόνη αξιόλογη διαφορά η μεταφορά της έδρας της εταιρίας των *Δεστούνη-Γιαννουλάτου*, μετέπειτα *Ιονικής Ατμοπλοΐας*, στον Πειραιά. Η τελευταία με εκτεταμένο στόλο στη λειτουργία της, ήταν η μοναδική ελληνική ακτοπλοϊκή εταιρία που επέζησε και μετά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο^{cxxxvii}.

Το 1914 βρίσκει την ελληνική ατμοπλοΐα με πληθώρα μικρών και ανοργάνωτων επιχειρήσεων στις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες του εσωτερικού όσο και της Μεσογείου, οι οποίες αντιπροσώπευαν το 7% της ελληνόκτητης χωρητικότητας. Όπως φαίνεται και από τον Πίνακα 21 (σελ. 117) στις αρχές του 20^{ου} αιώνα μόνο εννέα ατμόπλοια σε σύνολο 75 διέθεταν χωρητικότητα μεγαλύτερη των 500 τόνων. Δεδομένης της διεύρυνσης του διεθνούς ανταγωνισμού στις θαλάσσιες επικοινωνίες της Ανατολικής Μεσογείου και του μεγέθους των ευρωπαϊκών επιβατηγών εταιριών που δραστηριοποιούνταν στο χώρο, η καχεξία του ελληνικού ατμοπλοϊκού στόλου ήταν καταφανής. Απέναντι στην τάση συγχωνεύσεων και εξαγορών, που παρατηρείται συνολικά στο χώρο της ατμοπλοΐας ναυτιλίας στα τέλη του 19^{ου} αιώνα και στις αρχές του 20^{ου}, με την ίδρυση μεγάλων ατμοπλοϊκών εταιριών ευρείας μετοχικής βάσης, η ελληνική ακτοπλοΐα, με την αδυναμία της να συνενώσει τις δυνάμεις της και του περιορισμένου επενδυτικού ενδιαφέροντος, ελληνικού και ξένου, περιορίστηκε σε καθαρά περιφερειακό ρόλο^{cxxxviii}.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4. Η εξέλιξη των συνολικών λιμενικών υποδομών της πόλης του Πειραιά την περίοδο 1880-1914 και το ζήτημα των μόνιμων δεξαμενών

Η ανάπτυξη των παραγωγικών τομέων της ελληνικής οικονομίας, η μεγέθυνση και ενδυνάμωση της εσωτερικής αγοράς και η ολοένα και μεγαλύτερη συνάρτηση του ελληνικού οικονομικού χώρου στο διεθνές σύστημα ανταλλαγών, ανεξάρτητα από τις όποιες περιοδικές κρίσεις που το τελευταίο παρουσίαζε, αποτελούσε μια ορατή πραγματικότητα για την Ελλάδα του 19^{ου} αιώνα. Πέρα από μακροοικονομικές αναλύσεις και προβλέψεις, οι οποίες αν μη τι άλλο περιορίζονταν στο πεδίο μιας ορισμένης ομάδας ειδικών (πολιτικών, οικονομικών αναλυτών, διανοητών, δημοσιογράφων κ.ά.) με συγκεκριμένες αναζητήσεις, στο επίπεδο του απλού κατοίκου του ελληνικού χώρου, είτε αγροτικού είτε αστικού, στο επίπεδο της ιστορικής συγχρονίας με άλλα λόγια, η προηγούμενη εξέλιξη προσδιορίστηκε με ιδιαίτερα διαυγή τρόπο. Η ολοκλήρωση της εμπορευματοποίησης της αγροτικής παραγωγής, με προεξάρχουσα την ανάπτυξη και επέκταση της σταφιδοκαλλιέργειας, τουλάχιστον μέχρι τις αρχές της δεκαετίας του 1890, η διαμόρφωση μιας πρώτης συμπαγούς ατμοκίνητης βιομηχανικής υποδομής, ο πολλαπλασιασμός των εμπορικών ανταλλαγών, τόσο στο εσωτερικό της επικράτειας όσο και έξω από αυτό, και η συνακόλουθη αναπροσαρμογή και εξέλιξη των μεταφορικών μέσων, ιδίως της εμπορικής ναυτιλίας, συνδύαστηκαν με τα ορατά εκείνα σημάδια αυτής της διαδικασίας: ο σιδηρόδρομος, έστω και αν μέχρι το τέλος του 19^{ου} αιώνα η διείδυσή του στον υπόλοιπο ελληνικό χώρο, πλην της γραμμής Πειραιά – Αθήνας, ήταν εξαιρετικά περιορισμένη, οι καμινάδες από τα εργοστάσια, τα ατμόπλοια, ελληνικά και ξένα, που προσόρμιζαν στα λιμάνια, όλα τα παραπάνω αποτελούσαν απτά στοιχεία που βιώνονταν, σχολιάζονταν και παράλληλα καθόριζαν μια ιδιαίτερη συλλογική νοοτροπία και στάση συμπεριφοράς του συνόλου του ελληνικού πληθυσμού του 19^{ου} αιώνα και των αρχών του 20^{ου}.

Όπως ήδη έχουμε αναλύσει σε προηγούμενα σημεία αυτής της μελέτης η ανάπτυξη των ελληνικών παραγωγικών δομών κατέστη ιδιαίτερα εμφανής στην πόλη του Πειραιά. Καθώς μάλιστα ολοκληρώνεται η διαδρομή του 19^{ου} αιώνα, διαμορφώνοντας νέα δεδομένα στον εδαφικό και πληθυσμιακό χάρτη της ελληνικής επικράτειας και αντίστοιχες αλλαγές στις δομές και τις λειτουργίες της εσωτερικής

οικονομίας, ο Πειραιάς ολοένα και περισσότερο λειτουργούσε ως βαρόμετρο, καθρέπτης της συνολικής πορείας. Για το συνεχώς ογκούμενο πληθυσμό της πειραιϊκής χερσονήσου, πληθυσμό κατά βάση μικροαστικό και εργατικό, νεανικό και οικονομικά δραστήριο, η ίδρυση νέων εργοστασίων και εμπορικών καταστημάτων, η αυξανόμενη κίνηση των ατμοπλοϊκών συγκοινωνιών, η συνεχόμενη επέκταση των ορίων της πόλης, αντανakλούσε και μια ιδιαίτερη στάση του τοπικού πληθυσμού: στάση που οριζόταν εσωτερικά από ένα διαπνέον αίσθημα αισιοδοξίας, σιγουριάς και αυτονομίας και το οποίο η δημοτική αρχή είχε φροντίσει να το εκφράσει με τον πλέον εμφανή και συμβολικό τρόπο στο επίπεδο του πολεοδομικού και αρχιτεκτονικού σχεδιασμού της πόλης (δημοτική αγορά, μητροπολιτικός ναός, δημοτικό μέγαρο, θέατρο κ.ο.κ.).^{cxxxix}

Από όσους εκφράζουν δημόσιο λόγο στην εποχή εκείνη (δημοτική αρχή, τοπικός Τύπος, εκπρόσωποι των παραγωγικών τάξεων της πόλης), το ίδιο το λιμάνι του Πειραιά και η ανάπτυξη των εγκαταστάσεών του αποτελούσε προνομιακό πεδίο συζητήσεων, παρεμβάσεων και αντεγκλήσεων. Δεν θα μπορούσε εξάλλου να γίνει διαφορετικά, καθώς το πειραιώτικο λιμάνι, ως πόλος συγκέντρωσης των παραγωγικών δραστηριοτήτων και προσέλκυσης επενδυτών, πέρα από τις ουσιαστικές σχέσεις αλληλοαιτίας τόσο με την τοπική όσο και με την ευρύτερη οικονομική ζωή της επικράτειας, αποτελούσε όχι μόνο το «παράθυρο» στον έξω κόσμο, αλλά και τη βιτρίνα της πόλης και της Αθήνας κατ' επέκταση σε σχέση με το διεθνές περιβάλλον. «Και ούτως, εφ' όσον μάλιστα διαρκώς ηύξανεν η κίνησις του λιμένος, ήρχισε και ο συνωστισμός εν αυτώ και η ακαταστασία εις τας ακτάς αυτού. Και ο μεν συνωστισμός εν τω λιμένι προήρχετο εξ αιτίας της πολυημέρου παραμονής εν αυτώ των πλοίων αναμενόντων να εκφορτωθώσι, δεδομένου ότι και άπασα σχεδόν η εργασία φορτοεκφορτώσεως εγίνετο δια χειρός και κατ' ακολουθίαν βραδύτατα, ελλείψει μηχανικών μέσων, η δε ακαταστασία λόγω της συσσωρεύσεως εις τα στενά πεζοδρόμια της παραλίας του όγκου των εμπορευμάτων, στοιβαζομένων φύρδην μίγδην. Αι αποθήκαι του τελωνείου δεν επήρκουν ουδέ δια μικρόν ποσοστόν των εμπορευμάτων. Και επέρχονται εκ τούτου καταστροφαί εις τα εμπορεύματα και κλοπαί, οι ναύλοι και τα ασφάλιστρα δια τον λιμένα του Πειραιώς ηύξανον συντελούσης δε και της ταλαιπωρίας του επιβατικού κόσμου, ο οποίος επέβαινε των πλοίων και απέβαινε αυτών δια λέμβων, ο λιμήν του Πειραιώς ήρχισε να αποκτά κακήν φήμην επικίνδυνον βέβαια δια την πρόοδον αυτού».^{cxl}

Τα λόγια που μόλις αναφέραμε προηγουμένως προέρχονται από τον Κωνσταντίνο Ζουμπουλίδη, υπάλληλο του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς και έγκριτο μελετητή της εξέλιξης του πειραιϊκού λιμενικού συγκροτήματος, και παρουσιάζουν την εικόνα του λιμανιού στα τέλη του 19^{ου} αιώνα. Το ύφος και το περιεχόμενο του αποσπάματος δεν πρέπει να μας προκαλεί έκπληξη. Οι Πειραιείς, τουλάχιστον αυτοί που διατυπώνουν λόγο, διέκριναν οπωσδήποτε το σημαίνοντα οικονομικό ρόλο που διεδραμάτιζε η πόλη τους στον ελληνικό οικονομικό σχηματισμό, ήδη από τις αρχές της δεκαετίας του 1870, βίωναν με από και άμεσο τρόπο την ανάπτυξη και επέκταση της τοπικής οικονομίας και, αν μη τι άλλο, αναγνώριζαν τη θετική συμβολή της τοπικής εξουσίας, είτε με τη μορφή της δημοτικής αρχής είτε με τη μορφή της Εφορευτικής Επιτροπής του Λιμένος Πειραιώς, στη διαρρύθμιση του λιμενικού χώρου και στη προσπάθεια για ορθολογική οργάνωση και λειτουργία του λιμανιού. Η έντονη ωστόσο ανάπτυξη που παρατηρείται στις παραγωγικές δομές της πόλης από τη δεκαετία του 1880 και εξής και ιδίως, σε ό,τι αφορά τον καθαυτό ναυτιλιακό χώρο, η ίδρυση στον Πειραιά των πρώτων ακτοπολιτικών εταιρειών ιδιωτικού χαρακτήρα και η συγκρότηση μιας πρώτης εφοπλιστικής βάσης, εμπορικής και επιβατικής, με έδρα τον Πειραιά, παράλληλα με τη συνολικότερη ανάπτυξη των εξωτερικών εμπορικών ανταλλαγών που επιτελούσε ο Πειραιάς και της εντονότερης διεξόδου και σύνδεσής του με τον ευρύτερο οικονομικό χώρο της Μεσογείου και της Δυτικής Ευρώπης, δημιουργούσαν νέα δεδομένα, διακριτά σε μεγάλο βαθμό σε σχέση με το προηγούμενο παρελθόν της πόλης.

Η ανάγκη επομένως για την κατασκευή σύγχρονων λιμενικών εγκαταστάσεων και για μια συνολική διαρρύθμιση του λιμενικού χώρου έγινε επιτακτική για την πόλη του Πειραιά με την είσοδό της στην τελευταία εικοσαετία του 19^{ου} αιώνα. Μέχρι εκείνη την περίοδο η ανάπτυξη του πειραιώτικου λιμανιού, όπως ήδη έχουμε υπογραμμίσει στο πρώτο κεφάλαιο αυτής της μελέτης, στηριζόταν αποκλειστικά σχεδόν στις ενέργειες, στις επεμβάσεις και στη χρηματοδότηση του τοπικού Δήμου, ακολουθώντας μεν κατά πόδας την εξέλιξη της εμπορικής και ναυτιλιακής κίνησης, χωρίς ωστόσο την ίδια στιγμή να διαμορφώνουν ένα συνολικό πλαίσιο λειτουργίας με μακροσκοπικά χαρακτηριστικά. Θα μπορούσαμε βεβαίως να ισχυριστούμε ότι οι ίδιες οι μεταφορικές συνθήκες που προσδιόριζε η κυρίαρχη ακόμα ιστιοφόρος ναυτιλία δικαιολογούσε το ρυθμό και τη μορφή ανάπτυξης που έλαβε το λιμάνι του Πειραιά μέχρι τα τέλη της δεκαετίας του 1870, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι απουσίαζαν, για τη

συγκεκριμένη περίοδο, προβλήματα που σχετίζονταν με το είδος, την ποιότητα και την ταχύτητα των προσφερομένων λιμενικών υπηρεσιών. Η αντίληψη αυτή ωστόσο δεν θα μπορούσε να συνεχίζεται να λειτουργεί και για τα επόμενα χρόνια. Ως προς αυτό, η παγίωση του ατμοπλοίου, ως βασικού μέσου εμπορικής και επιβατικής μεταφοράς, επέφερε δραστικές αλλαγές στον τρόπο σύλληψης του λιμανιού ως ενιαίας και συνολικής οικονομικής μονάδας και σίγουρα δεν θα είμασταν μακριά από την αλήθεια αν θεωρούσαμε το ατμόπλοιο, με τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά που το τελευταίο προσδιόριζε (μεγαλύτερο βύθισμα, αυξημένες μεταφορικές ικανότητες, ανάγκη για τροφοδοσία με ενεργειακές πρώτες ύλες), ως καταλύτη των νέων δεδομένων και αναγκών.

Οι πρωτοβουλίες για τη διαμόρφωση του λιμενικού χώρου προήλθαν από ποικίλους «δρόμους». Η δημοτική αρχή, καθώς και η Λιμενική Επιτροπή αποτελούσαν τους κύριους και βασικούς εκφραστές των σχεδίων διαρρύθμισης και οργάνωσης. Επιπλέον, τόσο οι εκπρόσωποι του τοπικού εμπορικού κόσμου όσο και οι πρόξενοι των ξένων κρατών διαδραμάτιζαν συχνά κύριο ρόλο, παρεμβαίνοντας στις προσπάθειες για τη βελτίωση των συνθηκών της εμπορευματικής και επιβατικής κίνησης.^{cxli} Εντούτοις, η ειδοποιός διαφορά της περιόδου από το 1880 και εξής, ιδίως από την εποχή της πρώτης πρωθυπουργίας του Χαρίλαου Τρικούπη, ήταν ο ενεργότερος ρόλος που αρχίζει να διαδραματίζει το κράτος, καθώς και η Εθνική Τράπεζα, στο ζήτημα της συνολικής οργάνωσης του θαλάσσιου χώρου της επικράτειας. Αν και το μεγαλύτερο βάρος των κυβερνητικών πρωτοβουλιών, μέχρι και την πρώτη δεκαετία του 20^{ού} αιώνα, απορρόφησε ο τομέας των οδικών συγκοινωνιών, στην ουσία η κατασκευή του σιδηροδρομικού δικτύου, ο εκσυγχρονισμός των λιμενικών υποδομών ήταν και αυτός αναπόσπαστο τμήμα του αναπτυξιακού λεξιλογίου της εποχής. Στην περίπτωση βεβαίως των λιμανιών το κράτος δεν επεμβαίνει άμεσα, ως κύριος χρηματοδότης των προσπαθειών και στην ουσία διαμορφωτής και παραγωγός πάγιου κοινωνικού κεφαλαίου. Στην ουσία ο ρόλος του περιορίστηκε σε μια παρεμβατική περισσότερο πολιτική στο χώρο κυρίως της θεσμικής οργάνωσης του νομοθετικού πλαισίου και του συνολικού ελέγχου και διαχείρισης των κατά τόπων λιμενικών εγκαταστάσεων και οι αιτίες της συγκεκριμένης επιλογής θα πρέπει να αναζητηθούν σε δύο κυρίως λόγους: α) στις υψηλές χρηματοδοτικές ανάγκες που προσδιόριζε το νεωτεριστικό εγχείρημα των σιδηροδρόμων και το οποίο απορρόφησε το μεγαλύτερο μέρος των κρατικών εσόδων και του δημοσίου δανεισμού, σε μια όχι και τόσο ευνοϊκή οικονομική συγκυρία, τόσο

στο εσωτερικό του κράτους όσο και στον ευρωπαϊκό χώρο.^{cxlii} β) Στην επιτυχία του μοντέλου αυτοχρηματοδότησης και τοπικού ελέγχου που παρουσίαζαν οι τοπικοί ναυτικοί δήμοι, ιδίως του Πειραιά, στη διαρρύθμιση, επέκταση και διαχείριση των λιμενικών υποδομών, για όλη την περίοδο μέχρι και τις αρχές της δεκαετίας του 1880, και το οποίο θα συνεχίζει να επηρεάζει τη μορφή και το είδος της κρατικής παρέμβασης στο χώρο των λιμενικών έργων και για τα επόμενα χρόνια.

Η παραπάνω κρατική πολιτική εκφράστηκε κυρίως με το νόμο ΩΞΖ΄ της 2 Δεκεμβρίου 1880, με τον οποίο το κράτος αφετηριοποιεί την ενεργότερή του εμπλοκή στα δημόσια έργα. Στην ουσία ο νόμος αυτός έδινε τη δυνατότητα στους ναυτικούς δήμους να προσφεύγουν στο δανεισμό από την Εθνική Τράπεζα, προκειμένου να χρηματοδοτήσουν λιμενικά έργα στην περιοχή τους. Τα σχετικά δάνεια, με εχέγγυο την εκχώρηση των εσόδων των Λιμενικών Ταμείων, μαζί με τις προηγούμενες μορφές αυτοχρηματοδότησης (φορολογία των διακινούμενων εμπορευμάτων, τέλη αγκυροβολίας, εκποίηση μέρους της δημοτικής περιουσίας κ.α.), είχαν ως αποτέλεσμα αφενός να πραγματοποιηθούν λιμενικά έργα μεγαλύτερων διαστάσεων σε σχετικά σύντομο χρονικό διάστημα αφετέρου να διευρυνθεί το λιμενικό δίκτυο της χώρας με την ίδρυση νέων λιμανιών.^{cxliii} Θα μπορούσαμε να ισχυριστούμε ότι η επέκταση αυτή, μαζί με τον πολλαπλασιασμό των επιβατηγών ατμοπλοϊκών εταιριών που συντελείται την ίδια ακριβώς εποχή, είχε ως αποτέλεσμα την ουσιαστική αρχή συγκρότησης ενός εθνικού λιμενικού συγκροτήματος, τα ουσιαστικά μέρη του οποίου αλληλοσυνδέονται και λειτουργούν με έναν ολοένα και περισσότερο ορθολογικοποιημένο και αποτελεσματικό τρόπο. Τέλος, η παρουσία της Γαλλικής Αποστολής Δημοσίων Έργων στην Ελλάδα και η άφιξη των μηχανικών της *Ponts et Chaussées* (του Σώματος των Μηχανικών των Γεφυρών και Οδοστρωμάτων), θα ήταν δυνατόν να αναγνωσθεί ως έκφραση ενός συνολικού στρατηγικού σχεδιασμού και διαμόρφωσης μιας ενιαίας αναπτυξιακής πολιτικής. Η εισαγωγή εξειδικευμένης, ξένης τεχνογνωσίας αποδεικνύει σε μεγάλο βαθμό ότι η αναγκαιότητα έργων ναυτιλιακής υποδομής, ως μέσου για τη γενικότερη οικονομική ανάπτυξη της χώρας, ήταν αντιληπτή από τις πολιτικές ηγεσίες του τέλους του 19^{ου} αιώνα.^{cxliv}

«Και ήδη παρουσιάζεται πλέον η ανάγκη της οριστικής και σοβαράς διαρρυθμίσεως του λιμένος, της καταρτίσεως δηλονότι ενός οριστικού σχεδίου προβλέποντος και την μέλλουσαν ανάπτυξιν αυτού εν συνδυασμώ και προς τας μελλούσας ναυπηγήσεις ατμοπλοίων μεγάλου εκτοπίσματος τα οποία θα έπρεπε να δέχεται και ο λιμήν του Πειραιώς, όπως βάσει τούτου εκτελούνται βαθμηδόν τα

λιμενικά έργα». ^{cxlv} Την άποψη αυτή διατυπώνει ο γνωστός μας Κωνσταντίνος Ζουμπουλίδης, απηχώντας όχι μόνο την δική του αντίληψη αλλά και του συνόλου του εμπορικού κόσμου και του τοπικού Τύπου του Πειραιά. Οπωσδήποτε οι προοπτικές που ανοίγονταν και οι πολύ μεγαλύτερες προσδοκίες που γεννούσε η ανορθωτική προσπάθεια της δεκαετίας του 1880 δεν θα μπορούσε να αφήσει ανεπηρέαστη την τοπική οικονομία και κοινωνία της πόλης του Πειραιά. Η σχεδιαζόμενη εξάλλου σιδηροδρομική σύνδεση της ελληνικής επικράτειας με την Κεντρική Ευρώπη, η διάνοιξη της διώρυγας της Κορίνθου και η εν γένει ανάπτυξη του ατμοπλοϊκού στόλου των Ελλήνων, επαναπροσδιόριζαν για το λιμάνι του Πειραιά νέα δεδομένα. Για πρώτη φορά, στο επίπεδο βεβαίως του προγραμματισμού και της σύλληψης, ο Πειραιάς θα καθίστατο κέντρο ενός ενιαίου και συνολικού μεταφορικού σχεδιασμού, όπου τα θαλάσσια και τα οδικά μέσα μεταφοράς θα αλληλοσυμπληρώνονταν και θα λειτουργούσαν στον ίδιο γεωγραφικό χώρο. ^{cxlvi}

Οι αυξημένες αυτές ελπίδες του τοπικού κόσμου, αλλά και της επίσημης πολιτικής ηγεσίας συνολικά, αντικατοπτρίζονταν με τον πλέον υπερβολικό και ίσως ματαιόδοξο τρόπο στα σχέδια του γάλλου μηχανικού E. Quellenec, επικεφαλής της γαλλικής αποστολής και ειδικευμένου σε υδραυλικά έργα, στον οποίο η κυβέρνηση Τρικούπη είχε αναθέσει την εκπόνηση ενός ολοκληρωμένου σχεδίου διαρρύθμισης του Πειραιά. Ο Quellenec πρότεινε το 1882 τη διάνοιξη μιας διώρυγας γύρω από την πόλη, η οποία θα ξεκινούσε από το λιμάνι του Αλών, στα βορειοδυτικά της πόλης, και θα κατέληγε στον όρμο του Φαλήρου στα νοτιοανατολικά. Παράλληλα το σχέδιο προέβλεπε την κατασκευή κρηπιδωμάτων και την ανέγερση μεγάλων αποθηκών και από τις δύο πλευρές της διώρυγας, ώστε να εξυπηρετηθούν οι συνεχώς αυξανόμενες εμποροναυτιλιακές ανάγκες του πειραιώτικου λιμανιού. Το σχέδιο αυτό ωστόσο παρέμεινε ανεφάρμοστο, λόγω της τολμηρότητας και του υπερβολικού του κόστους. Η ίδια ιδέα εντούτοις επανέρχεται λίγα χρόνια αργότερα, το 1886, από το γάλλο μηχανικό Gotland. Αφορμή φαίνεται να έδωσαν οι αλληπάλληλες πλημμύρες του χειμώνα του 1885, οι οποίες προκάλεσαν εκτεταμένες υλικές ζημιές. Το σχέδιο του Gotland καθόρισε και αυτό με τη σειρά του τη διάνοιξη διώρυγας μήκους σχεδόν τριών χιλιομέτρων από το βορειοδυτικό στο νοτιοανατολικό άκρο της πόλης, με ταυτόχρονη κατασκευή αποθηκών και μεγάλων εργοστασίων στις όχθες του. Εννέα περιστροφικές γέφυρες θα λειτουργούσαν για τη σύνδεση των δύο πλευρών της πειραιϊκής χερσονήσου, ενώ φορτηγίδες θα εξυπηρετούσαν τον εφοδιασμό της πόλης με καύσιμες ύλες και βιομηχανικά προϊόντα. Ωστόσο, οι ίδιοι λόγοι που οδήγησαν σε

αποτυχία το σχέδιο του Quellenec το 1882 καθόρισαν και την τύχη της μελέτης του Gotland.^{cxlvii}

Στην πραγματικότητα, τα λιμενικά έργα που κατασκευάστηκαν την περίοδο από το 1880 έως και την έναρξη του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου, με εξαίρεση την ανέγερση των μόνιμων δεξαμενών, για τις οποίες θα κάνουμε λόγο σε άλλο σημείο, ήταν περιορισμένης σχετικά σημασίας. Ο καταρτισμός για πρώτη φορά ολοκληρωμένων σχεδίων διαρρύθμισης του λιμανιού του Πειραιά αντικατοπτρίζει οπωσδήποτε μια νέα αντίληψη του τοπικού Δήμου και της Εφορευτικής Επιτροπής απέναντι στα προβλήματα και τις αυξανόμενες ανάγκες του λιμενικού χώρου, διαμορφώνοντας παράλληλα μια αντίστοιχη πολιτική που στηριζόταν στον υπολογισμό των μελλοντικών αναγκών και την εξυπηρέτησή τους. Επί της ουσίας όμως το παραγόμενο έργο διαμορφώθηκε σταδιακά, με επεμβάσεις που περισσότερο ακολούθησαν ή συμβάδισαν με τη συνολικότερη ανάπτυξη της πόλης. Η αιτία για αυτήν την αναντιστοιχία θα πρέπει να αναζητηθεί περισσότερο στην αδυναμία του Δήμου και του Λιμενικού Ταμείου να ανταποκριθεί στο αυξημένο κόστος που απαιτούσε η παράλληλη χρηματοδότηση εξαιρετικά μεγάλων σχεδίων που αφορούσαν τη συνολική ανάπτυξη των υποδομών της πόλης. Αν και τα ποσά από τα τελωνειακά έσοδα, καθώς και από τις εισπράξεις του λιμενικού φόρου κινούνταν σε γενικές γραμμές αυξητικά, χρειάζεται να υπενθυμίσουμε ότι οι κύριοι χρηματοδότες των τοπικών έργων, ο Δήμος και το Λιμενικό Ταμείο, εμπλέκονταν σε πολυσχιδείς δραστηριότητες, που δεν αφορούσαν μόνο τις λιμενικές εγκαταστάσεις, αλλά ταυτόχρονα και άλλους σημαντικούς τομείς (ύδρευση, οδοποιία, διαρρυθμίσεις και επεμβάσεις στον καθαυτό αστικό χώρο κ.ο.κ.).^{cxlviii}

Πίνακας 22	
Αξία λιμενικού φόρου από τα εισαγόμενα από το εξωτερικό εμπορεύματα, 1882-1913^{cxlix}	
Έτος	Δραχμές
1882	392.239
1888	411.305
1891	466.765
1894	553.752
1900	700.667
1906	961.159
1911	948.658
1913	943.790

Πηγή: Δ. Ι. Καλλιμασιώτης, *Ο Λιμήν του Πειραιώς. Πεπραγμένα Επιτροπείας Λιμένος*, Πειραιάς 1914.

Στο εσωτερικό των ετών 1880-1914 μπορούμε να διακρίνουμε δύο υποπεριόδους: από το 1880 έως το 1911 και από το έτος αυτό μέχρι την έναρξη του Μεγάλου Πολέμου. Το 1911 αποτελεί ορόσημο για το λιμάνι του Πειραιά για τρεις βασικούς λόγους. Αρχικά διότι τη χρονιά εκείνη ολοκληρώθηκαν οι εργασίες κατασκευής των μόνιμων δεξαμενών, παρόλο που ο πλήρης εξοπλισμός τους συμπληρώθηκε δύο χρόνια αργότερα· επιπλέον, επειδή η ίδια η αποπεράτωση του έργου έθετε νέα δεδομένα για το λιμάνι του Πειραιά και καθιστούσε την ανάγκη για μια συνολική διαρρύθμισή του ακόμη πιο επιτακτική. Από το 1911 και μέχρι το 1913 κατατίθενται έξι σχέδια που προέβλεπαν τη διαμόρφωση του λιμανιού: το 1911 από τον Θ. Ματαράγκα, αρχιμηχανικό της Επιτροπείας, ενώ το 1913 συναντούμε άλλα πέντε· από τον Ερρίκο Κούμμερ, τεχνικό σύμβουλο του Υπουργείου των Δημοσίων Έργων της Πρωσίας, από τους έλληνες μηχανικούς Ν. Βλάχκαλη και Γ. Παπαδόπουλο, από τον Ράμπαν, καθώς και από τον Πρόεδρο της Επιτροπής Λιμένος Δ. Ι. Καλλιμασιώτη.^{ci} Από τις προτάσεις αυτές δεν εφαρμόστηκε καμιά, καθώς ο πόλεμος ανέστειλε οποιοδήποτε μακρόπνοο σχεδιασμό. Εντούτοις, όπως τονίσαμε και σε προηγούμενο σημείο αυτής της μελέτης, η συνειδητοποίηση του προβλήματος ήταν συνολική, τόσο στους κόλπους της Εφορευτικής Επιτροπής και του δημοτικού συμβουλίου όσο και στον εμπορικό κόσμο και το τοπικό Τύπο της πόλης του Πειραιά. Αποφεύγοντας τις υπερβολές των σχεδίων του 1882 και 1886, οι προτάσεις που κατατέθηκαν από το 1911 και εξής ήταν εμπεριστατωμένες, συμβάδιζαν με τις πραγματικές ανάγκες του λιμανιού, την εποχή του σχεδιασμού αλλά και τις μελλοντικές, καθώς και με τις χρηματοδοτικές δυνατότητες του Δήμου και του Λιμενικού Ταμείου και επιπλέον αξιοποιούσαν σε μεγάλο βαθμό το εγχώριο τεχνικό δυναμικό (Θ. Ματαράγκας, Γ. Παπαδόπουλος, Ν. Βλάχκαλης).^{cli}

Τέλος, το 1911 θεωρείται ορόσημο έτος για τη λειτουργία του λιμανιού, καθώς τότε αναδιοργανώθηκε η Εφορευτική Επιτροπή με τη συγκρότηση της *Επιτροπείας Λιμένος Πειραιώς*, βάσει της εφαρμογής του εκτελεστικού διατάγματος της 20^{ης} Ιανουαρίου του Νόμου ΓΦΑ΄ της 30^{ης} Νοεμβρίου 1909. Ο νέος θεσμός ήταν δεκαπενταμελής και αποτελείτο από τρεις αντιπροσώπους του Δήμου Πειραιά, δύο αντιπροσώπους του Δήμου Αθηναίων, τρεις του Εμπορικού Επιμελητηρίου Πειραιά, δύο του Εμπορικού Συλλόγου Αθηνών, έναν εκπρόσωπο των εφοπλιστών, έναν πράκτορα πλοίων, του νομομηχανικού Αττικοβοιωτίας, του Λιμενάρχη Πειραιά και ενός ανώτατου υπαλλήλου του Υπουργείου Οικονομικών, ο οποίος θα μπορούσε να ήταν και ο προϊστάμενος του Τελωνείου Πειραιά. Σύμφωνα με το πρώτο άρθρο του

σχετικού νόμου, στην «Λιμενική Επιτροπεία Πειραιώς», «ανατίθεται η εν γένει διοίκησις του Λιμενικού Ταμείου Πειραιώς, η φροντίς της εκτελέσεως λιμενικών έργων, η συντήρησις, η οργάνωσις, και η εκμετάλλευσις αυτών». Αμέσως κατόπιν καθορίζονταν τα σχετικά λιμενικά έργα, τα οποία θεωρούνταν «τα κρηπιδώματα, αι προκυμαίαι, εις ας δεν συμπεριλαμβάνονται αι παραλικάι οδοί, οι βραχίονες, οι κυματοθραύσαι, αι δεξαμεναί, αι εκβαθύνσεις, τα μηχανήματα εκφορτώσεων και φορτώσεων, αι δια την υπηρεσίαν του λιμένος σιδηροδρομικάι γραμμαί, τα υπόστεγα, αι επεκτάσεις του λιμένος και παν κατ' αναλογίαν συμμετοχή εις τας δαπάνας προς ύδρευσιν της πόλεως και η αποπεράτωσις και συντήρησις της παραλιακής οδού της εκτεινομένης από του Τελωνείου μέχρι του Νεκροταφείου». Επιπλέον, με τον συμπληρωματικό νόμο ΓΧΖ' της 9^{ης} Μαρτίου 1910 («Περί προσθήκης διατάξεων εις τον νόμον ΓΦΑ' περί του Λιμενικού Ταμείου Πειραιώς και της διοικήσεως αυτού») επιτρεπόταν στο νεοσύστατο θεσμό να εισπράττει ενοίκια για τα εμπορεύματα που αποθηκεύονταν σε υπόστεγα, τα οποία βρίσκονταν στο χώρο της παραλίας, βάσει σχετικής τιμολόγησις που εγκρινόταν από το Υπουργείο Εσωτερικών.

Η νέα οργανωτική δομή της διοίκησης του λιμανιού του Πειραιά αντικατόπτριζε από πολλές πλευρές το αυξημένο ενδιαφέρον που προσδιόριζε από τις αρχές του 20^{ου} αιώνα το μεγαλύτερο εμποροναυτιλιακό κέντρο της ελληνικής επικρατείας· η πολλαπλότητα των εξουσιών της Λιμενικής Επιτροπής αποτελεί την πλέον εμφανή έκφραση αυτής της διαδικασίας. Συν τοις άλλοις, το εύρος και ο αριθμός των εμπλεκομένων παραγόντων, καθώς και το γεγονός ότι η πλειοψηφία των μελών της Επιτροπής προερχόταν από τους τοπικούς πόλους εξουσίας και τις τοπικές παραγωγικές τάξεις, αποδείκνυε το μέγεθος του αυτόνομου ειδικού βάρους που χαρακτήριζε την πόλη του Πειραιά.^{ciii} Με την ίδρυση της Λιμενικής Επιτροπής το 1911, σημειώθηκε το πρώτο βήμα για τη διοικητική αυτοτέλεια και απεξάρτηση της λιμενικής διοίκησης από το Δήμο, η οποία ολοκληρώθηκε μετά από σχεδόν είκοσι χρόνια, το 1930, με την ίδρυση του *Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς* (ΟΛΠ) και τη συγκέντρωση σε έναν ενιαίο φορέα όλων των σχετικών ζητημάτων που αφορούσαν την οργάνωση, τη διοίκηση και την εκμετάλλευση του λιμανιού.

Η οργανωτική αναδιάρθρωση των λιμενικών υπηρεσιών έδωσε οπωσδήποτε νέα πνοή στο χώρο του λιμανιού, τα αποτελέσματά της ωστόσο θα καταστούν εμφανή μόνο μετά το 1923. Η συγκυρία των πολεμικών γεγονότων από το 1912 και εξής δημιουργούσε άλλες προτεραιότητες τόσο σε τοπικό όσο και σε συλλογικό επίπεδο. Οι υπάρχουσες λιμενικές υποδομές που είχαν διαμορφωθεί από τη δεκαετία

του 1870 και μετά, καθώς και οι συνεχόμενες επεμβάσεις και βελτιώσεις πάνω σε αυτόν το λιμενικό ιστό φαίνεται να εξυπηρετούσαν έως ένα βαθμό, και όχι φυσικά χωρίς προβλήματα, την αυξανόμενη εμπορική και ναυτιλιακή κίνηση του Πειραιά μέχρι και την πρώτη δεκαετία του 20^{ου} αιώνα, δικαιολογώντας παράλληλα το χαμηλό ύψος των λιμενικών έργων της περιόδου 1880-1911. Από τη χρονιά αυτή και μετά, έχοντας ως δεδομένα αφενός την ολοκλήρωση της μετάβασης της ελληνόκτητης ναυτιλίας στον νέο τρόπο κίνησης του ατμού και αφετέρου την νέα κατάσταση που διαμόρφωνε στην τοπική οικονομία του Πειραιά η μελλοντική σιδηροδρομική σύνδεση με την Κεντρική Ευρώπη και η ολοκλήρωση της κατασκευής των μόνιμων δεξαμενών, προκύπτουν και μορφοποιούνται σχεδιαστικά άλλες μορφές συνολικής επέμβασης στο λιμενικό χώρο, που ωστόσο τα έκτακτα γεγονότα της περιόδου θα ματαιώσουν.

Τα λιμενικά έργα επομένως που κατασκευάστηκαν τα χρόνια 1880-1914 ήρθαν να βελτιώσουν περισσότερο τις υπάρχουσες λιμενικές υποδομές, παρά να μετασχηματίσουν ριζικά το τοπίο. Μέχρι το 1914 πάντως τα δομικά προβλήματα του πειραιώτικου λιμανιού δεν είχαν ακόμη βρει τη λύση τους. Κωδικοποιώντας τα θα μπορούσαμε να διακρίνουμε τα εξής κύρια προβλήματα: α) Το χαμηλό βάθος του πυθμένα στα όρια των αποβαθρών κυρίως, το οποίο δεν ξεπερνούσε τα οκτώ μέτρα, καθιστώντας αδύνατη την πρόσδεση των μεγάλων ατμοπλοίων και κατ' επέκταση την ευκολότερη αποβίβαση και επιβίβαση ανθρώπων και εμπορευμάτων. β) Η παντελής έλλειψη μηχανικών μέσων φορτοεκφορτώσεως, που είχε ως αποτέλεσμα την καθυστέρηση στην εξυπηρέτηση των φορτηγών πλοίων και φυσικά την αύξηση της οικονομικής επιβάρυνσης.^{cliii} γ) Η περιορισμένη έκταση των αποβαθρών, που βρισκόταν σε πλήρη αναντιστοιχία με τον αριθμό των πλοίων που προσόρμιζαν καθημερινά στο λιμάνι και δ) Η ανεπάρκεια αποθηκευτικών δυνατοτήτων σε σχέση με τον όγκο των εμπορευμάτων που διακινούνταν στον Πειραιά. Τα εμπορεύματα κατά κανόνα εναποθέτονταν πάνω στις αποβάθρες περιμένοντας τον εκτελωνισμό τους, υποκείμενα σε φθορές από το φυσικό περιβάλλον και σε κάθε λογής κλοπές και καταστροφές από τον ανθρώπινο παράγοντα.

Σε γενικές γραμμές τα λιμενικά έργα αυτής της περιόδου περιορίστηκαν κατά βάση στην εκβάθυνση της υδάτινης λεκάνης του κεντρικού λιμένα και του λιμένα Αλών, καθώς και στην κατασκευή κρηπιδωμάτων και μικρών αποβαθρών. Ειδικότερα, μέχρι το 1893 είχαν διαμορφωθεί νέα κρηπιδώματα και αποβάθρες στον εσωτερικό λιμένα και τον λιμένα Αλών, καθώς και ένας μώλος 125 μέτρων στην

Ηετιώνεια ακτή (στην είσοδο του λιμανιού, στη βορειοδυτική πλευρά του). Επεκτάθηκαν και συμπληρώθηκαν (1893-1906) οι λιμενοβραχίονες στις ακτές Κράκαρη και Θεμιστοκλέους, αριστερά και δεξιά της εισόδου του λιμανιού, έργο μεγάλης σημασίας, καθώς ο κύριος τους ρόλος ήταν η προστασία των υπό ανέγερση μόνιμων δεξαμενών από τον επικίνδυνο νοτιοδυτικό άνεμο. Κατασκευάστηκαν νέα κρηπιδώματα μέχρι την περιοχή του Τελωνείου και διαμορφώθηκε η προβλήτα της Τρούμπας (1899-1904). Το 1885 αρχίζουν εργασίες ανάπλασης του λιμένα της Ζέας (Πασαλιμάνι) με την κατασκευή κρηπιδωμάτων, τη διαμόρφωση του παραλιακού δρόμου και την ανάπλαση της περιοχής, από το σημείο του Ναυτικού Νοσοκομείου έως την νέα πλατεία Αλεξάνδρας στα ανατολικά. Τέλος, μέχρι το 1914 είχαν ολοκληρωθεί οι εργασίες για τον εκβραχισμό της υφάλου που βρισκόταν στο κέντρο του λιμανιού, η επέκταση του ηλεκτροφωτισμού στην περιοχή της παραλίας του προλιμένα, καθώς και συνεχόμενες ασφαλτοστρώσεις και επισκευές των παραλιακών οδών.^{cliv}

Το να χαρακτηρίσουμε βέβαια τα λιμενικά έργα της περιόδου 1880 –1914 ανεπαρκή ίσως είναι σε κάποιο βαθμό αυθαίρετο, εάν αναλογιστούμε ότι στο ίδιο διάστημα σχεδιάστηκε και κατασκευάστηκε το έργο της ανέγερσης των μόνιμων δεξαμενών, στοιχείο οργανικό της συνολικής διαρρύθμισης του λιμανιού του Πειραιά. Οποσδήποτε, το ίδιο το μέγεθος του έργου, τόσο από την πλευρά των τεχνικών ιδιοτήτων και του κόστους επένδυσης όσο και από την πλευρά των πολλαπλασιαστικών θετικών οικονομικών συνεπειών που οι ιθύνοντες προέβλεπαν ότι θα επιφέρει στην τοπική οικονομία, καθώς και στα συνολικά οικονομικά μεγέθη της χώρας, αποδεικνύει το ιδιαίτερα σημαντικό βάρος που προσδιόριζε στα τέλη του 19^{ου} αιώνα η πόλη του Πειραιά. Ο Πειραιάς προκρίθηκε ως η πλέον λογική και ορθή επιλογή για να «φιλοξενήσει» το συγκεκριμένο έργο. Αν επομένως στη συζήτηση λ.χ. για την ίδρυση ελεύθερου λιμένα που διεξήχθη κατά τη διάρκεια του πρώτου μισού του 19^{ου} αιώνα ανάμεσα στα τρία κυριότερα λιμάνια της επικράτειας (Ερμούπολη, Πάτρα, Πειραιάς), η θεσμική εξουσία απέφυγε να πάρει θέση, λόγω της ισχυρής ακόμη αντίστασης που προέβαλλε η παραδοσιακή ναυτιλιακή οικονομία της ιστοφόρου ναυτιλίας, με κύριο πόλο το λιμάνι της Ερμούπολης, στα τέλη του ίδιου αιώνα τα δεδομένα ήταν σε μεγάλο βαθμό διαφορετικά. Η διαφορά της εμπορικής και λιμενικής κίνησης του Πειραιά σε σχέση με τα λιμάνια της Πάτρας και της Ερμούπολης, η ανάπτυξη μιας σύγχρονης, για τα δεδομένα της επικράτειας, ναυτιλιακής δομής, βασισμένης αρχικά στις ιδιωτικές ατμοπλοϊκές επιβατικές

εταιρίες και κατόπιν στη μεταφορά ενός σημαντικού μέρους της φορτηγού ναυτιλίας που σταδιακά, μέχρι την πρώτη δεκαετία του 20^{ου} αιώνα, εγκαθίσταται στον Πειραιά, παράλληλα με την ύπαρξη ενός αξιόλογου πυρήνα μονάδων παραγωγής μέσω παραγωγής, όλα αυτά αποτέλεσαν αποφασιστικούς παράγοντες για τις κυβερνητικές αποφάσεις και την επιλογή του Πειραιά. Σε ένα δεύτερο επίπεδο ανάγνωσης, η κατασκευή των μόνιμων δεξαμενών στον Πειραιά φανέρωνε και την αυξημένη δύναμη που οι φορείς της τοπικής εξουσίας είχαν αποκτήσει κατά τη διάρκεια της τελευταίας εικοσαετίας του 19^{ου} αιώνα. Το Λιμενικό Ταμείο Πειραιώς ήταν πλέον ικανό να εγγυηθεί και να χρηματοδοτήσει το μεγάλο αυτό έργο, ενώ ταυτόχρονα ο τοπικός Δήμος και ο Τύπος του Πειραιά, όπως απέδειξε η πορεία της κατασκευής, είχαν καταφέρει να δημιουργήσουν σοβαρά ερείσματα στην κεντρική εξουσία, επηρεάζοντας τις επιλογές της τελευταίας προς όφελος της τοπικής κοινωνίας.

Σε αυτήν εξάλλου την ισχυρή κοινωνία των πολιτών και στους εκφραστές της ανιχνεύονται οι πρώτες προσπάθειες για τη δημιουργία μόνιμων δεξαμενών στην πόλη του Πειραιά. Την πατρότητα της ιδέας φαίνεται ότι την είχε η εφημερίδα «Σφαίρα», η οποία με κύριο άρθρο του διευθυντή της Δημοσθένη Καλοστύπη για πρώτη φορά διετύπωσε στις 6 Απριλίου του 1888 το σχετικό αίτημα. Ο συντάκτης του άρθρου αφού αρχικά παρουσίαζε τις προόδους που είχαν ήδη συντελεστεί στον Πειραιά και την ιδιαίτερη γεωγραφική του θέση, «... κείμενος μεταξύ Ανατολής και Δύσεως, εις θέσιν κεντρικωτέραν παντός άλλου κατά την ανατολικήν λεκάνην της Μεσογείου ...», υπογράμιζε κατόπιν την ανάγκη κατασκευής «... μόνιμου και ευρυχώρου δεξαμενής, δυναμένης να περιλαμβάνει τα μέγιστα των πλοίων». Τόνιζε τα οικονομικά οφέλη που το ελληνικό κράτος θα αποκόμιζε από αυτό το έργο, ιδίως μετά και την παραλαβή των τριών νεότευκτων πολεμικών πλοίων («Υδρα», «Σπέτσες», «Ψαρά») και επιπλέον πρότεινε και συγκεκριμένη τοποθεσία για την ανέγερση της δεξαμενής (στην περιοχή του νεκροταφείου, στον Άγιο Διονύσιο, ή στον μυχό του Κανθάρου). Τρία χρόνια αργότερα, στις 5 Απριλίου 1891, επί κυβερνήσεως Θ. Δεληγιάννη, δημοσιεύεται ο νόμος ΑΞΓ' «Περί κατασκευής δύο μόνιμων δεξαμενών εντός του λιμένος Πειραιώς». Ο νόμος αυτός που θεωρείται η ιδρυτική πράξη του έργου περιείχε πέντε άρθρα τα οποία σε γενικές γραμμές καθόριζαν τις βασικές υποχρεώσεις του κράτους (απαλλοτριώσεις και αποζημιώσεις ιδιωτών, άρθρο 2) και παράλληλα έδιναν το δικαίωμα στη Λιμενική Επιτροπή να συνάψει δάνειο ύψους 2,5 εκατ. δρχ. (άρθρο 3).

Από το σημείο αυτό και μετά ξεκίνησε μια έντονη συζήτηση ανάμεσα στους εκπροσώπους του Υπουργείου Εσωτερικών, του Δήμου, καθώς και του τοπικού Τύπου, προκειμένου να καθοριστεί ο χώρος που θα φιλοξενούσε το συγκεκριμένο έργο. Μέσα από την αρθρογραφία της εφημερίδας «*Σφαίρα*» διαφαίνεται ότι η όλη διαμάχη είχε και πολιτικά κίνητρα, τα οποία σχετίζονταν με την προσπάθεια των δύο κύριων κομματικών σχηματισμών να αυξήσουν την επιρροή τους στην τοπική κοινωνία. Έτσι λοιπόν, από την αρχική θέση «*Μανίνα*» (η περιοχή πίσω από το Τελωνείο, στο χώρο του Κωφού λιμένος) που καθόριζε η απόφαση της 15^{ης} Μαΐου 1892 και μετά από αρκετές περιπέτειες όπου προτάθηκαν και άλλες τοποθεσίες (μέχρι και πρόταση της κυβέρνησης Τρικούπη για μεταφορά του έργου στον ναύσταθμο της Σαλαμίνας), η κυβέρνηση Δεληγιάννη με την απόφαση της 6^{ης} Ιουνίου 1896 όρισε τη θέση *Κάνθαρος*, δίπλα από το χώρο της Ηετιώνειας ακτής, ως την οριστική τοποθεσία κατασκευής.^{clv}

Η έναρξη ωστόσο των έργων κατασκευής καθυστέρησε άλλα τρία χρόνια. Στο διάστημα αυτό είχε μεσολαβήσει η μελέτη του Ηλία Αγγελόπουλου, μηχανικού της Επιτροπής Λιμένος, στην οποία καθορίζονταν τα τεχνικά χαρακτηριστικά του έργου και προϋπολογιζόταν το συνολικό κόστος του, που έφτανε στο ποσό των 2.628.879 δρχ. Επί τη βάση αυτών των δεδομένων δημοσιεύτηκαν τον Οκτώβριο του 1897 οι όροι του μειοδοτικού διαγωνισμού και ορίστηκε η 28 Δεκεμβρίου του ίδιου έτους ως ημερομηνία της δημοπρασίας, η οποία ωστόσο απέτυχε εξαιτίας της έλλειψης σχετικού ενδιαφέροντος. Ο διαγωνισμός επαναλήφθηκε τον επόμενο χρόνο και τελικά στις 26 Απριλίου 1898 ο Περικλής Κυριακός αναδείχθηκε ο τελευταίος μειοδότης με το κόστος της πρότασής του να είναι 17% χαμηλότερο του αρχικού προϋπολογισμού (2.178.989 δρχ).^{clvi} Οι Πειραιείς πάντως θα περιμένουν αρκετό καιρό ακόμα για να δουν την έναρξη των έργων, καθώς ο Περικλής Κυριακός πέθανε λίγο αργότερα, με αποτέλεσμα το έργο, μετά από απόφαση των κληρονόμων του, να παραχωρηθεί στους Λουδοβίκο Πετιμερμέ (L. Pettimermer) και Καίσαρα Ρασπίνι (C. Raspini), οι οποίοι και τελικά ξεκίνησαν τις εργασίες κατασκευής τον Ιανουάριο του 1899. Τον Αύγουστο του 1902 ωστόσο τα έργα θα διακοπούν, αφού είχαν ήδη εκτελεστεί εργασίες ύψους 1.103.437 δρχ. Αφορμή στάθηκε η διαφωνία μεταξύ της Λιμενικής Επιτροπής και των εργολάβων σχετικά με το ποια πλευρά έπρεπε να αναλάβει το κόστος αποζημίωσης για ένα συγκεκριμένο τεχνικό πρόβλημα που είχε εν τω μεταξύ ανακύψει.^{clvii} Ύστερα από τέσσερα χρόνια απραξίας και εκατέρωθεν αντιπαραθέσεων, στις οποίες ο τοπικός πειραϊκός Τύπος δεν έμεινε αμέτοχος, επήλθε

συμβιβαστική λύση και τα έργα κατασκευής επαναλειτούργησαν, έχοντας εντούτοις αυξηθεί ο προϋπολογισμός τους στα 2.650.000 δρχ. Παραμονές της αποπεράτωσης του έργου ανέκυψε καινούργια διακοπή, όταν το 1909 σε εργασίες δοκιμής προκλήθηκε διάρρηξη στο κατάστρωμα της μεγάλης δεξαμενής. Τη φορά αυτή ωστόσο η διάθεση της Λιμενικής Επιτροπής ήταν προς την όσο το δυνατόν πιο ταχεία αποπεράτωση των έργων και για αυτό με τη συμβιβαστική πράξη της 12^{ης} Απριλίου 1910 διευθετήθηκε η διαφορά και το έργο ολοκληρώθηκε τελικά τον Αύγουστο του 1911 με την παράδοση των δύο δεξαμενών, της μεγάλης με την ονομασία «*Βασιλεύς Γεώργιος*», χωρητικότητας πλοίων μέχρι και 18.000 τόνων και της μικρότερης, της «*Βασιλίσσης Όλγας*», χωρητικότητας πλοίων μέχρι 2.500 τόνων.

Μέχρι τον Ιούλιο του 1912, όπου έλαβε χώρα η πρώτη επίσημη είσοδος ατμοπλοίου προς καθαρισμό, του θωρηκτού «*Ψαρά*», η Λιμενική Επιτροπή φρόντισε για τον εξοπλισμό των εγκαταστάσεων με τα απαραίτητα μηχανήματα, ηλεκτρικές εγκαταστάσεις, αποθήκες και βοηθητικά κτίρια. Εντούτοις, η είσοδος του ελληνικού θωρηκτού στις δεξαμενές δεν σήμαινε ότι το έργο ήταν ολοκληρωμένο. Μέσα από τους προϋπολογισμούς των ετών 1913 και 1914, καθώς και από το γενικό απολογισμό της τριετίας 1911-1914 από τον Πρόεδρο της *Επιτροπής Λιμένος Πειραιώς* Δημ. Καλλιμασιώτη, παρατηρούμε ένα συνεχή εξοπλισμό των μόνιμων δεξαμενών με μηχανήματα και άλλες βοηθητικές εγκαταστάσεις, ενέργειες που φυσικά εντάσσονταν στη συνολικότερη προσπάθεια διαρρύθμισης του λιμανιού του Πειραιά. (Τον Ιούλιο του 1912 το συνολικό κόστος ανέγερσης και εξοπλισμού των δεξαμενών ήταν πάνω από πέντε εκατ. δρχ., ενώ το 1913 και το 1914 εγγράφηκαν ποσά 218.990 δρχ. και 182.000 δρχ. αντίστοιχα για την αγορά τεχνικού εξοπλισμού).^{clviii}

Η μεγάλη καθυστέρηση από την έκδοση του σχετικού νόμου τον Απρίλιο του 1891 μέχρι την έναρξη των έργων, οι συνεχείς καθυστερήσεις κατά τη διάρκεια της κατασκευής τους έως την επίσημη λειτουργία τους το καλοκαίρι του 1912, αλλά και τα μετέπειτα τεχνικά προβλήματα που το έργο παρουσίασε, αποτελούν τους λόγους εκείνους που καθιστούν δύσκολη την προσπάθεια να αποτιμηθούν τα αναπτυξιακά οφέλη που οι μόνιμες δεξαμενές επέφεραν στην τοπική οικονομία του Πειραιά για την περίοδο μέχρι το 1914. Εξετάζοντας το ζήτημα αυτό από την πιο απλή πλευρά του, των χρηματικών εσόδων που εισέρευσαν στο Λιμενικό Ταμείο, το αποτέλεσμα φαίνεται αρκετά ενθαρρυντικό. Συγκεκριμένα, την περίοδο από το Σεπτέμβριο έως το Δεκέμβριο του 1912 εισήλθαν στις μόνιμες δεξαμενές πέντε ελληνικά πολεμικά

πλοία, τα οποία κατέβαλαν συνολικά το ποσό των εννέα χιλιάδων δραχμών, ενώ από το Μάρτιο έως το Δεκέμβριο του 1913 άλλα 22 πολεμικά πλοία, από τα οποία τα 20 ελληνικά, χρησιμοποίησαν τις μόνιμες δεξαμενές του Πειραιά για τον καθαρισμό τους, καταβάλλοντας το ποσό των 56.056,40 δρχ. Παράλληλα, από το Μάρτιο του 1913, που επιτράπηκε η χρήση των δεξαμενών και για τα εμπορικά σκάφη, υπήρξαν επιπλέον 129 ατμοκίνητα εμπορικά πλοία, από τα οποία τα 111 ήταν ελληνικής σημαίας, τα οποία κατέβαλαν στο Λιμενικό Ταμείο για τις σχετικές εργασίες στο χώρο των δεξαμενών το ποσό των 139.548 δρχ.^{clix} Επομένως, το συνολικό ποσό των 204.605 δρχ., ως το άθροισμα των επιμέρους δικαιωμάτων που κατεβλήθησαν από το Σεπτέμβριο του 1912 έως το Δεκέμβριο του 1913, θα μπορούσε να κριθεί ικανοποιητικό, εάν αναλογιστούμε ότι ο προϋπολογισμός για την εκμετάλλευση των μόνιμων δεξαμενών για το έτος 1914 έφτανε το ποσό των 120.960 δρχ.^{clx}

Μεγαλύτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει ωστόσο το ερώτημα αν η ολοκλήρωση της κατασκευής των μόνιμων δεξαμενών επηρέασε, και αν ναι κατά πόσο, τον τομέα των ναυπηγοεπισκευών που έδρευε στην πόλη του Πειραιά. Με ουσιαστικούς όρους η σχέση του συγκεκριμένου έργου με τα ναυπηγεία του Πειραιά (ναυπηγεία *Βασιλειάδη* και *Τζων Μακ Δούαλ*), για την περίοδο μέχρι την έναρξη του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου, ήταν περιορισμένη και ο λόγος ήταν φυσικά η καθυστέρηση στο χρόνο περάτωσης του έργου. Αν μη τι άλλο, τα χρόνια 1912-1914 προσδιόριζαν ένα εξαιρετικά σύντομο χρονικό διάστημα, ώστε να μπορούν να ανιχνευθούν τυχόν αναπτυξιακά οφέλη στις δομές της τοπικής ναυπηγοεπισκευαστικής υποδομής. Παραμένει ωστόσο η υπόθεση αν η όλη συζήτηση για τη δημιουργία μόνιμων δεξαμενών που ξεκίνησε στα τέλη της δεκαετίας του 1880 και οι μετέπειτα διεργασίες που την ακολούθησαν, καθώς και η αυξημένη κινητικότητα που παρουσίαζε την ίδια εποχή ο προβληματισμός στο ζήτημα της συνολικής λιμενικής διαρρύθμισης, επέδρασαν στις ναυπηγοεπισκευαστικές επιχειρήσεις του Πειραιά. Στο ερώτημα αυτό η απάντηση φαίνεται να είναι καταφατική. Η επέκταση των εργασιών των δύο μεγαλύτερων μηχανοποιείων προς τις ναυπηγήσεις χαλύβδινων πλοίων που ξεκίνησε στις αρχές της δεκαετίας του 1890, η αύξηση των επενδύσεων που πραγματοποιούν οι επιχειρήσεις αυτές σε πάγιο κεφάλαιο στα τέλη της δεκαετίας και τα πρώτα χρόνια του 20^{ου} αιώνα,^{clxi} αλλά έως ένα βαθμό και η είσοδος αρκετών νέων ανταγωνιστών στο χώρο των μηχανοκατασκευών, πολύ μικρότερης οπωσδήποτε κλίμακας, που εμφανίζονται στα τέλη του 19^{ου} αιώνα,^{clxii} αποτελούν ενδείξεις για την ύπαρξη μιας γενικότερης εσωτερικής σύνδεσης ανάμεσα στις εξελίξεις του κλάδου

μηχανοκατασκευών και ναυπηγικής της περιόδου 1890-1910 με τις αλλαγές και τις επεμβάσεις στο χώρο των λιμενικών υποδομών του Πειραιά την ίδια εποχή.

Η στροφή συνεπώς των μηχανοποιείων *Βασιλειάδη* και *Μακ Δούαλ* στο χώρο της ναυπηγικής δεν μπορεί να ερμηνευθεί αποκλειστικά εξαιτίας της βιομηχανικής κρίσης στα μέσα της δεκαετίας του 1880, όπως χαρακτηριστικά υπογραμμίζει ο Χ. Χατζηιωσήφ.^{clxiii} Αποκαλύπτει βέβαια την πλέον καθοριστική αιτία του μετασχηματισμού της παραγωγής τους και σίγουρα η κρίση αυτή δικαιολογεί αντίστοιχες αλλαγές και επεκτάσεις και σε άλλους παραγωγικούς τομείς την ίδια περίπου περίοδο, με πλέον εμφανές παράδειγμα την περίπτωση των πειραιώτικων νηματουργείων. Θα ήταν ωστόσο αρκετά «άδικο» για τις συγκεκριμένες επιχειρήσεις να θεωρήσουμε ότι η στροφή τους στο χώρο των ναυπηγοεπισκευών αποτέλεσε τον απόηχο, την απλή αντίδρασή τους απέναντι στα προβλήματα διαθεσιμότητας των προϊόντων τους στην αγορά κεφαλαιουχικών αγαθών. Ο ίδιος ο ναυτιλιακός χώρος της πόλης του Πειραιά θεωρούμε ότι συμπληρώνει και αιτιολογεί και αυτός από την πλευρά του τη διαδικασία επέκτασης που συντελείται τη δεκαετία του 1890. Η ανάπτυξη μιας εφοπλιστικής βάσης επιβατηγών ατμοπλοίων στις αρχές της δεκαετίας του 1880 και ο με επιταχυνόμενους ρυθμούς μετασχηματισμός του ελληνόκτητου φορτηγού στόλου σε αμήρη δημιούργησε οπωσδήποτε προσδοκίες και εν δυνάμει ευκαιρίες στα τοπικά μηχανοποιεία. Κινούμενα περιμετρικά γύρω από το χώρο των πλοίων, φορτηγών και επιβατηγών, στόχευαν, ακόμα και οι πιο μικρές επιχειρήσεις του είδους, στην κάλυψη μεγάλου ή μικρού μέρους των σχετικών αναγκών σε μηχανολογικό εξοπλισμό, επισκευές και συντήρηση. Η ιδέα για τη δημιουργία μόνιμων δεξαμενών, απότοκη αυτής ακριβώς της ανάπτυξης της θαλάσσιας οικονομίας, λειτουργούσε με τη σειρά της προς την ίδια κατεύθυνση. Βάσει των προσδοκιών της τοπικής κοινωνίας οι δεξαμενές εξελίσσονταν σε πόλο συγκέντρωσης της μεσογειακής ναυτιλίας στον Πειραιά με πολλαπλασιαστικά οφέλη για το χώρο της τοπικής μηχανουργίας. Συμπερασματικά επομένως, όχι μόνο η οικονομική κρίση, αλλά και μια συγκεκριμένη επενδυτική λογική που εκπορευόταν από τη συνολική εικόνα της ναυτιλιακής οικονομίας του Πειραιά και της εξέλιξης των λιμενικών του υποδομών, να δικαιολογούν πληρέστερα την είσοδο του πλέον εύρωστου μέρους του κλάδου των μηχανοκατασκευών στο χώρο της ναυπηγικής.

Στην πράξη πάντως το «στοίχημα» της επίδρασης των μόνιμων δεξαμενών στη λειτουργία και ανάπτυξη των ναυπηγοεπισκευαστικών επιχειρήσεων του *Βασιλειάδη* και *Μακ Δούαλ* χάθηκε εξαιτίας της καθυστέρησης στην ολοκλήρωση των

έργων.^{clxiv} Παραμένει ωστόσο το ερώτημα, έστω και υπό τη μορφή διανοητικής άσκησης, εάν ο τομέας των ναυπηγοεπισκευών της πόλης του Πειραιά με ουσιαστικούς όρους ωφελήθηκε από τη συνολικότερη αύξηση της ναυτιλιακής κίνησης που συντελέστηκε στον Πειραιά την περίοδο 1890-1914, ή ακόμη περισσότερο, εάν οι τοπικές επιχειρήσεις τους είδους θα μπορούσαν να είχαν απορροφήσει ένα σημαντικό μέρος αυτής της κίνησης, σε επισκευές και ναυπηγήσεις πλοίων, μέσα σε ένα πλαίσιο ναυτιλιακών και λιμενικών υποδομών ήδη διαμορφωμένου και πλήρους (συμπεριλαμβανομένης και της έγκαιρης κατασκευής των μόνιμων δεξαμενών), τουλάχιστον όπως το πλαίσιο αυτό εμφανιζόταν στο επίπεδο του σχεδιασμού και των προβλέψεων των ιθυνόντων ήδη από τα πρώτα χρόνια της δεκαετίας του 1880. Είδαμε προηγουμένως ότι αυτή ακριβώς η αύξηση του ειδικού βάρους που προσδιόριζε ο Πειραιάς στο χώρο της μεσογειακής ναυτιλίας κατά τη διάρκεια της τελευταίας εικοσαετίας του 19^{ου} αιώνα αποτέλεσε μια από τις αιτίες για την πρώτη σοβαρή επέκταση στο χώρο της ναυπηγικής που πραγματοποιήθηκε στον κλάδο των πειραιώτικων μηχανουργείων στα τέλη της δεκαετίας του 1890 και τα πρώτα χρόνια του 20^{ου} αιώνα. Κρίνοντας βεβαίως από το αποτέλεσμα θα πρέπει να παραδεχτούμε ότι η ελληνική ναυτιλιακή οικονομία στο σύνολό της, και δεν αναφερόμαστε αποκλειστικά μόνο σε εκείνη που έδρευε στον Πειραιά, με τη βασική και κυρίαρχη μορφή της, ως ενός συνόλου εταιριών που κατείχαν και διαχειρίζονταν πλοία σε μεταφορές φορτίων και επιβατών, παρουσίαζε εξαιρετικά περιορισμένη σχέση με τον τομέα της δευτερογενούς παραγωγής με τον οποίο σχετίζεται, δηλαδή τον κλάδο της ναυπηγικής. Το 1915 η παραγωγή της εγχωρίου ναυπηγικής βιομηχανίας αντιπροσώπευε 60 πλοία 10.000 περίπου τόνων χωρητικότητας, ή το 2% της συνολικής νεοαποκτηθείσας χωρητικότητας.^{clxv} Το ποσοστό αυτό είναι οπωσδήποτε μικρό και καθίσταται ακόμη πιο προβληματικό, εάν εξετάσουμε τα μεγέθη των πλοίων που κατασκευάστηκαν μέχρι το 1915 που ήταν μικρής χωρητικότητας. Οι λόγοι για αυτήν την αδυναμία θα μπορούσαν να επικεντρωθούν σε τέσσερις κύριες αιτίες: α) στο χαμηλό επίπεδο ανάπτυξης του κλάδου της σιδηροβιομηχανίας στην Ελλάδα, β) στην έλλειψη ειδικευμένου τεχνικού προσωπικού και στην αδυναμία εισαγωγής ικανής τεχνογνωσίας από το εξωτερικό, γ) στην απουσία δεσμών ανάμεσα στον τομέα της αγοράς (πλοιοκτητών) και στον τομέα παραγωγής (ναυπηγική βιομηχανία) και δ) στην έλλειψη κρατικής προστασίας του κλάδου των ναυπηγοεπισκευών.

Ως προς το πρώτο ζήτημα, η εικόνα της καχεξίας που παρουσίαζε ο εγχώριος κλάδος της σιδηροβιομηχανίας το 19^ο αιώνα είναι σε μεγάλο βαθμό γνωστή και δεν θα επεκταθούμε περισσότερο. Ακόμη και η πόλη του Πειραιά που συγκέντρωνε τις μεγαλύτερες επιχειρήσεις του είδους (*Βασιλειάδης, Μακ Δούαλ, Κούπας, Αργυρίου*) αφορούσε στην πραγματικότητα μικρού ή μεσαίου μεγέθους εγκαταστάσεις, με όλα τα συναφή προβλήματα που το μέγεθος αυτό προσδιόριζε στην ανάπτυξη του κλάδου. Οι κύριοι λόγοι που έχουν προταθεί από σύγχρονους και μεταγενέστερους μελετητές ήταν αφενός η ακαταλληλότητα του υπεδάφους να τροφοδοτήσει τη σιδηροβιομηχανία με ικανές σε ποσότητα και ποιότητα πρώτες ύλες και ενεργειακές πηγές και αφετέρου το μικρό μέγεθος της εσωτερικής αγοράς που αδυνατούσε να συντηρήσει αφ' εαυτής την ανάπτυξη και επέκταση του κλάδου.^{clxvi} Ως προς το τελευταίο, η στροφή στην ναυπηγική αποτελούσε, όπως ήδη έχει υπογραμμιστεί, μια εν δυνάμει δυνατότητα, αν και η επιτυχία του μετασχηματισμού, όπως εύκολα αντιλαμβανόμαστε, δεν αποτελούσε ζήτημα μιας απλής στροφής της παραγωγικής διαδικασίας, αλλά εξαρτιόταν από την επιτυχή συνάρθρωση και λειτουργία πλήθους παραγόντων. Και ο πρώτος λόγος ωστόσο, όπως έχει αποδείξει η ιστορική έρευνα για συγκεκριμένα ευρωπαϊκά παραδείγματα, φαίνεται ότι δεν ήταν απαγορευτικός για την εξέλιξη των τοπικών ναυπηγείων. Το μοντέλο της Ιταλίας που δίνει ο Χ. Χατζηιωσήφ αποτελεί ένα πολύ καλό παράδειγμα για τις δυνατότητες που παρείχε η διεθνής αγορά στην εξισορρόπηση των δομικών μειονεκτημάτων που παρουσίαζε το επίπεδο των εγχώριων πλουτοπαραγωγικών πηγών. Οι περιπτώσεις της Δανίας, της Ολλανδίας και της Σουηδίας κινούνται στην ίδια υπόθεση, ίσως μάλιστα προσομοιάζουν ακόμα περισσότερο στην ελληνική περίπτωση, καθώς η ανάπτυξη του ναυπηγοεπισκευαστικού τους τομέα ξεκίνησε πιο αργά, την πρώτη δεκαετία του 20^{ού} αιώνα και ιδίως την περίοδο του Μεσοπολέμου. Όλες οι παραπάνω χώρες, είτε για λόγους έλλειψης πρώτων υλών (περιπτώσεις Ιταλίας, Δανίας, Ολλανδίας) είτε για λόγους χαμηλού επιπέδου ανάπτυξης του εγχώριου μεταλλευτικού τομέα και κατ' επέκταση κόστους προμήθειας (περίπτωση Σουηδίας) στράφηκαν στη διεθνή αγορά για την προμήθεια των επιχειρήσεών τους με πρώτες ύλες και ενεργειακές πηγές. Επιλογή που αποδείχθηκε λειτουργική και επιτυχημένη, δεδομένων των δυνατοτήτων που παρείχε η ανάπτυξη της παγκόσμιας ναυτιλίας, από το τέλος του 19^{ου} αιώνα, για τη μεταφορά με χαμηλούς ναύλους φορτίων σιδηρομεταλλεύματος και γαιανθράκων.^{clxvii} Στην Ελλάδα, τα ήδη διαμορφωμένα εμπορικά κυκλώματα με τις προμηθεύτριες χώρες της Δυτικής Ευρώπης (Βρετανία, Βέλγιο, Γερμανία), αλλά και

με τις πλουτοπαραγωγικές περιοχές της Μαύρης Θάλασσας (περιοχή Ποντοηράκλειας), καθώς και η ειδίκευση ενός εγχώριου φορτηγού στόλου, ικανής χωρητικότητας, στη μεταφορά τέτοιων φορτίων, αποτελούσαν καθοριστικούς παράγοντες που θα μπορούσαν να λειτουργήσουν προς την ίδια κατεύθυνση.

Το ζήτημα της έλλειψης ειδικευμένου τεχνικού προσωπικού και η απουσία ενός διαύλου εισαγωγής ξένης τεχνογνωσίας στις ναυπηγικές επιχειρήσεις της πόλης του Πειραιά αποτέλεσε σίγουρα και αυτό με τη σειρά του έναν από τους λόγους της ατροφίας του κλάδου, αν και πιστεύουμε ότι οι διαστάσεις του προβλήματος δεν ήταν τόσο εκτεταμένες και απαγορευτικές για την εξέλιξη του χώρου, όπως το στοιχείο αυτό παρουσιάζεται σε νεότερες έρευνες.^{clxviii} Αναμφίβολα, το ζήτημα της τεχνικής εκπαίδευσης και της ύπαρξης μόνιμων – αμφίδρομων σχέσεων ανάμεσα σε μια τοπική εκπαιδευτική βάση παραγωγής τεχνικών γνώσεων από τη μια πλευρά και του τομέα της τοπικής δευτερογενούς παραγωγής από την άλλη, ήταν πολύ πιο σύνθετο και δεν αποτελούσε απλώς ένα στοιχείο ίδρυσης τεχνικών σχολών. Αφορούσε την ίδια τη φύση και το μέγεθος της παραγωγικής βάσης της κοινωνίας του Πειραιά, τη δυνατότητα να δικαιολογήσει και να συντηρήσει τέτοιου είδους ενέργειες, αλλά και πολύ γενικότερα ζητήματα που σχετιζόνταν με τη συνολικότερη νοοτροπία του ελληνικού εκπαιδευτικού χώρου και του είδους της γνώσης που κάθε φορά προέκρινε. Ωστόσο, ο Πειραιάς ήταν η μοναδική ελληνική πόλη στα τέλη του 19^{ου} αιώνα που παρουσίαζε μια πρώτη οργανωμένη βάση τεχνικής εκπαίδευσης. Βεβαίως, τόσο οι διαστάσεις της όσο και το επίπεδο των παρεχόμενων τεχνικών γνώσεων βρίσκονταν σε χαμηλό οπωσδήποτε επίπεδο και σίγουρα υπολείπονταν από αντίστοιχα ευρωπαϊκά παραδείγματα. Απουσίαζαν σχολές ναυπηγών και εξειδικευμένων μηχανικών που θα μπορούσαν να λειτουργήσουν σε ένα πιο προχωρημένο στάδιο καταμερισμού των ναυπηγικών επιχειρήσεων. Εντούτοις, θεωρούμε ότι ήταν ένα σημαντικό υπόβαθρο που μπορούσε να παράγει ένα τεχνικό προσωπικό ικανό όχι μόνο να λειτουργήσει σε ένα πρώτο επίπεδο ανάπτυξης του κλάδου, αλλά και να αφομοιώσει νέες τεχνολογίες μέσα από τη διαδικασία της εκπαίδευσης στη διάρκεια της καθημερινής εργασίας.^{clxix} Η ίδια εξάλλου εισαγωγή ξένης τεχνολογίας με τη μορφή της παρουσίας άγγλων και σκότων μηχανικών στα μηχανοποιεία του *Μακ Δούαλ* και *Βασιλειάδη* εγγράφεται στην ίδια κατεύθυνση.

Δεδομένης πάντως της φύσης του ναυπηγικού κλάδου ως συγκεκριμένου τομέα παραγωγής, θεωρούμε ότι η αποτυχία διείσδυσης των πειραιώτικων ναυπηγοεπισκευαστικών επιχειρήσεων στο χώρο των αγορών και η απουσία κρατικής

προστατευτικής πολιτικής αποτελούσαν τις πρωταρχικές και κύριες αιτίες για την καχεξία τους. Οι ναυπηγικές επιχειρήσεις γενικά προσδιορίζονται, πολύ περισσότερο από οποιονδήποτε άλλο παραγωγικό τομέα, από έναν έντονο κυκλικό χαρακτήρα, όπου το εύρος και ο βαθμός της σχέσης ανάμεσα στις απαιτήσεις της αγοράς και στον τομέα παραγωγής πλοίων αποτελεί το πρωτεύον κριτήριο για την ανάπτυξη του κλάδου. Επόμενο είναι λοιπόν όταν η σχέση αυτή είναι αδύναμη ή διαρραγεί, ο χώρος των ναυπηγοεπισκευών να διέρχεται οξύτατη κρίση. Το σημείο αυτό αποτελεί μέρος της συνολικότερης φύσης της ναυτιλιακής οικονομίας και των έντονων διακυμάνσεων που την χαρακτηρίζουν. Στην ελληνική περίπτωση το εύρος των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων που σχετίζονταν με την ατμοπλοούσα ναυτιλία θεωρητικά καθόριζε σημαντικές δυνατότητες για την εξέλιξη του εγχώριου κλάδου της ναυπηγικής και δη του Πειραιά. Στην πράξη ωστόσο τα πράγματα ήταν αρκετά διαφορετικά και αυτό εν μέρει οφειλόταν στην επενδυτική λογική των ελλήνων πλοιοκτητών, που στρεφόταν σταθερά για την περίοδο 1880-1914 στην αγορά μεταχειρισμένων και φτηνών πλοίων. Ακόμη και στη μοναδική περίπτωση που παρατηρείται μια σχετικά ευρείας κλίμακας στροφή στην αγορά νεότεκτων σκαφών, μετά τον πόλεμο των Μπόερς, οι παραγγελίες κατευθύνθηκαν κατά βάση στη βρετανική ναυπηγική αγορά, καθώς οι αντίστοιχες ελληνικές υποδομές ήταν αδύνατο να ανταποκριθούν στον αριθμό και στο μέγεθος των απαιτήσεων των ελλήνων εφοπλιστών. Αν πάντως « η εκρηκτική αύξηση του αριθμού των ελληνικών ατμόπλοιων πέρασε δίπλα από τις επιχειρήσεις του ναυπηγοεπισκευαστικού κλάδου, χωρίς να τις αγγίξει»,^{clxx} το κράτος απέφυγε την ίδια στιγμή να αποτελέσει, με ουσιαστικούς όρους, το μοχλό ανάπτυξης του εγχώριου τομέα, σε μια συγκυρία ιδιαίτερα ευνοϊκή (την περίοδο των ναυτικών εξοπλιστικών προγραμμάτων) που θα μπορούσε δυνητικά να αποτελέσει τον αποφασιστικό καταλύτη για μια περαιτέρω επέκταση. Δεδομένων των ιδιαίτερων γνωρισμάτων που χαρακτηρίζουν την ναυπηγική βιομηχανία, για τα οποία αναφερθήκαμε προηγουμένως, και της έλλειψης ενδιαφέροντος από την πλευρά της ιδιωτικής οικονομίας για επενδύσεις στο χώρο, ο κρατικός παράγοντας όφειλε να διαδραματίσει το ρόλο του βασικού επενδυτή, ούτως ώστε να επιταχύνει τις διαδικασίες επέκτασης και να στρέψει ένα μέρος των χρηματικών διαθεσίμων, είτε από την πλευρά των ελλήνων πλοιοκτητών είτε από αλλού, στην επένδυση στον κλάδο των ναυπηγοεπισκευών.^{clxxi} Το παράδειγμα των σιδηροδρόμων, αν και διαφορετικό στις επιμέρους λεπτομέρειές του, μας δίνει μια

καλή εικόνα του ρόλου του κράτους ως επιταχυντή μιας οικονομίας που παρουσίαζε χαμηλό επίπεδο ανάπτυξης των παραγωγικών του δομών.

Ουσιαστικές παρεμβάσεις ωστόσο απέφυγαν να γίνουν από την πλευρά του κράτους, καθώς και από εκείνη των μεγάλων τραπεζών. Απουσίασαν τόσο οι κρατικές παραγγελίες στα τοπικά ναυπηγεία^{clxxii} όσο και μια μακροπρόθεσμη, συνεκτική πολιτική που αφενός θα προστάτευε, μέσω του δασμολογικού συστήματος, την εγχώρια παραγωγή και αφετέρου, μέσω του συστήματος των επιδοτήσεων, θα ωθούσε σταδιακά στη διαμόρφωση μονιμότερων σχέσεων μεταξύ των εκπροσώπων της ελληνικής ναυτιλίας και του κλάδου της ναυπηγικής. Η διατήρηση της εξαγωγικής δυνατότητας του ελληνικού κράτους σε αγροτικά προϊόντα, κυρίως της σταφίδας, ταυτόχρονα με την αδυναμία των κυβερνώντων να υιοθετήσουν ένα διαφορετικό μοντέλο οικονομικής ανάπτυξης, το οποίο ωστόσο θα απειλούσε τη θέση της ελληνικής οικονομίας στο δεδομένο διεθνές σύστημα εμπορικών ανταλλαγών, όπως αυτό είχε διαμορφωθεί από το δεύτερο μισό του 19^{ου} αιώνα, λειτούργησαν ως προκρούστεια κλίνη, όπου όλες οι επιμέρους οικονομικές πολιτικές και επιδιώξεις έπρεπε να βρουν θέση. Οι τράπεζες με τη σειρά τους στάθηκαν ιδιαίτερα πιστές στο δόγμα του βραχυπρόθεσμου δανεισμού και απείχαν από οποιαδήποτε ουσιαστική παρέμβαση. Εξάλλου οι νέες δυνατότητες που προδιέγραφε η έξοδος του ελληνικού τραπεζικού κεφαλαίου στην «καθ' ημάς Ανατολή», στο τέλος του 19^{ου} αιώνα και στα πρώτα χρόνια του 20^{ου}, παρείχαν πολύ πιο προσοδοφόρες ευκαιρίες στους εκπροσώπους του.

Φαίνεται επομένως ότι ο κλάδος των ναυπηγοεπισκευών της πόλης του Πειραιά προσδιορίστηκε από τα ίδια ακριβώς γνωρίσματα που καθόρισαν τη σχέση του ελληνικού κράτους, ήδη από τις αρχές της συγκρότησής του, με τον τομέα της ναυτιλίας συνολικά. Με εξαίρεση την περίπτωση της *Ελληνικής Ατμοπλοΐας*, η ναυτιλιακή οικονομία σε όλα τα επίπεδά της παρέμεινε και για την περίοδο που εξετάζουμε υπόθεση της ιδιωτικής οικονομίας.^{clxxiii} Με το τέλος της σύρραξης του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου ο εγχώριος τομέας ναυπηγικής, ήδη υπολειπόμενος από τις αρχές της ανάπτυξής του σε σχέση με τους ευρωπαϊούς ανταγωνιστές του, χάνει και τις τελευταίες δυνατότητες για κάποια, περιορισμένη έστω, αυτόνομη παρουσία. Οι νέες τεχνολογίες των πετρελαιομηχανών στην κίνηση των πλοίων την περίοδο του Μεσοπολέμου μεγάλωσαν ένα ήδη διευρυμένο χάσμα, καθιστώντας ανεδαφική την όποια προσπάθεια των εγχωρίων επιχειρήσεων να ακολουθήσουν, έστω και από μακριά, τις νέες εξελίξεις και χάνοντας ταυτόχρονα τη μεγάλη ευκαιρία να

διεκδικήσουν ένα μέρος από την αναπλήρωση των απωλειών του πολέμου. Ο χώρος των επισκευών θα εξακολουθήσει να αποτελεί και μετά το 1914 το μόνο «καταφύγιο» για τις ελληνικές επιχειρήσεις του είδους.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

«Μύθου ανατολικού φαντασμαγορίαν θα ενόμιζεν ότι έβλεπεν εξελισσομένη προ των οφθαλμών του ο επερχόμενος εκ μακράς απουσίας εις Πειραιά. [...]. Αλλ' όσον δήποτε μεγάλην και αν ήθελον εμποιή εντύπωσιν η μακρά παράταξις των υψηλών καπνοδόχων των υπερεκατόν μεγάλων και μικρών πειραιϊκών εργοστασίων, η έκτασις του συνοικισμού, το πλήθος των δημοσίων και ιδιωτικών μεγάρων, η πυκνή κίνησις εν τη πόλει και πάσα του νέου Πειραιώς η θριαμβευτική πρόοδος, το εκπληκτικότερον πάντων εις τον μετά μακράν απουσίαν επισκεπτόμενοι τον Πειραιά ήθελον είναι η μεγάλη του λιμένος κίνησις. Αληθώς ο προ μιας τεσσαρακονταετίας δεχόμενος μίαν ή δύο δεκάδας ιστιοφόρων και δύο ή τρία ατμόπλοια καθ' εβδομάδα λιμήν, ήδη δέχεται και αποστέλλει καθ' εκάστην ημέραν δεκάδας όλας ατμοπλοίων και ιστιοφόρων, και η οσημέραι αυξανόμενη κίνησις αυτού παρέχει έντιμον εργασίαν εις 6.000 περίπου εργατών του λιμένος». Η γλαφυρή αυτή περιγραφή προέρχεται από το κύριο άρθρο της εφημερίδας «Σφαίρα» της 24^{ης} Νοεμβρίου 1904. Ο συγγραφέας του μέσα σε λίγες γραμμές προσπαθεί να αποδώσει την εικόνα της πόλης του Πειραιά και την εντύπωση που αυτή προκαλούσε στα μάτια του ταξιδιώτη που την επισκεπτόταν. Με μεγαλύτερη ή μικρότερη υφολογική υπερβολή εντούτοις, το μοτίβο εξακολουθεί να παραμένει το ίδιο είτε πρόκειται για αναφορές στην πόλη του Πειραιά μέσα από τις σελίδες των Οδηγών Πόλεων και του ημερήσιου Τύπου είτε, πολύ περισσότερο, μέσα από τους προεκλογικούς λόγους των υποψηφίων κυβερνώντων. Σε ένα μεγάλο ποσοστό αρκετές από αυτές τις περιγραφές συσκοτίζουν περισσότερο την εικόνα του νεοελληνικού Πειραιά, παρά αποδίδουν τις πραγματικές διαστάσεις που η πόλη δικαιολογούσε στον οικονομικό και κοινωνικό χάρτη του ελληνικού χώρου.

Προχωρώντας ωστόσο πέρα από το επίπεδο του εκθειαστικού λόγου θα μπορούσαμε να διακρίνουμε ένα σταθερό φυσιογνωμικό γνώρισμα που χαρακτηρίζει την πόλη του Πειραιά ήδη από την αφετηρία ίδρυσής της: το δυναμισμό της. Η πόλη επεκτείνεται, μεγαλώνει και αυξάνει το ειδικό της βάρος τόσο στο εσωτερικό του νεοελληνικού κράτους όσο και στον ευρύτερο χώρο της Ανατολικής Μεσογείου. Από ένα σημείο και μετά, ιδίως από τη δεκαετία του 1880, η απόσταση του Πειραιά, πληθυσμιακή και οικονομική, από τις άλλες πόλεις του ελληνικού βασιλείου φαίνεται να παγιώνεται και να δημιουργεί μονιμότερες ανισορροπίες, ιδιαίτερα ορατές με το

γύρισμα πλέον του αιώνα. Η διαδικασία βέβαια αυτής της δυναμικής μεγέθυνσης του Πειραιά δεν ήταν ούτε ευθύγραμμη ούτε συνεχής. Στη σύντομη περίοδο των 80 περίπου ετών από τη χρονιά ίδρυσης της πόλης μέχρι το 1914 ανιχνεύονται αρκετά σημεία οπισθοχώρησης τόσο στο επίπεδο της πληθυσμιακής εξέλιξης όσο και στο επίπεδο της οικονομικής της ανάπτυξης. Το στοιχείο αυτό, απόλυτα λογικό εφόσον εξετάζουμε την ιστορία μιας νέας πόλης μέσα σε καταστάσεις μεταβλητές και εξελισσόμενες, δεν αναιρεί την ίδια στιγμή τα θετικά μακροσκοπικά της χαρακτηριστικά. Ο πληθυσμός του Πειραιά, αποτελούμενος κυρίως από μικροαστικά και εργατικά στρώματα, θα αυξάνεται και με ρυθμούς μάλιστα ιδιαίτερα εντυπωσιακούς, διαμορφώνοντας ταυτόχρονα, σε όλη τη διάρκεια του 19^{ου} αιώνα, στοιχεία μιας ίδιας, τοπικής συνείδησης. Η νέα αυτή τοπική συνείδηση που επικρατεί στον κοινωνικό χώρο της πόλης, ήδη με το τέλος του Κριμαϊκού Πολέμου, θα αφομοιώσει τις ποικίλες άλλες τοπικές συνειδήσεις που τα εσωτερικά μεταναστευτικά κύματα έφερναν στον Πειραιά και θα δημιουργήσει μια νέα, διακριτή συνειδησιακή πραγματικότητα. Η τελευταία αφορά ουσιαστικά την ιδεολογία του μεσαίου στρώματος και εκφράζεται, αρκετά αυτάρεσκα πρέπει να ομολογήσουμε, μέσα από τη στάση του τοπικού Δήμου και των πειραιώτικων εφημερίδων, που δεν χάνουν ευκαιρία να τονίσουν την ιδιαιτερότητα του Πειραιά σε αντιδιαστολή με τις υπόλοιπες πόλεις του κράτους και ιδίως τους κύριους «ανταγωνιστές» του (Ερμούπολη, Αθήνα κ.ο.κ.).

Από την άλλη πλευρά οι εργατικοί πληθυσμοί, με τη μορφή των ελεύθερων μισθωτών εργατών στη δευτερογενή παραγωγή, κάνουν αισθητή την αριθμητική τους παρουσία ήδη από τα μέσα της δεκαετίας του 1870. Με τη συγκρότηση μιας πρώτης τοπικής βιομηχανικής υποδομής, οι εργατικές συνοικίες στα βόρεια και δυτικά της πόλης του Πειραιά που διαμορφώνονται σταδιακά γύρω από τις παραγωγικές μονάδες, θα αποτελέσουν από το σημείο αυτό και στο εξής μια ορατή πλέον πραγματικότητα τόσο γνώριμη, αλλά και τόσο απόμακρη για το υπόλοιπο σύνολο της πειραιϊκής κοινωνίας. Παρόλο που διακρίνονται κάποια στοιχεία ίδιας ταξικής συνείδησης με την είσοδο στη δεκαετία του 1880, απότοκα της όξυνσης των οικονομικών αντιθέσεων που προκαλεί η οικονομική κρίση στη δευτερογενή παραγωγή την ίδια περίοδο, οι εργατικές κινητοποιήσεις που ξεσπούν στον Πειραιά το 1882 ήταν περισσότερο οι απόηχοι μιας αντίδρασης απέναντι σε έναν κόσμο διαφορετικών εργασιακών σχέσεων που συνεχώς παρήκμαζε. Οπωσδήποτε οι εσωτερικές αντιστάσεις των τοπικών μεσοαστικών στρωμάτων και των εκπροσώπων

τους στη δημοτική εξουσία, με τη μορφή κυρίως της φιλανθρωπίας και της κοινοτικής αλληλοβοήθειας, παράλληλα με τη διέξοδο που πρόσφερε η υπερατλαντική μετανάστευση, ως δικλείδας αποσυμπίεσης της κοινωνικής κρίσης, καθώς και η διατήρηση ισχυρών αγκυλώσεων απέναντι στην έννοια της μισθωτής εργασίας στο συλλογικό υποσυνείδητο, είχαν ως αποτέλεσμα το εργατικό πρόβλημα, με τη μορφή της συνειδητής και οργανωμένης αντίδρασης ενός συγκροτημένου βιομηχανικού προλεταριάτου, να κάνει την αυτόνομη παρουσία του στην πόλη του Πειραιά αρκετά καθυστερημένα, στο τέλος της πρώτης δεκαετίας του 20^{ου} αιώνα.

Πέρα από τις κοινωνικές διεργασίες που συντελούνται κατά τη διάρκεια του τελευταίου τετάρτου του 19^{ου} αιώνα στο εσωτερικό της πειραιϊκής κοινωνίας, η ίδια η πληθυσμιακή ανάπτυξη, ως συνολικού αριθμητικού μεγέθους, επέβαλλε τους δικούς της ρυθμούς ως προς τη διαμόρφωση μιας εκτεταμένης τοπικής αγοράς κατανάλωσης. Η πληθυσμιακή συσσώρευση που παρατηρείται στον Πειραιά ήδη από τα πρώτα χρόνια της ίδρυσής του, αποτέλεσμα της γειτονίας του με την πρωτεύουσα, προσδιόρισε την κύρια αιτία για την ανάπτυξη του εμπορίου της πόλης. Τα μεγέθη του πειραιώτικου εμπορίου, χονδρικού και λιανικού, πέρα από τις όποιες περιοδικές κρίσεις που αντιμετωπίζει, θα κινούνται αυξητικά για όλη την περίοδο του 19^{ου} αιώνα και των αρχών του 20^{ου}. Η εμπορική δραστηριότητα εκτός από την επίδρασή της ως ενοποιού δύναμης στο χώρο της τοπικής ιδεολογίας, θα αποτελέσει και την κύρια πηγή διοχέτευσης συσσωρευμένων κεφαλαίων στον τομέα της δευτερογενούς παραγωγής. Η τελευταία θα βρει την πλέον «μοντέρνα» έκφρασή της στην πόλη του Πειραιά, γεγονός που δεν αφήνεται ασχολίαστο από όσους εκφράζουν δημόσιο λόγο αυτήν την εποχή. Η εικόνα της «μακράς παράταξης των υψηλών καπνοδόχων των υπερεκατόν μεγάλων και μικρών πειραιϊκών εργοστασίων» αποτελεί ένα στερεότυπο που επαναλαμβάνεται συνεχώς μέσα από τις σελίδες του τοπικού Τύπου. Ωστόσο, πέρα από τις όποιες περιορισμένες προσπάθειες στο επίπεδο της αναδιάρθρωσης και επέκτασης της παραγωγικής διαδικασίας σε νέους τομείς και μιας ακόμα πιο ελλιπούς κίνησης στο επίπεδο συγκρότησης μεγαλύτερων μονάδων την περίοδο μετά τη βιομηχανική κρίση των αρχών της δεκαετίας του 1880, ο βαθμός ανάπτυξης της τοπικής βιομηχανίας παραμένει χαμηλός και κυρίως κινείται μέσα στα μεταπρατικά πλαίσια της όλης οικονομίας. Ο μεταπρατισμός βρίσκεται στη βάση συνολικά της τοπικής οικονομίας, προσδιορίζοντας την ιδιαίτερη φυσιογνωμία και τα χαρακτηριστικά των τοπικών κλάδων παραγωγής. Σε παρόμοιο βαθμό επηρέασε και τις ίδιες τις εμπορικές λειτουργίες του λιμανιού του Πειραιά. Τα δύο βασικά σε όγκο

και αξία διακινούμενα προϊόντα, το σιτάρι και ο άνθρακας, στρέφονταν στην κάλυψη των αναγκών τροφοδοσίας με πρώτες ύλες της τοπικής δευτερογενούς παραγωγής, ενώ τα είδη του λιανικού εμπορίου διοχετεύονταν στην ευρύτερη αγορά της Αθήνας για την εξυπηρέτηση επιμέρους αναγκών της.

Τη δεκαετία του 1870 η αξία του συνολικού εξωτερικού εμπορίου που εξυπηρετούσε το λιμάνι του Πειραιά θα ξεπεράσει οριστικά τα αντίστοιχα ποσά που δικαιολογούσαν τα υπόλοιπα κύρια λιμάνια του ελληνικού χώρου. Η ίδια διαδικασία παρατηρείται και σε ό,τι αφορά τις τελωνειακές εισπράξεις. Το στοιχείο αυτό ήταν το αποτέλεσμα ενός ευρύτερου μετασχηματισμού που στηρίχθηκε αφενός σε μια συνολικότερη μετατόπιση του εμπορικού κέντρου της ελληνικής επικράτειας από το λιμάνι της Ερμούπολης στην ηπειρωτική Ελλάδα και συγκεκριμένα στον Πειραιά αφετέρου στις ίδιες τις διαδικασίες ανάπτυξης της εσωτερικής αγοράς κατανάλωσης της Αθήνας και του Πειραιά. Καθώς η σταδιακή είσοδος του δυτικού ατμοπλοίου στους εμπορικούς δρόμους της Μεσογείου μετασχημάτισε τις εμποροναυτιλιακές πρακτικές, η Ερμούπολη ως κέντρο της ελληνόκτητης ιστιοφόρου ναυτιλίας οδηγήθηκε σε παρακμή. Αδύναμη να παρακολουθήσει τις νέες εξελίξεις, το κυκλαδίτικο λιμάνι θα εισέλθει οριστικά σε μια περίοδο στασιμότητας και παρακμής, τόσο των εμπορικών όσο και των ναυτιλιακών του δραστηριοτήτων, η οποία συμβάδισε με την υποχώρηση την ίδια εποχή της εμπορικής ισχύς των ελληνικών εμπορικών παροικιακών εγκαταστάσεων στο χώρο της Ανατολικής Μεσογείου. Η εμπορική και ναυτιλιακή αυτή κρίση θα οδηγήσει κατ' επέκταση πληθυσμούς και κεφάλαια στον Πειραιά και στην Αθήνα. Η ανάπτυξη και επέκταση της πειραιώτικης βιομηχανίας γεννήθηκε από αυτήν ακριβώς την κρίση και στόχευσε σε αυτό ακριβώς το πληθυσμιακό δυναμικό που συσσωρεύτηκε στην ευρύτερη περιοχή της Αθήνας και του Πειραιά.

Στην περίπτωση επομένως του λιμανιού του Πειραιά η ανάπτυξή του καθορίστηκε από διαδικασίες περισσότερο αργόσυρτες. Απουσιάζει η εξάρτησή του από έναν αγροτικό περίγυρο και τη διακίνηση συγκεκριμένων αγροτικών προϊόντων εμπορευματικής εκμετάλλευσης. Στον Πειραιά δεν παρατηρούνται οι έντονες μεταπτώσεις που προκαλούσαν στη λιμενική κίνηση της Πάτρας λ.χ. η πτώση των τιμών της σταφίδας. Αντίθετα, η μεγέθυνση της εσωτερικής αγοράς κατανάλωσης και οι ρυθμοί επέκτασης της τοπικής βιομηχανίας επέβαλλαν ένα διαφορετικό μοντέλο ανάπτυξης, στο οποίο ο δευτερογενής και τριτογενής τομέας παραγωγής συμβάδιζαν από κοινού.

Με την είσοδο στη δεκαετία του 1880 η επίταση των πληθυσμιακών αντιθέσεων ανάμεσα στα κύρια αστικά κέντρα της ελληνικής επικράτειας θα παγιωθεί. Ο Πειραιάς και η Αθήνα θα γίνουν οι κυριότεροι υποδοχείς αγροτικών και νησιώτικων πληθυσμών, ενώ παράλληλα θα φιλοξενήσουν, κυρίως ο Πειραιάς, την πλειονότητα των μονάδων της δευτερογενούς παραγωγής. Ο Πειραιάς θα αναλάβει πλέον το ρόλο που άλλοτε κατείχε η Ερμούπολη ως του βασικότερου διαμετακομιστικού κέντρου του ελληνικού χώρου. Στο λιμάνι του Πειραιά εισάγεται ο μεγαλύτερος όγκος του εξωτερικού εμπορίου. Ένα μέρος αυτού συγκρατείται στα όρια της πόλης για τις ανάγκες της τοπικής αγοράς και τη τροφοδοσία με πρώτες ύλες της τοπικής βιομηχανίας, ενώ το υπόλοιπο διοχετεύεται στον ευρύτερο ηπειρωτικό χώρο της επικράτειας.

Παράλληλες αναπτυξιακές διαδικασίες παρατηρούνται και στον καθαυτό λιμενικό χώρο της πόλης την ίδια περίοδο. Οι προσπάθειες για εκσυγχρονισμό των τοπικών λιμενικών υποδομών και η μεγέθυνση των ευρύτερων παραγόντων που συγκροτούσαν την ναυτιλιακή οικονομία του Πειραιά συμβάδισαν με την παγίωση του ατμοπλοίου ως βασικού μέσου μεταφοράς και διακίνησης ανθρώπων και εμπορευμάτων. Οποσδήποτε, οι ιδιαίτερες ανάγκες των νέων μεταφορικών μέσων για τροφοδοσία, παροχή υλικών, επισκευές, δημιούργησαν μια νέα δυναμική στο χώρο των λιμενικών εγκαταστάσεων. Κατ' επέκταση, τα λιμενικά έργα την περίοδο του ατμού συνιστούσαν μια εμφανή τομή σε σχέση με τα αντίστοιχα έργα της προγενέστερης περιόδου της ιστιοφόρου ναυτιλίας. Επιχειρηματικά εισήγαγαν νέες μορφές διαχείρισης και χρηματοδότησης του λιμενικού χώρου. Η οργανωτική αναδιάρθρωση της Επιτροπής Λιμένος Πειραιώς, η σταδιακή απεξάρτησή της από τον τοπικό Δήμο, η δυνατότητα της Επιτροπής να συνάψει δάνειο για την κατασκευή των μόνιμων δεξαμενών, η υποχρεωτική λογοδοσία της για τη χρηματική διαχείριση των λιμενικών έργων, όλα αυτά εγγράφονται στο παραπάνω πλαίσιο. Τα νέα λιμενικά έργα συνιστούσαν παράλληλα έναν νεωτερισμό τόσο στο ζήτημα των τεχνολογικών νεωτερισμών που εισήγαγαν, με πιο εμφανή έκφραση την κατασκευή των μόνιμων δεξαμενών, όσο και στο ζήτημα του ευρύτερου πολεοδομικού μετασχηματισμού που καθιέρωσαν στο λιμενικό χώρο, στοχεύοντας σε μια πρώιμη λειτουργική εξειδίκευση και ορθολογική οργάνωση του λιμενικού χώρου του Πειραιά.

Μια νέα αντίληψη για μια συνολική διαρρύθμιση του λιμανιού του Πειραιά είναι εμφανής με την είσοδο στην τελευταία εικοσαετία του 19^{ου} αιώνα. Οι προτάσεις του τοπικού Δήμου, της Λιμενικής Επιτροπής, όπως και του τοπικού Τύπου,

πληθαίνουν προς αυτήν την κατεύθυνση όσο πλησιάζουμε στο τέλος του αιώνα. Τα αποτελέσματα ωστόσο μέχρι το 1914 θα είναι κατώτερα των προσδοκιών και των σχεδιασμών. Ως ένα βαθμό η αρνητική συγκυρία των Βαλκανικών Πολέμων επηρέασε τις εξελίξεις, σε καμιά περίπτωση όμως δεν ερμηνεύει πλήρως τη σχετική καθυστέρηση. Η τελευταία αιτιολογείται περισσότερο από τη συνολική θέση του Πειραιά ως ναυτιλιακού και εμπορικού κέντρου στο χώρο της Ανατολικής Μεσογείου την περίοδο 1880-1914. Συγκεκριμένα, τα χρόνια αυτά ο Πειραιάς θα αυξήσει το ειδικό βάρος που προσδιόριζε στους εμπορικούς δρόμους της Μεσογείου, ωστόσο τόσο η πόλη όσο και ευρύτερα ο ελληνικός οικονομικός χώρος ως συνολικό μέγεθος θα εξακολουθούν να κινούνται στην περιφέρεια των διεθνών εμπορικών και ναυτιλιακών εξελίξεων. Από αυτήν την άποψη ο μετασχηματισμός του ελληνόκτητου στόλου σε ατμήρη, ενός στόλου που κινούνταν σε διεθνή ύδατα και εξυπηρετούσε κατά βάση τη διακίνηση ξένων φορτίων σε ξένες αγορές, δεν καθόρισε μια ευρύτερη αναπτυξιακή δυναμική στο χώρο των λιμενικών εγκαταστάσεων του Πειραιά, τουλάχιστον όχι στο βαθμό που η ίδια η σχέση μεταξύ του ελληνόκτητου στόλου και του μεγαλύτερου εισαγωγικού κέντρου του ελληνικού κράτους θεωρητικά δημιουργούσε στο επίπεδο των προσδοκιών. Από την άλλη πλευρά, οι ναυτιλιακές δραστηριότητες που έδρευαν στον Πειραιά, με τη μορφή κυρίως των ιδιωτικών εταιριών επιβατηγούς ατμοπλοΐας, αν και αυξάνουν το ρόλο και τη σημασία τους μέχρι και τις αρχές του 20^{ου} αιώνα, εντούτοις το μικρό μέγεθος που δικαιολογούσαν, ο χαρακτήρας τους που ήταν προσανατολισμένος στο εσωτερικό εμπόριο και τις παράκτιες γραμμές και γενικότερα δομικά προβλήματα του κλάδου, αποτέλεσαν ανασχετικούς παράγοντες, ώστε οι εσωτερικές ναυτιλιακές δομές της πόλης και η ανάπτυξή τους να αδυνατούν από μόνες τους να προσδώσουν μια αυτοδύναμη αναπτυξιακή δυναμική στο χώρο των λιμενικών υποδομών.

Η αδυναμία διαμόρφωσης ενός ολοκληρωμένου λιμενικού συγκροτήματος στην πόλη του Πειραιά καθορίστηκε τέλος, για την περίοδο 1880-1914, και από την απουσία σχέσεων συμπληρωματικότητας μεταξύ θαλάσσιων και χερσαίων μέσων μεταφοράς. Ο Πειραιάς θα τεθεί στην αφετηρία των δύο βασικών σιδηροδρομικών γραμμών που κατασκευάζονται αυτήν την εποχή και που συνδέουν την περιοχή της πρωτεύουσας με την Πελοπόννησο και την περιοχή της Θεσσαλίας. Η καθυστέρηση εντούτοις στην κατασκευή του έργου και η αδυναμία της Ελλάδας και της γειτονικής Οθωμανικής αυτοκρατορίας να βρουν κοινούς τόπους αναφοράς, ούτως ώστε να ενταχθεί η γραμμή Πειραιάς – Λαρίσης – Συνόρων στο συνολικό σιδηροδρομικό

δίκτυο που ένωνε τη Βαλκανική με την Κεντρική Ευρώπη, είχαν ως αποτέλεσμα τη διατήρηση της σημασίας των θαλάσσιων μέσων μεταφοράς και για την περίοδο μέχρι το 1914. Ο Πειραιάς και κατ' επέκταση και το μεγαλύτερο μέρος της εσωτερικής αγοράς της επικράτειας θα λειτουργήσει μέχρι την έναρξη του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου κατά βάση μέσω των θαλασσιών δρόμων και της παράκτιας ατμοπλοϊκής τους σύνδεσης, με το χερσαίο δίκτυο να κινείται τελείως περιφερειακά και χωρίς οργανική σύνδεση με το λιμενικό χώρο.

Συμπερασματικά, την περίοδο 1880-1914 ολοκληρώθηκαν οι μετασχηματισμοί εκείνοι που ανέδειξαν τον Πειραιά ως πρώτο εισαγωγικό λιμάνι του ελληνικού χώρου και βασικό τροφοδότη του με πρώτες ύλες και καταναλωτικά αγαθά. Ο κυρίαρχος ρόλος της Ερμούπολης ως βασικού διαμετακομιστικού λιμανιού της ελληνικής επικράτειας, αλλά και η γενικότερη πολυδιάσπαση του λιμενικού χώρου, παραχωρεί τη θέση της σε ένα περισσότερο μονοσήμαντο λιμενικό σύστημα με κέντρο την πόλη του Πειραιά. Το πειραιώτικο λιμάνι αυξάνει σταδιακά το ειδικό του βάρος και τη σημασία του, έκφραση εν πολλοίς της συνολικότερης διπολικότητας που εκφράζει το συνολικό πληθυσμιακό δυναμικό της χώρας με την είσοδό του στον 20^ο αιώνα.

ΑΔΗΜΟΣΙΕΥΤΕΣ ΠΗΓΕΣ

- Ιστορικών Πειραιϊκών Αρχείων Ι. Μελετόπουλου
- Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance. Creece. Report for the year 1889 on the Trade of Piraeus.
- Diplomatic and Consular reports on trade and finance. Greece. Report for the year 1890 on the trade of the Piraeus.

ΔΗΜΟΣΙΕΥΜΕΝΕΣ ΠΗΓΕΣ

Αγγελόπουλος Γ., *Στατιστική Πειραιώς*, Αθήνα 1852.

Αλεξιάκης Γ. Ν., *Πλήρης Οδηγός του Πειραιώς 1906-7. Βιομηχανία - Εμπόριον - Ναυτιλία - Αρχαιολογία – Τοπογραφία - Διευθύνσεις - Οδοί Πειραιώς*, Πειραιάς 1906.

Βερναρδάκης Α.Ν., *Περί του εν Ελλάδι εμπορίου*, Αθήνα 1885, επανέκδοση Αθήνα 1990.

Γρηγορόπουλος Μ., *Η Ελλάς, ήτοι περιγραφή των επισημοτέρων πόλεων αυτής υπό γεωγραφικήν, ιστορικήν, αρχαιολογικήν, κοινωνικήν και στατιστικήν άποψιν (μετά εικονογραφιών)*, Αθήνα 1887.

Έκθεσις περί της καταστάσεως της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας και περί των ληπτέων κυβερνητικών μέτρων προς εμψύχωσιν και προαγωγήν αυτής. Συνταχθείσα υπό επιτροπής διορισθείσης επί τούτω υπό του Υπουργείου των Ναυτικών, Ερμούπολη 1899.

Καμπούρογλου Π., *Ιστορία του Πειραιώς από του 1833-1882 έτους. Γενική κατάσταση - κίνηση εμπορίου - Ναυτιλία - Βιομηχανία*, Αθήνα 1883.

Κουσουλίνος Σ., *Οδηγός Αθηνών – Πειραιώς και των κυριοτέρων πόλεων της Ελλάδος 1900*, Αθήνα.

Μακρίδης Χ., *Οδηγός του εμπορίου και της βιομηχανίας της Ελλάδος*, Αθήνα 1891.

Μανσόλας Α., *Πολιτειογραφικά Πληροφορία περί Ελλάδος*, Αθήνα 1867.

Μπούκας Μ., *Οδηγός εμπορικός, γεωγραφικός και ιστορικός των πλείστων κυριοτέρων πόλεων της Ελλάδος του έτους 1875*, Αθήνα 1875.

Πολυχρονιάδης Ι. Α., *Κώδιξ οικονομικός: ήτοι συλλογή των οικονομικών κανονισμών μετά των υγειονομιμενικών και του εμπορικού ναυτικού σχετικών διατάξεων*, Αθήνα 1867.

Στρούμπος Η.Ν., *Τα πεπραγμένα υπό των Δημάρχων Πειραιώς. Από της συστάσεως του Δήμου μέχρι της ληξιάσης τελευταίας περιόδου 1903 και περί των πρακτέων εν τω μέλλοντι*, Αθήνα 1907.

Χιακόν Αρχείον, επιμ. εκδ. Ι. Βλαχογιάννης, τ. 5^{ος}, Αθήνα 1910.

ΤΥΠΟΣ

- Εφημερίδα «Σφαίρα του Πειραιώς», 1881-1914

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Αγριαντώνη Χ., *Οι Απαρχές της Εκβιομηχάνισης στην Ελλάδα τον 19^ο αιώνα*, Αθήνα 1986.
- Αγριαντώνη Χ., «Νεώριον Σύρου. Μια υπεραιώνια επιχείρηση», *Ιστορικός βιομηχανικός εξοπλισμός στην Ελλάδα*, επιμ. Χ. Αγριαντώνη, Ν. Μπελαβίλας, Αθήνα 1998.
- Αγριαντώνη Χ., «Βιομηχανία», *Ιστορία της Ελλάδας του 20^{ού} αιώνα, 1900-1922. Οι Απαρχές*, τ. Α΄ Μέρος 1^ο, επιμ. Χ. Χατζηιωσήφ, Αθήνα.
- Bairoch P., “Free trade and european economic development in the 19th Century”, *European Economic Review*, vol. 3, 1972.
- Baxevanis J., “Population, Internal Migration and Urbanization in Greece”, *Balkan Studies*, Vol. 6, N^ο 1, Θεσσαλονίκη 1965.
- Belle Henri, *Ταξίδι στην Ελλάδα, 1861-1874*, τ. Α΄, μτφ. Λίνα Σταματιάδη, Αθήνα 1993.
- Βοβολίνης Κ., *Μέγα Ελληνικόν Βιογραφικόν Λεξικόν*, Αθήνα, χ.χ. [1958].
- Γιαννίτσης Α. Κ., «Οι ξένες άμεσες επενδύσεις και η διαμόρφωση της νεοελληνικής οικονομίας (1830-1839)», *Επιθεώρηση Κοινωνικών Ερευνών*, τχ. 30-31, Αθήνα 1977.
- Clough S. B.– Rapp R. T., *European Economic History. The Economic Development of Western Civilization*, New York 1975.
- Conti G., “Financial Distress and Industrial Conflict in Italian Shipbuilding between the two World Wars”, *International Journal of Maritime History*, V, No. 1, June 1993.
- Da Silva J. G., «Ο ρόλος των διαμεσολαβητών στις σχέσεις της Δύσης, της Μεσογείου και της Νοτιοανατολικής Ευρώπης», *Εκσυγχρονισμός και Βιομηχανική Επανάσταση στα Βαλκάνια του 19^{ου} αιώνα*, μτφ. Χ. Αγριαντώνη, επιμ. – εισαγ. Β. Παναγιωτόπουλος, Αθήνα 1980.
- Derruau M., *Ανθρωπογεωγραφία*, μτφ. Γιώργος Πρεβελάκης, Αθήνα 1987.
- Δερτιλής Γ., *Ελληνική Οικονομία (1830-1910) και Βιομηχανική Επανάσταση*, Αθήνα 1984.

- Δημόγλου Α., «Το εργοστάσιο του ΟΣΕ στον Βόλο», *Ιστορικός βιομηχανικός εξοπλισμός στην Ελλάδα*, επιμ. Χρ. Αγριαντώνη, Ν. Μπελαβίλας, Αθήνα 1998.
- Εμπειρικός Ε., *Περί εμπροχώσεως της Ελληνικής Ναυτιλίας*, Αθήνα 1890.
- Εμπειρικός Ε., *Περί της ατιμήρουσ ημών ναυτιλίας. Αι πρόοδοι και αι νέαι αυτής ανάγκαι*, Αθήνα 1900.
- Εξερτζόγλου Χ., «Η ελληνική ιστοριογραφία και το ομογενές κεφάλαιο: Προβλήματα μεθόδου και ερμηνείας», *Σύγχρονα Θέματα*, τχ., 35-37, Αθήνα 1988.
- Falkus M. E., “Russia and the International Wheat Trade, 1861-1914”, *Economica*, Vol. XXXIII, N° 129-132, London 1966.
- Field A. J., “The Magnetic Telegraph, Price and Quality Data, and the New Management of Capital”, *The Journal of Economic History*, vol.52, n.2, June 1992.
- Fletcher M. E., “The Suez Canal and World Shipping 1869-1914” *The Journal of Economic History*, vol. XVIII, 1958.
- Frangakis – Syrett E., «Commerce in the Eastern Mediterranean from the Eighteenth to the early Twentieth Centuries: The City – Port of Izmir and its Hinterland», *International Journal of Maritime History*, vol. X., N° 2, December 1998.
- Giannetti R., «The Success of the Italian Shipbuilding Industry Between the Wars: Market, Technology, Organization», *International Journal of Maritime History*, IV, N° 1, June 1992.
- Gounaris B. G., «Greco-Turkish Railway Connection: Illusions and Bargains in the Late Nineteenth Century Balkans», *Balkan Studies*, Vol. 30, N° 2, 1989.
- Graham G. S., “The ascendancy of the Sailing Ship 1850-85”, *The Economic History Review*, vol. IX, N° 1, August 1956.
- Greenhill R. G., «Competition or Co-operation in the Global Shipping Industry: The Origins and Impact of the Conference System for British Shipowners before 1914», *Global Markets: The internationalization of the sea transport industries since 1850*, *Research in Maritime History*, N° 14, St. John’s Newfoundland 1998.
- Ζουμπουλίδης Κ. Θ., *Ιστορία και εξέλιξις του λιμένος Πειραιώς*, Πειραιάς 1932
- Ζολώτας Ξ., *Η Ελλάς εις το στάδιον της εκβιομηχανίσεως*, Αθήνα 1926.
- Harlaftis G. – Chlomoudis C., «Greek Shipping Offices in London in the Interwar Period», *International Journal of Maritime History*, V, N° 1, June 1993.
- Harlaftis G., «Patterns of ownership and finance in the Greek-owned deep-sea steamship fleet, 1880-1914», *Management, Finance and industrial relations in the*

maritime industry, edit Simon P. Ville and David M. Williams, Eleventh International Economic History Congress, Milan, September 1994.

Harlaftis G., *A History of Greek – Owned Shipping. The making of an international tramp fleet, 1830 to the present day*, London – New York 1996.

Harlaftis G., «The Greek Shipping Enterprise: Investment Strategies, 1900–1939», *European Enterprise: Strategies of adaption and renewal in the Twentieth Century*, edit by Marg. Dritsas and Terry Gourvish, Athens 1997.

Harley C. K., “On the Persistence of Old Techniques: The Case of North American Wooden Shipbuilding”, The Journal of Economic History, vol. XXXIII, 1978.

Hatziiossif Ch., “Crise conjoncturelle et problèmes structurels dans la marine marchande. Grecque au XIXe siècle: Les réactions de l’état et des intérêts privés”, *Economies Méditerranéennes, équilibres et intercommunications XVIIIe siècles*, Αθήνα 1985.

Herlihy P., «The Greek Community in Odessa, 1861-1917», Journal of Modern Greek Studies, Vol.7, N° 2, October 1989.

Hobsbawm E. J., *Η Εποχή του Κεφαλαίου 1848-1875*, μτφ. Δημοσθένης Κούρτοβικ, Αθήνα 1996.

Hobsbawm E. J., *Η εποχή των αυτοκρατοριών 1875-1914*, μτφ. Κωστούλα Σκλαβενίτη, Αθήνα 2000.

Jarvis A., “The Nineteenth – Century Roots of Globalization: Some Technological Considerations”, Research in Maritime History, no.14, 1998.

Καλαφάτης Θ., «Πάτρα και Πειραιάς στον 19^ο αιώνα. Αναπτυξιακοί παραλληλισμοί και συγκρίσεις», *Αφιέρωμα στον Νίκο Σβορώνο*, τ.Β΄, Ρέθυμνο 1986.

Καλόγηρη Π., Τσοκόπουλος Β., «Βιομηχανία και Πόλεις στην Ελλάδα το δεύτερο ήμισυ του 19^{ου} αιώνα», *Νεοελληνική Πόλη. Οθωμανικές Κληρονομίες και Ελληνικό Κράτος*, τ.Β΄, Αθήνα 1985.

Καραδήμου-Γερολύμπου Α., «Πόλεις και πολεοδομία», *Ιστορία της Ελλάδας του 20^{ού} αιώνα, 1900-192. Οι Απαρχές*, τ.Α΄, Μέρος 1^ο, επιμ. Χ. Χατζηιωσήφ, Αθήνα.

Καρδάσης Β., Παπαθανασόπουλος Κ., «Ευρωπαϊκή ατμοπλοΐα και συριανό εμπόριο (1833-1853)», Τα Ιστορικά, τ. 2, τχ. 3, Μάιος 1985.

Καρδάσης Β., *Σύρος. Σταυροδρόμι της Ανατολικής Μεσογείου (1832-1857)*, Αθήνα 1987.

Καρδάσης Β., *Από του ιστίου εις τον ατμόν. Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία 1858-1914*, Αθήνα 1993.

Kardassis V., «Greek Steam Liner Companies, 1858-1914», International Journal of Maritime History, IX, N° 2, December 1997.

Καρδάσης Β., *Έλληνες ομογενείς στη Νότια Ρωσία, 1775-1861*, Αθήνα 1998.

Κατακουζηνός Σ. Δ., *Το εμπόριον, η ναυτιλία και αι μεταναστεύσεις των Ελλήνων. Το νέον σύστημα του εμπορεύεσθαι*, Αθήνα 1908.

Kaukiainen Y., “Coal and Canvas: Aspects of the competition between Steam and Sail, c. 1870-1914” International Journal of Maritime History, IV, N° 2, December 1992.

Kitroeff A., «The Greek Diaspora in the Mediterranean and the Black Sea as seen through american eyes (1815-1861)», *The Greeks and the sea*, edit by Sp. Vryonis Jr. New York.

Κοτέα Μ. Γ., *Η Βιομηχανική Ζώνη του Πειραιά (1860-1900)*, Αθήνα 1997.

Κρεμμυδάς Β., *Το Εμπόριο της Πελοποννήσου στο 18^ο αιώνα (1715-1742)*, Αθήνα 1972.

Κρεμμυδάς Β., *Εισαγωγή στην Οικονομική Ιστορία της Ευρώπης, (16^ος- 20^{ός} αιώνας)*, Αθήνα 1997.

Λεονταρίτης Γ., *Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία (1453-1850)*, Αθήνα 1996.

Λεοντίδου Λ., *Πόλεις της Σιωπής. Εργατικός εποικισμός της Αθήνας και του Πειραιά, 1909 – 1940*, Αθήνα 1989.

Leontidou L., *The Mediterranean city in transition. Social change and urban development*, Cambridge 1990.

Λούκος Χ., «Μία ελληνική πόλη σε παρακμή. Η Ερμούπολη το δεύτερο μισό του 19^{ου} αιώνα», *Νεοελληνική Πόλη. Οθωμανικές Κληρονομίες και Ελληνικό Κράτος*, τ.Β΄, Αθήνα 1985.

Μελετόπουλος Ι. Α., *Η δημιουργία του Πειραιώς και το πρώτο σχέδιον της πόλεως, Πειραιάς 1969*.

Μητροφάνης Γ. Ν., *Η κίνηση των τιμών του σταριού στην Ελλάδα. Εξωτερικό εμπόριο και κρατική παρέμβαση (1860-1912)*, Αθήνα 1991.

Milward A., Saul S. B., *The Economic Development of Continental Europe, 1780-1870*, London 1973.

Milward A., Saul S. B., *The Development of the Economies of Continental Europe 1850 –1914*, London 1977.

Μοσκόφ Κ., *Η εθνική και κοινωνική συνείδηση στην Ελλάδα 1830-1909. Ιδεολογία του μεταπρατικού χώρου*, Αθήνα 1974.

North D., "Ocean Freight Rates and Economic Development 1750-1913", The Journal of Economic History, vol. XVIII, 1958.

O' Rourke K., «Grains and Growth: The Impact of Commercial Policy Responses to the Grain Invasion, 1870-1913», *Political economy of protectionism and commerce, eighteenth – twentieth centuries*, editors P. H. Lindert, J. V. Nye and J. M. Chevet, Eleventh International Economic History Congress, Milan, September 1994.

Παναγιωτόπουλος Β., «Αγροτική έξοδος και σχηματισμός της εργατικής δύναμης στην ελληνική πόλη», *Νεοελληνική Πόλη. Οθωμανικές Κληρονομίες και Ελληνικό Κράτος*, τ. Β', Αθήνα 1985.

Panopoulou M., *Greek Merchant Navy, Technological Change and Domestic Shipbuilding Industry from 1850 to 1914*, Athens 1995.

Παπαγιαννάκης Ε., «Οι Ελληνικοί σιδηρόδρομοι: 1880-1910. Πολιτικές, οικονομικές και κοινωνικές διαστάσεις», *Θέματα Νεοελληνικής Ιστορίας (18^{ος} – 20^{ός} αιώνας)*, εισαγ.-επιμ. Γ. Β. Δερτιλής – Κ. Κωστής, Αθήνα – Κομοτηνή 1991.

Παπαγιαννοπούλου Ε., «Η αναγκαιότητα ναυτιλιακών υποδομών. Η διώρυγα της Κορίνθου», *Ο Χαρίλαος Τρικούπης και η εποχή του. Πολιτικές επιδιώξεις και κοινωνικές συνθήκες*, επιμ. Κ.Αρώνη - Τσίχλη, Λ. Τρίχα, Αθήνα 2000.

Παπαγιαννοπούλου Ε., «Το λιμάνι του Βόλου στα τέλη του 19^{ου} αιώνα. Η ανάπτυξη του σε σχέση με τα δίκτυα θαλασσίων και χερσαίων συγκοινωνιών», *Η πόλη στους νεότερους χρόνους. Μεσογειακές και Βαλκανικές όψεις (19^{ος}- 20^{ός} αι.)*, Αθήνα 2000.

Παπαθανασόπουλος Κ., *Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία (1833-1856). Εξέλιξη και αναπροσαρμογή*, Αθήνα 1983.

Παπαθανασόπουλος Κ., «Συμβολή στην ιστορία της ελληνικής ατμοπλοΐας (1849-1857). Μέτοχοι και κατανομή των ιδρυτικών κεφαλαίων», *Μνήμων*, τ. 10^{ος}, Αθήνα 1985.

Παπαθανασόπουλος Κ., *Εταιρία Ελληνικής Ατμοπλοΐας (1855-1872). Τα αδιέξοδα του προστατευτισμού*, Αθήνα 1988.

Παπαμιχαλόπουλος Δ. Γ., *Περί Ναυτικής Πίστης*, Αθήνα 1930.

Pardali – Lainou A., «The Establishment and Development of the Port of Piraeus as a Determinative Factor in the Commercial and Industrial Development of the Piraeus Region, 1834-1914», International Journal of Maritime History, VII, N^o2, December 1995.

Pepelasis Minoglou I., «The Greek Merchant House of the Russian Black Sea: A Nineteenth – Century Example of a Trader’s Coalition», International Journal of Maritime History, Vol. X, N° 1, June 1998.

Πετμεζάς Σ., «Δημογραφία. Η δημογραφική συγκυρία: η δεύτερη φάση της διαδικασίας “Δημογραφικής Μετάβασης” και η Υπερατλαντική Μετανάστευση», *Ιστορία της Ελλάδας του 20^{ού} αιώνα, 1900-1922. Οι Απαρχές*, τ. Α΄, Μέρος 1^ο, επιμ. Χ. Χατζηιωσήφ, Αθήνα.

Πιζάνιας Π., *Οικονομική Ιστορία της Ελληνικής Σταφίδας 1851-1912. Παραγωγή, Διεθνής Αγορά, Διαμόρφωση Τιμών, Κρίση*, Αθήνα 1988.

Ranki G., *Περιφερειακές Ευρωπαϊκές Οικονομίες, 19^{ος} - 20^{ός} αι.*, μτφ. Αλέκος Γαβαθάς, Σύρος 1986.

Ρηγίνος Μ., «Η Ελληνική Βιομηχανία, 1900-1940», *Εισαγωγή στη Νεοελληνική Οικονομική Ιστορία*, επιμ. Β. Κρεμμυδάς, Αθήνα 1999.

Ροβολόπουλος Κ. Ν., «Μελέτη περί του λιμένος Πειραιώς και προτάσεις διαρρυθμίσεως αυτού», Ναυτική Επιθεώρηση, τόμος 2^{ος}, έτος Α΄, Ιούλιος-Δεκέμβριος 1917.

Ρος Λουδοβίκος, *Αναμνήσεις και Ανακοινώσεις από την Ελλάδα (1832-1833)*, μτφ. Α. Σπήλιου, Αθήνα 1976.

Σακελλαρόπουλος Θ., *Οι κρίσεις στην Ελλάδα 1830-1857, Οικονομικές, κοινωνικές και πολιτικές όψεις*, τ. Β΄, 1845-1857, Αθήνα 1994.

Σαπουνάκη - Δρακάκη Λ., «Η εκπαίδευση της εργατικής τάξης στον Πειραιά τον 19^ο αιώνα», Τα Ιστορικά, τχ. 6, Δεκέμβριος 1986.

Σατωμπριάν, *Οδοιπορικό. Η Ελλάδα του 1806. Από το Παρίσι στην Ιερουσαλήμ*, προλ.-μτφ. Αντρέας Καραντώνης, Αθήνα 1979.

Scholl L., “The Global Communications Industry and its impact on International Shipping before 1914”, Research in Maritime History, no.14, 1998.

Σπηλιωτόπουλος Δ. Θ., *Ο Πειραιάς και οι Δήμαρχοι της Α΄ Εκατονταετηρίδος*, Πειραιάς 1939.

Spooner F., “The Suez Canal and the International Economy”, *Méditerranée et Océan Indien*, Paris 1970.

Στεφανίδης Δ. Σ., *Τα εμπορικά επιμελητήρια κατά την εν Ελλάδι ιδία μορφήν των*, Αθήνα 1926.

Στεφανίδης Δ. Σ., *Η εισροή ξένων κεφαλαίων και αι οικονομικά και πολιτικά της συνέπειαι*, Θεσσαλονίκη 1930.

- Συναρέλλη Μ., «Το εξωτερικό εμπόριο της Ελλάδας κατά τον 19^ο αιώνα», Τα Ιστορικά, τ. 1, τ.χ. 2, Αθήνα 1984.
- Συναρέλλη Μ., *Δρόμοι και Λιμάνια στην Ελλάδα, 1830-1880*, Αθήνα 1989.
- Theotokas J., «Organizational and Managerial Patterns of Greek – Owned Shipping Enterprises and the Internationalization Process From the Interwar Period to 1990», *Global Markets: The internationalization of the sea transport industries since 1850*, edited by David J. Starkey and Gelina Harlaftis, Research in Maritime History, N^ο 14, St. John's Newfoundland 1998.
- Τόμσον Ε. Π., *Χρόνος, εργασία και βιομηχανικός καπιταλισμός*, μτφ. – επιμ. Βασίλης Τομανάς, Θεσσαλονίκη 1983.
- Τούντας Μ., «Πόλη και βιομηχανία. Η περίπτωση της Ερμούπολης», *Νεοελληνική Πόλη. Οθωμανικές Κληρονομίες και Ελληνικό Κράτος*, τ. Β', Αθήνα 1985.
- Τσοκόπουλος Β., *Πειραιάς, 1835-1870. Εισαγωγή στην Ιστορία του Ελληνικού Μάντσεστερ*, Αθήνα 1984.
- Τσοκόπουλος Β., «Τα στάδια της τοπικής συνείδησης, Ο Πειραιάς, 1835-1935», *Νεοελληνική Πόλη. Οθωμανικές Κληρονομίες και Ελληνικό Κράτος*, τ. Β', Αθήνα 1985. τ. Α', Αθήνα 1985.
- Τσοκόπουλος Β., *Μεγάλα τεχνικά έργα στην Ελλάδα. Τέλη 19^ο – αρχές 20^ο αιώνα*, Αθήνα 1999.
- Τσοτσορός Σ. Ν., *Η συγκρότηση του βιομηχανικού κεφαλαίου στην Ελλάδα (1898-1939)*, τ. Α', *Η αργόσυρτη εκβιομηχάνιση*, Αθήνα 1993.
- Vourkatioti K., «Anglo-Indian Sea Trade and Greek Commercial Enterprises in the second half of the Nineteenth Century», International Journal of Maritime History, vol. XI, N^ο.1, June 1989.
- Φεράλδης Α., *Το Βιβλίο Πρακτικών της επί του συνοικισμού των Χίων Επιτροπής*, Αθήνα 1994.
- Φωκάς Σ. Γ., *Οι Έλληνες εις την ποταμοπολίαν του Κάτω Δουνάβεως*, μτφ. Μαρία Ι. Μαρκοπούλου, Θεσσαλονίκη 1975.
- Χαρλαύτη Τζ., *Έλληνες ναυτικοί και ελληνικά ατμόπλοια τις παραμονές του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου*, Μύκονος 1994.
- Χαρλαύτη Τζ., *Ιστορία της Ελληνόκτητης Ναυτιλίας, 19^{ος}-20^{ός} αιώνας*, Αθήνα 2001.
- Χασιώτης Ι. Κ., *Επισκόπηση της Ιστορίας της Νεοελληνικής Διασποράς*, Θεσσαλονίκη 1993.

Χαστάογλου Β., «Από τις σκάλες του Λεβάντε στις σύγχρονες εμπορικές προκυμαίες. Λιμενικά έργα και όψεις του αστικού εκσυγχρονισμού στην ανατολική Μεσόγειο, 1870-1910», *Η πόλη στους νεότερους χρόνους. Μεσογειακές και Βαλκανικές όψεις (19^{ος}-20^{ός} αι.)*, Αθήνα 2000.

Χατζηιωσήφ Χ., «Εμπορικές παροικίες και ανεξάρτητη Ελλάδα: ερμηνείες και προβλήματα», *Ο Πολίτης*, τχ. 62, Σεπτέμβριος 1983.

Χατζηιωσήφ Χ., *Η Γηραιά Σελήνη. Η βιομηχανία στην ελληνική οικονομία, 1830-1940*, Αθήνα 1993.

Χατζηιωσήφ Χ., «Η μελ επόκ του κεφαλαίου», *Ιστορία της Ελλάδας του 20^{ού} αιώνα, 1900-1922. Οι Απαρχές*, τ. Α', Μέρος 1^ο, επιμ. Χ. Χατζηιωσήφ, Αθήνα.

Χλωμούδης Κ., *Συνεργασία και συμπλοιοκτησία στην ελληνική φορτηγό ναυτιλία. Η περίοδος του Μεσοπολέμου*, Αθήνα 1996.

Χουλιαράκης Μ., *Γεωγραφική, Διοικητική και Πληθυσμιακή εξέλιξις της Ελλάδος 1821-1971*, τ. Α', Μέρος II, Αθήνα 1974.

Χριστοδουλόπουλος Α. Γ., *Ο Πειραιεύς ως λιμήν και ως πόλις. Από των αρχαιοτάτων χρόνων μέχρι σήμερα*, Αθήνα 1912.

Ψυχογιός Δ. Κ., «Συμβολή στη μελέτη των δημογραφικών φαινομένων του 19^{ου} αιώνα», *Επιθεώρηση Κοινωνικών Ερευνών*, τ.χ. 63, Αθήνα 1986.

ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ

ⁱ Θα πρέπει να διευκρινίσουμε εδώ ότι ο Πειραιάς δεν ήταν η μόνη νέα πόλη που συγκροτήθηκε αμέσως μετά την ανεξαρτησία της Ελλάδας. Πολλές πόλεις και κωμοπόλεις ήταν δημιουργημένες, τεχνητές, με πρώτη την πρωτεύουσα. Η πρωτοβουλία για τον εποικισμό του αστικού και ημιαστικού χώρου αναβίωσε κυρίως τα πρώτα χρόνια της βασιλείας του Όθωνα: ιδρύονται νέες πόλεις (Νέα Κόρινθος, Θήβα, Σπάρτη, Μεγαλόπολη, Οθωνούπολη Εύβοιας κ.ά.), γίνονται προσπάθειες αναβίωσης αρχαίων πόλεων, ιδρύονται συνοικισμοί για την εγκατάσταση προσφύγων και διατίθενται για κοινόχρηστους χώρους εκτάσεις από τις εθνικές γαίες. Ωστόσο, με λίγες εξαιρέσεις, μεταξύ των οποίων και ο Πειραιάς, οι ρυθμοί εγκατάστασης σε νέες πόλεις και συνοικισμούς ήταν μάλλον αργόσυρτοι, με αποτέλεσμα η πολιτική του εποικισμού να μην παρουσιάζει τελικά σοβαρές επιπτώσεις στο σύνολο του αστικού και ημιαστικού χώρου της ελληνικής επικράτειας.

ⁱⁱ Σατωμπριάν, *Οδοιπορικό. Η Ελλάδα του 1806. Από το Παρίσι στην Ιερουσαλήμ*, προλ.-μτφ. Αντρέας Καραντώνης, Αθήνα 1979, σελ. 125.

ⁱⁱⁱ Η δημιουργία της νέας πόλης του Πειραιά αποφασίστηκε με το Β.Δ. της 6^{ης} Δεκεμβρίου του 1833. Με το διάταγμα αυτό η Αντιβασιλεία ανακήρυξε τον Πειραιά επίσημο λιμάνι (επίγειο) της νέας πρωτεύουσας. Στη συνέχεια, με το Β.Δ. της 1^{ης} Οκτωβρίου 1835, το σχετικό με το σχηματισμό των δήμων της επαρχίας Αττικής, ο Πειραιάς, ακριβώς εξαιτίας του ρόλου που εκαλείτο να διαδραματίσει, θα αναγορευθεί σε δήμο «*τρίτης τάξεως*», παρόλο που ο συνολικός πληθυσμός στην περιοχή δεν ξεπερνούσε τα 150 με 200 άτομα. Τέλος, στις 23 Δεκεμβρίου του ίδιου έτους ορκίστηκαν οι πρώτοι δημοτικοί άρχοντες, με δήμαρχο τον υδραίο Κυριάκο Σερφιώτη. Αναφορικά με τα πρώτα Β.Δ. που αφορούσαν τον Πειραιά, βλ., Δημ. Θ. Σπηλιωτόπουλος, *Ο Πειραιάς και οι Δήμαρχοι της Α΄ Εκατονταετηρίδος*, Πειραιάς 1939, σσ. 7-9.

^{iv} Λουδοβίκου Ρος, *Αναμνήσεις και Ανακοινώσεις από την Ελλάδα (1832-1833)*, μτφ. Α. Σπήλιου, Αθήνα 1976, σελ. 45.

^v Η ανακήρυξη της πόλης των Αθηνών σε έδρα της κυβέρνησης έγινε με το Β.Δ. της 29^{ης} Ιουνίου/11^{ης} Ιουλίου 1833. Ωστόσο, η μεταφορά και εγκατάσταση του Όθωνα και της διοίκησής του πραγματοποιήθηκε μετά σχεδόν από ένα χρόνο, την 1^η Δεκεμβρίου 1834, βάσει του διατάγματος της 18^{ης}/30^{ης} Σεπτεμβρίου 1834.

^{vi} Γ. Ν. Αλεξάκης, *Πλήρης Οδηγός του Πειραιώς 1906-7. Βιομηχανία - Εμπόριον - Ναυτιλία - Αρχαιολογία - Τοπογραφία - Διευθύνσεις - Οδοί Πειραιώς*, Πειραιάς 1906, σελ. 11.

^{vii} Μέχρι και τα τέλη της δεκαετίας του 1860, περίοδος που συναντάμε τα ίχνη μιας πρώτης βιομηχανικής κίνησης στον ελληνικό χώρο, οι χερσαίοι - αμαξιτοί δρόμοι χαρακτηρίζονται από μια γεωγραφική ετερογένεια (δρόμοι που συνδέουν μια παραγωγική αγροτική ενδοχώρα με το λιμάνι της, χωρίς να υπάρχει όμως την ίδια στιγμή οργανική σύνδεση των επιμέρους οικονομικών ενοτήτων), αντανακλώντας με αυτόν τον τρόπο την αποσπασματικότητα στη σύλληψη του χώρου και σε τελευταία ανάλυση το χαμηλό βαθμό οικονομικής ενοποίησης του εθνικού χώρου. Απηχώντας την ελληνική πραγματικότητα του πρώτου μισού του 19^{ου} αιώνα ο Λουδοβίκος Ρος αναφέρει

χαρακτηριστικά: «Πρέπει να περάσει ακόμα κάμποσος καιρός, να γίνει ο πληθυσμός πιο πλούσιος, και να μεγαλώσουν οι ανάγκες της εσωτερικής επικοινωνίας. Τότε θα μπορεί κανείς να κάμει επιχωματώσεις και γέφυρες. Ως τώρα όλοι οι δρόμοι είναι απλώς μονοπάτια για μουλάρια και άλογα. Ακόμα και στους κάμπους, όπως απ' τον Πειραιά στην Αθήνα, δεν μπορούσαν να μεταφέρουν μεγαλύτερα βάρη παρά μονάχα με τις καμήλες». Λουδοβίκου Ρος, ό.π., σελ. 46. Περισσότερα για τη συγκρότηση του οδικού δικτύου στην Ελλάδα το 19^ο αιώνα, βλ. Μαρία Συναρέλλη, *Δρόμοι και Λιμάνια στην Ελλάδα, 1830-1880*, Αθήνα 1989, μέρος Α', σσ. 19-106.

^{viii} Βλ., Γ. Αγγελόπουλου, *Στατιστική Πειραιώς*, Αθήνα 1852, σελ. 45.

^{ix} Χριστίνα Αγριαντώνη, *Οι Απαρχές της Εκβιομηχάνισης στην Ελλάδα τον 19^ο αιώνα*, Αθήνα 1986, σσ. 99-100.

^x Το ορθογωνικό σχέδιο ρυμοτομίας, το ιπποδάμειο σύστημα, αρχαιοελληνικής προέλευσης, εκτός της πόλης του Πειραιά καθόρισε το σχεδιασμό του χώρου 58 επιπλέον ελληνικών οικισμών. Η Λίλα Λεοντίδου γράφει χαρακτηριστικά για τη νέα ελληνική πόλη ότι "...διαφοροποιείται από τις δαιδαλώδεις πόλεις της τουρκοκρατίας, έρχεται σε ρήξη με το παρελθόν της. Η επιβολή της ορθογωνικότητας στον προηγούμενο δαιδαλώδη πολεοδομικό ιστό υποδηλώνει συχνά την απελευθέρωση από τις οθωμανικές καταβολές". Λίλα Λεοντίδου, *Πόλεις της Σιωπής. Εργατικός εποικισμός της Αθήνας και του Πειραιά, 1909 – 1940*, Αθήνα 1989, σσ. 67-68.

^{xi} Αναλυτικότερα για την πολεοδομική οργάνωση της πειραιϊκής χερσονήσου, καθώς και για τις πρώτες νομοθετικές διατάξεις που ρύθμιζαν την οικοδόμηση της νεοσύστατης πόλης, βλ., Βάσιας Τσοκόπουλος, *Πειραιάς, 1835-1870. Εισαγωγή στην Ιστορία του Ελληνικού Μάντσεστερ*, Αθήνα 1984, σσ. 39-52 και 62-71. Αναφορικά με τις συνθήκες εκπόνησης του πρώτου σχεδίου της πόλης του Πειραιά και τη μετέπειτα τύχη του, βλ. ειδικότερα, Ιωάννης Αλεξ. Μελετόπουλος, *Η δημιουργία του Πειραιώς και το πρώτο σχέδιον της πόλεως*, Πειραιάς 1969, σσ. 22-34.

^{xii} Ενδεικτικό της ζωτικότητας των τοπικών αρχών αποτελούν τα λόγια του γάλλου διπλωματικού υπαλλήλου Henri Belle για την εικόνα του Πειραιά στο δεύτερο μισό του 19^{ου} αιώνα: «Αν και ορισμένες γειτονίες διατηρούν ακόμη κάποιον πρωτογονισμό, οι μεγάλοι δρόμοι που χαράζονται, τα έργα αποστράγγισης και εξυγίανσης που συνεχίζονται, τα δέντρα που φυτεύονται, αποδεικνύουν ότι ο Πειραιάς διαθέτει δημοτικές αρχές πολύ πιο δραστήριες από της Αθήνας», στο Henri Belle, *Ταξίδι στην Ελλάδα, 1861-1874*, τ. Α', μτφ. Λίνα Σταματιάδη, Αθήνα 1993, σελ. 65. Πληροφορίες για τα δημοτικά έργα, βλ. ειδικότερα, Δ.Θ. Σπηλιωτόπουλος, ό.π. Ένα επιπλέον στοιχείο που υποδηλώνει τη ζωντάνια αλλά και τη δραστηριότητα των δημοτικών αρχών, ήδη από τα πρώτα χρόνια της συγκρότησης του δημαρχιακού συμβουλίου, αποτελεί η πρότασή του για την ανακήρυξη του Πειραιά ως ελεύθερου λιμένα. Συγκεκριμένα, το 1837 το δημαρχιακό συμβούλιο (με πρόεδρο τον Κυριάκο Σερφιώτη) διαβλέποντας τις δυνατότητες και τις ευκαιρίες που παρουσίαζε η νέα πόλη και το λιμάνι της πρότεινε στην κυβέρνηση να καταστήσει το λιμάνι του Πειραιά ελεύθερο από την υποχρέωση καταβολής τελωνειακών εισπράξεων, υπολογίζοντας με αυτόν τον τρόπο να αναδείξουν τον Πειραιά σε πόλο συγκέντρωσης του ελληνικού εξωτερικού εμπορίου καθώς και της ευρύτερης ανατοlikομεσογειακής εμπορικής κίνησης. Η πρόταση αυτή, ωστόσο, η οποία επαναλήφθηκε και το 1841, συνάντησε την έντονη αντίδραση από την πλευρά των άλλων λιμανιών του ελληνικού κράτους

(Ερμούπολης, Πατρών και Ναυπλίου), με αποτέλεσμα η κυβέρνηση να υποχωρήσει και να εγκαταλείψει οριστικά οποιαδήποτε τέτοια σκέψη. Για το χρονικό της παραπάνω πρότασης και τις αντιδράσεις που αυτή ανέγειρε, βλ., Δ. Θ. Σπηλιωτόπουλος, *ό.π.*, σελ. 18 και 27-29. Αναφορά στο θέμα και στον Κωνστ. Θ. Ζουμπουλίδη, *Ιστορία και εξέλιξις του λιμένος Πειραιώς*, Πειραιάς 1932, σελ. 25. Επίσης, βλ., Μαριάνθη Γ. Κοτέα, *Η Βιομηχανική Ζώνη του Πειραιά (1860-1900)*, Αθήνα 1997, σελ. 34 και 41-42 και Β. Α. Καρδάση, *Σύρος. Σταυροδρόμι της Ανατολικής Μεσογείου (1832-1857)*, Αθήνα 1987, σσ. 58-62. Τέλος, τη διαμάχη του 1841 μέσα από τις σελίδες των εφημερίδων «*Καρτερία*», «*Ελληνικός Παρατηρητής*» καθώς και από τις αποφάσεις του Επαρχιακού Συμβουλίου της Σύρου, μπορεί να την παρακολουθήσει κανείς από το *Χιακόν Αρχείον*, επιμ. εκδ. Ι. Βλαχογιάννη, τ. 5^{ος}, Αθήνα 1910, σσ. 488-515.

^{xiii} Περισσότερα για την κινητικότητα που παρουσιάζει ο αστικός χώρος στην Ελλάδα το 19^ο αιώνα καθώς και για τους μηχανισμούς και το είδος πληθυσμιακής και ειδικότερα εργατικής τροφοδότησης των αστικών κέντρων του Πειραιά και της Ερμούπολης, βλ. Βασίλης Παναγιωτόπουλος, «Αγροτική έξοδος και σχηματισμός της εργατικής δύναμης στην ελληνική πόλη», στο *Νεοελληνική Πόλη. Οθωμανικές Κληρονομίες και Ελληνικό Κράτος*, τ. Β', Αθήνα 1985 και Παναγιώτα Καλόγρη, Βάσιας Τσοκόπουλος, «Βιομηχανία και Πόλεις στην Ελλάδα το δεύτερο ήμισυ του 19^{ου} αιώνα», στο ίδιο. Για την αριθμητική αποτύπωση της εξέλιξης της αστικοποίησης της Ελλάδας την περίοδο 1853–1981 και ειδικότερα της περιοχής της ευρύτερης Αθήνας, βλ., Lila Leontidou, *The Mediterranean city in transition. Social change and urban development*, Cambridge 1990, Table 2.2, σελ. 56.

^{xiv} Αναφορικά με το κρατικό ενδιαφέρον για την προσέλκυση των παραπάνω μεταναστευτικών ομάδων, βλ., Βάσιας Τσοκόπουλος, *Πειραιάς, ό.π.*, σσ. 39-48 και σσ. 53-61. Ειδικότερα σε ό,τι αφορά τους χίους έποικους σημαντικό είναι το βιβλίο του Αλέξανδρου Φεράλδη, *Το Βιβλίο Πρακτικών της επί του συνοικισμού των Χίων Επιτροπής*, Αθήνα 1994, όπου παρουσιάζεται η αλληλογραφία της εν λόγω επιτροπής κυρίως με την κυβέρνηση, αλλά και με διάφορες υπηρεσίες, επιτροπές καθώς και ιδιώτες την περίοδο 1836-1842.

^{xv} Η ίδια εικόνα απαντάται όχι μόνο στην ευρωπαϊκή ήπειρο, αλλά συνολικά στα μεγέθη του παγκόσμιου πληθυσμού. Μπορούμε να ισχυριστούμε ότι συνολικά ο 19^{ος} αιώνας χαρακτηρίζει μια επαναστατική μετάβαση: από μια μακρόχρονη δημογραφική δομή που καθοριζόταν από υψηλά ποσοστά γεννησιμότητας και θνησιμότητας και αντίστοιχα χαμηλό προσδόκιμο ζωής σε μια πραγματικότητα με συγκριτικά χαμηλότερο ρυθμό γεννήσεων, αλλά πολύ χαμηλότερο ρυθμό θανάτων και παράλληλη αύξηση του προσδόκιμου ζωής.

^{xvi} Στο σημείο αυτό θα πρέπει ωστόσο να υπογραμμίσουμε ότι η έννοια της αναπτυγμένης οικονομικά Δύσης παρουσιάζει έντονες εσωτερικές διαφοροποιήσεις. Στην ουσία η μόνη χώρα η οποία πραγματικά θα μπορούσε να χαρακτηριστεί «αναπτυγμένη», με την έννοια της κυριαρχίας του βιομηχανικού καπιταλισμού στις οικονομικές δομές και λειτουργίες, ήταν η Μεγάλη Βρετανία. Συγκρίνοντας το κατά κεφαλήν εισόδημα γύρω στο 1860, παρατηρούμε ότι η σχέση της Μεγάλης Βρετανίας με την υπόλοιπη Ευρώπη ήταν της τάξης του 2 ½ προς 1 και 3 προς 1 μεταξύ της ίδιας χώρας και του υπόλοιπου κόσμου. Σχετικά με το θέμα αυτό, βλ., Paul Bairoch, “Free trade and european economic development in the 19th Century”, *European Economic Review*, vol. 3, 1972, σσ.

213-215, σημ. 14, όπως επίσης τους πίνακες 1 και 2 όπου παρουσιάζονται διάφοροι δείκτες ορισμένων παραγωγικών τομέων (αγροτική παραγωγή, βιομηχανική παραγωγή, συγκοινωνίες) σε δέκα βασικές ευρωπαϊκές χώρες, καθώς και η οικονομική σημασία της Μεγάλης Βρετανίας και των Η.Π.Α. σε σχέση με τα ποσοστά της παγκόσμιας παραγωγής.

^{xvii} E. J. Hobsbawm, *Η Εποχή του Κεφαλαίου 1848-1875*², μτφ. Δημοσθένης Κούρτοβικ, Αθήνα 1996, σελ. 79. Την ίδια περίπου άποψη διατυπώνει και ο György Ranki. Ξεκινώντας από τον προβληματισμό του Immanuel Wallerstein και το ερώτημα πότε εμφανίζεται ένα σύγχρονο παγκόσμιο οικονομικό σύστημα, ο συγγραφέας θεωρεί την οικονομική ανάπτυξη του 19^{ου} αιώνα, με κυριότερη έκφρασή της την αλματώδη ανάπτυξη του εξωτερικού εμπορίου, ως την πραγματική αφετηρία του παγκόσμιου οικονομικού συστήματος. Ωστόσο, τονίζει παράλληλα ότι η διαδικασία αυτή ήταν βασικά ευρωπαϊκή υπόθεση, επικεντρωμένη στο γεωγραφικό χώρο της Δυτικής κυρίως Ευρώπης. «Από κάποια άποψη, παρ' όλη αυτή την αυξανόμενη τάση προς μία παγκόσμια οικονομία, ο 19^{ος} αιώνας ήταν ένας αιώνας όπου κυριαρχούσαν ακόμη οι εθνικές οικονομίες. Η παγκόσμια οικονομία ήταν ακόμη ένα άθροισμα από εθνικές οικονομίες». György Ranki, *Περιφερειακές Ευρωπαϊκές Οικονομίες, 19^{ος} - 20^{ός} αι.*, μτφ. Αλέκος Γαβαθάς, Σύρος 1986, σσ. 32-36 και σελ. 54.

^{xviii} Την εικοσαετία 1841-1860 για παράδειγμα η σχέση μεταξύ του ποσοστού γεννήσεων έναντι των θανάτων στη Σουηδία ήταν της τάξης του 10 προς 8, στη Νορβηγία 14 προς 2, στη Δανία 11 προς 6, στις Κάτω Χώρες 7 προς 3 και στη Γερμανία 9 προς 2. Αντίθετα, την ίδια περίοδο στη Γαλλία η σχέση ήταν 3 προς 2 για να περάσει στο 2 προς 7 τη δεκαετία του 1861-1870. Για τις δημογραφικές εξελίξεις στον ευρωπαϊκό χώρο του 19^{ου} αιώνα, βλ. ειδικότερα, A. Milward - S. B. Saul, *The Economic Development of Continental Europe, 1780-1870*, London 1973, σσ. 131-142.

^{xix} Ποσοστιαία κατανομή (%) των μεταναστεύσεων στις Η.Π.Α.

Περίοδος	Γερμανία	Μεγάλη Βρετανία	Σκανδιναβικές χώρες	Ιταλία	Αυστρία-Ουγγαρία	Ρωσία
1881-1890	27	28	12	5,8	6,7	4
1891-1900	13	17	10	17	16	13
1901-1910	3,8	9,8	5,7	23	24	18

Πηγή: Βασίλης Κρεμμυδάς, *Εισαγωγή στην Οικονομική Ιστορία της Ευρώπης, (16^{ος}- 20^{ος} αιώνας)*, Αθήνα 1997, σελ. 295.

Ειδικότερα για τη μελέτη του μεταναστευτικού κύματος όπως αυτό εξελίχθηκε σε συγκεκριμένες περιοχές και χώρες της Ευρώπης τον 19^{ου} αιώνα, βλ. A. Milward - S. B. Saul, *The Economic Development of Continental Europe*, ό.π., σσ. 142-168. Μεταναστευτική κίνηση παρουσιάστηκε ωστόσο και σε άλλες περιοχές του πλανήτη κατά την ίδια περίοδο. Κινέζοι στη Μαλαϊκή χερσόνησο, στην Κούβα, φυσικά στις Η.Π.Α. (κυρίως στο Σαν Φρανσίσκο), στο Περού, όπως και μετακινήσεις πληθυσμών της Ινδίας προς τη γειτονική Βιρμανία. Για τις πληθυσμιακές μετακινήσεις σε παγκόσμιο επίπεδο καθώς και για τις πολιτισμικές αλλαγές που οι τελευταίες επέφεραν, βλ., E. J. Hobsbawm, *Η Εποχή του Κεφαλαίου*, ό.π., κεφ. ΙΑ', σσ. 292-313.

^{xx} Τα παραπάνω στοιχεία αντλήθηκαν από το Shepard B. Clough – Richard T. Rapp, *European Economic History. The Economic Development of Western Civilization*³, New York 1975, σελ. 323 και Πίνακας 12 σελ. 290. Σε ό,τι αφορά την επικράτεια του ελληνικού κράτους η κατάσταση είναι αρκετά διαφορετική. Συγκεκριμένα, με βάση τα επεξεργασμένα στοιχεία της Χ. Αγριαντώνη, το ποσοστό του πληθυσμού που μένει σε πόλεις άνω των 5.000 κατοίκων παραμένει καθηλωμένο (σε σύγκριση πάντα με το συνολικό πληθυσμό) στο ποσοστό του 13% μεταξύ του 1856 και 1870. Παράλληλα και πέρα από τις όποιες διαφορές που παρατηρούνται στην εξέλιξη των πόλεων (23 στο σύνολο) που ξεπερνούν το όριο των 5.000 κατοίκων, η αστική ανάπτυξη στο σύνολό της κατανέμεται με τρόπο λίγο - πολύ ομοιογενή, αποτέλεσμα σε μεγάλο βαθμό της διαφοράς των οικονομικών λειτουργιών σε διάφορα τοπικά κέντρα. Εντούτοις, για την ίδια περίοδο ο Πειραιάς παρουσιάζει ετήσιο ποσοστό αύξησης του αστικού του πληθυσμού 4,3%, το οποίο είναι το υψηλότερο σε σχέση με τις υπόλοιπες πόλεις του νεοελληνικού κράτους. Βλ., Πίνακα 1 του παρόντος κειμένου.

^{xxi} Έτσι λοιπόν η Ρωσία ειδικεύεται στην παραγωγή δημητριακών, η Αίγυπτος στην παραγωγή και εξαγωγή βάμβακος, η Κολομβία στον καπνό, η Βραζιλία στον καφέ κ.ο.κ. Παράλληλη σχεδόν πορεία παρατηρείται και στην Ελλάδα, ιδίως από το δεύτερο μισό του 19^{ου} αιώνα, με την επέκταση της καλλιέργειας σταφίδας στην Πελοπόννησο και στα νησιά του Ιονίου. Ωστόσο από ό,τι δείχνουν τα διαθέσιμα στοιχεία, η ανάπτυξη της συγκεκριμένης καλλιέργειας, όσο δυναμική και αν ήταν η τελευταία, δεν απέκτησε ποτέ το χαρακτήρα «μονοκαλλιέργειας», καθώς σε καμιά επαρχία δεν ξεπέρασε ποτέ το 25% των καλλιεργήσιμων εκτάσεων. Για το ζήτημα αυτό βλ., Δημήτρης Κ. Ψυχογιός, «Συμβολή στη μελέτη των δημογραφικών φαινομένων του 19^{ου} αιώνα», Επιθεώρηση Κοινωνικών Ερευνών, τ.χ. 63, Αθήνα 1986, σσ. 156-157.

^{xxii} Ο πλέον εμφανής δείκτης της σημασίας της βιομηχανίας στην οικονομία μιας χώρας αποτελεί το ποσοστό που η παραγωγή του τομέα αυτού αναλογεί στο συνολικό εθνικό προϊόν. Αναφορικά λοιπόν στις αρχές του 19^{ου} αιώνα (1801) στη Μεγάλη Βρετανία το μερίδιο της βιομηχανικής παραγωγής αντιστοιχούσε στο 23% του εθνικού προϊόντος της χώρας, για να περάσει στο 34% το 1841. Αντίστοιχα, στη Γαλλία το ποσοστό αυτό ήταν 20% για την περίοδο 1789-1815 και 30% την περίοδο 1872-1882. Τέλος, το ποσοστό στη Γερμανία για τη δεκαετία του 1860 ήταν της τάξης του 24%. Αντίστροφη κίνηση παρατηρείται, όπως είναι φυσικό, στο ποσοστό της αγροτικής παραγωγής στο συνολικό εθνικό εισόδημα στις χώρες της βιομηχανικής Δύσης. Βλ. ειδικότερα, Shepard B. Clough – Richard T. Rapp, *ό.π.*, σελ. 324.

^{xxiii} Ενδεικτικά να αναφέρουμε ότι η αξία του διεθνούς εμπορίου (σε δις δολάρια) από 2,8 το 1840 πέρασε στα 7,2 το 1860, για να φτάσει η αξία του στα 14,8 το 1880. Τα παραπάνω στοιχεία έχουν αντληθεί από τους Shepard B. Clough - Richard T. Rapp, *ό.π.*, σελ. 324.

^{xxiv} Αφετηρία στη διαδικασία φιλελευθεροποίησης του παγκόσμιου εμπορίου αποτελεί η δεκαετία του 1840 (κατάργηση στη Βρετανία το 1846 του νόμου των σιτηρών, καθώς και του νόμου περί ναυσιπλοΐας τρία χρόνια αργότερα), για να κορυφωθεί με την αγγλογαλλική εμπορική συνθήκη του 1860. Θα πρέπει ωστόσο να τονίσουμε εδώ ότι τα αποτελέσματα της φιλελευθεροποίησης του εμπορίου είχαν ριζικά διαφορετικές επιπτώσεις στις χώρες της βιομηχανικής Δύσης. Στις αναπτυσσόμενες χώρες, στην ουσία στη Μεγάλη Βρετανία, καθώς αυτή ακριβώς την περίοδο η

οικονομική ανάπτυξη της Μεγάλης Βρετανίας ήταν η ταχύτερη, ήταν θετικές. Αντίθετα, για τις λιγότερα αναπτυγμένες χώρες, τα αποτελέσματα, σε επίπεδο επιτάχυνσης της οικονομικής ανάπτυξης, τεχνολογικών καινοτομιών και βαθμού επενδύσεων, ήταν αρνητικά. Αναλυτικότερα για τη διάσταση μεταξύ Μεγάλης Βρετανίας από τη μια πλευρά και της Γαλλίας, Γερμανίας και Ιταλίας από την άλλη την περίοδο του ελεύθερου εμπορίου, βλ., Paul Baïroch, ό.π., σσ. 219-245.

^{xxv} Σύμφωνα με τον Douglas North η συνεχής μείωση του επιπέδου των θαλάσσιων ναύλων μέχρι σχεδόν και το τέλος του 19^{ου} αιώνα θα πρέπει να αναζητηθεί όχι τόσο στην επίδραση της τεχνολογίας του ατμού, αλλά σε ένα συνδυασμό διαφόρων παραγόντων που σχετίζονται με το βαθμό σύνδεσης μιας τοπικής αγοράς με το διεθνές σύστημα ανταλλαγών, στο μέγεθος ζήτησης ενός προϊόντος, καθώς και σε πλήθος άλλων στοιχείων (π.χ. στο βαθμό οικονομικής αποδοτικότητας ενός λιμανιού και των συναφών υπηρεσιών του, στο επίπεδο των ναυσιπλοϊκών, γεωγραφικών και μετεωρολογικών γνώσεων που καθιστούν ένα θαλάσσιο ταξίδι οικονομικό κ.ο.κ.). Βλ. σχετικά Douglas North, "Ocean Freight Rates and Economic Development 1750-1913", *The Journal of Economic History*, vol. XVIII, 1958, σσ. 541-547. Την παραπάνω άποψη υιοθετεί και ο Υρjö Kaukiainen, ο οποίος επικεντρώνοντας την προσοχή του στο εμπόριο μεγάλων αποστάσεων φορτίων μεγάλου όγκου (*bulk cargoes*), επισημαίνει ότι η αποδοτικότητα των οικονομικών πράξεων, όπως οι τελευταίες εξελίσσονταν καθημερινά (*everyday economics*), ήταν τελικά ο αποφασιστικός λόγος για την τύχη της «διαμάχης» μεταξύ ατμόπλοιων και ιστιοφόρων και όχι τόσο οι νέες τεχνολογικές εξελίξεις. Βλ., Υρjö Kaukiainen, "Coal and Canvas: Aspects of the competition between Steam and Sail, c. 1870-1914", *International Journal of Maritime History*, IV, No 2 (December 1992).

^{xxvi} Βλ. Χ. Αγριαντώνη, ό.π., σελ. 139. Παράλληλα με τον «εξωγενή» χαρακτήρα της ελληνικής εκβιομηχάνισης και βάσει της τυπολογίας που ο ίδιος ο συγγραφέας διακρίνει στους τρεις βασικούς τρόπους χρηματοδότησης της βιομηχανικής προσπάθειας, θα μπορούσαμε επιπλέον να εντάξουμε την ελληνική περίπτωση στο λεγόμενο «ανατολικο-ευρωπαϊκό» τύπο εκβιομηχάνισης, όπου το κράτος, ελλείψει ιδιωτικών κεφαλαίων και τραπεζικής χρηματοδότησης, αναλαμβάνει το ίδιο τη διαμόρφωση δομών δευτερογενούς παραγωγής. Στην Ελλάδα του τέλους του 19^{ου} αιώνα, η κίνηση αυτή έλαβε μορφή όχι τόσο με άμεσες κρατικές επενδύσεις στη βιομηχανία, όσο κυρίως με τη διαμόρφωση του ευνοϊκού εκείνου πλαισίου για την αφετηριοποίηση της προσπάθειας (κυρίως με τη συγκρότηση ενός πρώτου αξιόλογου πάγιου κοινωνικού κεφαλαίου: σιδηρόδρομος, οδικό δίκτυο και λιμενικά έργα). Σχετικά με τους τρεις τύπους βιομηχανικής χρηματοδότησης και των αντίστοιχων μοντέλων εκβιομηχάνισης, βλ., György Ranki, ό.π., σσ. 85-86. Βλ. επίσης την κριτική που ασκούν στην τυπολογία του Gerschenkron οι Α. Milward και S. B.Saul στο κεφάλαιο «Models of Development» του βιβλίου τους *The Development of the Economies of Continental Europe 1850-1914*, London 1977, σσ. 522-528. Η ένταξη ωστόσο του ελληνικού οικονομικού χώρου στις διεθνείς (ευρωπαϊκές και ανατολικομεσογειακές) εμπορευματικές σχέσεις δεν ήταν προϊόν του 19^{ου} αιώνα. Ήδη από τις αρχές του 18^{ου} αιώνα αλλαγές που σχετίζονταν τόσο με το εσωτερικό του οθωμανικού χώρου (π.χ. μετατόπιση του οικονομικού χώρου από την Ανατολή στη Μ. Ασία και Βαλκανική, δημιουργία μιας ισχυρής οικονομικά ελληνικής εμπορικής τάξης) όσο και με εξωτερικούς παράγοντες (π.χ. αγγλογαλλικός εμπορικός ανταγωνισμός, συνθήκη του Κιουτσούκ-Καϊναρτζί κ.ά.) είχαν ως

αποτελεσμα, τουλάχιστον στο επίπεδο του πρωτογενούς τομέα, την εμπορευματοποίηση σε μεγάλο βαθμό της παραγωγής και τη συνακόλουθη ανάπτυξη των εμπορευματικών σχέσεων. Για τη σύνδεση του ελληνικού οικονομικού χώρου στην περιφέρεια των διεθνών εμπορευματικών σχέσεων το 18^ο αιώνα, βλ. Βασίλης Κρεμμυδάς, *Το Εμπόριο της Πελοποννήσου στο 18^ο αιώνα (1715-1742)*, Αθήνα 1972, σσ. 7-8, καθώς και Γ. Λεονταρίτης, *Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία (1453-1850)*, Αθήνα, 1996, σσ. 31-35.

^{xxvii} Η σύμπτωση έναρξης της ελληνικής εκβιομηχάνισης με τη λεγόμενη δεύτερη φάση της βιομηχανικής επανάστασης (χρονικά την περίοδο 1860-1910), κυρίως όμως ο ρυθμός της καθυστέρησης στην εξέλιξη αυτή, θεωρείται από πολλούς μελετητές της νεοελληνικής οικονομικής ιστορίας ως ο θεμελιώδης λόγος για την καχεξία και τις εγγενείς αδυναμίες - «διαιτερότητες» της ελληνικής εκβιομηχάνισης. Η παραπάνω άποψη απορρέει συνολικά και από τη μελέτη της Χ. Αγριαντώνη, *Οι απαρχές της εκβιομηχάνισης στην Ελλάδα τον 19^ο αιώνα*, και από το έργο του Γιώργου Δερτιλή, *Ελληνική Οικονομία (1830-1910) και Βιομηχανική Επανάσταση*, Αθήνα 1984, κυρίως σσ. 19-30.

^{xxviii} Αναλυτικότερα, βλ., Χ. Αγριαντώνη, *ό.π.* σελ. 209.

^{xxix} Για μια συμπερασματική αποτύπωση της εικόνας της ελληνικής βιομηχανίας στα 1875, βλ., Χ. Αγριαντώνη, *ό.π.*, σσ. 205-223.

^{xxx} Χαρακτηριστικά για τις χρονιές από το 1870 έως το 1877 το ποσοστό της αξίας των εξαγωγών της σταφίδας στη συνολική αξία των ελληνικών εξαγωγών κυμάνθηκε από 46% (minimum) μέχρι 79% (maximum). Για την τριετία 1858-60 το ποσοστό της αξίας των εισαγόμενων δημητριακών στη συνολική αξία των εισαγόμενων προϊόντων ήταν 15% για να περάσει στο 25% την τριετία 1872-74. Αντίστοιχα, για την περίοδο 1858-74 η συμμετοχή των εισαγόμενων υφασμάτων κάλυπτε σταθερά ένα ποσοστό 20% του συνόλου των ελληνικών εισαγωγών. Βλ. σχετικά, Π. Πιζάνιας, *Οικονομική Ιστορία της Ελληνικής Σταφίδας 1851-1912. Παραγωγή, Διεθνής Αγορά, Διαμόρφωση Τιμών, Κρίση*, Αθήνα 1988, σελ. 44, Πίνακας 2.1 και Μαρία Συναρέλλη, «Το εξωτερικό εμπόριο της Ελλάδας κατά τον 19^ο αιώνα», *Τα Ιστορικά*, τ. 1, τ.χ. 2, Αθήνα 1984.

^{xxxi} Το 1873 ο Dr. E. Isambert αναφέρει τα εξής χαρακτηριστικά: «Είναι πιο εύκολο να φθάσει κανείς στην Ελλάδα παρά να ταξιδέψει στο εσωτερικό της χώρας... Οι δρόμοι επικοινωνίας είναι, ασφαλώς, ένα από τα πιο αναμφισβήτητα σημάδια της υλικής ευημερίας ενός έθνους. Δυστυχώς, η Ελλάδα είναι πολύ καθυστερημένη από την άποψη αυτή. Αριθμεί συνολικά μόνο 21 δρόμους... Από αυτούς, οι δρόμοι από την Αθήνα στον Πειραιά, από το Άργος στο Ναύπλιο, από την Κόρινθο στο Καλαμάκι, καθώς και οι δρόμοι από την Αθήνα στην Ελευσίνα, από τα Μέγαρα στη Θήβα και από την Αθήνα στην Κηφισιά, είναι οι μόνοι πραγματικοί αμαξιτοί». Dr. E. Isambert, *Itineraire descriptif, historique et archeologique de l' Orient*, τ.1: "Grece et Turquie d' Europe", Παρίσι 1873, παρατίθεται από τη Μαρία Συναρέλλη, *Δρόμοι και Λιμάνια στην Ελλάδα 1830-1880*, *ό.π.*, σελ. 73. Η έλλειψη λειτουργικού και οργανωμένου οδικού δικτύου εκφράζεται επίσης και μέσα από τη σύγκριση του κόστους θαλάσσιας και χερσαίας μεταφοράς. Έτσι π.χ. το 1865 κόστιζε περισσότερο να μεταφέρει κάποιος ένα σακί με αλεύρι από την πόλη της Λιβαδειάς στον Πειραιά (μια απόσταση περίπου 120 χλμ.) παρά από την Οδησσό στον Πειραιά. Το 1874 ο ναύλος για τη μεταφορά μιας οκάς σιταριού από τη Λιβαδειά

στην Αθήνα κόστιζε 0,08 έως 0,10 δραχμές, ενώ ο ναύλος από το Λίβερπουλ στον Πειραιά ήταν της τάξης της 0,035 δραχμής. Βλ., επίσης, Α.Ν. Βερναρδάκης, *Περί του εν Ελλάδι εμπορίου*, Αθήνα 1885, επανέκδοση Αθήνα 1990, σσ., 131-132. Ο συγγραφέας, αναφερόμενος στη σημασία που έχουν οι οδικοί άξονες για την επέκταση και τον εκσυγχρονισμό της γεωργικής παραγωγής, παραθέτει χαρακτηριστικά παραδείγματα υπερκοστολογημένων γεωργικών προϊόντων ανάμεσα στους τόπους παραγωγής και στους τόπους κατανάλωσης.

^{xxxii} Ένα επιπλέον στοιχείο από το οποίο αναδεικνύεται η σημασία του θαλάσσιου χώρου (λιμάνια, πόλεις κοντά σε λιμάνια, νησιά) είναι τα έσοδα που προέρχονταν από τη φορολογία (2%) επί της τιμής των εμπορευμάτων που εισήγαγε ένας δήμος για εσωτερική κατανάλωση (νόμος της 22^{ης} Δεκεμβρίου 1847). Το 1868, από τους 361 δήμους και κοινότητες που αριθμούσε η χώρα, ο φόρος αφορούσε μόνο τους 120 (όσους διέθεταν τελωνειακή υπηρεσία). Για την ίδια χρονιά τα συνολικά έσοδα ήταν 1.623.000 δρχ. από τα οποία το 1.376.000 δρχ, δηλαδή ένα ποσοστό γύρω στο 85%, συγκεντρώθηκε από 20 δήμους που ήταν λιμάνια ή νησιά ή μεσόγειες πόλεις (π.χ. Αθήνα, Λαμία κ.λ.π.). Βλ. Μ. Συναρέλλη, *Δρόμοι και Λιμάνια στην Ελλάδα 1830-1880*, ό.π. σελ. 171 και Πίνακας Β.11.

^{xxxiii} Υιοθετώντας το μεθοδολογικό σχήμα του Jose-Gentil Da Silva θα ορίσουμε γενικά το μεταπρατισμό – διαμεσολαβητισμό ως την κατεύθυνση των επενδύσεων και του εμπορίου, εν γένει της οικονομικής πολιτικής, όχι βάσει μιας αυτοτελούς ανάπτυξης, αλλά βάσει ενός «ξένου εξωτερικού σχεδίου». Βλ., Jose-Gentil Da Silva, «Ο ρόλος των διαμεσολαβητών στις σχέσεις της Δύσης, της Μεσογείου και της Νοτιοανατολικής Ευρώπης», στο *Εκσυγχρονισμός και Βιομηχανική Επανάσταση στα Βαλκάνια του 19^{ου} αιώνα*, μτφ. Χ. Αγριαντώνη, επιμ. – εισαγ. Β. Παναγιωτόπουλος, Αθήνα 1980, σελ. 32. Η ίδια αντίληψη εκφράζεται, αν και με πιο γλαφυρό τρόπο, από τον Κ. Μοσκόφ, στο σημείο που αναφέρεται στις δομές και στις παραγωγικές σχέσεις της νεοελληνικής πόλης του 19^{ου} αιώνα: «Έτσι, η καινούργια πόλη λειτουργεί και πάλι οργανωτικά μέσα στην παραγωγή, η λειτουργία της όμως τώρα είναι μεταπρατική, δεν αναπτύσσει, υποτάσσει στην διεθνή αγορά τον γύρω της χώρο. Η κοινωνία της πόλης, ο κόσμος της, λειτουργεί σαν μια μισθοφορική στρατιά, στην υπηρεσία των δυνάμεων που κυριαρχούν στην διεθνή αγορά: τα διάφορα τμήματα της αστικής τάξης υπηρετούν σαν αξιωματούχοι, τα λαϊκά στρώματα σαν λεηλατούντες φαντάρου». Κ. Μοσκόφ, *Η εθνική και κοινωνική συνείδηση στην Ελλάδα 1830-1909. Ιδεολογία του μεταπρατικού χώρου*, Αθήνα 1974², σσ. 151-152.

Ειδικότερα για τον Πειραιά, το εμπόριο και η γενική μεταπρατική του λειτουργία θα αποτελέσει τον πιο καθοριστικό παράγοντα της πόλης, καθώς όλη η οικονομία, και μαζί με αυτήν η κοινωνική ζωή και τα ήθη, καθορίζονταν από την πορεία του εμπορίου. Ο μεταπρατικός χαρακτήρας της πόλης του Πειραιά αποκαλύπτεται τόσο από την ίδια την επαγγελματική δομή του ενεργού πληθυσμού της πόλης (ακόμη και το 1895 ο τριτογενής τομέας κάλυπτε ένα ποσοστό γύρω στο 55% του άρρενος πληθυσμού της ίδιας χρονιάς), όσο και από τη σύγκριση μεταξύ του συνολικού ποσού του εξωτερικού εμπορίου που εξυπηρετούσε το λιμάνι του Πειραιά και του αντίστοιχου ποσού που αντιπροσώπευαν οι ανάγκες της εσωτερικής κατανάλωσης της πόλης: έτσι λ.χ., σε δύο βασικά εισαγωγικά προϊόντα, τα δημητριακά και τους γαιάνθρακες, οι συνολικές εισαγωγές ξεπερνούσαν, σε όλη τη διάρκεια της εξεταζόμενης περιόδου, τις ανάγκες της τοπικής βιομηχανίας και αγοράς. Ακόμη και η ίδια η βιομηχανική δομή της πόλης καθορίζεται αποφασιστικά από τη μεταπρατική φυσιογνωμία της πόλης.

Όπως σημειώνει ο Βάσιος Τσοκόπουλος, «Ο Πειραιάς, χάρη στη βιομηχανία του, θα διαφέρει ασφαλώς από τις άλλες πόλεις της Ανατολής, αλλά θα “μοιάζει” μόνο με τις αναπτυγμένες βιομηχανικές πόλεις της Δύσης. Το επίπεδο ανάπτυξης της βιομηχανίας του είναι χαμηλό και κυρίως κινείται μέσα στα μεταπρατικά πλαίσια της όλης οικονομίας του· το βιομηχανικό σύστημα περιορίζεται έτσι στο ρόλο του μεσολαβητή, του ενδιάμεσου της πρωτογενούς παραγωγής και της τελικής επεξεργασίας που παραμένει πάντοτε βιοτεχνική ή πραγματοποιείται σε άλλους τόπους». Βλ., Βάσιος Τσοκόπουλος, *Πειραιάς, 1835-1870*, ό.π., σσ. 149-63 και σσ. 253-252. Τη μεταπρατική φύση των οικονομικών λειτουργιών της πόλης αναδεικνύει και ο Βρετανός Πρόξενος στην πόλη του Πειραιά, στην έκθεσή του για το πειραιϊκό εμπόριο το 1889, χαρακτηρίζοντας τους εκπροσώπους του τοπικού εμπορικού κόσμου ως μεταπράτες. («*Endowed with the spirit of enterprise common to their race they at once understood the advantages of their position as intermediaries*»). *Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance. Crece. Report for the year 1889 on the Trade of Piraeus*.

^{xxxiv} Διαβάζουμε χαρακτηριστικά μέσα από τον οδηγό του Μιλτ. Μπούκα: «Η ζωτική ανάπτυξις και πρόοδος της πόλεως ταύτης κυρίως χρονολογείται από το 1855 κατά την εποχήν των Αγγλογάλλων και επί Δημαρχίας του αξιοσεβάστου Κυρίου Λουκά Ράλλη. Έκτοτε, το εμπόριον ενεπύχθη επί τοσούτον, ώστε εν διαστήματι της τελευταίας δεκαετίας, διεφιλονίκησε τα πρωτεία της Σύρου, αν και κατά τον πληθυσμόν αυτής έρχεται εις την έκτην τάξιν των λοιπών της Ελλάδος πόλεων». Μιλτ. Μπούκας, *Οδηγός εμπορικός, γεωγραφικός και ιστορικός των πλείστων κυριοτέρων πόλεων της Ελλάδος του έτους 1875*, Αθήνα 1875, σελ. 283. Στο ίδιο μήκος κύματος βλ., και Μ. Γρηγορόπουλος, *Η Ελλάς, ήτοι περιγραφή των επισημοτέρων πόλεων αυτής υπό γεωγραφικήν, ιστορικήν, αρχαιολογικήν, κοινωνικήν και στατιστικήν άποψιν (μετά εικονογραφιών)*, Αθήνα 1887, σσ. 111-12. Η πληθυσμιακή ανάπτυξη της πόλης του Πειραιά την περίοδο μετά το 1858 διαφαίνεται επίσης και από την επέκταση του σχεδίου πόλης το 1864 (Β.Δ. 30¹⁵ Ιουνίου 1864). Συμπερασματικά, τα χρόνια από την κρίση του 1848 μέχρι τον Κριμαϊκό Πόλεμο, κυρίως όμως κατά τη διάρκεια της αγγλογαλλικής κατοχής, συγκροτούν την απαρχή μιας πρώτης αξιόλογης χρηματικής συσσώρευσης από ένα μέρος της εμπορικής τάξης της πόλης. Το τελευταίο θα αποτελέσει το ανώτερο κοινωνικό στρώμα του Πειραιά (μεγαλέμποροι - εισαγωγείς), το οποίο δρα μεσολαβητικά ανάμεσα στην εξωτερική και την τοπική αγορά και παράλληλα διαμορφώνει σταδιακά έναν πρώτο επιμερισμό στους κόλπους της αστικής τάξης. Βλ. σχετικά, Β. Τσοκόπουλος, *Πειραιάς 1835-70*, ό.π., σσ. 96-115.

^{xxxv} Οι παραπάνω πληροφορίες έχουν αντληθεί από τη Μαριάνθη Γ. Κοτέα, ό.π., σσ. 58-59. Ένα άλλο στοιχείο που δείχνει την ποσοτική δύναμη και τη σημασία του εμπορίου στην οικονομική ζωή της πόλης αποτελεί το μέγεθος και η ανάπτυξη του εμπορικού κόσμου στο σύνολο των επαγγελματιών του Πειραιά. Οι κατάλογοι ενόρκων, αν και αφορούν ένα πολύ μικρό ποσοστό του συνολικού παραγωγικού πληθυσμού, καθιστώντας προβληματική και επισφαλής κάθε απόπειρα εξαγωγής συμπερασμάτων, ωστόσο, «φωτογραφίζουν» – κατά κάποιο τρόπο – ορισμένες γενικές τάσεις. Βασιζόμενοι σε προσωπική επεξεργασία των δεδομένων δύο καταλόγων ενόρκων, του 1866 και του 1879, παρατηρούμε στη διάρκεια αυτής της περιόδου μια σαφή ποσοτική εξέλιξη της δύναμης του εμπορικού κόσμου του Πειραιά: το 1866, σε σύνολο 53 ατόμων, συναντούμε 32 άτομα που ασχολούνται με εμπορικές δραστηριότητες (26 από αυτούς εγγράφονται ως «έμποροι») καλύπτοντας

ένα ποσοστό 60,3% του συνολικού παραγωγικού τομέα της πόλης. Το 1879, ο τριγενής τομέας συναρτούσε το 73,4% της συνολικής παραγωγής, περιλαμβάνοντας σε ένα άθροισμα 49 ατόμων 36 επαγγελματίες που ασχολούνταν με εμπορικές δραστηριότητες (34 απ' αυτούς εγγράφονται ως «έμποροι»).

^{xxxvi} Στη διαδικασία ανόδου της Μεσογείου ως εμπορικού δρόμου βασικής σημασίας για τα βρετανικά συμφέροντα ευνοήθηκε σε μεγάλο βαθμό και το λιμάνι του Πειραιά. Ο Κάρολος Τσέστον στο έργο του «*H Ελλάς του 1887*» σημειώνει τα εξής χαρακτηριστικά: «Το μετά της Αγγλίας εμπόριον του Πειραιώς παρουσιάζει βαθμιαίαν αύξησιν. Κατά την δεκαετίαν την λήγουσαν τω 1879, μόνον 418 αγγλικά πλοία, έχοντα χωρητικότητα 256,711 τόνων, και ων τα φορτία αντεπροσώπευον αξίαν φρ. 23.812,300 εισήλθον εις τον λιμένα, ενώ κατά την από του 1880 μέχρι του 1884 πενταετίαν, αγγλικά πλοία ουχί ελάσσων των 486 αφίκοντο εις Πειραιά, έχοντα ολικήν χωρητικότητα 465,618 τόνων ως τα φορτία αντεπροσώπευον αξίαν φρ. 29.924,775. Οι αριθμοί ούτοι δεικνύουσιν ετήσιαν κατά μέσον όρον αύξησιν 70 πλοίων». Παρατίθεται από τον Αντ. Γ. Χριστοδουλόπουλο, *Ο Πειραιεύς ως λιμίν και ως πόλις. Από των αρχαιοτάτων χρόνων μέχρι σήμερα*, Αθήνα 1912, σελ. 43. Διαφορετική άποψη διατυπώνει ο Β. Καρδάσης. Ο συγγραφέας θεωρεί ότι αφενός η διάνοιξη της διώρυγας του Suez και αφετέρου η σταδιακή χρήση του ατμόπλοιου, ενώ αύξησαν τις ανταλλαγές ανάμεσα στην Ευρώπη και την Ασία, από την άλλη περιόρισαν τον πρωτεύοντα ως τότε ρόλο της Μεσογείου στο διεθνές εμπόριο και τις μεταφορές, ως ενδιάμεσου διαμεσολαβητικού χώρου. Βλ., ειδικότερα, Β. Καρδάσης, *Από του ιστίου εις τον ατμόν. Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία 1858-1914*, Αθήνα 1993, σσ. 129-130.

^{xxxvii} Η παραπάνω τεχνολογική πρόοδος εκφράστηκε μέσω τριών παραγόντων: α) την επέκταση του σιδηροδρομικού δικτύου. Το 1840 το συνολικό μήκος του σιδηροδρομικού δικτύου σε παγκόσμια κλίμακα ήταν 4,5 χιλιάδες μίλια. Το 1850 ήταν 23,6 χιλ. μίλια, το 1860 66,3 χιλιάδες μίλια. β) Την είσοδο του ατμόπλοιου, ως του νέου επαναστατικού μέσου στις θαλάσσιες μεταφορές, καθώς και ενός αυξημένου καταμερισμού εργασίας ανάλογα με το είδος της προσφερόμενης θαλάσσιας εργασίας (επιβατικά πλοία/ φορτηγά πλοία) και γ) την εμφάνιση του ηλεκτρικού τηλεγράφου, ο οποίος επέφερε επαναστατικές αλλαγές στον τρόπο του εμπορεύεσθαι.

Σχετικά με την εξέλιξη στον τομέα των επικοινωνιών και τις επιπτώσεις του τηλεγράφου στον τρόπο του εμπορεύεσθαι, βλ., Alex James Field, “The Magnetic Telegraph, Price and Quality Data, and the New Management of Capital”, *The Journal of Economic History*, vol.52, n.2, June 1992, Adrian Jarvis, “The Nineteenth – Century Roots of Globalization: Some Technological Considerations”, *Research in Maritime History*, no.14, 1998 και Lars Scholl, “The Global Communications Industry and its impact on International Shipping before 1914”, *Research in Maritime History*, no.14, 1998. Στο τελευταίο (σσ. 210-214) εξετάζεται η σχέση του ασύρματου τηλεγράφου στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις (επιβατική και φορτηγό ναυτιλία). Ενδιαφέρον παρουσιάζει η άποψη του συγγραφέα σχετικά με τη μείωση των αρμοδιοτήτων του καπετάνιου λόγω της ασύρματης επικοινωνίας. Η απευθείας και άμεση επικοινωνία του οικονομικού κέντρου με τους περιφερειακούς τόπους παραγωγής σήμαινε το τέλος του καπετάνιου ως εμπόρου (*shipmaster and businessman*).

Παράλληλα, η διάνοιξη της διώρυγας του Σουέζ (1869) σήμαινε σημαντική μείωση των αποστάσεων και κατ' επέκταση και του κόστους μεταφοράς. Ενδεικτικά η απόσταση από τη Βομβάη στο Λονδίνο

μειώθηκε κατά 44%, για τη Μασσαλία στο 50% και για τη Τεργέστη στο 63%. Βλ., Frank Spooner, “The Suez Canal and the International Economy”, στο *Méditerranée et Océan Indien*, Paris 1970, σελ. 398 κ.εξής, επίσης Max E. Fletcher, “The Suez Canal and Word Shipping 1869-1914”, *The Journal of Economic History*, vol. XVIII, 1958, όπου ο συγγραφέας περιγράφει την επίδραση του καναλιού του Suez πάνω στη διαδικασία μετασχηματισμού του παγκόσμιου στόλου σε ατμήρη, καθώς και τις συνέπειες που είχε η διάνοιξη σε σχέση με την παρακμή του ενδιάμεσου διαμετακομιστικού εμπορίου (*entrepôt trade*).

^{xxxviii} Σύμφωνα με τον ΑΙ. Kitroeff η εξέλιξη αυτή κλόνισε ανεπανόρθωτα και το σύνολο των ελληνικών εμπορικών δικτύων που ήταν εγκατεστημένα σε μεσογειακές πόλεις και λειτουργούσαν είτε ως «ελεύθερα λιμάνια» είτε ως ενδιάμεσοι διαμετακομιστικοί σταθμοί (Λιβόρνο, Γένοβα κ.ά.). Χαρακτηριστικά αναφέρεται μάλιστα ότι μέχρι τη δεκαετία του 1860 υπήρχε μόνο ένας Έλληνας στους τριάντα πλουσιότερους εμπόρους του Λιβόρνου. Βλ., ΑΙ. Kitroeff «The Greek Diaspora in the Mediterranean and the Black Sea as seen through american eyes (1815-1861)» στο *The Greeks and the sea*, edit by Sp. Vryonis Jr, New York, σσ. 156-57. Για τη συριανή οικονομία ειδικότερα, από την εποχή της ακμής της, ως ενδιάμεσος σταθμός στις εμπορικές σχέσεις Ανατολής – Δύσης, μέχρι και την έναρξη της παρακμής της, η πλέον ολοκληρωμένη μελέτη είναι του Βασίλη Α. Καρδάση, *Σύρος. Σταυροδρόμι της Ανατολικής Μεσογείου (1832-1857)*, Αθήνα 1987. Για την κρίση της ερμουπολίτικης κοινωνίας και οικονομίας κατά το δεύτερο μισό του 19^{ου} αιώνα ενδεικτικές είναι οι ανακοινώσεις των Χρ. Λούκου, Χρ. Αγριαντώνη και Μαν. Τούντα στο πλαίσιο του Διεθνούς Συμποσίου Ιστορίας για τη νεοελληνική πόλη. Βλ., *Νεοελληνική Πόλη*, ό.π., τ.Β., σσ. 591-634. Για την κρίση του ερμουπολίτικου εμπορίου ήδη από το 1851 και εξής, τις αιτίες της και την αναπροσαρμογή του εμπορίου και της ναυτιλίας της Σύρου προς τη Μαύρη Θάλασσα, βλ. επίσης, Θεοδ. Σακελλαρόπουλος, *Οι κρίσεις στην Ελλάδα 1830-1857, Οικονομικές κοινωνικές και πολιτικές όψεις*, τ.Β΄, 1845-1857, Αθήνα 1994, σσ. 108-113.

^{xxxix} Η ανάπτυξη των εσωτερικών ανταλλαγών που παρατηρείται στο εσωτερικό της ελληνικής επικράτειας από το 1860 και εξής εξαρτάται άμεσα και από την παράλληλη απόπειρα συγκρότησης, από την πλευρά του κράτους, ενός χερσαίου οδικού δικτύου, με μια προσπάθεια «κατάκτησης» του εθνικού χώρου (κυρίως από τη δεκαετία του 1870 και μετά). Οπωσδήποτε, η κυριαρχία του εξωτερικού εμπορίου στη συνολική οικονομική δομή και φυσιογνωμία του ελληνικού κράτους, καθώς και ο περιορισμένος δυναμισμός της εκκολαπτόμενης εσωτερικής αγοράς στάθηκαν αποφασιστικοί παράγοντες, ώστε οι θαλάσσιοι δρόμοι να διατηρούν σε όλη τη διάρκεια του 19^{ου} αιώνα το κυρίαρχο ρόλο τους. Ωστόσο, στο βαθμό που παρατηρείται μια συμπληρωματικότητα μεταξύ χερσαίου και θαλάσσιου δικτύου, ο συνδυασμός καθίσταται αποφασιστικός για τους ρυθμούς ανάπτυξης του λιμανιού. Έτσι λ.χ. η διάνοιξη της οδού Αμφισσας - Λιβαδειάς - Αθήνας, πριν από την επέκταση του σιδηροδρομικού δικτύου, είχε ως αποτέλεσμα τη διαμετακίνηση των πλούσιων σε αξία εμπορευμάτων της περιοχής σε βαμβάκι, ελιές κ.ά. μέσα από την εμπορική γραμμή του Πειραιά και όχι της Πάτρας όπως γινόταν άλλοτε.

^{xl} Εξετάζοντας τις επιπτώσεις των ευρωπαϊκών κρίσεων του 1842/3, 1848/9 και 1858 στην οικονομία της Πάτρας, η Χ. Αγριαντώνη αναφέρει: «Σε τέτοιες εποχές, το λιμάνι της Πάτρας, κέντρο του

εξαγωγικού εμπορίου της χερσονήσου, βυθίζεται στο μαρασμό, σχεδόν παραλύει, κάποτε βρίσκεται σε “κατάσταση αθλιότητας”». Χ. Αγριαντώνη, ό.π., σελ. 65. Γενικότερα, η ανισομέρεια του ποσοστού μεταξύ εισαγωγών πρώτων υλών και μηχανολογικού εξοπλισμού γεωργικών προϊόντων αποτελεί μια συνιστώσα ενδεικτική των δυνατοτήτων κατανάλωσης της ευρύτερης περιοχής, καθώς και του βαθμού ανάπτυξης των παραγωγικών δομών. Η εικόνα ενός λιμανιού με πλεονασματικό ισοζύγιο τις περισσότερες φορές «φωτογραφίζει» τις αδυναμίες και την καθυστέρηση του παραγωγικού ιστού της πόλης. Αντίστοιχη κατάσταση παρουσίαζε στις αρχές του 20^{ου} αιώνα, μέχρι και την περίοδο του Μεσοπολέμου, το λιμάνι της Καβάλας με τις εξαγωγές καπνού. Βλ. ειδικότερα, Στάθη Ν. Τσοτσουρού, *Η συγκρότηση του βιομηχανικού κεφαλαίου στην Ελλάδα (1898-1939)*, τ. Α΄, *Η αργόσυρτη εκβιομηχάνιση*, Αθήνα 1993, σσ. 190-228.

^{xli} Η προσήλωση στον παραδοσιακό τρόπο κίνησης είναι ενδεικτική στον τομέα της συριανής ναυπηγικής. Στην περίπτωση αυτή οι λόγοι θα πρέπει να αναζητηθούν τόσο στο επίπεδο των νοοτροπιών που καθόριζαν την επενδυτική συμπεριφορά όσο και σε αντικειμενικούς παράγοντες (χαμηλή τεχνολογική υποδομή του ναυπηγείου, απουσία τεχνικής εκπαίδευσης στη νέα τεχνολογία, επενδυτική απουσία στον τομέα της ατμοκίνησης). Παρόλο που το συριανό ναυπηγείο ανέπτυξε κάποια δραστηριότητα στο ναυπηγοεπισκευαστικό τομέα των ατμοκίνητων πλοίων, κυρίως λόγω της *Ελληνικής Ατμοπλοΐας*, η λειτουργία του συνδέθηκε ολοκληρωτικά σχεδόν με τη ναυπήγηση ιστοφόρων σκαφών. Όπως χαρακτηριστικά μάλιστα τονίζει ο Β. Καρδάσης, ακόμη και όταν διαφάνηκε η επερχόμενη κυριαρχία του ατμόπλοιου, οι συριανοί ναυπηγοί συνέχισαν την κατασκευή ιστοφόρων σκαφών, προσαρμόζοντας την παραγωγή και ταυτίζοντας παράλληλα την τύχη του ναυπηγείου στις ιδιαίτερες συνθήκες διεξαγωγής του σιτεμπορίου στο χώρο της Μαύρης Θάλασσας (κατασκευή ιστοφόρων πλοίων χαμηλού βυθίσματος, ικανών να πλέουν στα αβαθή νερά της Αζοφικής Θάλασσας και του Δέλτα του Δούναβη). Σχετικά με το παραπάνω ζήτημα, βλ. Βασιλή Α. Καρδάση, *Σύρος*, ό.π., σσ. 120-143 και σσ. 168-189. Βλ. επίσης την κριτική της Τζελίννας Χαρλαύτη στην άποψη για το συγκριτικό πλεονέκτημα που διέθεταν τα ελληνικά ιστοφόρα χαμηλού ύψους στο χώρο της Μαύρης Θάλασσας στη βιβλιοκριτική της για το έργο του Β. Καρδάση, *Από του ιστίου εις τον ατμόν. Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία, 1858-1914*, Αθήνα 1993, στο περ. *Ιστορικά*, τχ. 20, Ιούνιος 1994.

^{xlii} Αναλυτικά για τα είδη εισαγόμενων και εξαγόμενων προϊόντων στο λιμάνι του Πειραιά, το ποσοστό που αναλογούσε στο εισαγωγικό και εξαγωγικό εμπόριο στο σύνολο του εξωτερικού εμπορίου, καθώς και για τις κυριότερες συναλλασσόμενες χώρες για την περίοδο μέχρι το 1885, βλ., Angeliki Pardali – Lainou, «The Establishment and Development of the Port of Piraeus as a Determinative Factor in the Commercial and Industrial Development of the Piraeus Region, 1834-1914», *International Journal of Maritime History*, VII, N°2 (December 1995), σσ. 36-37. Για την περίοδο 1835-1870, Β. Τσοκόπουλος, *Πειραιάς* ό.π., σσ. 158-162.

^{xliii} Το ίδιο σχήμα, ως ένα βαθμό, εμφανίζεται και αιτιολογεί και το δεύτερο, κατά κάποιο τρόπο, κύμα εκβιομηχάνισης που παρατηρείται στον ελληνικό χώρο στα τέλη του 19^{ου} αιώνα και κυρίως την πρώτη δεκαετία του 20^{ου}. Παραδοσιακοί τομείς απορρόφησης κεφαλαίων (π.χ. δανεισμός της αγροτικής παραγωγής, εξωτερικό

εμπόριο, συναλλαγματική κερδοσκοπία) εμφανίζουν – σε σχέση με το παρελθόν – μειωμένες αποδόσεις, με αποτέλεσμα οι φορείς συσσωρευμένου κεφαλαίου (ιδιώτες αλλά και τράπεζες) να αντιμετωπίζουν ευνοϊκότερα τις βιομηχανικές επενδύσεις.

Σχετικά με το ζήτημα της συσσώρευσης κεφαλαίου στον Πειραιά και την επιλογή της δευτερογενούς παραγωγής ως ελκυστικής επενδυτικής πρότασης, ο Θανάσης Καλαφάτης επισημαίνει: «Μετά το 1860 η ενίσχυση της τουρκοοθωμανικής τάξης, η συμπίεση της τουρκικής οικονομίας και οι δυσχέρειες της ευρωπαϊκής έκαναν την Αθήνα και τον Πειραιά ιδιαίτερο κέντρο υποδοχής επαναπατριζόμενων κεφαλαίων. Οι ομογενείς θα απασχοληθούν στην αγοραπωλησία σιδηροδρομικών μετοχών, στην ανάπτυξη ασφαλιστικών και τραπεζικών δραστηριοτήτων και την επένδυση, με τα κεφάλαια που αποσύρουν από το εμπόριο, στους βασικούς την δεκαετία 1860-1870 βιομηχανικούς κλάδους, την αλευροβιομηχανία, την βαμβακουργία και την σιδηρουργία. Στους ίδιους τομείς επενδύουν και οι έμποροι που συρρέουν από τα διάφορα μέρη της Ελλάδας στο κέντρο». Θ. Καλαφάτης, «Πάτρα και Πειραιάς στον 19^ο αιώνα. Αναπτυξιακοί παραλληλισμοί και συγκρίσεις» στο *Αφιέρωμα στον Νίκο Σβορώνο*, τ.Β', Ρέθυμνο 1986, σελ. 492. Για τη φυσιογνωμία των πρώτων βιομηχανών του Πειραιά, βλ. Χ. Αγραντώνη, ό.π., σσ. 154-158 και Β. Τσοκόπουλος, *Πειραιάς*, ό.π., σσ. 192-201 και 233-34.

^{xliv} Σύμφωνα με την περιοδολόγηση της Αλέκας Καραδήμου – Γερολύμπου στον πληθυσμιακό χάρτη της Ελλάδος του τέλους του 19^{ου} αιώνα και των αρχών του 20^{ου} διακρίνονται δύο περίοδοι 25 ετών η κάθε μία. Στη δεκαετία της πρώτης, μεταξύ 1870 και 1896, οι αστικοί πληθυσμοί εμφανίζουν έντονη κινητικότητα, με την Αθήνα και τον Πειραιά να δέχονται τη μεγαλύτερη ανάπτυξη, σχετική και απόλυτη, ενώ οι τρεις πόλεις της Πελοποννήσου, η Πάτρα, η Καλαμάτα και ο Πύργος, να ακολουθούν πληθυσμιακά, καθρεπτίζοντας την τελευταία αναλαμπή της ανάπτυξης του σταφιδεμπορίου. Η Κέρκυρα και η Σύρος θα καταφέρουν να συγκροτήσουν τις κυριότερες βιοτεχνικές/βιομηχανικές τους δομές (χημική βιομηχανία και κλωστοϋφαντουργία αντίστοιχα), αδύναμες ωστόσο να αποτρέψουν την επερχόμενη παρακμή. Στην επόμενη 25ετία, μεταξύ 1896 και 1920, η πληθυσμιακή ανάπτυξη περιορίζεται σχεδόν αποκλειστικά στο δίπολο Αθήνα – Πειραιάς. Σχετικά βλ. Αλέκα Καραδήμου-Γερολύμπου, «Πόλεις και πολεοδομία», στο *Ιστορία της Ελλάδας του 20^{ου} αιώνα, 1900-1922. Οι Απαρχές*, επιμ. Χρήστος Χατζηιωσήφ, Α' τόμος, Μέρος 1^ο, σσ. 224-225, Αθήνα. Για τη Σύρο ενδεικτικά βλ., Χρ. Λούκος, «Μία ελληνική πόλη σε παρακμή. Η Ερμούπολη το δεύτερο μισό του 19^{ου} αιώνα», στο *Νεοελληνική Πόλη*, ό.π., σσ. 591-601.

^{xlv} Σε σχέση με τις τελωνειακές εισπράξεις και εν γένει τα διαθέσιμα στοιχεία που αφορούν το εξωτερικό εμπόριο της Ελλάδος το 19^ο αιώνα τίθεται πάντα το ζήτημα της αξιοπιστίας, αφενός γιατί η οργάνωση των στατιστικών υπηρεσιών από την πλευρά της δημόσιας διοίκησης ήταν μέχρι το 1919 ατελής, αφετέρου γιατί το λαθρεμπόριο αποτελούσε εθνικό κανόνα διεξαγωγής του εμπορίου. Ωστόσο, πέραν από τις όποιες δυσκολίες που θέτει η επεξεργασία των πηγών, είναι δυνατή η ανίχνευση των τάσεων εξέλιξης του εμπορίου και ο προσδιορισμός των ποιοτικών και ως ένα βαθμό ποσοτικών παραμέτρων των αγαθών. Σχετικά βλ., Στ. Ν. Τσοτσορού, ό.π., σσ. 21-25 και 152 καθώς και σημ. 1 κεφ. 5.

^{xlvi} Τα αριθμητικά στοιχεία προέρχονται μέσα από τη γαλλική προξενική αλληλογραφία στα τρία αυτά λιμάνια. Οι πληροφορίες έχουν αντληθεί από τη Μαρία Συναρέλλη, ό.π., σσ. 228-230. Ο Παντ.

Καμπούρογλου δίνει για το λιμάνι του Πειραιά συνολικές τελωνειακές εισπράξεις για το 1873 το ποσό των 1.990.840 δρχ., για το 1881 το ποσό των 5.656.421 δρχ. και για το 1882 (περίοδος Ιανουαρίου-Οκτωβρίου) το ποσό των 5.953.536 δρχ. Βλ., Παντ. Καμπούρογλου, *Ιστορία του Πειραιώς από του 1833-1882 έτους. Γενική κατάσταση - κίνηση εμπορίου - Ναυτιλία - Βιομηχανία*, Αθήνα 1883, σελ. 62.

^{xlvii} Οι παραπάνω μέσοι όροι προέρχονται από προσωπική επεξεργασία αριθμητικών στοιχείων που παρουσιάζουν τις προσελεύσεις πλοίων (αριθμός πλοίων-τόνοι) στο λιμάνι της Σύρου και του Πειραιά για την περίοδο 1869-1912 και παρατίθενται από τον Βασίλη Καρδάση, *Από του ιστίου εις τον ατμόν*. ό.π., Αθήνα 1993, σσ. 210-211, Πίνακες 60, 61.

^{xlviii} Η σύνδεση του συριανού εμπορίου με την παραδοσιακή ιστιοφόρο ναυτιλία και του είδους του θαλάσσιου εμπορίου που αυτή επιτελούσε αποκαλύπτεται και μέσα από την επενδυτική αδιαφορία που επέδειξαν οι συριανοί κεφαλαιούχοι απέναντι στην ίδρυση το 1857 της πρώτης ατμοπλοϊκής εταιρίας εθνικών συμφερόντων (με έδρα τη Σύρο) την *Εταιρεία Ελληνικής Ατμοπλοΐας*. Σε συνολικό αριθμό 2.189 μετοχών συνολικής αξίας 1.094.500 δρχ. η Σύρος μετείχε μόνο με 188 μετοχές, ποσοστό 8,59% του συνόλου. Μάλιστα, από τους δεκαεννιά εμπόρους που εγγράφονται ως μέτοχοι στη νεοσύστατη εταιρία οι δεκαεπτά είναι χρηματοδοτούμενοι από την Εθνική Τράπεζα ενώ μόνο οκτώ είναι εξέχοντες έμποροι από την πρώτη τάξη. Σύμφωνα με τον Β. Καρδάση και τον Κ. Παπαθανασόπουλο, «... η στάση των εμπόρων της Σύρου δεν αντανακλά κανενός είδους υπέρβαση των ναυπηγικών και κεφαλαιουχικών δυνατοτήτων που επιβάλλει η τοπική οικονομία. Απλά στοχεύει στην επιπλέον ενίσχυση των εμπορικών τους πρακτικών». Β. Καρδάσης, Κ. Παπαθανασόπουλος, «Ευρωπαϊκή ατμοπλοΐα και συριανό εμπόριο (1833-1853)», *Τα Ιστορικά*, τ. 2, τχ. 3, Μάιος 1985, σελ. 148. Επίσης για μια πιο λεπτομερή παρουσίαση της γεωγραφικής κατανομής των μετόχων της *Ελληνικής Ατμοπλοΐας*, βλ., Κ. Παπαθανασόπουλος, «Συμβολή στην ιστορία της ελληνικής ατμοπλοΐας (1849-1857), Μέτοχοι και κατανομή των ιδρυτικών κεφαλαίων», *Μνήμων*, τ. 10^{ος}, Αθήνα 1985. Τέλος, για τη στάση των συριανών εμπόρων απέναντι στο ατμόπλοιο και ειδικότερα για την επενδυτική συμπεριφορά τους στις προσπάθειες για την ίδρυση εγχώριας ατμοπλοϊκής εταιρίας, βλ., Β. Καρδάσης, *Σύρος*, ό.π., σσ. 130-143 και Vasilis Kardassis, "Greek Steam Liner Companies, 1858-1914", *International Journal of Maritime History*, IX, No 2 (December 1997), σσ. 109-110.

^{xlix} Ο Μανόλης Τούντας αναφέρει χαρακτηριστικά: «Από το 1877, αρχίζουν να κατασκευάζονται στη Σύρο ιστιοφόρα 400 και 600 τόνων, τα μόνα ικανά, λόγω της μεγάλης τους χωρητικότητας να συναγωνιστούν τον ατμό. Ο κόπος όμως είναι μάταιος. Γρήγορα οι έμποροι θα διαπιστώσουν, πως το ιστιοφόρο μπορεί να συναγωνιστεί τον ατμό μόνο σε μικρομεταφορές εμπορευμάτων και αυτό όπου λόγω ελλείψεως λιμανιού, το ατμόπλοιο δεν μπορεί να προσεγγίσει». Μανόλης Τούντας, «Πόλη και βιομηχανία. Η περίπτωση της Ερμούπολης», στο *Νεοελληνική Πόλη*, ό.π., σελ. 620.

Η έννοια της ανταγωνιστικότητας του ελληνόκτητου στόλου και οι τρόποι με τους οποίους η τελευταία επιτυγχανόταν αποτελεί ένα από τα βασικά ζητήματα των μελετητών που ασχολούνται με την ελληνόκτητη ναυτιλία. Ωστόσο, είτε θεωρήσουμε ότι η παρουσία του ελληνόκτητου στόλου στα

λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας και της Ανατολικής Μεσογείου, παραδοσιακοί χώροι εμπορικής εκμετάλλευσης, παρέμενε σταθερή και μάλιστα επιτάθηκε κατά τη διάρκεια του δεύτερου μισού του 19^{ου} αιώνα (G. Harlaftis) είτε μειώθηκε το μερίδιο της αγοράς που εκμεταλλεύονταν τα ελληνικά προϊόντα (X. Χατζηιωσήφ, Γ. Δερτιλής), γεγονός είναι ότι ο ιστιοφόρος στόλος των Ελλήνων, εξαιτίας του επιτεινόμενου ανταγωνισμού από την πλευρά των ατιμόπλοιων, χάνει οριστικά όχι μόνο τη μάχη μεταφοράς φορτίων μεγάλης εμπορευματικής αξίας (πχ. βαμβάκι, χρηματοδέματα κ.ο.κ.) αλλά και παραδοσιακές αγορές στις οποίες δημιουργήθηκαν οι συνθήκες εκείνες (λιμενικές κυρίως) για ανταγωνιστική διείσδυση του ατιμόπλοιου. Ενδεικτικά για το παραπάνω ζήτημα, βλ., G. Harlaftis, *A History of Greek – Owned Shipping. The making of an international tramp fleet, 1830 to the present day*, London – New York 1996, σσ.9-38, C. Hatziiossif, “Crise conjoncturelle et problèmes structurels dans la marine marchande. Grecque au XIXe siècle: Les réactions de l’état et des intérêts privés”, στο *Economies Méditerranéennes, équilibres et intercommunications XVIIIe siècles*, Αθήνα 1985, σσ. 384-386, Γ. Δερτιλής, ό.π, σσ. 31-32 και Β. Καρδάσης, *Από του ιστίου εις τον ατιμόν*, ό.π., σσ. 166-168.

¹ Για τα λιμάνια της Σύρου, του Γαλαξιδίου, της Πάτρας καθώς και του Πειραιά γύρω στο 1860 τα στοιχεία έχουν αντληθεί από την Τζ. Χαρλαύτη, *Ιστορία της Ελληνόκτητης Ναυτιλίας, 19^{ος}-20^{ός} αιώνας*, Αθήνα 2001, Παράρτημα 4.20, σσ. 566-568 (όπου παρατίθενται και οι ονομασίες των σχετικών εταιριών). Για το λιμάνι του Πειραιά το 1875, βλ. Μιλτ. Μπούκα, ό.π, σσ. 289-291. Ορισμένες όμως επισημάνσεις θεωρούμε ότι είναι απαραίτητες: Αρχικά στο σχετικό πίνακα που παραθέτει η Τζ. Χαρλαύτη οι ναυτασφαλιστικές εταιρίες του Πειραιά το 1860 ομαδοποιούνται στη στήλη που φέρουν ως έδρα τους την Αθήνα (στηριζόμενη προφανώς στον Α. Ν. Βερναρδάκη που αναγράφει στο σχετικό του πίνακα ως τόπο έδρας την Αθήνα, βλ., Α. Ν. Βερναρδάκης, ό.π., σελ. 305). Η σύγκριση εντούτοις με τα αντίστοιχα στοιχεία του Μιλτ. Μπούκα για το έτος 1875 αποδεικνύουν ότι τρεις από τις τέσσερις αυτές εταιρίες («Φοίνιζ», «Άγκυρα» και «Αρχάγγελος») λειτουργούσαν και στον Πειραιά τη συγκεκριμένη χρονιά. Οι άλλες τρεις που εμφανίζονται στον Οδηγό είναι οι: «Ασφαλιστική και Προεξοφλητική Εταιρεία Πειραιώς», η «Ασφαλιστική Εταιρία Μεσόγειος» και ο «Ελληνικός Νηιογνώμων». Επίσης, ο Α. Ν. Βερναρδάκης στον πίνακα που αναφέραμε προηγουμένως καταγράφει, μέχρι και το έτος 1881, 51 ασφαλιστικές εταιρίες που λειτουργούσαν στον ελληνικό χώρο. Ωστόσο, ακόμη και αν περιοριστούμε στις καθαρά ναυτασφαλιστικές εταιρίες (περίπου 45) ο αριθμός αυτός εξακολουθεί να είναι υπερβολικός, καθώς, όπως αναφέρει ο συγγραφέας, δεν έχει στοιχεία για όσα καταστήματα «... έπαυσαν τας εργασίας των ή και δεν έκαμον έναρξιν αυτών, η δε κατάστασις αυτών δεν είναι λίαν ανθηρά». Α. Ν. Βερναρδάκης, ό.π., σελ., 304. Αναφορά στην ναυτασφαλιστική εταιρία «Αρχάγγελος», του Θ. Ρετσίνα, ως ενδεικτικού στοιχείου για την αύξηση της ναυτιλιακής κίνησης του λιμανιού του Πειραιά μετά το τέλος του Κριμαϊκού Πολέμου και στον Κωνστ. Θ. Ζουμπουλίδη, ό.π., σελ. 32.

ⁱⁱ Για τις προϋποθέσεις που συγκροτούν μια λιμενική εγκατάσταση και γενικά για τα στοιχεία που είναι απαραίτητα για την οργάνωση και λειτουργία των θαλάσσιων μεταφορών, βλ., Max Degeuau, *Ανθρωπογεωγραφία*, μτφ. Γιώργου Πρεβελάκη, Αθήνα 1987, σσ. 429 –436.

ⁱⁱⁱ Σύμφωνα με τον Andre Vigarie ορίζουμε ως λιμενικό σύστημα το σύνολο των ναυτικών πόλεων που αλληλοσυνδέονται λιγότερο ή περισσότερο και που είναι σε θέση να ανταποκριθούν τόσο στις

ιδιαίτερες ανάγκες των τοπικών οικονομιών όσο και στις γενικότερες απαιτήσεις των εθνικών συναλλαγών. Ο παραπάνω ορισμός έχει αντληθεί από το άρθρο της Εύης Παπαγιαννοπούλου, «Η αναγκαιότητα ναυτιλιακών υποδομών. Η διώρυγα της Κορίνθου», στο συλλογικό έργο, *Ο Χαρίλαος Τρικούπης και η εποχή του. Πολιτικές επιδιώξεις και κοινωνικές συνθήκες*, επιμ. Καίτη Αρώνη-Τσίχλη, Λύντια Τρίχα, Αθήνα 2000, σελ. 248.

^{liii} Θα πρέπει ωστόσο να διευκρινίσουμε σε αυτό το σημείο ότι η υιοθέτηση μιας τεχνολογικής καινοτομίας και η ένταξή της στην παραγωγική διαδικασία δεν αποτελεί απλό πρόβλημα εισαγωγής νέων μεθόδων παραγωγής εργαλείων ή μηχανημάτων. Αντίθετα, πρόκειται για ζήτημα καθαρά πολιτισμικό, καθώς το μέγεθος επιτυχίας ή αποτυχίας μιας καινοτομίας έχει άμεση σχέση με την παρουσία ή απουσία ενός συνόλου απαραίτητων συνθηκών (πολιτιστικών, κοινωνικών, εκπαιδευτικών κ.ο.κ.) που καθορίζουν αντίστοιχα το βαθμό δεκτικότητας στη μεταμόσχευση νέων γνώσεων σε ένα συγκεκριμένο κοινωνικό περιβάλλον. Όπως χαρακτηριστικά μάλιστα τονίζει ο Ε.Π. Τόμσον, η μετάβαση σε ένα νέο τρόπο παραγωγής «... έχει να κάνει με ολόκληρη την κουλτούρα: η αντίσταση στην αλλαγή, ή η αποδοχή της αλλαγής, προέρχονται από το σύνολο της κουλτούρας. Κι αυτή η κουλτούρα περιλαμβάνει τα συστήματα της διακυβέρνησης, τις σχέσεις ιδιοκτησίας, τους θρησκευτικούς θεσμούς κλπ., που δεν μπορούμε να τα παραβλέψουμε, γιατί τότε θα φτάναμε στην πλήρη ισοπέδωση των φαινομένων και στον εκχυδαϊσμό της ανάλυσης». Ε.Π. Τόμσον, *Χρόνος, εργασία και βιομηχανικός καπιταλισμός*, μτφ. – επιμ. Βασίλης Τομανάς, Θεσσαλονίκη 1983, σελ. 41. Χαρακτηριστικό παράδειγμα της παραπάνω διαδικασίας αποτελεί η ταχύτητα υιοθέτησης της τεχνολογίας του ατμού στα πλοία. Η επικράτεια του ατμόπλοιου δεν ήταν αυτόματη. Αντίθετα χρειάστηκαν αρκετές δεκαετίες (από τα τέλη της δεκαετίας του 1830 μέχρι τα τέλη της δεκαετίας του 1880), ώστε να κυριαρχήσει η νέα τεχνολογία του ατμού στις θαλάσσιες μεταφορές. Η «καθυστέρηση» αυτή οφειλόταν όχι μόνο σε τεχνοοικονομικές δυσκολίες που έπρεπε να ξεπεραστούν, αλλά και στη σταδιακή εξοικείωση του ανθρώπινου παράγοντα με τη νέα τεχνολογία. Έτσι λοιπόν το 1850 στη Μεγάλη Βρετανία, την πλέον ανεπτυγμένη οικονομία της εποχής, αντιστοιχούσαν 3.400.000 τόνοι ιστιοφόρων με 168.000 τόνους ατμόπλοιων. Το 1860 ο ατμοκίνητος στόλος κατείχε 454.000 τόνους σε σύνολο 4.204.000, ενώ το 1870 ο ιστιοφόρος στόλος μετρούσε 4 ½ εκατομ. τόνους με τον ατμήρη να κατέχει 1.113.000 τόνους. Βλ., σχετικά Gerald S. Graham, “The ascendancy of the Sailing Ship 1850-85”, *The Economic History Review*, vol. IX, No 1, August 1956, καθώς και C.K. Harley, “On the Persistence of Old Techniques: The Case of North American Wooden Shipbuilding”, *The Journal of Economic History*, vol. XXXIII, 1978.

^{liv} Μ. Συναρέλλη, *Δρόμοι και Λιμάνια*, ό.π., σσ. 177-178. Η συγγραφέας υποστηρίζει την άποψη της αυτή βάσει των εσόδων του Λιμενικού Ταμείου, του «*Μωλικού Ταμείου*» όπως συνηθιζόταν να αναφέρεται εκείνη την εποχή, καθώς και του ποσού που απορρόφησαν τα έργα του λιμανιού. Σχετικά με τα έσοδα του ταμείου σημειώνουμε τον τριπλασιασμό τους μέσα στη δεκαετία του 1860, άλλη μία ένδειξη για τη σημασία αυτής της περιόδου στην επέκταση του εμπορίου της πόλης (1860:60.000 δρχ., 1870:180.000 δρχ.). Από το 1846 έως το 1870 τα έργα για το λιμάνι του Πειραιά κόστισαν 1.200.000 δρχ., ενώ το 1869 ο προϋπολογισμός του Λιμενικού Ταμείου ανήλθε στο ποσό των 181.602,58 δρχ., σύμφωνα με τα στοιχεία του Κωνστ. Θ. Ζουμπουλίδη, ό.π., σελ. 31. Τέλος, ο καθαρισμός του λιμανιού

το 1856 απορρόφησε το ποσό των 7.120 δρχ., δαπάνη κατά πολύ χαμηλότερη σε σχέση με το κόστος καθαρισμού που έγινε αργότερα.

^{lv} Στην παρούσα μελέτη η προσοχή μας θα στραφεί στην εξέλιξη του κυρίως λιμένα (Κάνθαρος και λιμάνι των Αλών ή Αλιπέδου), καθώς αυτός αποτελούσε όχι μόνο το κέντρο της εμπορικής και ναυτιλιακής κίνησης του Πειραιά, αλλά και το βασικό σημείο αναφοράς για την οικιστική επέκταση της πόλης. Το 1852, μετά το τέλος των εργασιών εκβάθυνσης και καθαρισμού που είχαν εγκαινιαστεί το 1881, η επιφάνεια του λιμανιού αυξήθηκε στα 770.000 μ². Βλ. σχετικά, Γ. Αγγελόπουλος, *ό.π.*, σσ. 39-40 και σελ. 43, καθώς και Μ. Γρηγορόπουλος, *ό.π.*, σελ. 113.

^{lvi} Κωνστ. Θ. Ζουμπουλίδης, *ό.π.*, σελ. 24. Επίσης, Δ. Θ. Σπηλιωτόπουλος, *ό.π.*, σσ. 23-24. Το ζήτημα των ελών και των στάσιμων υδάτων γύρω από το λιμάνι του Πειραιά, ιδίως στο λιμένα Αλών (στο βόρειο μυχό του κύριου λιμανιού) και των συναφών επιπτώσεων στη δημόσια υγιεινή θα αποτελέσει για δεκαετίες ακόμη ένα από τα κύρια αντικείμενα συζήτησης του Δήμου και της τοπικής κοινωνίας. Οι ίδιες οι απόψεις δε για τη διαρρύθμιση του συγκεκριμένου μέρους ακολούθησαν την πορεία εξέλιξης ολόκληρου του λιμενικού συγκροτήματος: από την πρόταση για αποξήρανση και οικοπεδοποίηση της περιοχής του Αλίπεδου (σχέδιο Κλεάνθη – Schaoubert, 1834) στη μετέπειτα εκβάθυνση και καθαρισμό της, προκειμένου να ικανοποιήσει τις αυξημένες ανάγκες του λιμανιού. Σχετικά βλ., Μαριάνθη Γ. Κοτέα, *ό.π.*, σσ. 31-32 και 132-143.

^{lvii} Ενδεικτικό στοιχείο της κρατικής απουσίας στο ζήτημα της λιμενικής υποδομής αποτελεί το γεγονός ότι από το 1855 έως το 1862 το κράτος επιδότησε τα σχετικά έργα εισφέροντας σχεδόν ένα εκατομμύριο δραχμές, ενώ το σύνολο των δήμων συμμετείχαν με περισσότερα από πέντε εκατομμύρια δραχμές.

Αναλυτικά για τα νομοθετικά μέτρα και τις αποφάσεις της οθωνικής περιόδου που συγκροτούσαν το πλαίσιο της εμπορικής και ναυτιλιακής δραστηριότητας, βλ., Κ. Παπαθανασόπουλος, *Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία (1833-1856). Εξέλιξη και αναπροσαρμογή*, Αθήνα 1983, σσ. 50-84. Επίσης, βλ., Α. Ν. Βερναρδάκης, *ό.π.*, σσ. 218-219, όπου παρουσιάζεται αναλυτικός κατάλογος όλων των διαταγμάτων (μέχρι το 1883) που αφορούσαν την επιβολή πρόσθετων φόρων για λιμενικά έργα σε διάφορους ναυτικούς δήμους της επικράτειας. Σε ό,τι αφορά τη σύσταση εμπορικών επιμελητηρίων θα πρέπει να τονίσουμε ότι ο Πειραιάς αν και θεμελιώνει το 1869 το πρώτο χρηματιστήριο στον ελληνικό χώρο, ωστόσο απουσιάζει από το χάρτη των πόλεων που διέθεταν εμπορικά επιμελητήρια. Την εκπροσώπησή του φαίνεται να την επιτελεί, ως ένα βαθμό, το επιμελητήριο των Αθηνών. Ωστόσο, σύμφωνα με τον Δημ. Στεφανίδη, ο Πειραιάς ήταν η πρώτη πόλη που απέκτησε το 1905 εμπορικό επιμελητήριο με σύγχρονη μορφή και οργάνωση. Βλ. Δημ. Σ. Στεφανίδη, *Τα εμπορικά επιμελητήρια κατά την εν Ελλάδι ιδία μορφήν των*, Αθήνα 1926, σελ. 191. Επίσης για την περίοδο μέχρι το 1867, βλ., Α. Μανσόλας, *ό.π.*, σελ. 131. Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζουν ως προς αυτό το ζήτημα τα λόγια του Αντώνη Χριστοδουλόπουλου. Ο συγγραφέας γράφοντας για την πόλη του Πειραιά το 1912 αναφέρεται στην αναντιστοιχία μεταξύ της εμπορικής και εν γένει οικονομικής ανάπτυξης του Πειραιά και της έλλειψης εμπορικών εκπαιδευτικών ιδρυμάτων και επιμελητηρίου. Στηλιτεύει την κυβερνητική αδιαφορία, ενώ παράλληλα προτρέπει τους εμπόρους και βιομηχάνους του Πειραιά να συνεργαστούν για τη σύσταση εμπορικού επιμελητηρίου «... άνευ αισθημάτων φιλοπρωτίας, άνευ αντιζηλιών και

ιδίως άνευ... φειδούς χρημάτων...». Για το συγγραφέα «μία πλήρης Εμπορική Σχολή, μία αρτία Βιομηχανική, μία αξία του ονόματος Σχολή Ξένων Γλωσσών (όπου αι γλώσσαι να διδάσκονται όχι φιλολογικώς, αλλ' εμπορικώς) και εν άξίω του προορισμού του Εμπορικών Επιμελητήριον. Ιδού τίνα απαιτούνται δια τον Πειραιά ίνα καταστή, εντός ολίγου, πρωτεύον εμπορικών κέντρον ου μόνον της Ελλάδος αλλ' απάσης της Ανατολής». Βλ., Αντ. Γ. Χριστοδουλόπουλος, ό.π., Αθήνα 1912, σσ. 63-66.

^{lviii} Μεγαλύτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει η σχετική συζήτηση μεταξύ των υπευθύνων της κατασκευαστικής εταιρίας, των εκπροσώπων της κυβέρνησης καθώς και του Δήμου Πειραιά, που αφορούσε το χώρο κατασκευής του σιδηροδρομικού σταθμού. Το αρχικό σχέδιο της εταιρίας ήταν η κατασκευή του σταθμού στο χώρο του λιμένος Αλών, ο οποίος φυσικά θα εκχωματωνόταν. Ωστόσο, η δραστήρια αντίδραση του Δήμου και του δημάρχου του εκείνη την εποχή, του Δημητρίου Μουτζόπουλου, απέτρεψε το προτεινόμενο σχέδιο. Ο σταθμός κτίστηκε τελικά στην πλατεία Λουδοβίκου, στο σημείο που βρίσκεται και σήμερα. Αναλυτικά για το θέμα βλ., Δ. Θ. Σπηλιωτόπουλος, ό.π., σελ. 79 και Παντολέοντος Καμπούρογλου, ό.π., σσ. 49-51. Επίσης για το ίδιο θέμα, βλ., Μ. Κοτέα, ό.π., σσ. 80-86 και σσ. 119-120, όπου εξετάζεται και το ζήτημα της χωροταξικής αλλαγής που επέφερε η σιδηροδρομική γραμμή στην πόλη του Πειραιά με τη συνακόλουθη απομόνωση του βορείου μέρους της πόλης, το οποίο έκτοτε διαμορφώθηκε ως περιοχή κατ' εξοχήν εργατική.

^{lix} Μ. Συναρέλλη, *Δρόμοι και Λιμάνια*, ό.π., σελ. 197. Στην παράγραφο 1 του συγκεκριμένου νόμου του 1865 διαβάζουμε τα εξής: «Δια την κατασκευήν ή επισκευήν προκυμαίων, φάρων, κρηπιδωμάτων, αποβαθρών και των εις ταύτας αγουσών οδών, ως και δια την καθάρισιν των λιμένων, επιτρέπεται η επιβολή προσθέτων φόρων επί των αποβιβαζομένων και επιβιβαζομένων προϊόντων και εμπορευμάτων δια των παραλίων ενός ή πλειοτέρων δήμων, ως και επί των προσορμιζομένων εις αυτά πλοίων». Στην παράγραφο 4 ορίζονται τα σχετικά με την οργάνωση των σχετικών επιτροπών διαχείρισης των λιμενικών εσόδων: «Τα εισπραττόμενα χρήματα ανατίθενται εις το Δημόσιον Ταμείον ή εις τινά των εν Ελλάδι Τραπεζών, η δε διαχείρισις αυτών είναι ανεξάρτητος από την των άλλων δημοτικών φόρων και ανατίθεται εις πενταμελή εφορευτικήν επιτροπήν της οποίας πρόεδρος είναι η διοικητική αρχή και όπου τοιαύτη δεν υπάρχει ο ειρηνοδίκης. Τα δύο μέλη διορίζονται παρά της Κυβερνήσεως δια Β. Διατάγματος και τα άλλα δύο εκλέγονται παρά του δημοτικού συμβουλίου. Εάν υπάρχωσι πλείοτερα δημοτικά συμβούλια, έκαστον τούτων εκλέγει εν μέλος της επιτροπής. Η επιτροπή έχει το δικαίωμα της επιτηρήσεως και εξελέγξεως των εισπράξεων. Δια Β. Διατάγματος θέλει ορίζεσθαι τα καθήκοντα των επιτροπών». Βλ. σχετικά, Πολυχρονιάδης Ι. Α., *Κώδιξ οικονομικός: ήτοι συλλογή των οικονομικών κανονισμών μετά των υγειονολιμενικών και του εμπορικού ναυτικού σχετικών διατάξεων*, Αθήνα 1867, σσ. 930-931.

^{lx} Το έργο ανέλαβε ανώνυμη εταιρία με επικεφαλής τον Νικόλαο Βλάχγαλη. Σχετικά με αυτό το θέμα, βλ., Δ. Θ. Σπηλιωτόπουλος, ό.π., σσ. 95-97 και Παντ. Καμπούρογλου, ό.π., σσ. 54-55.

^{lxi} Σύμφωνα με τα στοιχεία που παραθέτει ο Παντ. Καμπούρογλου οι τελωνειακές εισπράξεις του λιμανιού από 1.990.840 δρχ. το 1873 θα φτάσουν στα 5.656.421 δρχ. το 1881, Βλ., Π. Καμπούρογλου, ό.π., σελ. 62.

^{lxii} Σύμφωνα με τον Κ. Θ. Ζουμπουλίδη το 1881 εισήλθαν και εξήλθαν από το λιμάνι του Πειραιά 9.773 πλοία, από τα οποία 1.658 ατμόπλοια, 8.055 ιστιοφόρα και 60 πολεμικά πλοία. Βλ., Κ. Θ. Ζουμπουλίδης, *ό.π.*, σελ. 34.

^{lxiii} «... ανεσκάφη και εκκαθαρίσθη ολόκληρος ο κεντρικός λιμνήν και ο βορβορώδης όρμος των Αλών, και κατέστη αληθής λιμνήν, προσενεγκών και προσφέρων μεγίστας υπηρεσίας εις τε την πόλιν και τον Δήμον Πειραιώς». Δ.Θ. Σπηλιωτόπουλος, *ό.π.*, σελ. 105. Θα πρέπει να τονίσουμε ότι για την παραπάνω αγορά το Λιμενικό Ταμείο σύναψε δάνειο ενός εκατομμυρίου δραχμών από τη Γενική Πιστωτική Τράπεζα. Για το θέμα αυτό βλ. αναλυτικότερα, Παντ. Καμπούρογλου, *ό.π.*, σσ. 55-60, όπου παρουσιάζεται όλο το σκεπτικό της Λιμενικής Επιτροπής σχετικά με την αγορά. Αναφορά επίσης στον Κωνστ. Θ. Ζουμπουλίδη, *ό.π.*, σελ. 34, καθώς και στον Ηλία Ν. Στρούμπο, *Τα πεπραγμένα υπό των Δημάρχων Πειραιώς. Από της συστάσεως του Δήμου μέχρι της ληξιάσης τελευταίας περιόδου 1903 και περί των πρακτέων εν τω μέλλοντι*, Αθήνα 1907, σσ. 16-17.

^{lxiv} Στη συγκεκριμένη μελέτη εξετάζονται οι οικονομικές εξελίξεις και αλλαγές στην τοπική κοινωνία του Πειραιά και σε κάποιο βαθμό στο σύνολο του ελληνικού κράτους την περίοδο 1880-1914. Απουσιάζει συνειδητά μια παράλληλη επισκόπηση των πολιτικών και γενικότερα ιδεολογικών διεργασιών, είτε οι τελευταίες αφορούν το «μικρόκοσμο» της πόλης του Πειραιά είτε την ελληνική κοινωνία στην ολότητά της. Ζητήματα που αφορούν τον ευρύτερο πολιτικό λόγο της εποχής, τον τρόπο με τον οποίο πολιτικά κόμματα ή ομάδες συμφερόντων προσδιόριζαν έννοιες όπως «εκσυγχρονισμός», «ανάπτυξη», «προστατευτισμός» κ.ο.κ., εξετάζονται στο βαθμό που έχουν κάποια σχέση με την εξέλιξη του Πειραιά ως εμπορικής και ναυτιλιακής πόλης. Πολύ περισσότερο ενδιαφέρει ο τοπικός λόγος, όπως ο τελευταίος εκφραζόταν μέσα από τη δημοτική εξουσία και τον πειραιώτικο Τύπο. Επομένως οι περιοδολογήσεις που ακολουθούν στο κυρίως κείμενο προσδιορίζονται από τους ρυθμούς οικονομικής ανάπτυξης ή ύφεσης συγκεκριμένων τομέων του εσωτερικού αλλά και του διεθνούς οικονομικού χώρου (π.χ. εξωτερικό εμπόριο, διεθνής ναυλαγορά κ.ο.κ.)

^{lxv} Οι νεότερες ιστορικοκοινωνιολογικές μελέτες (Μοσκόφ, Ψυρούκης, Χατζηωσήφ, Δερτιλής, Τσουκαλάς κ.ά.), πέρα από τις επιμέρους τους διαφορές, έχουν αποκαλύψει πλέον τόσο το μέγεθος όσο κυρίως το χαρακτήρα των ομογενειακών επενδύσεων στην Ελλάδα, καταρρίπτοντας το μύθο της μαζικής εισροής κεφαλαίων από τις ελληνικές παροικίες και την εικόνα του ομογενειακού ευεργετισμού. Ακροθιγώς να τονίσουμε ότι η συντριπτική πλειονότητα των ομογενειακών επενδύσεων στο εσωτερικό της χώρας στράφηκε στο εξωτερικό εμπόριο, στο χρηματιστικό – τραπεζικό τομέα, στο δημόσιο δανεισμό, στα μεταλλεία καθώς και στον τομέα των συγκοινωνιών (σιδηρόδρομοι – ναυτιλία). Ελάχιστες ήταν οι επενδύσεις στο δευτερογενή τομέα και στη γενικότερη ανάπτυξη των εγχώριων παραγωγικών δομών. Η κερδοσκοπία, η μεταφορά κερδών και η συσσώρευσή τους στην

αλλοδαπή αποτέλεσε το κυρίαρχο μοντέλο επιχειρηματικής δράσης των ελλήνων ομογενών. Ο Χ. Χατζηιωσήφ, αναφερόμενος στο χαρακτήρα των επενδύσεων των ελλήνων ομογενών τονίζει: «Οι τελευταίοι άρχισαν πολύ νωρίς να κατανέμουν τις τοποθετήσεις τους σε τίτλους σε ένα ευρύ φάσμα αξιών που περιλάμβανε δίπλα στις ομολογίες του ελληνικού δημοσίου, ομολογίες διαφόρων ευρωπαϊκών κρατών και πόλεων καθώς και αμερικανικών σιδηροδρομικών εταιρειών... Κερδοσκοπούσαν με τις διακυμάνσεις των τίτλων στο χρηματιστήριο, αλλά και ενεχυριάζοντάς τους στις τράπεζες του εσωτερικού και του εξωτερικού που τους κρατούσαν ως ασφάλεια για τα δάνεια που παρείχαν. Η αγορά λοιπόν τίτλων του δημοσίου χρέους από τους ενεργούς επιχειρηματίες δεν μειώνει τα χρηματικά διαθέσιμα που θα μπορούσαν να διαθέσουν σε μακροχρόνιες παραγωγικές επενδύσεις. Η εναλλακτική τους λύση δεν ήταν μία μακροπρόθεσμη παραγωγική επένδυση, αλλά η διατήρηση των διαθεσίμων σε ρευστό χρήμα, όπως και πράγματι γινόταν σε περιόδους κρίσης». Χ. Χατζηιωσήφ, *Η Γηραιά Σελήνη. Η βιομηχανία στην ελληνική οικονομία, 1830-1940*, Αθήνα 1993, σσ. 51-52. Ωστόσο πέρα από τη μορφή της ομογενειακής επένδυσης, το ίδιο το ποσό που προσανατολίστηκε στην εγχώρια αγορά, ως συνολικό αριθμητικό μέγεθος, ήταν εξαιρετικά μικρό. Προκειμένου να δείξουμε μια τάξη μεγέθους και εφόσον συμπεριλάβουμε το επαναπατριζόμενο ομογενειακό κεφάλαιο στο συνολικό ποσό ξένων επενδύσεων, τότε, σύμφωνα με τα στοιχεία που παραθέτει ο Α. Κ. Γιαννίσης, την περίοδο 1879-1914 ο όγκος των κεφαλαίων που εισέρευσαν με κάθε μορφή (δανειακά κεφάλαια, κεφάλαια για δάνεια νομικών προσώπων, επιχειρηματικά κεφάλαια επενδύσεων) αν και αισθητά μεγαλύτερος από την προηγούμενη περίοδο, εξακολουθούσε να παραμένει μικρός (γύρω στα 1.855 εκ. χρυσά φράγκα). Ειδικότερα για το ζήτημα αυτό, βλ., Α. Κ. Γιαννίσης, «Οι ξένες άμεσες επενδύσεις και η διαμόρφωση της νεοελληνικής οικονομίας (1830-1839)», *Επιθεώρηση Κοινωνικών Ερευνών*, τχ. 30-31, Αθήνα 1977 και Δημ. Στεφανίδη, *Η εισροή ξένων κεφαλαίων και οι οικονομικά και πολιτικά της συνέπειες*, Θεσσαλονίκη 1930, σσ. 179-233.

^{lxvi} Ενδεικτικά για την ελληνική παρουσία στην περιοχή της Οδησσού στα τέλη του 19^{ου} αιώνα μέχρι το 1917, βλ., Patricia Herlihy, «The Greek Community in Odessa, 1861-1917», *Journal of Modern Greek Studies*, Vol.7, No 2, October 1989. Επίσης αποκαλυπτική ως προς την παρακμή των ελληνικών εμπορικών κυκλωμάτων στην «καθ' ημάς Ανατολή» και στη Ρωσία είναι η μελέτη του Σίμωνος Δ. Κατακουζηνού, που εκδόθηκε στη Σμύρνη το 1907 και επανεκδόθηκε στην Αθήνα ένα χρόνο αργότερα. Ο συγγραφέας με πικρία ομολογεί την αποχώρηση των ελληνικών εμπορικών οίκων από περιοχές που άλλοτε κυριαρχούσαν οι Έλληνες και παρατηρεί ότι η εξέλιξη αυτή οφείλεται αφενός στην πρόσδεση των ελλήνων εμπόρων σε απαρχαιωμένες εμπορικές πρακτικές, παράλληλα με την έλλειψη καθεαυτής εμπορικής μόρφωσης, αφετέρου στην απουσία πνεύματος συνεταιρισμού και αλληλεγγύης μεταξύ τους. Βλ. σχετικά, Σίμωνος Δ. Κατακουζηνού, *Το εμπόριον, η ναυτιλία και οι μεταναστεύσεις των Ελλήνων. Το νέον σύστημα του εμπορεύεσθαι*, Αθήνα 1908², σσ. 7-36 και 62-80. Επίσης, ο Β. Καρδάσης αναφερόμενος στις ελληνικές επιχειρήσεις της Νότιας Ρωσίας το 19^ο αιώνα και στις αιτίες υποχώρησής τους μετά τη δεκαετία του 1860 τονίζει συμπερασματικά: «...οι εμπορικές πρακτικές που είχαν εφαρμόσει οι Έλληνες είχαν σαφή όρια ανάπτυξης. Προϋπέθεταν υψηλή ζήτηση στις δυτικές αγορές, αφού εμφανώς στηρίζονταν στη γρήγορη ανακύκλωση του κεφαλαίου, στις βραχυπρόθεσμες δηλαδή τοποθετήσεις και στην άντληση γρήγορου κέρδους. Οι συνθήκες ύφεσης

στην εμπορική κίνηση που υποχρέωναν σε μακροπρόθεσμες επενδύσεις, σε στρατηγικές προβλέψεις και σε πιστωτικές εισροές ήταν εξ' ορισμού εχθρικοί παράγοντες στην ομαλή διεξαγωγή των δραστηριοτήτων των ομογενειακών επιχειρήσεων». Β. Καρδάσης, *Έλληνες ομογενείς στη Νότια Ρωσία, 1775-1861*, Αθήνα 1998, σσ. 236-237.

^{lxvii} Χαρακτηριστικά παραδείγματα των νέων πρακτικών και της αναζήτησης καινούργιων χώρων επενδυτικής δραστηριότητας αποτελούν οι περιπτώσεις των εμπορικών οίκων των αδελφών Ράλλη και Πετροκόκκινου. Οι εταιρίες αυτές από νωρίς (ήδη από τη δεκαετία του 1860) είχαν στρέψει το μεγαλύτερο μέρος του επενδυτικού τους ενδιαφέροντος στη νέα πλούσια αγορά των Ινδιών. Η εγκατάσταση ενός ολοκληρωμένου δικτύου διακίνησης και εμπορίας νέων προϊόντων (ζάχαρη, βαμβάκι, ρύζι, λινάρι κ.ά.) μεταξύ Λονδίνου και Ινδιών, η αποφυγή ενδιάμεσων μεσολαβητών, οι πληρωμές σε ρευστό χρήμα, αποτέλεσαν τις παραμέτρους μιας νέας επιχειρηματικής πρακτικής που αποδείχτηκε ιδιαίτερα πετυχημένη καθ' όλη την περίοδο του 19^{ου} αιώνα. Για τη συμμετοχή του ελληνικού παροικιακού κεφαλαίου στο θαλάσσιο εμπόριο μεταξύ Μεγάλης Βρετανίας και Ινδιών, βλ., Katerina Vourkatioti, «Anglo-Indian Sea Trade and Greek Commercial Enterprises in the second half of the Nineteenth Century», *International Journal of Maritime History*, vol. XI, No.1 (June 1989).

^{lxviii} Αν και το επιχείρημα των βαλκανικών εθνικισμών, ως αιτία για την αναχώρηση των ομογενειακών κεφαλαίων και τη μεταφορά τους στην Ελλάδα έχει αμφισβητηθεί (Χ. Εξερτζόγλου), ο Σπύρος Γ. Φωκάς είναι αποκαλυπτικός σε αυτό το σημείο: «Αι οικονομικά επιχειρήσεις των δημιουργών των νέων ελληνικών στόλων ήρχισαν να παρακμάζουν μετά το 1900, τινές μάλιστα εξ' αυτών διελύθησαν. Η αναχώρησις πλουσίων τινών εφοπλιστών ωφείλετο και εις την προ του 1900 οργανωθείσαν υπό των εν Ρουμανία ρουμανιζόντων Κουτσοβλάχων ανθελληνικήν κίνησιν, καθ' ην ειδικώς οργανωμένα ομάδες περιήρχοντο τους παραδουνάβιους λιμένας ενσπείροντες ελληνόφοβον ρεύμα». Βλ., Σπυρ. Γ. Φωκάς, *Οι Έλληνες εις την ποταμοπλοΐαν του Κάτω Δουνάβεως*, μτφ. Μαρία Ι. Μαρκοπούλου, Θεσσαλονίκη 1975, σσ. 122-123. Ο Χ. Εξερτζόγλου δεν παραβλέπει την επίδραση του εθνικισμού στις δραστηριότητες των ελλήνων ομογενών. Ωστόσο, κατά το συγγραφέα η σημασία του είναι καταλυτική αργότερα: λίγο πριν και κατά τη διάρκεια των Βαλκανικών Πολέμων σε ό,τι αφορά την Οθωμανική Αυτοκρατορία, μετά τον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο σε σχέση με την ελληνική παρουσία στη Ρωσία. Ειδικότερα, βλ., Χ. Εξερτζόγλου, «Η ελληνική ιστοριογραφία και το ομογενές κεφάλαιο: Προβλήματα μεθόδου και ερμηνείας», *Σύγχρονα Θέματα*, τχ., 35-37, Αθήνα 1988. Για τις εθνικές αντιθέσεις στο χώρο της Ανατολικής Μεσογείου και την ανατροπή της εξωστρεφούς δραστηριότητας των ελλήνων κεφαλαίου πριν τους Βαλκανικούς Πολέμους, βλ., επίσης Χ. Χατζηιωσήφ, «Η μπελ επόκ του κεφαλαίου», στο *Ιστορία της Ελλάδας του 20^{ού} αιώνα, 1900-1922. Απαρχές*, τ. Α΄, Μέρος 1^ο, επιμ. Χ. Χατζηιωσήφ, Αθήνα, σσ. 341-42.

^{lxix} Ειδικότερα για την περιοχή της Σμύρνης και τις αλλαγές που επέφερε η εισβολή του δυτικού κεφαλαίου στα τοπικά εμπορικά κυκλώματα στα τέλη του 19^{ου} αιώνα, βλ., Elena Frangakis – Syrett, «Commerce in the Eastern Mediterranean from the Eighteenth to the early Twentieth Centuries: The City – Port of Izmir and its Hinterland», *International Journal of Maritime History*, vol. X., No.2 (December 1998), ιδίως σσ. 145-153.

^{lxx} Για μια σκιαγράφιση των μετατοπίσεων του παροικιακού ελληνισμού σε όλη τη διάρκεια του 19^{ου} αιώνα μέχρι τις πρώτες δεκαετίες του 20^{ου}, καθώς και για τις αιτίες στις οποίες οφειλόταν η ανάπτυξη ή η παρακμή συγκεκριμένων περιοχών παροικιακής εγκατάστασης, βλ., Ι. Κ. Χασιώτης, *Επισκόπηση της Ιστορίας της Νεοελληνικής Διασποράς*, Θεσσαλονίκη 1993, σσ. 77-125. Για το ίδιο ζήτημα, βλ., Χ. Χατζηιωσήφ, «Εμπορικές παροικίες και ανεξάρτητη Ελλάδα: ερμηνείες και προβλήματα», *Ο Πολίτης*, τχ.62, Σεπτέμβριος 1983, όπου παράλληλα επιχειρείται μια κριτική προσέγγιση της επιχειρηματολογίας βασικών μελετών που αφορούν το παροικιακό φαινόμενο (Σβορώνος, Μοσκόφ, Ψυρούκης, Μουζέλης, Τσουκαλάς, Δερτιλής).

^{lxxi} Θα ήταν περιττό πιστεύουμε να αποτυπώσουμε αριθμητικά αυτή την αύξηση που παρατηρείται στους διάφορους τομείς της παγκόσμιας οικονομίας. Για τη διαμόρφωση μιας πιο λεπτομερούς εικόνας, βλ., Β. Κρεμμυδάς, *Εισαγωγή στην Οικονομική Ιστορία της Ευρώπης*, ό.π., σσ. 343-351, Sh. B. Clough – Richard T. Rapp, ό.π., σσ. 380-407, καθώς και το έργο των Α. Milward and S.B. Saul, *The Development of the Economies of Continental Europe 1850-1914*, London 1977.

^{lxxii} Στο χώρο της καλλιέργειας δημητριακών το ζήτημα αποκτά ιδιαίτερο ενδιαφέρον για την ελληνική περίπτωση. Στη διάρκεια του δεύτερου μισού του 19^{ου} αιώνα, ιδίως στο τελευταίο τρίτο του αιώνα, παρατηρείται αφενός μια επέκταση της καλλιέργειας δημητριακών σε νέες χώρες (ΗΠΑ, Καναδάς, Αργεντινή, Αυστραλία κ.ά.), αφετέρου μια αύξηση της παραγωγής συνολικά για τις χώρες που επιδίδονταν σε αυτού του είδους τις καλλιέργειες. Η παραπάνω εξέλιξη οφειλόταν είτε σε εκτατικές καλλιέργειες εντάσεως εργασίας (π.χ. Ρωσία, Ρουμανία) είτε σε εκτατικές καλλιέργειες εντάσεως κεφαλαίου (π.χ. Η.Π.Α.). Η ανάπτυξη ωστόσο των χερσαίων και θαλάσσιων μεταφορών με τη δραστική μείωση του κόστους μεταφοράς είχε ως αποτέλεσμα τα δημητρικά της Αμερικής να καταστούν απολύτως ανταγωνιστικά στις αγορές της Δυτικής Ευρώπης, οδηγώντας στη σταδιακή μείωση της συμμετοχής των παραδοσιακών σιτοφόρων περιοχών της Ευρώπης στο παγκόσμιο ποσοστό παραγωγής δημητριακών και φυσικά και στη σύμπτυξη του ποσοστού κέρδους των εμπλεκόμενων σε αυτού του είδους τις καλλιέργειες εμπορών. Αν υπολογίσουμε τώρα το βαθμό και την έκταση της εμπλοκής των ελληνικών παροικιών στο διεθνές σύστημα εμπορίας δημητριακών, ήδη από τις αρχές του 19^{ου} αιώνα, αντιλαμβανόμαστε ότι η προαναφερθείσα εξέλιξη αποτελεί (πλην του ζητήματος του εθνικισμού) τη βασική αιτία οπισθοχώρησης των ελλήνων ομογενών από το εμπόριο δημητριακών σε περιοχές όπως στη Ν. Ρωσία και τη Ρουμανία μέχρι το 1914. Από την άλλη πάλι πλευρά, η εξέλιξη αυτή ερμηνεύει έως ένα βαθμό και τη μεταστροφή πολλών ελλήνων ομογενών από το εμπόριο δημητριακών σε άλλους επενδυτικούς τομείς (π.χ. ναυτιλία, βιομηχανία, γαιοκτησία κ.ά.). Για μια σκιαγράφιση της διεθνούς αγοράς σιταριού του δεύτερου μισού του 19^{ου} αιώνα και των αρχών του 20^{ου}, βλ., Μ. Ε. Falkus, “Russia and the International Wheat Trade, 1861-1914”, *Economica*, Vol. XXXIII, No 129-132, London 1966, Kevin O’ Rourke «Grains and Growth: The Impact of Commercial Policy Responses to the Grain Invasion, 1870-1913», *Political economy of protectionism and commerce, eighteenth – twentieth centuries*, editors P. H. Lindert, J. V. Nye and J. M. Chevet, *Eleventh International Economic History Congress*, Milan, September 1994 και Γ. Ν. Μητροφάνη, *Η κίνηση των τιμών του σιταριού στην Ελλάδα. Εξωτερικό εμπόριο και κρατική παρέμβαση (1860-1912)*, Αθήνα 1991, σσ. 23-35. Για την ελληνική παρουσία στο εμπόριο δημητριακών της Ν. Ρωσίας και του

Δούναβη η βιβλιογραφία είναι αρκετά πλούσια. Ενδεικτικά, βλ., Β. Καρδάσης, *Έλληνες ομογενείς στη Νότια Ρωσία 1775-1861*, ό.π., κεφ. 5, 6 και 7, σσ. 115-236, του ίδιου, *Από του ιστίου εις τον ατμόν*, ό.π., σσ. 91-125 και G. Harlaftis, ό.π., κεφ. 1, 2 και 3, σσ. 3-103.

^{lxxiii} Περισσότερα για τη στρατηγική των επενδύσεων στο εξωτερικό των αναπτυγμένων ευρωπαϊκών χωρών, βλ., Sh. B. Clough – Richard. T. Rapp, ό.π., σσ. 400-404, καθώς και πίνακας 34 όπου παρουσιάζεται η γεωγραφική κατανομή των επενδύσεων της Βρετανίας, Γαλλίας και Γερμανίας το 1914. Σε ό,τι αφορά την ελληνική περίπτωση, η συνολική εισροή ξένων δανειακών κεφαλαίων την περίοδο 1879-1914, σύμφωνα με τα στοιχεία του Α. Κ. Γιαννίτη, υπολογίζεται ότι έφτασε τα 1.365 εκ. χρυσά φράγκα, από τα οποία μόνο τα 46 εκ. περίπου, ή το 3,4%, διατέθηκαν για την κατασκευή παραγωγικών έργων (κυρίως σιδηροδρομικές γραμμές), ενώ η εισροή επιχειρηματικών κεφαλαίων για άμεσες επενδύσεις στην ίδια περίοδο εκτιμάται γύρω στα 300 εκ. χρυσά φράγκα. Τέλος, υπάρχει και ένα ποσό γύρω στα 190 εκ. χρυσά φράγκα ως εισαγωγή κεφαλαίων σε νομικά πρόσωπα (τράπεζες, εταιρίες κλπ.). Βλ., Α. Κ. Γιαννίτη, ό.π., και αναλυτικότερα, αν και με ορισμένες διαφορές στον υπολογισμό του συνολικού εισαγόμενου κεφαλαίου, Δημ. Σ. Στεφανίδου, ό.π., σελ. 179 κ. εξής.

^{lxxiv} Για μια συνολική εποπτεία των οικονομικών μεταβολών και του νέου διεθνούς οικονομικού περιβάλλοντος μετά το 1873, βλ., E.J. Hobsbawm, *Η εποχή των αυτοκρατοριών 1875-1914*, μτφ. Κωστούλα Σκλαβενίτη, Αθήνα 2000, σσ. 61-93.

^{lxxv} Παρόλο που όσο προχωράμε στον 20^ο αιώνα το ποσοστό του αγροτικού πληθυσμού περιορίζεται προς όφελος του αστικού στοιχείου (από 75% στα 1861 σε 68% στα 1896), ωστόσο η διαδικασία αυτή είναι αρκετά αργή. Ενδεικτικά, το 1920 το ποσοστό που κάλυπτε ο αγροτικός πληθυσμός στη λεγόμενη «Παλαιά Ελλάδα» (Πελοπόννησος Στερεά Ελλάδα, Κυκλάδες) ήταν 55%, ενώ η τάση, την ίδια χρονιά, για όλη την επικράτεια ήταν της τάξης του 63%. Σχετικά, βλ., Σ. Πετμεζάς, ό.π., σσ. 44-45 και Πίνακας 1.

^{lxxvi} Χ. Αγριαντώνη, ό.π., σελ. 271.

^{lxxvii} Βλ., Lila Leontidou, ό.π., σσ. 58-59. Ο συνολικός αριθμός των ελλήνων μεταναστών (αφαιρουμένων των παλιννοστούντων) μεταξύ 1896 και 1921 υπολογίζεται σε 415.000 άτομα, από τα οποία 350.000 κατευθύνθηκαν προς τις Η.Π.Α.

^{lxxviii} «Ανοικτό» βέβαια εξακολουθεί να είναι το πρόβλημα εάν αυτή η εκροή αγροτικού πληθυσμού από την ύπαιθρο στα τέλη του 19^{ου} αιώνα συνιστούσε ή όχι «αγροτική έξοδο». Το πρόβλημα εντοπίζεται όχι φυσικά στην έξοδο αυτή καθεαυτή του αγροτικού πληθυσμού από την ύπαιθρο. Η τελευταία εξάλλου επιβεβαιώνεται τόσο από τον πληθυσμιακό μαρασμό που παρατηρείται σε πολλές περιοχές της ελληνικής επαρχίας (κυρίως όσων σχετίζονταν με την καλλιέργεια της σταφίδας) όσο και από τη γεωγραφική προέλευση των μεταναστών. Το ζήτημα έγκειται αφενός στο χαρακτήρα αυτής της εξόδου αφετέρου στο βαθμό που αυτή η πληθυσμιακή κίνηση επηρέασε ή όχι την ανάπτυξη του αστικού τομέα και κατ' επέκταση και των οικονομικών λειτουργιών του αστικού χώρου. Η Χ. Αγριαντώνη αποφαίνεται καταφατικά ως προς το θέμα αυτό. Θεωρεί ότι στα τέλη του 19^{ου} αιώνα παρατηρείται, «χωρίς επιφυλάξεις», για πρώτη φορά στην Ελλάδα αγροτική έξοδος η οποία, αν και τροφοδότησε βασικά την υπερατλαντική μετανάστευση, ωστόσο σε ένα δεύτερο επίπεδο όχι μόνο ενόησε, σε κάποιο βαθμό, την ένταση του εγχώριου αστικού στοιχείου αλλά και τη σταδιακή

μετατόπιση του παραγωγικού δυναμικού της χώρας από τον πρωτογενή στο δευτερογενή τομέα της οικονομίας. Αντίθετα, ο Β. Παναγιωτόπουλος αναφέρει ότι αγροτική έξοδος με την κλασική της μορφή, της διάλυσης των αγροτικών ισορροπιών και της μετατροπής των κατεστραμμένων αγροτών σε βιομηχανικούς εργάτες στην πόλη, δεν λειτούργησε στην περίπτωση της ελληνικής οικονομίας. Παρόλο που θεωρεί ότι κάποια στρώματα αγροτών δεν μπόρεσαν να διαιωνίσουν την παρουσία τους στην ύπαιθρο με αποτέλεσμα να συγκροτήσουν μία λίγο - πολύ στοιχειώδη εργατική δύναμη, ωστόσο τονίζει ότι αυτή η διαδικασία ήταν τόσο περιορισμένη, ώστε σε καμιά περίπτωση δεν θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως φαινόμενο αγροτικής εξόδου. Σύμφωνα με τον συγγραφέα, «... η βασική εισροή εργατικής δύναμης στις πόλεις πραγματοποιείται με εξω-οικονομικά κριτήρια. Οι δύο μεγάλες εθνικοκοινωνικές κρίσεις του 20^{ου} αιώνα, η Μικρασιατική καταστροφή (1922) και ο εμφύλιος πόλεμος (1945-49), ετροφοδότησαν τα αστικά κέντρα με ένα πληθυσμό που δεν διέθετε παρά τα χέρια του για να ζήσει». Ειδικότερα, βλ., Χ. Αγριαντώνη, «Βιομηχανία», στο *Ιστορία της Ελλάδας του 20^{ου} αιώνα, 1900-1922. Οι Απαρχές*, τ. Α', Μέρος 1ο, επιμ. Χ. Χατζηιωσήφ, σσ. 175-176, Αθήνα, Μιχάλης Ρηγίνος, «Η Ελληνική Βιομηχανία, 1900-1940», στο *Εισαγωγή στη Νεοελληνική Οικονομική Ιστορία*, επιμ. Β. Κρεμμυδάς, Αθήνα 1999, σσ. 180-183 και Β. Παναγιωτόπουλος, ό.π., σσ. 521-531. Με την άποψη του Β. Παναγιωτόπουλου και ειδικότερα σε ό,τι αφορά την περίοδο μετά το 1940 συμφωνεί και ο John Baxevanis. Υπολογίζοντας την αστική ανάπτυξη την περίοδο 1940-1961 σε περίπου 1,4 εκατ. άτομα, ο συγγραφέας υποστηρίζει ότι η αστική αυτή μεγέθυνση καθορίστηκε κατά βάση από την εσωτερική (αγροτική) μετανάστευση (περίπου 1,1 εκατ. άτομα). Ειδικότερα βλ., John Baxevanis "Population, Internal Migration and Urbanization in Greece", *Balkan Studies*, Vol. 6, N° 1, Θεσσαλονίκη 1965, σσ. 86-89.

^{lxxix} Από τις πόλεις που βρίσκονταν στις ζώνες της κρίσης, κατάφεραν να συγκρατήσουν τον πληθυσμό τους μόνο η Πάτρα (+6,2%), η Κέρκυρα (+4,9%) και κάπως λιγότερο η Ερμούπολη (-0,01%). Όλες οι άλλες πόλεις της σταφιδικής ζώνης και του νησιώτικου χώρου εμφανίζουν μείωση του πληθυσμού τους από -3% έως -5%. Αντίθετα, οι πόλεις που επιδόθηκαν στο νέο τύπο εμπορευματικής καλλιέργειας, τον καπνό, όπως το Αγρίνιο, η Λαμία, η Καρδίτσα, η Καβάλα παρουσιάζουν σημαντική αύξηση του πληθυσμού τους. Τέλος, στις περιοχές που προσαρτήθηκαν στο ελληνικό κράτος το 1912-13, το 20% του συνολικού πληθυσμού τους ήταν συγκεντρωμένο σε πόλεις άνω των 5.000 κατοίκων. Θα πρέπει, ωστόσο, να σημειώσουμε εδώ ότι η προσάρτηση των νέων εδαφών στο διάστημα 1912-1922 λειτούργησε ανασχετικά στη διαδικασία αστικοποίησης που παρατηρείται στον ελληνικό χώρο από το 1890 και εξής. Ενδεικτικά το ποσοστό του ενεργού πληθυσμού που απασχολούνταν στον αγροτικό τομέα από 45,43% το 1907 ανέβηκε στο 49,36% το 1920, για να ξεπεράσει το 50% το 1928. Βλ., Χ. Χατζηιωσήφ, *Η Γηραιά Σελήνη*, ό.π., σελ. 69 και Χ. Αγριαντώνη, «Βιομηχανία», ό.π., σσ. 177-178. Ακόμα πάντως και για την αστική ανάπτυξη της περιοχής Αθηνών και Πειραιά την περίοδο 1880-1920 θα πρέπει να είμαστε αρκετά συγκρατημένοι. Έως το 1920 εξάλλου ο πληθυσμός της Αθήνας (μαζί με αυτόν του Πειραιά και της Καλλιθέας) δεν ξεπέρασε ποτέ το 9,2% του συνολικού ελληνικού πληθυσμού.

Στον ευρωπαϊκό χώρο η διαδικασία αστικοποίησης επεκτάθηκε και συνεχίστηκε με πολύ πιο έντονους ρυθμούς. Για τον Ε. J. Hobsbawm, ο «προηγμένος» κόσμος θα μπορούσε να περιγραφεί ως «...

κόσμος ταχύρυθμης αστικοποίησης και μάλιστα, στις ακραίες εκφράσεις του, ως κόσμος με πρωτόγνωρα ποσοστά κατοίκων σε αστικά κέντρα. Το 1800 υπήρχαν μόλις δεκαεπτά πόλεις στην Ευρώπη με πληθυσμό 100.000 ή πλέον, με συνολικό πληθυσμό κάτω από 5 εκατομμύρια. Το 1890 υπήρχαν ήδη 103 πόλεις με συνολικό πληθυσμό περισσότερο από έξι φορές μεγαλύτερο». Για το συγγραφέα το σημαντικότερο γεγονός του τέλους του 19^{ου} αιώνα ήταν ότι «... δημιούργησε ένα εξαιρετικά εκτεταμένο δίκτυο μεσαίων και μεγάλων πόλεων, ιδιαίτερα δε μεγάλες, σχετικά πυκνές, ζώνες ή αστικά συμπλέγματα με τέτοια αστική και βιομηχανική ανάπτυξη που βαθμιαία κατέτρωγαν την ύπαιθρο της περιοχής». E. J. Hobsbawm, *Η εποχή των αυτοκρατοριών*, ό.π., σσ. 42-43.

^{lxxx} Εφημ. *Σφαίρα*, 27 Νοεμβρίου 1899.

^{lxxxι} Ανάμεσα στα αριθμητικά στοιχεία που παραθέτουν οι παραπάνω ερευνητές παρατηρούνται αρκετές αποκλίσεις, οι οποίες έχουν να κάνουν με τις διαφορές στον τρόπο επεξεργασίας των πληθυσμιακών στοιχείων των οικισμών, καθώς και με τις οριοθετήσεις των οικισμών. Στον συγκεκριμένο πίνακα επιλέχθηκε μια στενή αντίληψη της έννοιας της πόλης. Καταγράφονται οι πληθυσμοί του κατ' εξοχήν αστικού οικισμού, χωρίς τον περιβάλλοντα προαστικό χώρο. Για την πόλη του Πειραιά, ωστόσο, δεν περιοριζόμαστε μόνο στο πληθυσμιακό άθροισμα των επίσημων οικιστικών κατηγοριών «*Πειραιεύς*» και «*Πειραιεύς λιμήν*» (τρόπος που ακολουθείται από την Χ. Αγριαντώνη), αλλά εντάσσουμε και το γειτονικό χώρο (Καστέλλα, Κάνθαρος, η εργατική συνοικία των Περιβολίων, Ρέντη), ο οποίος βρίσκεται σε άμεση εξάρτηση και αλληλεπίδραση με το καθεαυτό κέντρο του Πειραιά. Εντύπωση προκαλεί το πληθυσμιακό άλμα σε Αθήνα και Πειραιά ανάμεσα στα έτη 1896 και 1907, γεγονός που κατά πάσα πιθανότητα οφείλεται στη συσσώρευση πληθυσμών στις παραπάνω δύο πόλεις στο δρόμο τους για την υπερατλαντική μετανάστευση (για το έτος 1907 η Καραδήμου-Γερολύμπου δίνει για την πόλη του Πειραιά το πολύ κατώτερο άθροισμα των 53.573 κατοίκων). Θα πρέπει τέλος να σημειώσουμε ότι σύμφωνα με τον Παντ. Καμπούρογλου ο διερχόμενος πληθυσμός της πόλης το 1882 κυμαινόταν γύρω στις τέσσερις χιλιάδες άτομα, ενώ το 1912 ο Αντ. Χριστοδουλόπουλος τον υπολογίζει στις οκτώ με δέκα χιλιάδες. Βλ., Παντ. Καμπούρογλου, ό.π., σελ. 107 και Αντ. Χριστοδουλόπουλος, ό.π., σελ. 49.

^{lxxxii} Μιχάλης Ρηγίνος, ό.π., σελ. 182.

^{lxxxiii} Για την Λίλα Λεοντίδου η εκβιομηχάνιση των ελληνικών πόλεων – λιμανιών συντελέστηκε κυρίως κατά τη δεκαετία του 1910, καθώς το επενδεδυμένο στη βιομηχανία κεφάλαιο κατέλαβε την πρώτη θέση το 1909, ξεπερνώντας τις επενδύσεις κεφαλαίου σε όλες τις άλλες οικονομικές δραστηριότητες, ακόμη και στις παραδοσιακές μεταπρατικές ασχολίες. Η διατύπωση αυτή φαίνεται να αληθεύει σε ό,τι αφορά τα δευτερεύουσας σημασίας λιμάνια του Βόλου και αργότερα της Καβάλας, ωστόσο «αδικεί» σε κάποιο βαθμό την έκταση της βιομηχανικής – βιοτεχνικής παραγωγής του Πειραιά. Παράλληλα, η συγγραφέας αναφέρεται στη διαδικασία «*γεωγραφικής πόλωσης*», με την εγκατάσταση, ήδη γύρω στα 1900, της μείζονος βιομηχανίας στα λιμάνια (κυρίως στον Πειραιά και σε ένα αμέσως επόμενο στάδιο και στην Αθήνα). Σε σχέση μάλιστα με την πρωτεύουσα η Λίλα Λεοντίδου υπογραμμίζει την κάμψη, από τις αρχές του 20^{ου} αιώνα, της διαδικασίας «*τριτογενοποίησης*» και το μετασχηματισμό της από «*παρασιτική*» σε παραγωγική πόλη. Ειδικότερα, βλ., Λίλα Λεοντίδου, ό.π., σσ. 102-106.

^{lxxxiv} Για μια συνολική αποτύπωση της εξέλιξης και της φυσιογνωμίας της δευτερογενούς παραγωγής την περίοδο 1890-1914, βλ., Χ. Αγριαντώνη, «Βιομηχανία», ό.π., σσ. 181 και εξής και Στ. Ν. Τσοτσορός, ό.π., σσ. 49-59 και 106-151.

^{lxxxv} Αυτό βέβαια δεν σήμαινε ότι στον Πειραιά δεν παρατηρείται το φαινόμενο των μικρών, παραδοσιακών και ελάχιστα εκμηχανισμένων μεταποιητικών μονάδων. Το αντίθετο μάλιστα, αυτός ήταν ο κανόνας, καθώς η λεγόμενη δεύτερη εκβιομηχάνιση στηρίχτηκε στην προσφορά εργατικής δύναμης, λόγω της αγροτικής εξόδου (Χ. Αγριαντώνη). Ο Πειραιάς, ο ένας από τους βασικούς υποδοχείς αγροτικού πληθυσμού, ανέπτυξε πλήθος μικρών μονάδων (έως 5 άτομα) κυρίως πλεκτήρια, ραφεία, ποτοποιεία, αλλά και μικρές μηχανουργικές μονάδες. Ειδικότερα για τον κατακερματισμό των κλωστοϋφαντουργικών και μηχανουργικών επιχειρήσεων στις αρχές του 20^{ου} αιώνα (περίπου μέχρι το 1928), βλ., Χ. Χατζηωσήφ, *Η Γηραιά Σελήνη*, ό.π., σσ. 96-104 και 133-154.

^{lxxxvi} Παρόλο που τα εργοστάσια που δημιουργήθηκαν από το 1875 έως το 1900 δεν βρίσκονταν όλα μέσα στη βιομηχανική ζώνη της πόλης, ωστόσο τα 2/3 περίπου της πειραιϊκής βιομηχανίας ήταν εγκατεστημένα εκεί. Στα τέλη του 19^{ου} αιώνα ο συνοικισμός των εργοστασίων και έως ένα μεγάλο βαθμό και ο εργατικός συνοικισμός είχε επεκταθεί βορειοανατολικά, προς την περιοχή της Λεύκας και των Καμινίων. Σχετικά με την επέκταση του πολεοδομικού σχεδίου της πόλης τη δεκαετία του 1890, βλ., Μ. Γ. Κοτέα, ό.π., σσ. 128-132. Ιδιαίτερα διαφωτιστικός είναι ο χάρτης (Χάρτης 8, σελ.130) που παραθέτει η συγγραφέας. Στον συγκεκριμένο χάρτη, που σχεδιάστηκε από τον Γ. Σκανδαλίδη το 1896, φαίνεται καθαρά το πολεοδομικό σχέδιο και η ρυμοτομία της περιοχής που εντάχθηκε στο προηγούμενο σχέδιο της πόλης. Επίσης, βλ., Λίλα Λεοντίδου, ό.π., σσ. 126-149.

^{lxxxvii} Ο Δ.Θ. Σπηλιωτόπουλος, βαθύς γνώστης της πειραιώτικης ιστορίας και της τοπικής κοινωνίας της πόλης, είχε αναφερθεί για τον «κίνδυνο» αφομοίωσης από το αθηναϊκό κέντρο αρκετά νωρίς, ήδη για τα πρώτα χρόνια του δεύτερου μισού του 19^{ου} αιώνα. Αναφερόμενος στον Τινάτειο Κήπο τη δεκαετία του 1860 γράφει τα εξής χαρακτηριστικά: «Ο Τινάτειος Κήπος ήρξατο να χάνη την μεγάλην του κίνησιν, αφ' ης ήρξαντο να αναφαίνωνται νέα κέντρα, ως ο περίπατος της Ζέας, [...], ιδίως όμως απώλεσε πάσαν κίνησιν, αφ' ης επυκνώθη η συγκοινωνία μετά των Αθηνών δια του σιδηροδρόμου, των τροchioδρομικών γραμμών, κατ' αρχάς με ίππους κατόπιν με ατμόν, και τέλος με ηλεκτρισμόν, και ο κόσμος ετράπη προς τας Αθήνας, τα Φάληρα, και τα προάστεια». Δ.Θ.Σπηλιωτόπουλος, ό.π., σελ. 45. Η σύγκλιση επομένως που παρατηρείται από τις αρχές του αιώνα μεταξύ Αθήνας και Πειραιά δεν αφορούσε μόνο τις οικονομικές δραστηριότητες. Παράλληλες διεργασίες εξελίσσονται και στο χώρο της ιδεολογίας. Με την ολοκλήρωση της εσωτερικής διαίρεσης της τοπικής αστικής τάξης στα τέλη του 19^{ου} αιώνα, ένα μέρος της, το πλέον οικονομικά εύρωστο, θα στραφεί προς την πρωτεύουσα, κέντρο λήψης πολιτικών αποφάσεων και κοσμικής ζωής. Έτσι λοιπόν, μετά την αποτυχία του Θ. Ρετσίνα στις τοπικές εκλογές του 1895, ο απερχόμενος δήμαρχος αποφάσισε να μετακομίσει οικογενειακώς στην Αθήνα. Ωστόσο, όπως τονίζει ο Δ.Θ. Σπηλιωτόπουλος, ο Θεόδωρος Ρετσίνας, «... ενώ ετιμήθη και ανεδείχθη υπό του Πειραιώς και δια του Πειραιώς, ανελθών εις τα ύπατα αξιώματα και της τοπικής πολιτικής και της Γενικής τοιαύτης, ηδίκησεν τον αναδείξαντα αυτόν Πειραιά, και δια της απομακρύνσεώς του εκ του Πειραιώς έδωκε πρώτος το παράδειγμα της προς τας Αθήνας οδού πολλών εκ των παλαιών Πειραιϊκών οικογενειών, ήτις πολύ επέδρασεν επί της συνθέσεως της

Πειραιϊκής Κοινωνίας, η οποία μέχρι της εποχής εκείνης, διетήρει το αμιγές Πειραιϊκόν σύνολον». Δ.Θ. Σπηλιωτόπουλος, ό.π., σελ.137. Την «αθηναϊκή» έξοδο της αστικής τάξης θα ακολουθήσει από τη δεύτερη δεκαετία του 20^{ου} αιώνα και η πρώτη γενιά πειραιϊκής διανόησης, ολοκληρώνοντας με αυτόν τον τρόπο την εικόνα που έχει επικρατήσει για τη πόλη του Πειραιά: μιας πόλης όπου η φυσιολογική σφραγίδα της καθοριζόταν από τα λαϊκά στρώματα, τον εργατικό της πληθυσμό και τον κόσμο του λιμανιού. Για τις μορφές ανάπτυξης της τοπικής συνείδησης του Πειραιά του 19^{ου} αιώνα και των αρχών του 20^{ου}, βλ., Β. Τσοκόπουλος, «Τα στάδια της τοπικής συνείδησης, Ο Πειραιάς, 1835-1935», στο *Νεοελληνική Πόλη*, ό.π., τ. Α', Αθήνα 1985, σσ. 245-249. Αντίθετη ωστόσο άποψη εκφράζει ένας σύγχρονος με την εποχή μελετητής της πειραιϊκής ιστορίας, ο Αντώνης Χριστοδουλόπουλος. Ο συγγραφέας, ξεκινώντας από την πολυμορφία της τοπικής κοινωνίας από διάφορες μεταναστευτικές ομάδες και τη διατήρηση των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών τους, υποστηρίζει ότι οι Πειραιείς δεν «... δύναται να μελετηθώσιν ως «Πειραιείς», υπό την στενότεραν έννοιαν του «εθνικού» τούτου ονόματος. [...]. Συνεπώς, η κοινωνική μορφή, ην παρουσιάζει ο πληθυσμός του Πειραιώς, δεν είναι μορφή "ειδική", "τοπική", "διακεκριμένη", αλλά οιονεί μικρογραφία της "συμμιγούς μορφής" ην παρουσιάζει εν τω συνόλω της η Ελληνική κοινωνία». Βλ., Αντ. Γ. Χριστοδουλόπουλος, ό.π., σσ. 61-62. Η άποψη για τη μοναδικότητα της πειραιϊκής κοινωνίας και της απουσίας κοινωνικών διαφοροποιήσεων, τουλάχιστον σε βαθμό τέτοιο που να μην οδηγούν σε έντονους ταξικούς διαχωρισμούς, αποτελεί κοινό τόπο στο σύνολο σχεδόν του τοπικού Τύπου και όσων εκφράζουν δημόσιο λόγο. Το 1906 στον οδηγό που εκδίδεται για την πόλη του Πειραιά επιχειρείται μια σύγκριση μεταξύ της Αθήνας και του Πειραιά. Ο συγγραφέας, ενώ θεωρεί ότι στην Αθήνα είναι δυνατόν να διακρίνει κάποιος τη διαφοροποίηση του κοινωνικού σώματος της πόλης, στον Πειραιά αυτό δεν συμβαίνει, καθώς «...αι ηθικά και κοινωνικά δυνάμεις είναι διεσπαρμένα και διεσπασμένα και δεν υπάρχει τάξις τις κοινωνική ικανή όπως επιβάλλει τον τύπον της, τον ρυθμόν της όπως καταστή το πρότυπον. Τα πάντα είναι εις το σχηματίζεσθαι, εις το διαπλάττεσθαι και η εργασία αυτή ακόμη συνταράσσεται καθ' ημέραν με νέας προσελεύσεις, με νέας ιδέας, με νέας εικόνας κοινωνικάς». Βλ., Γ. Ν. Αλεξιάκης, ό.π. σσ. 12-13.

^{lxxxviii} Ενδεικτικό στοιχείο της γοργής πληθυσμιακής ανάπτυξης και επέκτασης της Αθήνας αποτελεί η συζήτηση που αναπτύσσεται ήδη από τις αρχές του 20^{ου} αιώνα ανάμεσα σε διανοούμενους και τεχνικούς της εποχής σχετικά με ζητήματα που αφορούσαν την επέκταση της πόλης, την κατοικία των χαμηλών εισοδηματικών στρωμάτων, καθώς και τη γενικότερη αναζήτηση ενός ιδιαίτερου χαρακτήρα για την εικόνα της νεοελληνικής πόλης. Ειδικότερα, βλ., Αλέκα Καραδήμου-Γερολύμπου, ό.π., σσ. 227-238. Αντίστοιχες εκδηλώσεις και προβληματισμοί διατυπώνονται και για την αμέσως επόμενη περίοδο που ακολούθησε το τέλος του Α' Παγκοσμίου Πολέμου, με ιδιαίτερη μάλιστα ένταση, καθώς είχε προστεθεί, μετά το 1922, και η πίεση από την προσφυγική εγκατάσταση. Αναλυτικά για τη ρύθμιση και τον εκσυγχρονισμό του αστικού χώρου την περίοδο του Μεσοπολέμου, βλ. τις σχετικές ανακοινώσεις (Ν. Καλογήρου, Β. Χαστάογλου, Αλ. Καραδήμου - Γερολύμπου - Ν. Παπαμίχος, Δ. Παπαλεξόπουλος και Δ. Φιλίπιδης) στο συλλογικό τόμο *Βενιζελισμός και Αστικός Εκσυγχρονισμός*, επιμ. Γ. Θ. Μαυρογορδάτος - Χρ. Χατζηιωσήφ, Ηράκλειο 1992².

^{lxxxix} Η αντιστοιχία ανάμεσα στην εκσυγχρονισμένη προσφορά κεφαλαίων (σιδηρόδρομοι) και την αναχρονιστική ζήτηση παραγωγικών κεφαλαίων (εσωτερική αγορά) αποτέλεσε τη βασική αιτία για την

αποτυχία της σιδηροδρομικής προσπάθειας μέχρι το 1914. Σύμφωνα με τον Ε. Παπαγιαννάκη, η εμπορευματική κίνηση (τόνου/χλμ.) παρουσιάζει αργή αύξηση, ενώ η αντίστοιχη επιβατική κίνηση (επιβάτες/χλμ.) δεν παρουσιάζει καμιά αύξηση για την περίοδο 1890-1905. Αλλά και για την περίοδο μετά το τέλος του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου η κατάσταση δεν φαίνεται να έχει αλλάξει προς το καλύτερο. Σύμφωνα με τα στοιχεία που παραθέτει ο Ξ. Ζολώτας για το έτος 1922, το μεγαλύτερο μέρος των εισπράξεων των σιδηροδρόμων προερχόταν από τη μεταφορά επιβατών (59,75%) έναντι 40,25% από εισπράξεις εμπορευμάτων, αποδεικνύοντας έτσι την περιορισμένη επίδραση των σιδηροδρόμων στο σύνολο της βιομηχανικής και εμπορικής παραγωγής. Αναλυτικότερα, βλ., Ε. Παπαγιαννάκη, «Οι Ελληνικοί σιδηρόδρομοι: 1880-1910. Πολιτικές, οικονομικές και κοινωνικές διαστάσεις», στο *Θέματα Νεοελληνικής Ιστορίας (18^{ος} –20^{ος} αιώνας)*, εισαγ., επιμ. Γ.Β. Δερτιλής – Κ. Κωστής, Αθήνα – Κομοτηνή 1991, σσ. 385-395 και Ξ. Ζολώτας, *Η Ελλάς εις το στάδιον της εκβιομηχανίσεως*, Αθήνα 1926², σελ. 77. Θα πρέπει ωστόσο να σημειώσουμε σε αυτό το σημείο ότι το 1912 ο Πρόεδρος της Επιτροπής Λιμένος Πειραιώς, Δημ. Ι. Καλλιμασιώτης, σε υπόμνημά του προς τον υπουργό Εσωτερικών Εμμ. Ρέπουλη υποστήριξε την ανάγκη αύξησης των εσόδων του λιμενικού ταμείου μέσω της επιβολής φόρου στα εισαγόμενα ατελώς εμπορεύματα του εξωτερικού, καθώς «... μεγάλην και αισθητήν ουκ ολίγον μείωσιν των εισπράξεων του Λιμενικού Ταμείου, εκ της επικρατείας εισαγομένων, επέφερον αι σιδηροδρομικά γραμμαί, ιδίως του Λαρισσαϊκού, και πολύ μείζονα θα επιφέρωσιν αι μελετώμεναι και ταχέως απαιτητέως εκτελεσθησόμεναι νέαι σιδηροδρομικά γραμμαί, διότι πάμπολλα είδη μεταφέρονται δια ξηράς και επομένως δεν εισπράττεται λιμενικός φόρος». Η παραπάνω μαρτυρία αναδεικνύει τον αυξανόμενο ανταγωνισμό που προωθήθηκε από τη λειτουργία του σιδηροδρόμου απέναντι στους θαλάσσιους τρόπους μεταφοράς. Το στοιχείο αυτό πάντως δεν αναιρεί την προηγούμενη θέση μας σχετικά με τη λειτουργία του σιδηροδρομικού δικτύου την περίοδο 1882-1914. Η ανταγωνιστικότητα του σιδηροδρόμου κλιμακώθηκε σταδιακά και σίγουρα δεν ήταν ιδιαίτερα έντονη την περίοδο που μας απασχολεί. Τα λόγια επομένως του Δημ. Ι. Καλλιμασιώτη θα πρέπει να εξεταστούν με προσοχή (είναι ενδεικτικό ότι ο συγγραφέας δεν παρουσιάζει αριθμητικά στοιχεία σχετικά με τον ανταγωνισμό σιδηροδρόμου – λιμανιού) και μάλλον θα πρέπει να τα εντάξουμε στην προσπάθειά του να κάνει πειστική την επιχειρηματολογία του προς το υπουργείο. Βλ., σχετικά, Κ. Βοβολίνης, *Μέγα Ελληνικόν Βιογραφικόν Λεξικόν*, Αθήνα, χ.χ. [1958], σελ. 305.

^{xc} Η κατασκευή σιδηροδρόμου στον ελληνικό χώρο, ενός έργου τεχνολογικής πρωτοπορίας για την εποχή εκείνη, δημιούργησε ελπίδες για τα προσδοκώμενα οικονομικά οφέλη που αυτός θα επέφερε, ενώ παράλληλα γέννησε και μια έντονη συζήτηση, τόσο σε επίπεδο δημοτικής αρχής όσο και σε επίπεδο τοπικού λόγου, η οποία περιστρεφόταν γύρω από ζητήματα τεχνικής φύσεως έως και αντιπαραθέσεις τοπικιστικού χαρακτήρα. Σε ό,τι αφορά την πόλη του Πειραιά ήδη από το 1869, χρονιά κατασκευής της σιδηροδρομικής σύνδεσης Αθηνών – Πειραιάς, ο Δήμος Πειραιά, αλλά και ο τοπικός Τύπος, επεμβαίνει αποφασιστικά στις εργασίες κατασκευής, εκφράζει και διεκδικεί συγκεκριμένες τροποποιήσεις. Αντίστοιχη κινητικότητα παρατηρούμε στην κατασκευή των άλλων δύο σιδηροδρομικών δικτύων. Για μια περιληπτική αποτύπωση των προβλημάτων που έθεσε ο σιδηρόδρομος στην πόλη του Πειραιά και της συμμετοχής του Δήμου στις εργασίες, βλ., Μαριάνθη Γ. Κοτέα, *Η Βιομηχανική Ζώνη του Πειραιά*, ό.π., σσ. 119-125. Χαρακτηριστική είναι και η αρθρογραφία

της εφημερίδας «Σφαίρα» στο ζήτημα του σιδηροδρόμου. Οι συντάκτες και οι αρθρογράφοι της εφημερίδας παρεμβαίνουν στις διαδικασίες ανάθεσης του έργου και με επιχειρήματα διατυπώνουν τις δικές τους θέσεις σε τεχνικά ζητήματα που αφορούσαν τη σχέση του έργου με την πόλη του Πειραιά (π.χ. τοποθεσία κατασκευής του τερματικού σταθμού). Ενδεικτικά είναι τα άρθρα της 27^{ης} Απριλίου 1902, καθώς και μια σειρά άρθρων της 8^{ης}, 10^{ης} και 17^{ης} Μαΐου του ίδιου έτους. Γενικότερα για τις προσδοκίες που εξέθρεψε το σιδηροδρομικό εγχείρημα και τη διαμόρφωση μιας συλλογικής νοοτροπίας τόσο στον ελλαδικό χώρο όσο και στην Οθωμανική Αυτοκρατορία είναι ενδεικτικό το άρθρο του Basil G. Gounaris, «Greco – Turkish Railway Connection: Illusions and Bargains in the Late Nineteenth Century Balkans», *Balkan Studies*, Vol. 30, No.2, 1989, ιδίως σσ. 311-314.

^{xc}ⁱ Εφημ. «Σφαίρα», 22 Ιουλίου 1902.

^{xcii} *Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance. Greece. Report for the year 1901 on the Trade of the Piraeus*. Δέκα χρόνια νωρίτερα το 1891, σε αντίστοιχη αναφορά του Βρετανού προξένου για την τοπική οικονομία του Πειραιά, διαβάζουμε την πληροφορία για το ενδιαφέρον της βρετανικής εταιρίας *Glamorgan Coal Company* να διαμορφώσει ένα σταθμό ανθράκευσης στη Ζέα για τα βρετανικά ατμόπλοια που έρχονταν από τη Μαύρη Θάλασσα, καθώς στο λιμάνι της Κωνσταντινούπολης παρατηρούνται σημαντικά προβλήματα και καθυστερήσεις («... *coaling under existing circumstances is subject to vexations delay, owing to the large number of vessels recurring to that port [ενν. την Κων/λη] for their supplies ...*»). *Diplomatic and Consular reports on trade and finance. Greece. Report for the year 1890 on the trade of the Piraeus*.

^{xciii} Αντίστοιχη αύξηση παρατηρείται και στον αριθμό των εμπορών που απασχολούνταν στις εισαγωγές γαιανθράκων στο λιμάνι του Πειραιά. Το 1882 ο Παντ. Καμπούρογλου εγγράφει πέντε «εμπόρους γαιανθράκων και καυσοξύλων» (ό.π., σελ. 66), το 1900 ο Σ. Κουσουλίνος στην κατηγορία «γαιανθρακέμποροι» καταχωρεί δέκα άτομα (ό.π., σελ. 120), ενώ το 1902 σύμφωνα με την εφημερίδα «Σφαίρα» (2 Ιανουαρίου 1902) υπήρχαν 14 έμποροι γαιανθράκων. Τέλος, το 1906 ο Γ. Ν. Αλεξιάκης ανεβάζει τον αριθμό τους στους 15 (ό.π., σελ. 119). Οι αριθμοί αυτοί ωστόσο είναι ενδεικτικοί, καθώς δεν γνωρίζουμε την αξία που αντιπροσώπευε το συγκεκριμένο είδος εμπορίου στη συνολική εμπορική δραστηριότητα της πόλης. Ενδεικτικά αναφέρεται μόνο σε άρθρο της εφημερίδας «Σφαίρας» της 1ης Φεβρουαρίου 1902 ότι η αξία των εισαχθέντων γαιανθράκων στον Πειραιά για το 1899 ήταν της τάξης των 13 εκατ. δρχ. περίπου και 15 εκατ. δρχ. για το 1900. Επιπλέον, είναι πιθανόν να υπήρχαν και άλλοι που να συμμετείχαν σε αυτό το είδος εμπορίου και να εγγράφονταν σε ευρύτερες κατηγορίες (π.χ. «έμποροι», «μεγαλέμποροι» κ.ο.κ.). Σε ό,τι αφορά τις εισαγωγές πετρελαίου στο λιμάνι του Πειραιά αυτές είναι περιορισμένες, καθώς η νέα αυτή ενεργειακή πηγή δεν είχε ακόμη κυριαρχήσει στον ελληνικό χώρο, την περίοδο που εξετάζουμε, ως πηγή κίνησης στο χώρο της ναυτιλίας και της βιομηχανικής παραγωγής. Εντούτοις, έχουμε μια τάξη μεγέθους για τα έτη 1890 και 1891 μέσα από τις αντίστοιχες Βρετανικές Προξενικές Εκθέσεις για την πόλη του Πειραιά. Το 1890 λοιπόν αφίχθηκαν στο λιμάνι του Πειραιά τρία πλοία με πετρέλαιο αξίας 108.984 λιρών, ενώ το 1891 αφίχθηκαν δύο πλοία συνολικής χωρητικότητας 2.406 τόνων με πετρέλαιο αξίας 52 χιλιάδων λιρών. Οι ποσότητες αυτές είναι ωστόσο ενδεικτικές για τις ποσότητες που εισάγονταν στο λιμάνι του Πειραιά, καθώς αφορούσαν μόνο αγγλικά πλοία προερχόμενα από τις Η.Π.Α. Την ίδια εποχή και λίγο αργότερα

βρίσκουμε και έλληνες εμπόρους – πλοιοκτήτες (Αφοί Σιδερίδη, Κοσμάς Αρβανιτίδης) που ασχολούνταν με το εμπόριο και τη διακίνηση ρωσικού πετρελαίου. Ένα μέρος του τελευταίου, αν μη τι άλλο, θα διερχόταν και θα τροφοδοτούσε και το λιμάνι του Πειραιά.

^{xciv} Το 1863 σε σύνολο εισαγωγών αξίας 23.800.000 φράγκων τα δημητριακά αντιπροσώπευαν 6 εκατ. Φράγκα, ενώ το 1881 σε σύνολο εισαγωγών αξίας 41.500.000 φράγκων τα σιτηρά αντιπροσώπευαν αξία 13.900.000 φράγκων (το 33,5% του συνόλου των εισαγωγών). Ακόμη πιο νωρίς το 1852, ο Γ. Αγγελόπουλος σημείωνε τα εξής διαφωτιστικά στη «Στατιστική» του για την πόλη του Πειραιά: «Το μάλλον εισαγόμενον ήδη εν Πειραιεί προϊόν είναι ο σίτος της Ρωσίας. Και άλλοτε μεν εναποταμιεύετο το προϊόν τούτο εις Σύρον, και εκείθεν επρομηθεύοντο, εν καιρώ σιτοδείας, διάφορα της Ελλάδος μέρη ήδη όμως κατά μέγα μέρος επροτιμήθη η εν Πειραιεί εναποταμιεύσις αυτού δια τα εξής αίτια: Α) Διότι εις τον Πειραιά υπάρχουν πολλαί και ευρύχωροι αποθήκαι μ' ενοίκιον υποφερτόν ...», Β) Διότι η πόλις αύτη υπάρχει πλησίον της πρωτεύουσας, και εις αυτήν μόνην, [...], καταναλίσκονται καθ' ημέραν υπέρ τα 1.500 κιλιά σίτου, Γ) Διότι η γεωγραφική του Πειραιώς θέσις είναι τοιαύτη ώστε, εν καιρώ σιτοδείας, δύναται μετά μεγίστης ευκολίας να προμηθευθώσιν εξ αυτού σίτον αρκετά της Ελλάδος επαρχίαι ..., Δ) Διότι η εκφόρτωσις εν Πειραιεί είναι ευκολωτέρα εκείνης της Σύρου ...». Βλ., Γ. Αγγελοπούλου, ό.π., σσ. 35-36. Στο ίδιο συμπέρασμα καταλήγει και ο Δ.Θ. Σπηλιωτόπουλος αναφερόμενος στη δεύτερη δημαρχιακή περίοδο του Λουκά Ράλλη το διάστημα 1858–62, λέγοντας χαρακτηριστικά για την τοπική οικονομία του Πειραιά ότι «... αυξήθηκαν τα μακαρονοποιεία και οι ατμόμυλοι και ήρξατο να συγκεντρύται το εμπόριον των σιτηρών εις τον Πειραιά δια των ιστιοφόρων πλοίων». Βλ., Δ. Θ. Σπηλιωτόπουλος, ό.π., σελ. 65.

^{xcv} Από τις δεκαετίες του 1880 και 1890 παρατηρούνται αξιοσημείωτες αλλαγές στο εμπόριο δημητριακών μεταξύ της Ρωσίας και της υπόλοιπης Ευρώπης. Την περίοδο αυτή το παλιό πρότυπο εξαγωγών, που συνίστατο στην πώληση μαλακού σιταριού κυρίως στην Αγγλία, αλλάζει και σταδιακά αντικαθίσταται από εξαγωγές χαμηλότερης ποιότητας σιταριού (σκληρού σιταριού) που κατευθύνονται πλέον στις αγορές της Κεντρικής και Νότιας Ευρώπης (συμπεριλαμβανομένης και της Ελλάδας). Σχετικά βλ., Μ. Ε. Falkus, ό.π., σελ. 422. Σύμφωνα με τον πίνακα που παραθέτει ο ίδιος ο συγγραφέας (σελ. 423), ο μέσος όρος εξαγωγών ρωσικού σιταριού στην Ελλάδα την περίοδο 1881-1913 ήταν της τάξης του 4,17% επί των συνολικών εξαγωγών.

^{xcvi} Ο τελευταίος παράγοντας προσδιόρισε σε κάποιο βαθμό και το χαμηλό ποσοστό εμπορευματικής παραγωγής δημητριακών στο εσωτερικό της χώρας. Στο μέτρο πάντως που αναπτύχθηκε η θεσσαλική παραγωγή, αυτή κατευθύνθηκε περισσότερο προς το λιμάνι του Πειραιά και λιγότερο προς το Βόλο. Σύμφωνα με την Ευδοκία Παπαγιαννοπούλου, η σιδηροδρομική γραμμή Αθήνας – Λάρισας συντέλεσε στο να κερδίσει έδαφος ο Πειραιάς, σε βάρος των λιμανιών που εξυπηρετούσαν το εμπόριο της Θεσσαλίας. Καθώς η διαμετακόμιση των εμπορευμάτων με το πλοίο από τον Πειραιά στο Βόλο ενείχε πάντα κινδύνους αβαρίας, ένα μέρος της εμπορικής πελατείας της Θεσσαλίας προτίμησε το σιδηρόδρομο που συνέδεε τον Πειραιά με τη Λάρισα (κυρίως επιβάτες και σφάγια). Περισσότερα για την ανάπτυξη του λιμανιού του Βόλου τον 19^ο αιώνα και τη θέση του στο εσωτερικό και διεθνές σύστημα μεταφορών, βλ., Ευδ. Παπαγιαννοπούλου, «Το λιμάνι του Βόλου στα τέλη του 19^{ου} αιώνα. Η ανάπτυξή του σε σχέση με τα δίκτυα θαλασσίων και χερσαίων συγκοινωνιών», στο *Η πόλη στους*

νεότερους χρόνους. *Μεσογειακές και Βαλκανικές όψεις (19^{ος}- 20^{ός} αι.)*, Αθήνα 2000, σσ. 487-498. Αναφορά στις αρνητικές συνέπειες που προκάλεσε η σιδηροδρομική γραμμή Πειραιά-Δεμερλή-Σύνορα, που λειτούργησε το 1908, στη κίνηση των θεσσαλικών σιδηροδρόμων και στο εμπόριο του λιμανιού του Βόλου, και από την Αίγλη Δημόγλου, «Το εργοστάσιο του ΟΣΕ στον Βόλο», στο *Ιστορικός βιομηχανικός εξοπλισμός στην Ελλάδα*, επιμ. Χρ. Αγριαντώνη, Ν. Μπελαβίλας, Αθήνα 1998, σελ. 158.

^{xcvii} Εφημ. «*Σφαίρα*», 11 Φεβρουαρίου 1899. Χαρακτηριστικά επίσης τα άρθρα της ίδιας εφημερίδας της 11^{ης} Μαρτίου 1899 και της 13^{ης} Μαρτίου 1899, όπου αναφέρονται στα εξαγωγικά επιτεύγματα της αλευροβιομηχανίας και των μακαρονοποιείων του Πειραιά στην Οθωμανική Αυτοκρατορία και στην περιοχή των Βαλκανίων. Για τον αριθμό των ατμόμυλων στην πόλη του Πειραιά την περίοδο 1883-1906 οι πληροφορίες έχουν αντληθεί για το έτος 1883 από τον Παντ. Καμπούρογλου (ό.π., σσ. 89-91), για το 1891 από τον Χ. Μακρίδη, *Οδηγός του εμπορίου και της βιομηχανίας της Ελλάδος*, Αθήνα 1891, σσ. 161-62, για το 1900 από τον Σ. Κουσουλίνο, *Οδηγός Αθηνών – Πειραιώς και των κυριότερων πόλεων της Ελλάδος 1900*, Αθήνα, χ.χ., για το 1904 από την εφημερίδα «*Σφαίρα*» (5 Ιανουαρίου 1904) και για το έτος 1906 από τον Γ. Ν. Αλεξάκη (ό.π., σσ. 118-119).

^{xcviii} Βλ., εφημ. «*Σφαίρα*», 27 Απριλίου 1899 («*Τελωνείον Πειραιώς*») και 8 Ιουλίου 1900 («*Το εμπόριον του Πειραιώς*»).

^{xcix} Στο Βόλο, την Καβάλα και την Καλαμάτα το εμπορικό ισοζύγιο το 1920 είναι καθαρά πλεονασματικό. Η αξία των εισαγωγών σε σχέση με την αξία των εξαγωγών αποτελούσε ποσοστό 84,88%, 24,52% και 31,73% αντίστοιχα, για τα τρία προηγούμενα λιμάνια. Επίσης θα πρέπει να σημειώσουμε ότι για την ίδια χρονιά τα λιμάνια του Βόλου, Καλαμάτας, Πάτρα και Καβάλας διεξήγαγαν μόλις το 11,51% του εισαγωγικού εμπορίου. Βλ., σχετικά, Στ. Τσοτσορός, ό.π., σσ. 199-202.

^c Η τάση αυτή δεν εμφανίζεται μόνο σε ό,τι αφορά τη σύνθεση των εισαγόμενων προϊόντων στο λιμάνι του Πειραιά. Παρατηρείται συνολικά στη σύνθεση των ελληνικών εισαγωγών στη διάρκεια του δεύτερου μισού του 19^{ου} αιώνα και στις αρχές του 20^{ου}. Ειδικότερα, στο δεύτερο μισό του 19^{ου} αιώνα το ποσοστό δημητριακών στο σύνολο των εισαγωγών σχεδόν διπλασιάστηκε: από 15% την τριετία 1858-1860 έφτασε το 27% την τριετία 1893-1895. Από την άλλη πλευρά, τα ορυκτά και τα ακατέργαστα μέταλλα συγκεντρώνουν κατά μέσο όρο το 11% της αξίας των εισαγωγών μέχρι το 1910, για να φτάσουν στο 17,7% μέχρι το 1914. Οι παραπάνω πληροφορίες έχουν αντληθεί από την Μ. Συναρέλλη, «Το εξωτερικό εμπόριο της Ελλάδος», ό.π., σελ. 364, Πίνακας 9, Στ. Ν. Τσοτσορός, ό.π., σσ. 154-166, Πίνακας 18 και Γ. Ν. Μητροφάνης, ό.π., σελ. 115, Πίνακας 1.

^{ci} *Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance. Greece. Report for the year 1901 on the Trade of the Piraeus*. Επίσης, προκειμένου να έχουμε μια εικόνα μεγέθους, η αντίστοιχη προξενική έκθεση για το έτος 1889 υπολόγιζε τη συνολική αξία των εξαγωγών από το λιμάνι του Πειραιά σε 701.990 αγγλικές λίρες.

^{cii} Στον αντίποδα αυτού του είδους της ναυτιλιακής δραστηριότητας βρίσκονται τα επιβατηγά πλοία τακτικών γραμμών (*liner shipping*). Τα τελευταία, λόγω της μεγαλύτερης ταχύτητάς τους, εκτός από την εξυπηρέτηση της επιβατικής κίνησης, συνδέθηκαν με τη λειτουργία των ταχυδρομικών υπηρεσιών

και με τη μεταφορά φορτίων μικρού όγκου και υψηλής εμπορευματικής αξίας (*general cargoes*), όπως υφασμάτων, αποικιακών ειδών, καπνού, φαρμακευτικών ειδών, χρηματοδεμάτων, κ.ά. Περισσότερα για τη διάκριση των παραπάνω εννοιών, βλ., Κ. Χλωμούδης, *Συνεργασία και συμπλοιοκτησία στην ελληνική φορτηγό ναυτιλία. Η περίοδος του Μεσοπολέμου*, Αθήνα 1996, σσ. 39-42.

^{ciii} Ενδεικτικά να αναφέρουμε ότι αναφορικά με τις εισαγωγές γαιανθράκων στο λιμάνι του Πειραιά, ο μεταφερόμενος όγκος με ατμόπλοια ελληνικής σημαίας αντιπροσώπευε το 15,5% της συνολικής εισαγόμενης ποσότητας για το 1897, το 27% για το 1898 και τα 21,4% για το 1901.

^{civ} Σιμ. Δ. Κατακουζηνός, *ό.π.*, σελ. 11. Στην περιοχή του Κάτω Δούναβη οι κυριότεροι ανταγωνιστές των ελλήνων ομογενών ήταν οι δυτικοί εμπορικοί οίκοι των Moki Fisher, Manissalian, Mendl και Lobl. Περισσότερα για τον ανταγωνισμό στο εμπόριο των σιτηρών στην περιοχή του Κάτω Δούναβη μεταξύ των ελληνικών και ξένων εμπορικών οίκων, βλ., Σπυρ. Γ. Φωκάς, *ό.π.*, σσ. 117-144, όπου και σχετικός πίνακας (σσ. 129-130) με ονομαστική κατάσταση των εβραίων εφοπλιστών στην ποταμοπλοΐα του Δούναβη το 1900. Επίσης, βλ., Τζ. Χαρλαύτη, *Ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας 19^{ος}-20^{ός} αιώνας*, *ό.π.*, Παράρτημα 3.3, σσ. 518-521, με όλους τους έλληνες πλοιοκτήτες ποταμόπλοιων στον ρουμανικό Δούναβη και τον Προύθο το 1895. Αλλά και στο χώρο των μεταφορών η κατάσταση δεν ήταν καλύτερη. Διαβάζουμε μέσα από την εισήγηση των εκπροσώπων της κυβέρνησης για το ζήτημα της εμπορικής ναυτιλίας: «Η ημετέρα ιστιοφόρος ναυτιλία επί χρόνους μακρούς ενήργει αποκλειστικώς σχεδόν την μεταφοράν των σιτηρών εκ των Παραδουνάβιων χωρών εις τους διαφόρους της Ευρώπης λιμένας. Αλλά μετά την εκβάθυνσιν του στομίου του Σουλινά, επήλθον δεινοί ανταγωνισταί της ιστιοφόρου ελληνικής ναυτιλίας τα ατμόπλοια των άλλων ευρωπαϊκών κρατών, και ιδία τα αγγλικά». *Έκθεσις περί της καταστάσεως της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας και περί των ληπτέων κυβερνητικών μέτρων προς εμψύχωσιν και προαγωγήν αυτής. Συνταχθείσα υπό επιτροπής διορισθείσης επί τούτου υπό του Υπουργείου των Ναυτικών*, Ερμούπολη 1899, σελ. 11. Στο ίδιο μήκος κύματος και η εφημ. «*Σφαίρα*». Διαβάζουμε τα εξής από άρθρο της 3^{ης} Δεκεμβρίου 1899: «Η ελληνική ιστιοφόρος ναυτιλία εχρησιμοποιείτο κατ' εξοχήν εις την μεταφοράν σιτηρών, ιδία εκ του Δουνάβεως και της Αζοφικής. Την ηγεμονίαν του σιτεμπορίου εν Ανατολή είχαν οίκοι ελληνικοί, οίτινες προετίμων τα ελληνικά ιστιοφόρα. Δυστυχώς από τινών ετών η ανάμιξις των Εβραίων εις το εμπόριον του σίτου αφήρεσε το πλείστον του σιτεμπορίου της Αζοφικής και του Δουνάβεως από των ελληνικών χειρών. Το γεγονός τούτο υπέρ παν άλλο έπληξε καιρίως την ελληνικήν ιστιοφόρον ναυτιλίαν, ης οι χορηγοί ηραιώθησαν».

^{cv} Εκτός από τον εφοπλισμό, οι έλληνες ομογενείς της Μαύρης Θάλασσας στράφηκαν επιπλέον σε εξωοικονομικές τοποθετήσεις κεφαλαίων (αγορά γης και αστικών κατοικιών) και σε πολύ μικρότερο βαθμό στον τομέα της βιομηχανίας/βιοτεχνίας (κυρίως αλευροποιείες). Μια διαφορετική ανάγνωση της λειτουργίας των ελληνικών παροικιακών εγκαταστάσεων στη Νότια Ρωσία μας παρουσιάζει η Ioanna Pepelasis Minoglou στο άρθρο της «The Greek Merchant House of the Russian Black Sea: A Nineteenth – Century Example of a Trader's Coalition», *International Journal of Maritime History*, Vol. X, No 1 (June 1998). Σε γενικές γραμμές η συγγραφέας ισχυρίζεται ότι οι ελληνικές αυτές επιχειρήσεις, τουλάχιστον οι πιο εύρωστες, διαμόρφωσαν σε όλη τη διάρκεια του 19^{ου} αιώνα μέχρι και τις αρχές του 20^{ου} μια εμπορική πρακτική που όχι μόνο δεν ήταν αρχαϊκή, αντιθέτως ήταν πρωτοπόρα

και εξαιρετικά ευέλικτη. («... *the large Greek houses of the Russian Black Sea represented the final and arguably most sophisticated phase of the evolution of the Greek merchant diaspora*»). Μάλιστα, όπως υποστηρίζει η ίδια η συγγραφέας (σελ. 90), η επενδυτική διαφοροποίηση των ελληνικών ομογενειακών οίκων δεν ήταν αποτέλεσμα τόσο της πτώσης των κερδών από το εμπόριο των σιτηρών όσο προϊόν μιας επιθετικής πολιτικής (*aggressive strategic move*) σε ποικίλους επενδυτικούς τομείς.

^{cvi} Πρέπει να αναφέρουμε βέβαια σε αυτό το σημείο ότι αγορές ατμοπλοίων από Έλληνες, κυρίως εμπόρους χιώτικης καταγωγής εγκατεστημένους στη Μαύρη Θάλασσα, στη Μασσαλία και στο Λονδίνο, συναντάμε ήδη από τις αρχές της δεκαετίας του 1860. Ωστόσο, ήταν περιορισμένες και λειτουργούσαν πάντα συμπληρωματικά των κυρίως εμπορικών τους δραστηριοτήτων.

^{cvii} Χ. Χατζηιωσήφ, «Η μπελ επόκ του κεφαλαίου», στο *Ιστορία της Ελλάδος του 20^{ού} αιώνα, 1900-1922, Οι Απαρχές*, ό.π., σελ. 335.

^{cviii} Τα ναυτιλιακά κέρδη στα τέλη του 19^{ου} αιώνα ξεπερνούσαν το 25%, ενώ σύμφωνα με τις πληροφορίες της εφημερίδας «*Σφαίρα*» στην περίοδο του πολέμου των Μπόερς έφταναν και το 40%. Αντίθετα, την ίδια περίπου εποχή οι αποδόσεις από επενδύσεις σε ακίνητα και μετοχές κινούνταν ανάμεσα στο 4 με 6%.

^{cix} Εκτός από αυτούς τους τρόπους χρηματοδότησης υπήρχαν φυσικά και τα κεφάλαια που προέρχονταν από τους έλληνες ομογενείς που ήταν εγκατεστημένοι στη Νότια Ρωσία, στο Δούναβη και στην Κωνσταντινούπολη, η αγορά του Λονδίνου και ο χρηματοδοτικός ρόλος αρχικά των αδελφών Βαλλιάνων και φυσικά η αυτοχρηματοδότηση μέσω της συμπλοιοκτησίας και της εταιρικής μορφής στους κόλπους ενός στενού συγγενικού ή τοπικού πλαισίου. Χαρακτηριστικό είναι το άρθρο της εφημερίδας «*Σφαίρα*» της 22 Απριλίου 1899 με τίτλο «*Ελληνικοί οίκοι*», στο οποίο γίνεται αναφορά στις χρηματοδοτικές προσπάθειες του Λ. Ζαρείφη και του Π. Βαλλιάνου για την ανάπτυξη του εμπορικού στόλου, καθώς και το άρθρο της 7 Δεκεμβρίου 1899 με τίτλο «*Η ελληνική ατμήρης ναυτιλία*», στο οποίο εγκωμιάζονται συνολικά οι ομογενείς του εξωτερικού για τις επενδύσεις τους στη φορτηγό ναυτιλία. Λεπτομέρειες για τις πηγές και τους τρόπους χρηματοδότησης τις πρώτες δεκαετίες της ανάπτυξης του ελληνόκτητου ατμήρους στόλου, βλ., Τζ. Χαρλαύτη, *Ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας*, ό.π., σσ. 252-266, Β. Καρδάσης, *Από του ιστίου εις τον ατμόν*, ό.π., σσ. 147-153 και Χ. Χατζηιωσήφ, *Η Γηραιά Σελήνη*, ό.π., σσ. 61-62. Αναφορά και στον Δ. Γ. Παπαμιχαλόπουλο, *Περί Ναυτικής Πίστης*, Αθήνα 1930, σσ., 39-42. Επίσης, βλ., Gelina Harlaftis, «Patterns of ownership and finance in the Greek – owned deep – sea steamship fleet, 1880-1914», *Management, Finance and industrial relations in the maritime industry*, edit Simon P. Ville and David M. Williams, Eleventh International Economic History Congress, Milan, September 1994, καθώς και της ίδιας συγγραφέως «The Greek Shipping Enterprise: Investment Strategies, 1900 –1939», στο *European Enterprise: Strategies of adaption and renewal in the Twentieth Century*, edit by Marg. Dritsas and Terry Gourvish, Athens, 1997. Για το ρόλο του Λονδίνου ειδικότερα και των ελληνικών ναυτιλιακών γραφείων στη χρηματοδότηση του ελληνόκτητου στόλου κυρίως την περίοδο του Μεσοπολέμου, αλλά με αναφορές και για την προ του 1914 εποχή, βλ., Gelina Harlaftis and Costas Chlomoudis, «Greek Shipping Offices in London in the Interwar Period», International Journal of Maritime History, V, No 1, June 1993, ιδίως σσ. 9-10.

^{cx} X. Χατζηιωσήφ, «Η μπελ επόκ του κεφαλαίου», ό.π., σελ. 337.

^{cxⁱ} Ενδεικτικές στη διαφορά των αντιλήψεων πάνω σε αυτό το ζήτημα αποτελούν οι θέσεις του X. Χατζηιωσήφ και της Τζ. Χαρλαύτη. Σύμφωνα με τον πρώτο, («Η μπελ επόκ του κεφαλαίου», ό.π., σσ. 334-35) το γεγονός της ποσοτικής ανάπτυξης και του εύρους των δραστηριοτήτων του ελληνόκτητου στόλου δεν αναιρεί τα «αρχαϊκά στοιχεία» της οργάνωσής του και της αδυναμίας του να ακολουθήσει σύγχρονες μορφές λειτουργίας. Αντίθετα, η Τζ. Χαρλαύτη μέσα από το σύνολο του έργου της ανάγει τη σημασία των οικογενειακών δικτύων οργάνωσης ως βασικού λόγου επιτυχίας της ελληνόκτητης ναυτιλίας και ως στοιχείου δυναμικότητας των ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Με το βασικό αυτό αξίωμα συμφωνεί και ο John Theotokas στο άρθρο του για την οργάνωση και τη φυσιολογία των ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων για την περίοδο από το Μεσοπόλεμο μέχρι το 1990. Μέσα από την ανάλυσή του παρατηρούμε ότι ο οικογενειακός χαρακτήρας, ως βασικού δομικού στοιχείου συγκρότησης, οργάνωσης και διαχείρισης της ναυτιλιακής επιχείρησης παρέμεινε αναλλοίωτος και για την μετά το 1918 εποχή. Ακόμη και στις μεγάλες πλοιοκτητικές εταιρίες ο διαχωρισμός πλοιοκτησίας και διαχείρισης (management) δεν συναντάται ευρέως και όποτε γίνεται η διαχείριση συνήθως ανατίθεται είτε σε συγγενείς του πλοιοκτήτη είτε σε μετόχους. Ένα άλλο δεδομένο που σχετίζεται άμεσα με το ερώτημα του κατά πόσο η συγκεκριμένη οργανωτική δομή της ελληνικής πλοιοκτησίας ήταν ικανή να λειτουργήσει ανταγωνιστικά στο διεθνές ναυτιλιακό περιβάλλον, είναι το στοιχείο εκείνο που ο συγγραφέας ονομάζει συνεταιριστική/συλλογική κουλτούρα (*corporate culture*). Το χαρακτηριστικό αυτό, παρόν οπωσδήποτε και στον ελληνόκτητο ατμοπλοϊκό στόλο των ετών 1880-1914, έδωσε σύμφωνα με τον συγγραφέα, τη δυνατότητα στους έλληνες πλοιοκτήτες εφαρμογής εναλλακτικών μορφών επένδυσης, που βοήθησαν την αύξηση του ελληνόκτητου στόλου, ευελιξία στις εταιρίες απέναντι στις αλλαγές του διεθνούς οικονομικού περιβάλλοντος και επιπλέον τη δυνατότητα διαμόρφωσης ενός κλίματος εμπιστοσύνης μεταξύ πλοιοκτησίας και εργατών. Ειδικότερα, βλ. John Theotokas, «Organizational and Managerial Patterns of Greek – Owned Shipping Enterprises and the Internationalization Process From the Interwar Period to 1990», *Global Markets: The internationalization of the sea transport industries since 1850*, edited by David J. Starkey and Gelina Harlaftis, στο Research in Maritime History, No 14, St. John's Newfoundland, 1998.

^{cxⁱⁱ} Θα πρέπει να τονίσουμε βέβαια σε αυτό το σημείο ότι η συγκρότηση στόλου τακτικών γραμμών, είτε εμπορικού είτε επιβατηγού, δεν εξαρτάται μόνο από τη δομή και την οργάνωση της ναυτιλιακής επιχείρησης. Ο οικογενειακός χαρακτήρας εξάλλου αποτέλεσε τη βάση για ορισμένες επιτυχείς προσπάθειες σε αυτόν το χώρο (π.χ. η βρετανική *Blue Funnel Line*) αν και όχι πάντως τον κανόνα. Περισσότερο ίσως σημασία έχει η οικονομική διάσταση του γεωγραφικού χώρου μέσα στον οποίο λειτουργεί μια τακτική γραμμή (π.χ. ο όγκος του εξωτερικού εμπορίου του), καθώς και οι δυνατότητες ευρείας κεφαλαιακής άντλησης και υποστήριξης, παράλληλα με αντίστοιχα μέτρα κρατικής επιχορήγησης, στοιχεία απαραίτητα για τη διεύθυνση στις γραμμές εκείνες υψηλής εμπορευματικής αξίας και για την ανθεκτικότητα απέναντι στον ανταγωνισμό. Ενδεικτικό για τις συνθήκες ανταγωνισμού που επικρατούσαν στις θαλάσσιες εμπορικές γραμμές υψηλού επιχειρηματικού ενδιαφέροντος, καθώς και για τα μεγέθη των ναυτιλιακών εταιριών που δραστηριοποιούνταν στον τομέα των τακτικών γραμμών είναι το άρθρο του Robert G. Greenhill, «Competition or Co-operation

in the Global Shipping Industry: The Origins and Impact of the Conference System for British Shipowners before 1914», *Global Markets: The internationalization of the sea transport industries since 1850*, ό.π. Τελειώνοντας και σε ό,τι αφορά τους έλληνες πλοιοκτήτες χρειάζεται να υπογραμμίσουμε ότι η αδυναμία των τελευταίων να διεισδύσουν στο χώρο των τακτικών γραμμών θα πρέπει να αναζητηθεί και στην έλλειψη «*συνεργατικού πνεύματος*». Το στοιχείο αυτό αναδεικνύεται και στηλιτεύεται από πολλούς μελετητές και αρμόδιους της εποχής (βλ. Εμπειρικός, Κατακουζηνός, Δ. Γ. Παπαμιχαλόπουλος κ.ά.) και θεωρείται ως βασική αιτία και για άλλα μειονεκτήματα του ναυτιλιακού χώρου (έλλειψη ναυτικής τράπεζας, αδυναμία συγκρότησης κοινού ασφαλιστικού φορέα κ.ά).

^{cxiii} Ο εντυπωσιακός ρυθμός ανάπτυξης της χωρητικότητας του ελληνικού ατμήρους στόλου είναι ωστόσο σε κάποιο βαθμό παραπλανητικός εάν αναλογιστούμε ότι ο αριθμός ατμοκίνητων σκαφών πριν από το 1870 ήταν αμελητέος. Εντούτοις, η αύξηση της συνολικής χωρητικότητας των ατμοπλοίων από το 1883 και εξής αποδεικνύει ένα έντονο ρυθμό μετάβασης των ελλήνων πλοιοκτητών στη νέα τεχνολογία. Εάν αυτός ο μετασχηματισμός ήρθε καθυστερημένα ή όχι εξακολουθεί να αποτελεί ένα ανοικτό ερώτημα, αν και σε τελευταία ανάλυση πρόκειται για ζήτημα ερμηνείας. Μεγαλύτερη σημασία ίσως έχει το ερώτημα εάν η επέκταση του ατμού στο χώρο της ελληνόκτητης ναυτιλίας συμπάρεσε σε μια αντίστοιχη ποιοτική ανάπτυξη τόσο τις οργανωτικές δομές και λειτουργίες των ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών όσο και συνολικά το χώρο που εμπλεκόταν με τον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών (θεσμικό/νομοθετικό πλαίσιο, χρηματοπιστωτική αγορά, ναυπηγοεπισκευαστικός τομέας). Επίσης προκειμένου να έχουμε μια εικόνα εξέλιξης της ελληνικής ναυτιλίας σε σχέση με το ναυτικό των άλλων κρατών, να υπογραμμίσουμε ότι το 1900 η ελληνική ναυτιλία ήταν η δωδέκατη ναυτιλιακή δύναμη στον κόσμο κατέχοντας το 2% της παγκόσμιας χωρητικότητας και ενδέκατη το 1914 με το ίδιο ποσοστό χωρητικότητας επί του συνολικού ποσού χωρητικότητας του παγκόσμιου στόλου. Βλ. σχετικά, Τζ. Χαρλαύτη, *Έλληνες ναυτικοί και ελληνικά ατμόπλοια τις παραμονές του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου*, Μύκονος 1994, Πίνακες 2.1 και 2.2, σσ. 43-44. Τρία χρόνια αργότερα, το 1916-17, προς το τέλος του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου και μετά τις καταστροφές που αυτός επέφερε στο δυναμικό του ελληνόκτητου στόλου, η Ελλάδα (εμπορικά ατμόπλοια άνω των 100 τόνων με ελληνική σημαία) κατείχε την 14^η θέση στην παγκόσμια κατάταξη, με τα πλοία της να αντιπροσωπεύουν το 1,5% του συνολικού αριθμού ατμοπλοίων και το 1,6% της αντίστοιχης συνολικής ολικής χωρητικότητας. Στοιχεία από το *Lloyd's Register of Shipping* για το έτος 1916-17 που παρατίθενται στο περιοδικό *Ναυτική Επιθεώρηση*, τόμος Ι. –1917, έτος Α΄, Αθήνα 1917, σελ. 174.

^{cxiv} Η στροφή αυτή αποτυπώνεται χαρακτηριστικά και μέσα από την αρθρογραφία του τοπικού Τύπου του Πειραιά, καθώς από το 1899 και εξής πληθαίνουν οι αναφορές για επενδυτικές δραστηριότητες στο χώρο της εμπορικής ατμήρους ναυτιλίας από έλληνες κεφαλαιούχους του εσωτερικού (κυρίως συριανούς). Ενδεικτικά, βλ., εφημ. «*Σφαίρα*», 1η Μαΐου 1899 («*Νέα ελληνικά ατμόπλοια*»), 11 Μαΐου 1899 («*Αγορά ατμοπλοίων*»), 5 Ιουνίου 1899 («*Νέα ατμόπλοια*») 24 Φεβρουαρίου 1900 («*Σύνδεσμος εφοπλιστών προς αγοράν ατμοπλοίων*») και 8 Αυγούστου 1900. Σύμφωνα με τα επεξεργασμένα στοιχεία της Τζ. Χαρλαύτη από τα νηολόγια της Σύρου και του Πειραιά την περίοδο 1880-1910, που αφορούν συνολικά 188 πλοία σχεδόν 190.000 κκχ., και τα οποία αντιπροσώπευαν το 35% του

συνολικού αριθμού ατμοπλοίων και το 37% της συνολικής χωρητικότητας που αποκτήθηκε την περίοδο αυτή, η χρηματοδότηση από το εσωτερικό του κράτους (έμποροι/τραπεζίτες της Σύρου, αυτοχρηματοδότηση, Τράπεζα Αθηνών) ήταν της τάξης του 63%. Για τη συγγραφέα η στροφή του επενδυτικού ενδιαφέροντος των κεφαλαιούχων του ελληνικού χώρου στον τομέα της ναυτιλίας και η αντίστοιχη μεταφορά του κέντρου βάρους της ναυτιλιακής δραστηριότητας από τη Μαύρη Θάλασσα στο ελληνικό κράτος κυρίως και δευτερευόντως στο Λονδίνο αιτιολογείται από την ίδια την εξειδίκευση που επέβαλε η ανάπτυξη της ατμήρους ναυτιλίας στα τέλη του 19^{ου} αιώνα, η οποία δεν απαιτούσε πλέον την εμπορική αξιοποίηση ενός συγκεκριμένου φορτίου όσο τη σύνδεση με τα μεγάλα εφοπλιστικά κέντρα της εποχής. Μια διαφορετική ερμηνεία παρουσιάζει ο Χ. Χατζηιωσήφ, για τον οποίο ο «επαναπατρισμός» των εφοπλιστών στον Πειραιά και η ενδογενής χρηματοδότηση της ναυτιλίας από τις τράπεζες και τους ανεξάρτητους κεφαλαιούχους του ελληνικού βασιλείου ήταν μια από τις κύριες εκφάνσεις του εξωστρεφή και επεκτατικού χαρακτήρα που παρουσίαζε η ελληνική οικονομία συνολικά την περίοδο 1890-1914. Η έλλειψη κερδοφόρων τοποθετήσεων στο εσωτερικό της ελληνικής οικονομίας έστρεψε μέρος των χρηματικών διαθεσίμων σε τοποθετήσεις στο χώρο της εμπορικής ναυτιλίας, όσο και στο χώρο της ακτοπλοΐας, οι οποίες ωστόσο, λόγω του διεθνικού τους χαρακτήρα και της μικρής σύνδεσής τους με την ελληνική οικονομία δεν θα πρέπει να θεωρούνται, σύμφωνα με το συγγραφέα, ως παραγωγικές επενδύσεις στο εσωτερικό του ελληνικού οικονομικού σχηματισμού. Βλ. σχετικά, Τζ. Χαρλαύτη, *Ιστορία της ελληνοκτητης ναυτιλίας, 19^{ος} – 20^{ός} αιώνας*, ό.π., σσ. 244-247 και Χ. Χατζηιωσήφ, «Η μπελ επόκ του κεφαλαίου», στο *Ιστορία της Ελλάδας του 20^{ού} αιώνα*, ό.π., σελ. 338 και εξής.

^{cxv} Βλ., Τζ. Χαρλαύτη, *Ιστορία της ελληνοκτητης ναυτιλίας, 19^{ος} – 20^{ός} αιώνας*, ό.π., Πίνακας 5.5, σελ. 246 και Παράρτημα 4.9 έως 4.14. σσ. 535-561.

^{cxvi} Για τη διαδικασία εκρουμανισμού των ελληνικών πληθυσμών στα τέλη του 19^{ου} αιώνα, βλ., Σπυρ. Γ. Φωκάς, ό.π., σσ. 110-111. Αναφορά και στον Σιμ. Δ. Κατακουζηνό, ό.π., σσ. 110-111. Για τη Νότια Ρωσία, βλ., Βασ. Καρδάσης, *Έλληνες Ομογενείς στη Νότια Ρωσία, 1775-1861*, ό.π., σελ. 236, καθώς και Χ. Χατζηιωσήφ, «Εισαγωγή», στο *Ιστορία της Ελλάδας του 20^{ού} αιώνα*, τ. Α', Μέρος 1, ό.π., σελ. 14.

^{cxvii} Στο σημείο αυτό, προκειμένου να μην δημιουργηθούν παρανοήσεις, χρειάζεται να τονίσουμε για άλλη μια φορά ότι η διάσταση της σημασίας και του ρόλου του ελληνικού χώρου στην εξέλιξη της ελληνοκτητης ναυτιλίας είναι σε αρκετά σημεία παραπλανητική. Λόγου χάρι η εγγραφή των φορτηγών ατμοπλοίων στα ελληνικά νηολόγια δεν σήμαινε τις περισσότερες φορές ότι τα πλοία αυτά λειτουργούσαν και στο εσωτερικό του ελληνικού κράτους. Το ίδιο συνέβαινε και για μεγάλο μέρος των ναυτιλιακών εταιριών, οι οποίες, αν και τυπικά έδρευαν στα ελληνικά λιμάνια, ωστόσο η πραγματική διαχείριση προερχόταν από τα ναυτιλιακά κέντρα της Δυτικής Ευρώπης, κυρίως το Λονδίνο. Αν μη τι άλλο, όπως και κατά την περίοδο της ιστιοφόρου ναυτιλίας, η σύνδεση του ελληνοκτητου ατμήρους στόλου με το ελληνικό κράτος ήταν εξαιρετικά περιορισμένη και αυτό γιατί το μέγεθος του ελληνικού εξωτερικού εμπορίου δεν μπορούσε σε καμιά περίπτωση να δικαιολογήσει και να εξυπηρετήσει αντίστοιχα τις διαστάσεις της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας.

^{cxviii} Εφημ. «Σφαίρα», 8 Ιανουαρίου 1902.

^{cxix} Εφημ. «Σφαίρα», 2 Ιανουαρίου 1902 και 9 Ιανουαρίου 1904.

^{cxx} Για το έτος 1891, βλ., Χ. Μακρίδης, ό.π., σσ. 160-61. Για το έτος 1902, βλ., εφημ. «Σφαίρα», 2 Ιανουαρίου 1902, ενώ για το έτος 1906-1907, βλ., Γ. Ν. Αλεξιάκης, ό.π., σσ. 117-118. Ο τελευταίος καταγράφει και τρεις ναυλομεσίτες (ό.π., σελ. 133). Δυστυχώς δεν έγινε δυνατόν να βρεθούν αντίστοιχα αριθμητικά στοιχεία που να παρουσιάζουν το μέγεθος των επαγγελματικών κατηγοριών που σχετίζονταν με το χώρο της ναυτιλίας για την περίοδο 1880-1914. Ο Παντ. Καμπούρογλου μόνο καταγράφει στην *Ιστορία του Πειραιώς* (ό.π., σσ. 106-107) για το έτος 1883, 800 «ναυτικούς» και 800 «λεμβούχους» σε σύνολο 31.071 ατόμων, δηλαδή ένα ποσοστό γύρω στο 5%, το οποίο είναι στην πραγματικότητα λίγο μεγαλύτερο εάν συνυπολογίσουμε και κάποιο μέρος από τα 300 άτομα που καταγράφονται στην κατηγορία «Υπάλληλοι εμπορικών και βιομηχανικών καταστημάτων, ασφαλιστικών εταιριών και ατμοπλοϊκών». Τέλος, σε τουλάχιστον 5.000 άτομα υπολογίζει το 1899 η εφημερίδα «Σφαίρα» τους απασχολούμενους με την ναυτιλία και στις σχετικές ασχολίες, ποσοστό που προσεγγίζει το 10% με βάση τα συνολικά πληθυσμιακά δεδομένα του Πειραιά για το 1896.

^{cxxi} Το τελευταίο αποδεικνύεται μέσα από τις ίδιες τις ποσότητες γαιανθράκων που εισάγονταν στο λιμάνι του Πειραιά, οι οποίες ήταν κατά πολύ υπέρτερες των αναγκών της τοπικής βιομηχανίας (περίπου 100.000 τόνοι το 1912 για τα εργοστάσια και τα μικρά επιτόπια ατμόπλοια, σύμφωνα με πληροφορίες του τοπικού Τύπου). Μάλιστα, μέσα από τις στήλες της εφημερίδας «Σφαίρα», της 26^{ης} Ιουλίου 1912, διαβάζουμε τα εξής διαφωτιστικά: «Το εμπόριον των γαιανθράκων δεν δύναται να κριθή δια τον Πειραιά ως βιομηχανικήν και εμπορικήν πόλιν, αλλ' ως σταθμόν ανθρακεύσεως, καθότι τα ¾ περίπου των κατ' έτος εισαγομένων εις τον λιμένα μας 400.000 τόνων, καταλίσκονται δι' ατμόπλοια, καταπλέοντα κατά μέγα μέρος αποκλειστικώς προς ανθράκευσιν». Ενδεικτική είναι αρθρογραφία της εφημερίδας τον Ιούλιο και τον Αύγουστο του 1912, όπου λόγω της απεργίας των εργατών φορτοεκφορτώσεως γαιανθράκων δημοσιεύθηκαν αρκετά άρθρα στα οποία εκφράζονταν φόβοι ότι ο Πειραιάς θα χάσει το ρόλο του ως σταθμός ανθράκευσης και αντίστοιχα τα ατμόπλοια θα καταφύγουν σε άλλα λιμάνια της Μεσογείου (Σύρο, Μάλτα, Αλγέρι κ.ά.).

^{cxxii} Εφημ. «Σφαίρα», 17 Δεκεμβρίου 1899. Στο ίδιο άρθρο συγκρίνονται οι ποσότητες εισαγόμενων γαιανθράκων από την Αγγλία κατά το μήνα Νοέμβριο ανάμεσα στον Πειραιά, την Κωνσταντινούπολη, τη Μάλτα, τη Σμύρνη, την Οδησό, την Τεργέστη, τη Νεάπολη και τα λιμάνια του Δούναβη. Εξαιρουμένης της Μάλτας, ο Πειραιάς, σύμφωνα με τα στοιχεία που παραθέτει η εφημερίδα, εισήγαγε τις περισσότερες ποσότητες, ούτως ώστε «... ο Πειραιεύς, όστις μέχρι τούδε ήτο η γαιανθραποθήκη της Ελλάδος, δύναται να κληθή ακριβέστερον η γαιανθραποθήκη της Ανατολικής λεκάνης της Μεσογείου».

^{cxxiii} Προσωπική επεξεργασία αριθμητικών στοιχείων που προέρχονται από την εφημ. «Σφαίρα» της 4^{ης} Απριλίου 1902 και 24^{ης} Νοεμβρίου 1904 και αφορούσαν τη συμμετοχή των κυριότερων ευρωπαϊκών εμπορικών στόλων στο λιμάνι του Πειραιά ως προς τον αριθμό των εισερχόμενων ατμόπλοιων και της χωρητικότητάς τους. Την ίδια σειρά κατάταξης δίνει και ο Ξ. Ζολώτας για το έτος 1912, μέσα από τα στοιχεία του Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας. Αντίθετα, δέκα σχεδόν χρόνια αργότερα, το 1923, βάσει πάντα των πληροφοριών από το υπουργείο, παρατηρούνται ορισμένες αξιοσημείωτες μεταβολές: η ελληνική σημαία εξακολουθεί και κατέχει την πρώτη θέση στην ολική κίνηση του πειραιώτικου λιμανιού (40,5% κ.ο.χ.), με την αγγλική σημαία ωστόσο να βρίσκεται στη δεύτερη πλέον θέση

(21,2%), την ιταλική (16,6%) και γαλλική (6%) στην τρίτη και τέταρτη θέση αντίστοιχα και με την αξιοσημείωτη είσοδο της σημαίας των Η.Π.Α. στην πέμπτη θέση (4,5%). Βλ. σχετικά, Ξ. Ζολώτας, ό.π., σσ. 66-67.

^{cxixv} Ενδεικτική της κυριαρχίας του Πειραιά στο χώρο της εσωτερικής ναυτιλιακής κίνησης είναι η εικόνα που παρουσιάζουν τα κυριότερα λιμάνια του ελληνικού κράτους ως προς τον απόπλου και κατάπλου ατμόπλοιων για τα έτη 1899, 1901 και 1902. Συγκεκριμένα η εικόνα είναι η εξής:

Απόπλοι και κατάπλοι ελληνικών ατμόπλοιων και συνολικές χωρητικότητες						
	1899		1901		1902	
	Ατμόπλοια	Χωρητ/τα	Ατμόπλοια	Χωρητ/τα	Ατμόπλοια	Χωρητ/τα
Σύνολο	485	411.299	537	507.505	832	933.075
Βόλος	290	71.714	198	46.582	242	80.214
Πάτρα	10	9.078	10	7.409	5	6.686
Κέρκυρα	361	197.221	337	201.243	268	146.247
Καλαμάτα	8	4.485	2	1.236	3	2.798
Πειραιάς	1.238	930.775	1.001	772.643	1.545	1.408.808

Πηγή: Εφημ. «Σφαίρα», 20 Ιουλίου 1902.

^{cxixv} Εφημ. «Σφαίρα», 6 Απριλίου 1902. Οι αισιόδοξες ωστόσο απόψεις της εφημερίδας δεν αποκαλύπτουν όλη την αλήθεια. Δεκαπέντε χρόνια αργότερα, το 1917, ο Κ. Ν. Ροβολόπουλος, υφηγητής του Ναυτικού Δικαίου στο Πανεπιστήμιο Αθηνών, αναδεικνύει μια ουσιαστική αναντιστοιχία του λιμανιού του Πειραιά, ως συνολικής παραγωγικής μονάδας: τη διαφορά μεταξύ ναυτιλιακής και εμπορικής κίνησης. Πιο συγκεκριμένα, ο συγγραφέας συγκρίνοντας τα λιμάνια του Πειραιά, της Μασσαλίας και της Γένοβας, ενώ κατατάσσει τον Πειραιά τρίτο λιμάνι στη Μεσόγειο ως προς τη συνολική ναυτιλιακή του κίνηση με 12.000 πλοία ετησίως, εντούτοις το ίδιο λιμάνι έρχεται μόλις προτελευταίο σε εμπορική κίνηση σε σχέση με τα υπόλοιπα μεσογειακά λιμάνια με μόλις 900.000 τόνους. Η διάσταση αυτή από μόνη της φανερώνει όχι μόνο τον περιφερειακό ρόλο και το χαμηλό επίπεδο των παραγωγικών και καταναλωτικών δυνατοτήτων της ελληνικής οικονομίας συνολικά, στην οποία ο Πειραιάς λειτουργούσε ως βασικός της τροφοδότης, αλλά σε ένα δεύτερο επίπεδο ανάγνωσης επιβεβαιώνει και το διαμετακομιστικό ρόλο που επιτελούσε το λιμάνι, ως κυρίαρχου γνωρίσματος της λειτουργίας του. Τέλος, η χαμηλή εμπορική κίνηση του πειραιώτικου λιμανιού, εν αντιθέσει με την πολύ πιο αναπτυγμένη ναυτιλιακή του κίνηση, αποτελεί παράλληλα μια έμμεση ένδειξη της δυσλειτουργίας ή της ατέλειας που παρουσίαζε το όλο λιμενικό συγκρότημα, καθώς και του θεσμικού πλαισίου βάσει του οποίου λειτουργούσε (μηχανολογικός εξοπλισμός, εγκαταστάσεις, ναυτιλιακά τέλη, τελωνειακές διατυπώσεις κ.ο.κ). Περισσότερα, βλ., Κ. Ν. Ροβολόπουλος, «Μελέτη περί του λιμένος Πειραιώς και προτάσεις διαρρυθμίσεως αυτού», Ναυτική Επιθεώρηση, τόμος 2^{ος}, έτος Α', Ιούλιος – Δεκέμβριος 1917.

^{cxvii} Η γαλλική εταιρία *Messageries Maritimes* ήδη από το 1836 διέσχισε με οκτώ καράβια δύο γραμμές, από τη Μασσαλία στην Κωνσταντινούπολη μέσω Λιβόρνο, Τσίβιτα-Βέτσια, Νάπολης, Μεσσίνας, Μάλτας, Σύρου και Σμύρνης και από τον Πειραιά στην Αλεξάνδρεια μέσω Σύρου, στην οποία οι δύο γραμμές διασταυρώνονταν. Αργότερα, η πρώτη γραμμή συμπεριέλαβε τη Γένοβα και η δεύτερη επεκτάθηκε μέχρι τα παράλια της Συρίας. Η αυστριακή *Lloyd* κάλυπτε τρεις γραμμές: η πρώτη από την Τεργέστη μέσω Αγκόνας, Κέρκυρας, Πατρών, Αιγίου, Λουτρακίου, Ισθμού, και από την άλλη πλευρά του Ισθμού από το Καλαμάκι στον Πειραιά η δεύτερη από την Τεργέστη μέσω Κέρκυρας, Σύρου και Σμύρνης μέχρι την Κωνσταντινούπολη και η τρίτη, η οποία ένωνε τις δύο προηγούμενες, έκανε το δρομολόγιο ανάμεσα στον Πειραιά και τη Σύρο. Την ίδια εποχή οι βρετανοί λειτουργούσαν μια ελάχιστη ατμοπλοϊκή γραμμή ανάμεσα στην Κέρκυρα και τον Πειραιά, η οποία περνούσε από τους Παξούς, τη Λευκάδα, την Κεφαλονιά, τη Ζάκυνθο, την Πάτρα, το Αίγιο, το Λουτράκι και το Καλαμάκι. Περισσότερα για την εμφάνιση του ατμού στις ελληνικές συγκοινωνίες την περίοδο 1833-1857, βλ., Κων. Παπαθανασόπουλος, *Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία*, ό.π., κεφ. Δ'-Ζ'.

^{cxviii} Για το χρονικό ίδρυσης της *Ελληνικής Ατμοπλοΐας* και της πρώτης περιόδου λειτουργίας της μέχρι το 1872, χρονιά επέκτασης των κρατικών της προνομίων, βλ., Κων. Παπαθανασόπουλος, *Εταιρία Ελληνικής Ατμοπλοΐας (1855-1872). Τα αδιέξοδα του προστατευτισμού*, Αθήνα 1988, καθώς και Β. Καρδάσης, *Από του ιστίου εις τον ατμόν*, ό.π., Μέρος Α': «Η ταχυδρομική ατμοπλοΐα στην εκκίνηση της αναπροσαρμογής: κρατική παρέμβαση και ιδιωτικό κεφάλαιο».

^{cxviiii} Η ίδια η εισηγητική έκθεση του Μαυροκορδάτου, πρωθυπουργού της Ελλάδας και εμπνευστή της ίδρυσης κρατικής ατμοπλοϊκής εταιρίας, στη συνεδρίαση της Βουλής την 31^η Μαρτίου 1855 είναι αποκαλυπτική των προθέσεων που χαρακτήριζαν την επίσημη κρατική πολιτική: «Η Κυβέρνησις βλέπουσα ότι αι ιδιωτικά προσπάθειαι περιορίστησαν εις απλώς μόνον ευχάς, και πεπεισμένη ότι η εκτέλεσις τούτων σχεδίων θέλει βραδύνει επί πολύ, αν δεν επιληφθή αυτή πρώτη της μεγάλης ταύτης επιχειρήσεως, απεφάσισε να καταστήσει την Ελλάδα όσον το δυνατόν ταχύτερον κοινωνόν των ευεργετημάτων των νέων μέσων της συγκοινωνίας...κλπ.». Παρατίθεται στον Κων. Παπαθανασόπουλο, *Εταιρία Ελληνικής Ατμοπλοΐας*, ό.π., σελ. 27. Αντίστοιχη κρατική λογική συναντάμε τριάντα περίπου χρόνια αργότερα, κατά τη διάρκεια της πρωθυπουργίας του Χ. Τρικούπη, σε ό,τι αφορούσε την κατασκευή του σιδηροδρομικού δικτύου. Όπως χαρακτηριστικά υπογραμμίζει ο Ε. Παπαγιαννάκης, αναφερόμενος στη σιδηροδρομική προσπάθεια του ελληνικού κράτους στα τέλη του 19^{ου} αιώνα: «Στην Ελλάδα η γεωγραφική διεύρυνση της αγοράς με το σιδηρόδρομο προηγήθηκε, αλλά σε πλήρη αναντιστοιχία, με την κοινωνικοοικονομική στενότητα μιας έντονα προκαπιταλιστικής αγοράς. Η προσφορά σύγχρονου μεταφορικού έργου έρχεται να ικανοποιήσει μια ζήτηση που πρακτικά δεν υπάρχει». Βλ., Ε. Παπαγιαννάκης, ό.π., σελ. 394.

^{cxviiii} Ο ίδιος ο γάλλος πρόξενος στη Σύρο, στην αναφορά του στη γαλλική κυβέρνηση το 1881, περιέγραφε τον έντονο εμποροναυτιλιακό ανταγωνισμό που ασκούσε ο Πειραιάς στο κυκλαδίτικο λιμάνι, υπογραμμίζοντας μάλιστα ότι «το Αυστριακό Λόυδ μετέφερε στον Πειραιά το κέντρο των δραστηριοτήτων του». Παρατίθεται από τη Μαρία Συναρέλλη, *Δρόμοι και Λιμάνια*, ό.π., σελ. 179. Χαρακτηριστικά να αναφέρουμε ότι ακόμη πιο νωρίς, το 1843, στις προτάσεις του Αυστριακού *Lloyd* προς την ελληνική κυβέρνηση, η πόλη του Πειραιά είχε επιλεγεί ως λιμάνι άφιξης της νέας, υπό

σχεδιασμό, ατμοπλοϊκής γραμμής που θα συνέδεε την Τεργέστη με τον ελληνικό χώρο. Αναφέρεται από τους Β. Καρδάση, Κων. Παπαθανασόπουλο, «Ατμοπλοΐα και συριανό εμπόριο», ό.π., σελ. 137.

^{cxxx} Για το έτος 1875, βλ., Μιλτ. Μπούκας, ό.π., σσ. 291-292. Για τα έτη 1882 και 1887, βλ., Παντ. Καμπούρογλου, ό.π., σσ. 13-15 και Μ. Γρηγορόπουλος, ό.π., σελ. 124, αντίστοιχα. Τέλος, για το έτος 1891, βλ., Χ. Μακρίδης, ό.π., σσ. 162-163.

^{cxxxι} Για το έτος 1900, βλ., Σ. Κουσουλίνος, ό.π., σσ. 118-119. Για το έτος 1906-7, βλ., Γ. Ν. Αλεξιάκης, ό.π., σσ. 117-118. Στον Πειραιά είχαν πρακτορεία επιπλέον και οι ατμοπλοϊκές εταιρίες του *Χατζή Δαούτ Φαρκούχ* και του *Πανταλέοντος*, με έδρα τη Σμύρνη και οι δύο, οι οποίες ήταν ελληνικής πλοιοκτησίας, αλλά έπλεαν με οθωμανική σημαία. Θα πρέπει να υπογραμμίσουμε σε αυτό το σημείο ότι εκτός από όσες ξένες ατμοπλοϊκές εταιρίες διατηρούσαν πρακτορεία στον ελληνικό χώρο, υπήρχαν και άλλες που πραγματοποιούσαν τακτικούς ελλιμενισμούς στα λιμάνια του ελληνικού βασιλείου. Σύμφωνα με την αναφορά του Βρετανού Προξένου στον Πειραιά (παρατίθεται από τον Β. Καρδάση, *Από του ιστίου εις τον ατμόν*, ό.π., σελ. 65) στις αρχές της δεκαετίας του 1890 λειτουργούσαν επιπλέον στον ελληνικό χώρο οι βρετανικές ατμοπλοϊκές εταιρίες *Eire Steamship Co.*, *Gunard Steamship Co.*, *F. Leyland and Co.*, *Papagianni and Co.*, *The Anglo- Hellenic Steamship Co.*, *Prince Line*, η δανική *United Steamship Co. of Copenhagen* και η γερμανική εταιρία *Jehederieh Line*.

^{cxxxii} Βλ., Παντ. Καμπούρογλου, ό.π., σελ. 12, όπου παρατίθεται αναλυτικά το εβδομαδιαίο πρόγραμμα αναχωρήσεων της εταιρίας του Δημ. Γουδή

^{cxxxiii} Συμμέτοχοι στην *Πανελλήνιο Ατμοπλοΐα* ήταν η εταιρία του Α. Γιαλούση, η οποία παραχώρησε και τρία ατμόπλοια, το «*Θεσσαλία*», «*Ηπειρος*» και «*Μακεδονία*», ο Παύλος Καλλιγιάς, οι τραπεζίτες Παντ. Θεολόγος, Ιωάννης Π. Νεγρεπόντες, Δημήτριος Μακκάς και ο κτηματίας Έκτωρ Ψύχας. Βλ. επίσης, εφημ. «*Σφαίρα*», 14 Μαρτίου 1881, στην οποία αναγγέλλεται η έναρξη των εγγραφών για την αγορά μετοχών της νέας εταιρίας. Η εφημερίδα εξαιρεί την οικονομική σημασία αυτής της κίνησης και προτρέπει τους αναγνώστες στην αγορά μετοχών.

^{cxxxiv} Για μια αναλυτική παρουσίαση των μετόχων και της κεφαλαιακής τους επένδυσης στην *Πανελλήνιο Ατμοπλοΐα* το 1883, βλ., Β. Καρδάσης, *Από του ιστίου εις τον ατμόν*, ό.π., σελ. 68, Πίνακας 10.

^{cxxxv} Διαβάζουμε χαρακτηριστικά μέσα από την Έκθεση των αρμοδίων του Υπουργείου των Ναυτικών για την κατάσταση του ελληνικού ακτοπλοϊκού στόλου το 1899: «Ο από ετών όμως αρξάμενος και εις βαθμόν επικίνδυνον αναπτυχθείς λυσιώδης μεταξύ των ατμοπλοϊκών εταιρειών συναγωνισμός είναι βεβαίως εν εκ των αιτίων της εν τω παρόντι παρατηρουμένης ήκιστα ευαρέστου καταστάσεως αυτών. Όντως δ' ο εξευτελισμός των ναύλων, συνεπεία του αναπτυχθέντος συναγωνισμού, καταντά μυθώδης και απίστευτος. Πολλάκις ο από Πειραιώς εις τους διαφόρους λιμένας του Αργολικού ναύλος κατέρχεται εις 50 λεπτά κατ' άτομον, δεν είναι δε σπάνιον να ταξιδεύη τις από Πειραιώς ή από Βόλου εις Κέρκυραν με ναύλον ελάχισονα του από Πατρών επιβαίνοντος του αυτού ατμοπλοίου δια τον αυτόν προορισμόν», *Έκθεσις περί της καταστάσεως της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας*, ό.π., σελ. 34.

^{cxxxvi} Βλ. ενδεικτικά, εφημ. «*Σφαίρα*», 1 Απριλίου 1888, 15 Ιανουαρίου 1899, 12 Ιουλίου 1899, 8 Δεκεμβρίου 1899, 24 Ιανουαρίου 1900, 3 Φεβρουαρίου 1900, 21 Δεκεμβρίου 1902. Τα ίδια αιτήματα υποστήριζαν και όσοι σχετίζονταν με το χώρο της ελληνικής ναυτιλίας. Χαρακτηριστικές είναι οι

απόψεις του Ε. Εμπειρικού. Βλ. σχετικά, *Περί εμψυχώσεως της Ελληνικής Ναυτιλίας*, Αθήνα 1890, σσ. 22-25 και *Περί της ατιμήρουσ ημών ναυτιλίας. Αι πρόοδοι και αι νέαι αυτής ανάγκαι*, Αθήνα 1900, σσ. 20-27, καθώς και η *Έκθεσις περί της καταστάσεως της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας*, ό.π., σσ. 27-35. Προς την κατεύθυνση της ίδρυσης μιας μεγάλης ατμοπλοϊκής εταιρίας, με παρουσία και στις γραμμές του εξωτερικού, ήταν οι ανεπιτυχείς πρωτοβουλίες ελλήνων και ξένων κεφαλαιούχων το 1881 με προεξάρχοντα τον ομογενή Στ. Σκουλούδη, καθώς και ελλήνων κεφαλαιούχων της Κωνσταντινούπολης (Λεωνίδας Ζαρίφης, Ζαννής Στεφάνοβικ, Θεόδωρος Κουρτζής) το 1890. Μια τελευταία πρωτοβουλία ήταν εκείνη του ομογενή Ζ. Στεφάνοβικ, μεγαλομετόχου της ατμοπλοϊκής εταιρίας *Φώσκολος – Μάγκος & Σία*, η οποία ωστόσο ξεσήκωσε θύελλα αντιδράσεων στον Τύπο της εποχής, λόγω του κερδοσκοπικού χαρακτήρα της πρότασης. Για τα παραπάνω, βλ. αναλυτικά, Β. Καρδάσης, *Από του ιστίου εις τον ατιμόν*, ό.π., σσ. 47-49, 69-70 και 74-76. Οι μετοχές των ακτοπλοϊκών εταιριών αποτέλεσαν αντικείμενο κερδοσκοπίας και αργότερα, το 1918, λόγω των υψηλών κερδών που απέφερε η ναυτιλία στη διάρκεια του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου («ατμοπλοϊκή φρενίτιδα», σύμφωνα με τον χαρακτηρισμό του Τύπου της εποχής). Αναφορά στον Χ. Χατζηωσήφ, *Η μπελ επόκ του κεφαλαίου*, ό.π., σελ. 343.

^{cxxxvii} Για τα έτη 1902 και 1904, βλ., εφημ. «*Σφαίρα*», 2 Ιανουαρίου 1902 και 9 Ιανουαρίου 1904, αντίστοιχα.

^{cxxxviii} Κάποια σύμπραξη ελληνικών και ξένων κεφαλαίων παρατηρείται από το τέλος της δεκαετίας του 1900 με επενδύσεις στο χώρο των ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Η τάση αυτή εντάσσεται στη συνολική πολιτική επέκτασης του ευρωπαϊκού κεφαλαίου και της επένδυσής του σε κερδοφόρους τομείς, όπως ο κλάδος των συγκοινωνιακών επιχειρήσεων. Εντούτοις, το περιορισμένο βάρος του ελληνικού οικονομικού χώρου προσδιόρισε και το χαμηλό μέγεθος των επενδύσεων. Ειδικότερα, το 1908 ιδρύθηκε με αγγλικά κυρίως κεφάλαια η «*Αχαϊκή Ατμοπλοΐα*», με έδρα την Πάτρα. Ένα χρόνο αργότερα, ιδρύεται στον Πειραιά η «*Αγγλοελληνική Ατμοπλοΐα*», με ιδρυτές τους αδελφούς Εμπειρικού και τους άγγλους Furness και Lewis και ιδρυτικό κεφάλαιο 10 εκατ. δρχ. Το 1910 δημιουργείται από άγγλους και έλληνες εφοπλιστές η «*Αγγλοϊονική Ατμοπλοΐα*», με έδρα την Αθήνα και αρχικό κεφάλαιο 700.000 δρχ., ενώ το 1912 ιδρύθηκε με έδρα τον Πειραιά η «*Ρωσσοελληνική Ατμοπλοΐα*» από ρώσους και έλληνες εφοπλιστές και κεφάλαιο 10 εκατ. δρχ. Βλ. σχετικά, Δημ. Σ. Στεφανίδης, ό.π., σσ. 228-229. Αναφορά και στον Α. Κ. Γιαννίτση, ό.π., σελ. 250. Αντίθετη ήταν η πορεία που ακολούθησε η βρετανική επιβατηγός ναυτιλία από το τελευταίο τρίτο του 19^{ου} αιώνα μέχρι το 1914. Μπροστά σε συνθήκες ύφεσης της αγοράς και μειωμένων κερδών και της αβεβαιότητας που πήγαζε από την έντονη αυξομείωση που παρουσίαζαν τα επίπεδα ζήτησης, οι βρετανοί πλοιοκτήτες, όσοι βεβαίως διέθεταν επιχειρήσεις κλίμακας, διαμόρφωσαν ένα ολιγοπωλιακό σύστημα εκμετ. άλλευσης των πλέον επικερδών επιβατηγών γραμμών. Μέσω της πρακτικής των ναυτιλιακών συνεδρίων (*conference system*), οι πλοιοκτήτες προσπάθησαν, όχι με ιδιαίτερη επιτυχία πρέπει να ομολογήσουμε, να ελέγξουν τις τιμές, τους τρόπους διανομής της αγοράς και να διαμορφώσουν ένα ανταγωνιστικό πλαίσιο τέτοιο, που αφενός θα προάσπιζε τα συμφέροντά τους και αφετέρου θα μείωνε τις δυνατότητες εισόδου νέων ανταγωνιστών στις σημαντικές εμπορικές οδούς. Αν και τα μεγέθη ανάμεσα στην ελληνική και βρετανική επιβατηγό ναυτιλία ήταν εξαιρετικά άνισα, εντούτοις το βρετανικό παράδειγμα, ως μοντέλο

διαχείρισης και οργάνωσης, θα μπορούσε να λειτουργούσε ικανοποιητικά και στην μικροκλίμακα της ελληνικής περίπτωσης. Για το ζήτημα αυτό, περισσότερα στον R. G. Greenhill, ό.π.

^{cxviii} Βάσει αυτής της νοοτροπίας θα πρέπει να ιδωθεί και ο ιδιαίτερος λόγος που εκφράζει ο πειραϊκός Τύπος, εμφανώς μαχητικός και αυτόνομος, ιδίως σε σχέση με το αθηναϊκό κέντρο, όπως επίσης και η επιχειρηματολογία του τοπικού δημοσίου λόγου απέναντι σε σημαντικά για την πειραϊκή κοινωνία ζητήματα (π.χ. τη συγκρότηση ελεύθερης ζώνης στο λιμάνι του Πειραιά, την ίδρυση χρηματιστηρίου και εμπορικού επιμελητηρίου, την ανάδειξη της πόλης του Πειραιά ως αυτόνομης εκλογικής περιφέρειας, κ.α.).

^{cxli} Κωνστ. Θ. Ζουμπουλίδης, ό.π., σσ. 40-41.

^{cxlii} Χαρακτηριστική περίπτωση αποτελεί η έκθεση του αμερικανού προξένου στην Πάτρα το 1911, την οποία δημοσίευσε η εφημερίδα «Σφαίρα» στο φύλλο της 29^{ης} Δεκεμβρίου. Στην έκθεση αυτή ο πρόξενος αφού κάνει μια σύντομη περιγραφή των λιμενικών συνθηκών της Πάτρας και του Πειραιά παρουσιάζοντας τα προβλήματα που τα τελευταία αντιμετώπιζαν, αναφέρεται στην κίνηση των ξένων ατμοπλοϊκών εταιριών, καθώς και στα προβλήματα που είχε δημιουργήσει το ανθελληνικό μπούκοτάζ της Τουρκίας έναντι των ελληνικών ατμοπλοίων. Τονίζει τις καθυστερήσεις που η κατάσταση αυτή επέφερε στα ατμοπλοϊκά υπερπόντια δρομολόγια των ελληνικών εταιριών και γνωστοποιεί την παρέμβασή του για τη ρύθμιση των προβλημάτων που είχαν δημιουργηθεί. Βλ., εφημ. «Σφαίρα», 29 Δεκεμβρίου 1911.

^{cxliii} Παρά τις προσδοκίες για προσέλευση ξένων επενδυτών, η ροή ιδιωτικών κεφαλαίων (πλην του δημοσίου δανεισμού) στην ελληνική οικονομία μετά το 1873 ήταν ιδιαίτερα περιορισμένη, όπως ήδη έχουμε επισημάνει σε άλλο σημείο αυτής της μελέτης. Ακόμη και στον τομέα της χρηματοδότησης των συγκοινωνιακών έργων η συμμετοχή του κράτους ήταν κυρίαρχη. Ήδη το 1892, δέκα χρόνια μετά την έναρξη της σιδηροδρομικής προσπάθειας, το κράτος συμμετέχει στην προσπάθεια με ένα ποσοστό της τάξης του 50% της συνολικής δαπάνης, για να φτάσει στο 62% το 1909. Βλ. σχετικά, Ε. Παπαγιαννάκης, ό.π., σσ. 390-92. Ακόμη πιο απογοητευτική ήταν η κατάσταση στο χώρο της λιμενικής χρηματοδότησης. Παρά την προσφορά υψηλών επιτοκίων (8 με 9% στο διάστημα της «Μεγάλης Ύφεσης», όταν το μέσο επιτόκιο στις ανεπτυγμένες χρηματαγορές της Δυτικής Ευρώπης κυμαινόταν γύρω στο 2%) η επένδυση στο λιμενικό τομέα δεν βρήκε απήχηση από την πλευρά των ιδιωτών, ξένων και ελλήνων, με εξαίρεση τη Διώρυγα της Κορίνθου, που κατέληξε ωστόσο σε επενδυτική αποτυχία των ευρωπαϊών κεφαλαιούχων και στην ουσιαστική χρηματοδότηση του έργου από την πλευρά του κράτους. Για το ζήτημα αυτό, βλ. σχετικά, Εύη Παναγιαννοπούλου, «Η αναγκαιότητα ναυτιλιακών υποδομών. Η Διώρυγα της Κορίνθου», ό.π., σσ. 250-51.

^{cxliiii} Είκοσι νέα λιμάνια, μικρών διαστάσεων που βρίσκονταν τα περισσότερα στο γεωγραφικό χώρο των εμπορευματικών καλλιεργειών της σταφίδας, έρχονται να προστεθούν αυτήν την περίοδο στο ήδη υπάρχον λιμενικό σύστημα. Οι περιοχές αυτές εκμεταλλεζόμενες τη δυνατότητα για προσφυγή σε δανεισμό από την Εθνική Τράπεζα και προσβλέποντας στις θετικές εξελίξεις που το εξωτερικό εμπόριο της σταφίδας καθόριζε, προχώρησαν σε μια πρώτη αξιοποίηση του θαλάσσιου τους χώρου. Σύμφωνα με την Μαρία Συναρέλλη, *Δρόμοι και λιμάνια*, ό.π., σελ. 200, από το 1882 έως το 1900, σε σύνολο 14 εκατ. δρχ., που χορήγησε η Εθνική Τράπεζα για λιμενικά έργα, το μισό του συνόλου των

δανείων απορροφήθηκε από τους νέους αυτούς ναυτικούς δήμους, ενώ το υπόλοιπο καλύφθηκε από τα πέντε κυριότερα λιμάνια της χώρας (Πειραιάς, Πάτρα, Σύρος, Καλαμάτα, Κατάκωλο). Ωστόσο, η πτώση των τιμών της σταφίδας από το 1890 και μετά και η κάμψη των εισαγωγών από το 1883, λόγω της προστατευτικής πολιτικής της κυβέρνησης Τρικούπη, είχε ως αποτέλεσμα τη δραστική αντιστροφή των δεδομένων. Ήδη από τη δεκαετία του 1890 τα λιμάνια, παλιά και νέα, που είχαν συνδέσει τη λειτουργία τους με το εξαγωγικό εμπόριο της σταφίδας, αντιμετωπίζουν οξεία κρίση και αναγκάζονται εκ των πραγμάτων να επανατοποθετήσουν το ρόλο τους. Η στροφή στις εσωτερικές ανταλλαγές και η σύνδεσή τους στο επεκτεινόμενο σύστημα των επιβατηγών ακτοπλοϊκών μεταφορών θα αποτελέσει πλέον το κυρίαρχο χαρακτηριστικό της λειτουργίας τους, ακόμη και για τα μεγάλα λιμάνια της Πάτρας και της Καλαμάτας.

^{cxliv} Η κλήση ξένων αποστολών στον ελληνικό χώρο από το 1881 και εξής ήταν συνολική και δεν αφορούσε φυσικά μόνο την οργάνωση των θαλασσιών υποδομών. Κάλυπτε το σύνολο σχεδόν των μεγάλων δημοσίων έργων (διώρυγα της Κορίνθου, αποξήρανση της λίμνης Κωπαΐδος, σιδηρόδρομοι), όπως και άλλους κρατικούς τομείς (αναδιοργάνωση του στρατού και του στόλου, οργάνωση της τηλεγραφικής και ταχυδρομικής υπηρεσίας κ.α.). Η παρουσία ωστόσο των γάλλων, είτε με τη μορφή των τεχνικών αποστολών είτε με τη μορφή γαλλικών εταιριών, ήταν κυρίαρχη για την περίοδο μέχρι και το τέλος του 19^{ου} αιώνα. Ιδίως στον τομέα των λιμενικών έργων οι γαλλικές εταιρίες και η γαλλική τεχνολογία ήταν ιδιαίτερα έντονη στις προσπάθειες εκσυγχρονισμού των λιμανιών της Ανατολικής Μεσογείου: ο A. Stoecklin και ο E. Quellenec εργάστηκαν στο Σουέζ, την Αλεξάνδρεια, τη Βηρυτό και τον Πειραιά, ο P. Vitali στη Σμύρνη και τη Θεσσαλονίκη, ο L. Barret στην Κωνσταντινούπολη και τη Θεσσαλονίκη. Η «Μασσαλία», όπως υπογραμμίζει η Βίλμα Χαστάογλου, «ήταν ο βασικός εξαγωγέας λιμενικής τεχνολογίας και τα κύρια λιμάνια του Λεβάντε κατασκευάστηκαν πάνω σε ενιαία πρότυπα». Βίλμα Χαστάογλου, «Από τις σκάλες του Λεβάντε στις σύγχρονες εμπορικές προκουμιάς. Λιμενικά έργα και όψεις του αστικού εκσυγχρονισμού στην ανατολική Μεσόγειο, 1870-1910», στο *Η πόλη στους νεότερους χρόνους*, ό.π., σελ. 59. Για τη γαλλική αποστολή του Σώματος των Μηχανικών και την κατάρτιση ειδικευμένου προσωπικού ελλήνων μηχανικών στα τέλη του 19^{ου} αιώνα, βλ., Μαρία Συναρέλλη, *Δρόμοι και Λιμάνια*, ό.π., σσ. 97-103.

^{cxlv} Κωνστ. Θ. Ζουμπουλίδης, ό.π., σελ. 35.

^{cxlvi} Λίγα χρόνια αργότερα, το 1902, και αφού είχε ολοκληρωθεί η κατασκευή του μεγαλύτερου τμήματος των σιδηροδρομικών γραμμών, η εφημερίδα «*Σφαίρα*» δημοσιεύει ένα ενδιαφέρον άρθρο. Αφορμή για τη δημοσίευσή του ήταν οι ισχυρισμοί του γάλλου μηχανικού Γρανζέ, ο οποίος υποστήριζε ότι η ολοκλήρωση του σιδηροδρομικού δικτύου μέχρι τα σύνορα και η ατμοπλοϊκή σύνδεση με την Ινδία, θα απέβαινε εναντίον του Πειραιά και υπέρ των λιμανιών του Βόλου και της Πάτρας. Η εφημερίδα αντιδρά και υποστηρίζοντας σθεναρά τα τοπικά συμφέροντα ανταπαντά υπογραμμίζοντας χαρακτηριστικά τα εξής: «Μέχρι τούδε π.χ. η εξαγωγή ζώων έχει δύο κυρίως κέντρα, τον Βόλο και την Στυλίδα, ως και η εξαγωγή σιτηρών. Αλλ' υπάρχει αμφιβολία ότι συντελουμένου του σιδηροδρόμου των συνόρων ο Πειραιεύς θα προσελκύσει μέγα μέρος του εμπορίου τούτου; Το συμπέρασμα προκύπτει αυτοφύως ... Η δια αποπερατώσεως του σιδηροδρόμου των συνόρων άμεσος αυτού συγκοινωνία προς την Κεντρικήν Ευρώπην θα τον ωφελήσει πάντως. Μέρος δε του

διαμετακομιστικού δια Σουέζ εμπορίου θα προσελκύσει ο Πειραιεύς. Επίσης δια του σιδηροδρόμου των συνόρων η αγορά αυτού θα ευρύνεται πολυειδείς αυτής σχέσεις προς την δυσμικήν Θεσσαλία και μέγα μέρος της Στερεάς». Εφημ. «Σφαίρα», 27 Μαρτίου 1902 («*Το μέλλον των λιμανιών. Αι Πάτριαι και ο Βόλος*»). Υπέρ των θετικών πολλαπλασιαστικών αποτελεσμάτων που το σιδηροδρομικό δίκτυο Πειραιώς – Λαρίσης – Δεμερλή, θα δημιουργούσε στην τοπική οικονομία της πόλης είναι και τα συνεχόμενα άρθρα της εφημερίδας από της 20 έως της 25 Ιουλίου της ίδιας χρονιάς. Η αναντιστοιχία ανάμεσα στα προσδοκώμενα οφέλη και τα πραγματικά δεδομένα καθίσταται ιδιαίτερα εμφανής στην περίπτωση του Ισθμού της Κορίνθου. Η διάνοιξη της διώρυγας δεν προκάλεσε ποτέ τη δραστική αύξηση της λιμενικής και εμπορικής κίνησης που ευελπιστούσαν οι αρμόδιοι του έργου, όπως και η τοπική κοινωνία του Πειραιά. Η κίνηση βεβαίως αυξήθηκε, ωστόσο, όπως αποδεικνύουν τα σχετικά στοιχεία, αυτή οφειλόταν περισσότερο στα περιορισμένης χωρητικότητας πλοία της ελληνικής ακτοπλοΐας και όχι στις μεγάλες δυτικοευρωπαϊκές επιβατηγές εταιρίες (*Messageries Maritimes, Αυστριακός Lloyd*), οι οποίες εξακολουθούσαν να παραπλέουν την Πελοπόννησο, ισχυριζόμενες ότι τα τέλη διέλευσης ήταν πολύ μεγάλα σε σύγκριση με τους κινδύνους που παρουσίαζε η διάπλευση του Ισθμού. Για το ζήτημα αυτό και ιδίως για τον παρασκηνακό πόλεμο των μεγάλων ναυτιλιακών εταιριών απέναντι στη διώρυγα της Κορίνθου, βλ., Εύη Παπαγιαννοπούλου, *Η Διώρυγα της Κορίνθου. Τεχνικός άθλος και οικονομικό τόλμημα*, Αθήνα, σσ. 105-109. Επίσης βλ., Α. Ν. Βερναρδάκης, ό.π., σσ. 177-179, ενδεικτικό σημείο για τις προσδοκίες που το έργο αυτό γεννούσε για την εμπορική ανάπτυξη του Πειραιά.

^{cxlvii} Το κόστος κατασκευής της διώρυγας βάσει του σχεδίου Gotland είχε υπολογισθεί από την εφημερίδα «Σφαίρα» σε 3.150.000 δρχ., ποσό εξαιρετικά υπέρογκο για την εποχή και φυσικά και για τις δυνατότητες του τοπικού Δήμου και του Λιμενικού Ταμείου (ενδεικτικά να αναφέρουμε σε αυτό το σημείο ότι ο αρχικός προϋπολογισμός της κατασκευής των μόνιμων δεξαμενών του Πειραιά το 1898 ήταν σχεδόν 2.200.000 δρχ., για να φτάσει στα 3,5 εκατ. δρχ. με την τελική περάτωσή τους το 1911). Ενδιαφέρον παρουσιάζει και η στάση της εφημερίδας «Σφαίρα» απέναντι στο έργο. Ενώ στέκεται ευνοϊκά την περίοδο που καταστρώνονται τα σχετικά plána, αργότερα αλλάζει στάση κατηγορώντας τους υπεύθυνους του Υπουργείου των Εσωτερικών, καθώς και τους εμπνευστές των σχεδίων, (Quellenec και Gotland) ως μεγαλομανείς και φαντασιόπληκτους. Βλ., χαρακτηριστικά, εφημ. «Σφαίρα», 15 και 25 Ιουλίου 1886, καθώς και 24 Απριλίου και 11 Μαΐου 1902.

^{cxlviii} Θα διαφωνήσουμε επομένως με τον Β. Τσοκόπουλο, που υποστηρίζει ότι η φτώχεια σε λιμενικά έργα αυτή την περίοδο ήταν συνέπεια της βιομηχανικής κρίσης των μέσων της δεκαετίας του 1880 και της οικονομικής ύφεσης στη συνέχεια. Βεβαίως η οικονομική κρίση, καθώς και η πτώχευση του κράτους, επηρέασε τους ρυθμούς ανάπτυξης του Πειραιά, πολύ περισσότερο μάλιστα από οποιαδήποτε άλλη πόλη της επικράτειας, ακριβώς λόγω της μεγάλης οικονομικής συγκέντρωσης που αυτός αντιπροσώπευε. Το γεγονός αυτό ήταν εμφανές και σε καμιά περίπτωση δεν έμεινε απαρατήρητο ούτε και από τον τοπικό Τύπο. Ενδεικτικά να αναφέρουμε ότι η εφημερίδα «Σφαίρα», σε άρθρο της 22^{ας} Απριλίου 1900, σχολιάζοντας τη μείωση των εσόδων του τελωνείου σε σχέση με εκείνη του 1898, υποστηρίζει ότι αυτή οφείλεται στη φτώχεια, την απορία και την οικονομική κρίση που μάστιζε την τοπική κοινωνία. Εντούτοις, η συνολική αύξηση των τελωνειακών και λιμενικών εσόδων ήταν γεγονός

και η ίδια η χρηματοδότηση του μεγάλου έργου κατασκευής των μόνιμων δεξαμενών μας παρουσιάζει τις πραγματικές οικονομικές διαστάσεις των τοπικών αρχών. Επίσης δεν πρέπει να αγνοούμε ότι την ίδια περίοδο η Λιμενική Επιτροπή χρηματοδότησε την κατασκευή εκτεταμένων αντιπλημμυρικών και υδραυλικών έργων στις κοίτες των ποταμών Κηφισού και Ιλισού, την κατασκευή και επισκευή οχετών και υπονόμων, τη διάνοιξη νέων δρόμων, καθώς και την επισκευή και συντήρηση των ήδη υπάρχοντων. Για την άποψη του Β. Τσοκόπουλου, βλ., *Μεγάλα τεχνικά έργα στην Ελλάδα, Τέλη 19^{ου} – αρχές 20^{ου} αιώνα*, Αθήνα 1999, σελ. 134. Για το εκτεταμένο έργο της δημοτικής αρχής και του Λιμενικού Ταμείου στο χώρο των υποδομών, εκτός από τις αναφορές στον τοπικό ημερήσιο Τύπο, υπάρχουν εκτενείς αναφορές και σε αυτοτελή έργα. Ενδεικτικά βλ., Ηλίας Ν. Στρούμπος, ό.π., σσ. 19-24, Κωνστ. Θ. Ζουμπουλίδης, ό.π., σσ. 38-39, Δ. Θ. Σπηλιωτόπουλος, ό.π., σελ. 123 και εξής και Γ.Ν. Αλεξιάκης, ό.π., σσ. 19-20.

^{cxlix} Αντίστοιχη ανάπτυξη παρουσιάζουν και οι εισπράξεις του λιμενικού φόρου από τα εισαγόμενα από το εσωτερικό του κράτους εμπορεύματα. Ενδεικτικά η εικόνα είχε ως εξής:

Έτος	Δραχμές
1882	75.010
1888	68.883
1891	87.087
1894	137.200
1900	180.225
1906	162.567
1911	139.320
1913	151.200
1914	163.188

Πηγή: Δ. Ι. Καλλιμασιώτης, *Ο Λιμήν του Πειραιώς. Πεπραγμένα Επιτροπείας Λιμένος*, Πειραιώς 1914.

^{cl} Λίγο αργότερα, το 1902, είχε προηγηθεί ένα σχέδιο διαρρύθμισης του λιμανιού από τη γερμανική εταιρία *Βένραθερ*, η οποία, μαζί με τα έργα αποπεράτωσης της σιδηροδρομικής γραμμής των συνόρων που σκόπευε να αναλάβει, επιθυμούσε την παράλληλη ανάληψη των λιμενικών έργων του Πειραιά, καθώς και τη διαχείριση των τελωνειακών εισπράξεων του λιμανιού. Για το σχέδιο αυτό βλ., Ιστορικό Αρχείο Δήμου Πειραιώς, Συλλογή Ι. Α. Μελετόπουλου (III ΜΕΛ 273), *Η εν Βένραθ παρά την Δυσσελδόρφην Μηχανουργική Εταιρία Βένραθερ. Η διαρρύθμιση του λιμένος Πειραιώς*, Αθήνα 1902. Βλ. επίσης, εφημ. «*Σφαίρα*», 8 Μαρτίου 1902, με τις αντιδράσεις που προκάλεσε η εν λόγω πρόταση. Επίσης το 1907 βρίσκουμε άλλο ένα σχέδιο από τον μηχανικό Άγγελο Γκίνη, ο οποίος συνέταξε στα γαλλικά μια πλήρη μελέτη για την οργάνωση του λιμενικού χώρου του Πειραιά. (“*Royaume de Grèce. Commission de surveillance du port du Pirée. Le port du Pirée. Notice par A. Ghinis inspecteur des travaux publics*”). Πληροφορία από τον Κ. Βοβολίνη, ό.π., σελ. 276. Για τα υπόλοιπα σχέδια βλ., Ιστορικό Αρχείο Δήμου Πειραιώς (IV ΜΕΛ 288), Παπαδόπουλος Γεώργιος Γρ., *Λιμενικά έργα. Πραγματεία περί των δυνατών επινεύων της πόλεως Αθηνών και ιδιαιτέρως περί της διαρρυθμίσεως του λιμένος Πειραιώς*, Αθήνα 1913. Ιστορικό Αρχείο Δήμου Πειραιώς (IV ΜΕΛ 290), Kummer E.,

Σχεδιαγράμματα της μελέτης μετά προτάσεων περί της αναπτύξεως του Πειραιϊκού Λιμένος. Συμπληρωματική κατασκευή του Κωφού Λιμένος μετά διευρύνσεως των κρηπιδωμάτων και του Τελωνειακού Καταστήματος, Αθήνα 1914. Για το σχέδιο του Δ. Ι. Καλλιμασιώτη, βλ., *Μελέτη περί διαρρυθμίσεως του λιμένος Πειραιώς υπό Δημητρίου Ι. Καλλιμασιώτη, προέδρου Επιτροπείας Λιμένος Πειραιώς*, 1913. Το σχέδιο Καλλιμασιώτη στηριζόταν σε μεγάλο βαθμό στην επιτόπια έρευνα και μελέτη που είχε πραγματοποιήσει δύο χρόνια πριν, το 1911, ο Θ. Ματαράγκας στα λιμάνια του Μπρίντζι, Τάραντα, Νάπολης, Λιβόρνου, Γένοβας, Βενετίας και Τεργέστης. Τα πορίσματα αυτά παρέμειναν ωστόσο αδημοσίευτα. Πληροφορίες για την έκθεση Ματαράγκα στην εφημ. «*Σφαίρα*», 17 Οκτωβρίου 1911.

^{cli} «Ουδενί ευτυχώς διαφεύγει η επείγουσα ανάγκη διαρρυθμίσεως του λιμένος Πειραιώς, ίνα δυνηθή ούτος και ανταποκριθή εις τας παρούσας ανάγκας και εις τας απαιτήσεις του μέλλοντος, χάριν της ναυτιλίας και του εμπορίου. Εν τη ημετέρα μελέτη διαρρυθμίσεως των του λιμένος Πειραιώς, απεκρυσταλλώθησαν άνευ άλλης λεπτομερούς αναγραφής, αι ως άνω γενόμεναι παρατηρήσεις ημών εις τους άλλους λιμένας, καταλλήλως προς τας ανάγκας του λιμένος και τας εν αυτώ επικρατούσας έξεις προσαρμοσθείσαι». (Η υπογράμμιση δική μας). Η παραπάνω αναφορά προέρχεται από την εισηγητική έκθεση του αρχιμηχανικού της Λιμενικής Επιτροπής Θ. Ματαράγκα και αποτυπώνει με εύγλωττο τρόπο την νέα αντίληψη και τη διαφορετική φιλοσοφία που χαρακτήριζε τις μελέτες για τη διαρρύθμιση του λιμανιού του Πειραιά τη δεύτερη δεκαετία του 20^{ου} αιώνα. Ο Ματαράγκας και η Λιμενική Επιτροπή προσεγγίζουν την ανάγκη σχεδιασμού νέων λιμενικών υποδομών τόσο από τη συγκριτική μελέτη αντίστοιχων μεσογειακών παραδειγμάτων όσο και από μια συνολική επέμβαση στο λιμενικό χώρο. Ειδικότερα η έκθεση Ματαράγκα πρότεινε: α) την κατασκευή επιπλέον αποβαθρών, κρηπιδωμάτων και λιμενοβραχιόνων, β) την εκβάθυνση της λιμενικής λεκάνης μέχρι και 10 μέτρα, γ) την ανέγερση γενικών αποθηκών και υποστέγων, δ) τη διαρρύθμιση του τελωνείου και της τελωνειακής υπηρεσίας, ε) τον εξοπλισμό του λιμανιού με μηχανολογικό εξοπλισμό (γερανούς, αυτόματους ζυγούς, ρυμουλκά, εκφορτωτικών μηχανημάτων), στ) τη σιδηροδρομική σύνδεση με τον νέο χώρο των ναυπηγείων με προέκταση μέχρι και το Πέραμα και ζ) τη συνολικότερη οργανωτική αναδιάρθρωση της λειτουργίας του λιμανιού (απομάκρυνση των ναυπηγείων από τον κυρίως χώρο του λιμανιού και εγκατάστασή τους στον όρμο του Αγίου Γεωργίου στο Κερατσίνι, την κατασκευή ειδικών αποβαθρών αποκλειστικά για τους επιβάτες, τον εκσυγχρονισμό των κανονισμών λιμενικής λειτουργίας). Βλ., εφημ. «*Σφαίρα*», 17 Οκτωβρίου 1911.

^{clii} «Το πλήθος των μελών των απαρτιζόντων την Επιτροπείαν του λιμένος και η προέλευσις αυτών, δεικνύει ότι η Κυβέρνησης ηθέλησε να δώση μεγαλυτέραν κάπως σημασίαν εις τον λιμένα του Πειραιώς, τον πρώτο άλλωστε λιμένα του Κράτους και ο οποίος πρέπει να ομολογηθή, ότι παρά πάσας τας πολυτεείς εργασίας αι οποίαι εγένοντο εν αυτώ, παν άλλο ήτο παρά λιμίν συγχρονισμένος και αντάξιος του ονόματος αυτού». Κωνστ. Θ. Ζουμπουλίδης, ό.π., σελ. 40. Ένα επιπλέον στοιχείο που φανερώνει το αυξημένο κρατικό ενδιαφέρον για το λιμάνι του Πειραιά είναι η εγγραφή στον κρατικό προϋπολογισμό του έτους 1912 του ποσού των τριών εκατ. δρχ., ως οικονομικής συνδρομής της κυβέρνησης στα υπό μελέτη σχέδια της Επιτροπής Λιμένος για τη διαμόρφωση των λιμενικών υποδομών, συνολικού ύψους οκτώ εκατ. δρχ. Η πληροφορία αυτή προέρχεται από τον προϋπολογισμό

της Επιτροπής Λιμένος Πειραιώς του έτους 1912, στη συνεδρία της 20^{ης} Δεκεμβρίου 1911. Βλ., Κ. Βοβολίνη, ό.π., σσ. 282-83.

^{cliii} Το ζήτημα του μηχανολογικού εξοπλισμού του λιμανιού του Πειραιά αποτελούσε ένα ορατό πρόβλημα που υπογραμμιζόταν σε όλες τις μελέτες διαρρύθμισης που εκπονήθηκαν την περίοδο 1882-1914. Παραθέτουμε εδώ ωστόσο ένα χαρακτηριστικό σημείο της μελέτης Κούμμερ, ενδεικτικό των απόψεων που διέκρινε το συγκεκριμένο μηχανικό: «Τα εμπορεύματα ταύτα κείνται πολλάκις εκτεθιμένα εις την επήρειαν της κακοκαιρίας εντός των φορτηγίδων ή μεταφέρονται επί των ώμων εργατών εις την ξηράν κατά πρωτογενή εντελώς τρόπον, περιφερόμενα επί της οδού της προκουμαίας εις το ύπαιθρον μέχρις ότου μεταφερθώσιν προς αποθήκευσιν, συνήθως δια κάρων, εις τους προς τούτου ωρισμένους χώρους και αποθήκες [...]. Εν πρώτοις τοιαύτη οπισθοδρομική κίνησης λιμένος είναι καθ' ευατήν πολυδάπανος, καθ' όσον διενεργείται σχεδόν αποκλειστικώς δια του ακριβωτέρου κινητήρος, της ανθρωπίνης δυνάμεως, χωρίς να αναφέρωμεν ότι ο ευρωπαϊκός πολιτισμός θα θεώρει μίαν τοιαύτην κατάχρησιν των ανθρωπίνων δυνάμεων ως πράγμα ανάξιον δια την λευκήν φυλήν. (Η υπογράμμιση δική μας). Kummer E., ό.π. σσ. 23-24.

^{cliv} Ενδεικτικά να αναφέρουμε ότι στον απολογισμό του Λιμενικού Ταμείου για το έτος 1913 το ύψος του χρηματικού ποσού που αφορούσε την πραγματοποίηση λιμενικών έργων εκείνης της χρονιάς ήταν της τάξης των 1.406.078 δρχ., ενώ η χρηματοδότηση των σχετικών επεμβάσεων στο λιμενικό χώρο (πλην των μόνιμων δεξαμενών) την περίοδο 1893-1904 έφτασε στα 2.110.000 δρχ. Η διαφορά είναι εμφανής και ενδεικτική για το μέγεθος των εργασιών και των διαστάσεων των έργων μετά το 1923, καθώς την περίοδο 1924-1930, βάσει του λεγόμενου *Προγραμματικού Σχεδίου*, οι συνολικές δαπάνες έφτασαν τα 455.000.000 δρχ. Να σημειώσουμε επιπλέον ότι καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου 1880-1914 συνεχίστηκαν τόσο σε επίπεδο δημοτικής αρχής και Επιτροπής Λιμένος όσο και στον τοπικό Τύπο οι συζητήσεις για τη δημιουργία ελεύθερης ζώνης στο λιμάνι του Πειραιά. Η εντύπωση που απορρέει μέσα από την εκτεταμένη για το ζήτημα αυτό αρθρογραφία της εφημερίδας «*Σφαίρα*» είναι ότι το αίτημα αυτό ήταν γενικό στην τοπική κοινωνία του Πειραιά, καθώς θεωρείτο καταλυτικός παράγοντας ανάπτυξης του εμπορίου και ιδίως της βιομηχανίας της πόλης. Οι προσπάθειες αυτές ωστόσο δεν καρποφόρησαν παρά μόνο μετά από 14 χρόνια, το 1932, με την νέα πλέον οργανωτική μορφή του λιμανιού, του *Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς*.

^{clv} Καταλυτικό ρόλο για την συγκεκριμένη απόφαση της κυβέρνησης Δεληγιάννη διεδραμάτισαν οι δημοτικές εκλογές του Δεκεμβρίου του 1895. Μπροστά στην επαπειλούμενη νίκη του τρικουπικού Θ. Ρετσίνα, που κατείχε ήδη το δημαρχιακό αξίωμα, ο πρωθυπουργός Δεληγιάννης επισκέφτηκε τον Πειραιά παραμονές των δημαρχιακών εκλογών και εξάγγειλε την κατασκευή του έργου των μόνιμων δεξαμενών στον όρμο του Κανθάρου, με αποτέλεσμα να στρέψει μεγάλες μάζες των εκλογέων προς την υποψηφιότητα του πολιτικού του φίλου και τελικού νικητή των εκλογών του 1895, Τρύφωνα Μουτζόπουλου. Σε αυτήν ακριβώς την φιλία μεταξύ των δύο ανδρών οφείλεται και η ψήφιση του Ερμηνευτικού Νόμου ΒΥΓ' του 1895, με τον οποίο απαλλασσόταν ο Δήμος Πειραιά, και μαζί του και οι άλλοι δήμοι της επικράτειας, από την υποχρέωση αποζημίωσης των ιδιωτών για κτήματα που κατελάμβανε ο Δήμος, προκειμένου να κατασκευάσει δρόμους και πλατείες. Για τα ζητήματα αυτά, βλ., Δ. Θ. Σπηλιωτόπουλος, ό.π., σσ. 138-143. Θα πρέπει επίσης να υπογραμμίσουμε ότι την ίδια

χρονιά που δημοσιεύτηκε η απόφαση για την νέα θέση των μόνιμων δεξαμενών του Πειραιά, το 1896, ο Δήμος Ερμούπολης είχε αναθέσει στον ιταλό μηχανικό Ιωσήφ Ριβαμπέλλα την εκπόνηση μελέτης για την κατασκευή μεγάλης λιθόκτιστης δεξαμενής στο λιμάνι της Ερμούπολης. Η μελέτη δημοσιεύτηκε το 1897, με προϋπολογιζόμενο κόστος 2,5 εκατ. δρχ., αλλά το έργο ως γνωστό παρέμεινε ανεφάρμοστο, μέχρι την αποστολή στη Σύρο της πρώτης πλωτής σιδερένιας δεξαμενής το 1953, μέσω των γερμανικών επανορθώσεων. Περισσότερα για το θέμα αυτό, βλ., Χριστίνα Αγριαντώνη, «Νεώριον Σύρου. Μια υπεραιωνόβια επιχείρηση» στο *Ιστορικός βιομηχανικός εξοπλισμός στην Ελλάδα*, ό.π., σσ. 169-184. Ο ίδιος ο ιταλός μηχανικός εμφανίζεται και στον Δήμο Πειραιά το 1905 με προτάσεις για την ύδρευση της πρωτεύουσας και του επινείου της. Βλ. σχετικά, Ριβαμπέλλα Ιωσήφ, *Προτάσεις περί υδρεύσεως των δύο πόλεων Αθηνών και Πειραιώς*, Αθήνα 1905, Ιστορικό Αρχείο Δήμου Πειραιώς (III ΜΕΛ 274).

^{clvi} Στη διάρκεια των τριών αυτών ετών (1896-98) η εφημερίδα «*Σφαίρα*» ανέπτυξε έντονη αρθρογραφία. Εκτός από τους συνεχείς εγκωμιασμούς του Θ. Δεληγιάννη, τον οποίο η εφημερίδα αποκαλούσε «*σωτήρ της πόλεως*», η αρθρογραφία της «*Σφαίρας*» παρενέβαινε ενεργά στη σχετική συζήτηση υποστηρίζοντας τους έλληνες μειοδότες (Μάτσας– Βλάχκαλης, Βλησιδής, Πρωτοπαπαδάκης, Γούναρης, Κυριακός) στο σχετικό διαγωνισμό. Όταν μάλιστα αποτυγχάνει η πρώτη προσπάθεια ανάθεσης, η εφημερίδα δεν διστάζει να κατηγορήσει ανοικτά τη Λιμενική Επιτροπή για πλημμελή καταρτισμό του σχεδίου και του προϋπολογισμού, τον οποίο χαρακτηρίζει μάλιστα «*τραγελαφικόν*». Βλ. ενδεικτικά, εφημ. «*Σφαίρα*», 21 Δεκεμβρίου 1897, («*Η δημοπρασία δια τας μόνιμας δεξαμενάς απέτυχε*») και 30 Δεκεμβρίου 1897 («*Πειραιϊκά ζητήματα. Αι μόνιμα δεξαμενά*»).

^{clvii} Το πρόβλημα αυτό αφορούσε τα νερά που ανέβλυζαν από το έδαφος, όταν η εκσκαφή είχε πλέον προχωρήσει σε μεγάλο βάθος και της αδυναμίας των υπάρχοντων αντλιών να στεγανοποιήσουν το χώρο. Λόγω ασάφειας του άρθρου 70 του σχετικού συμβολαίου ανάθεσης του έργου, οι εργολάβοι υποστήριζαν την υποχρέωση του Λιμενικού Ταμείου να καταβάλει αποζημίωση όχι μόνο για τα έξοδα κίνησης των αντλιών, αλλά και για την ίδια την αγορά νέων ισχυρότερων, σε αντίθεση με την Λιμενική Επιτροπή που θεωρούσε ότι δεν υποχρεωνόταν παρά μόνο στην καταβολή των σχετικών εξόδων κίνησης. Για τη διαμάχη αυτή και το σκεπτικό των δύο πλευρών, βλ., Άγγελος Γκίνης, «*Συνοπτική έκθεση περί αποπερατώσεως των εν τω όρμω Κανθάρου του λιμένος Πειραιώς δύο μόνιμων δεξαμενών επισκευής και καθαρισμού πλοίων*», στον Κ. Βοβολίνη, ό.π., σσ. 274-276. Βλ. επίσης το άρθρο της εφημ. «*Σφαίρα*» («*Η εγχώριος μηχανοποιία. Αι ατμαντλίας της Λιμενικής Επιτροπής*») της 21 Αυγούστου 1902, με το οποίο ο αρθρογράφος τόνιζε την ανάγκη η Λιμενική Επιτροπή να παραγγείλει τις απαραίτητες αντλίες από τα τοπικά μηχανοποιεία του Πειραιά, οι οποίες, σύμφωνα με την εφημερίδα, δεν υστερούσαν σε ποιότητα σε σχέση με εκείνες του εξωτερικού και παράλληλα θα κόστιζαν πιο φθηνά.

^{clviii} Το μεγαλύτερο τεχνικό πρόβλημα που αντιμετώπιζαν οι μόνιμες δεξαμενές με την αποπεράτωσή τους ήταν η δυσλειτουργία των αντλιών διήθησης και εκκένωσης. Οι συγκεκριμένες αντλίες είχαν παραγγελθεί από τη Γερμανία (*Allgemeine Elektrizitäts – Gesellschaft*), ωστόσο παρουσίασαν από την πρώτη στιγμή της εγκατάστασής τους σημαντικά προβλήματα, σε σχέση με το χρόνο της εκκένωσης των δεξαμενών από το θαλασσινό νερό. Η εταιρία απέστειλε ειδικούς τεχνίτες προκειμένου

να επιλύσει το πρόβλημα, οι οποίοι ωστόσο δεν κατάφεραν να επιφέρουν σημαντικές βελτιώσεις, με αποτέλεσμα η Λιμενική Επιτροπή να συνάψει το 1913 συμφωνητικό αξίας 218.990 δρχ. με ελβετική εταιρία για την προμήθεια νέων αντλών.

^{clix} Αριθμητικά στοιχεία από την εφημ. «*Σφαίρα*» της 3 Ιουνίου 1914.

^{clx} Σύμφωνα με τον προϋπολογισμό του Λιμενικού Ταμείου για το έτος 1914 το σύνολο των δικαιωμάτων της χρήσης των μόνιμων δεξαμενών για το τελευταίο 9μηνο του 1913 ήταν της τάξης των 220.000 δρχ. Το ποσό αυτό εγγράφεται χωρίς περαιτέρω λεπτομέρειες ως προς τον αριθμό των πλοίων και τη χωρητικότητά τους. Υιοθετούμε ωστόσο το ποσό που αναφέρεται στην εφημερίδα «*Σφαίρα*», καθώς παρουσιάζονται στο σχετικό φύλλο όλες οι λεπτομέρειες ως προς τον αριθμό των σκαφών, την εθνικότητά τους και το ποσό των δικαιωμάτων που το καθένα κατέβαλλε στο Λιμενικό Ταμείο.

^{clxi} Το πρώτο χαλύβδινο ατμόπλοιο που κατασκευάστηκε στη χώρα ήταν το *α/π «Θεσσαλονίκη»*, μεσαίου μεγέθους (400 τόνων), με μηχανή compound, που κατελκύστηκε το 1891 από την εταιρία *Μακ Δούαλ και Βάρβουρ*, Η ίδια εταιρία ένα χρόνο αργότερα, το 1892, ξεκίνησε στο Νεώριο της Σύρου την ναυπήγηση του *α/π «Αθηνά»* (172 τόνων), του οποίου η μηχανή τριπλής εκτόνωσης 600 ίππων κατασκευάστηκε στις εγκαταστάσεις της επιχείρησης στον Πειραιά, ενώ μέχρι το 1893 και το μηχανοποιείο *Βασιλειάδης* είχε κατελκύσει ένα τουλάχιστον ατμόπλοιο με μεταλλικό σκάφος. Σε σχέση με την ανανέωση του τεχνολογικού εξοπλισμού των δύο αυτών επιχειρήσεων και τις επενδύσεις τους σε πάγιο κεφάλαιο η περίοδος από το 1890 και εξής είναι ιδιαίτερα σημαντική. Συγκεκριμένα, η εταιρία του *Μακ Δούαλ* από τη δεκαετία του 1880 έως το 1903 αύξησε την ιπποδύναμη των κινητήριων μηχανών της από 80 ίππους σε 400 ίππους, ενώ μηχανήματα υδραυλικής και ηλεκτρικής ενέργειας έκαναν την εμφάνισή τους τα χρόνια ανάμεσα στα 1900 και 1910. Το 1898 παραχωρήθηκε στον Βασιλειάδη μια πλατιά ζώνη κοντά στην είσοδο του λιμανιού για την επέκταση του ναυπηγείου του, ενώ το 1906 η Εθνική Τράπεζα παραχωρεί στην εταιρία δάνειο ύψους 300.000 δρχ. για την αγορά πλωτής δεξαμενής ανυψωτικής ικανότητας 3.500 τόνων. Παράλληλα, ήδη από τις αρχές της δεκαετίας του 1890, συγκεκριμένα το 1892, ο Μακ Δούαλ είχε νοικιάσει για δέκα χρόνια τα ατμόπλοια και το εργοστάσιο της χρεοκοπημένης *Ελληνικής Ατμοπολοίας* στη Σύρο, σύμβαση η οποία ωστόσο λύθηκε μόλις ένα χρόνο αργότερα λόγω διαφωνιών μεταξύ της πειραιώτικης εταιρίας και των δανειστών της *Ελληνικής Ατμοπολοίας*. Αναλυτικότερα για τις εξελίξεις στον κλάδο των μηχανοκατασκευών στα τέλη του 19^{ου} αιώνα, βλ., Χ. Αγριαντώνη, *Οι απαρχές της εκβιομηχάνισης στην Ελλάδα τον 19^ο αιώνα*, ό.π., σσ. 238-242 και Χ. Χατζηιωσήφ, *Η Γηραιά Σελήνη*, ό.π., σσ. 133-151. Αναφορά στο *α/π «Αθηνά»* και την επέκταση της επιχείρησης του Μακ Δούαλ στο Νεώριο της Σύρου στην Χ. Αγριαντώνη, «Νεώριον Σύρου. Μια υπεραιωνόβια επιχείρηση», ό.π., σσ. 173-174. Ειδικότερα, για την ανάπτυξη του εγχώριου ναυπηγοεπισκευαστικού τομέα, τα όρια της επέκτασής του και τα διαρθρωτικά προβλήματα που αντιμετώπισε την περίοδο 1890-1914, βλ., Μ. Ραπορούλου, *Greek Merchant Navy, Technological Change and Domestic Shipbuilding Industry from 1850 to 1914*, Athens 1995, ιδίως σσ. 25-33. Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει στο ίδιο έργο ο Πίνακας 5 (σελ. 29), όπου φαίνεται η εξέλιξη των επενδύσεων κεφαλαίου στο μηχανοστάσιο *Βασιλειάδης* από το 1896 έως το 1912. Το έτος 1904 σημειώνεται το μεγαλύτερο ποσό επένδυσης (14.510 δρχ), στοιχείο που συνηγορεί

με τη συνολική θέση του Χ. Χατζηιωσήφ, που υποστηρίζει ότι η ανάπτυξη του κλάδου των ναυπηγοεπισκευών έφτασε στα ανώτατα όρια επέκτασής του τα πρώτα χρόνια του 20^{ου} αιώνα (βλ., *Γηραιά Σελήνη*, ό.π., σελ. 144).

^{clxii} Πρόκειται για τους Π. Μαστραντώνη, Γ. Μαρινάκη, Ι. Δρίτσα, Πειθή, Κριτζέλη, Μιχ. Φιλιακό και Στ. Περάκη. Οι περισσότεροι από αυτούς εργάζονταν στις μεγαλύτερες επιχειρήσεις του είδους (*Μακ Δούαλ* και *Βασιλειάδη*) για να ανεξαρτητοποιηθούν στα τέλη της δεκαετίας του 1890. Στον Οδηγό του Σ. Κουσουλίνου για το έτος 1900 εγγράφονται 13 μηχανουργικές επιχειρήσεις. Εξαιρώντας τις μεγάλες εταιρίες του *Βασιλειάδη* και *Μακ Δούαλ*, καθώς και τα μηχανουργεία των εταιριών σιδηροδρόμων Πειραιώς–Αθηνών–Πελοποννήσου και Αθηνών–Πειραιώς, τα οποία λειτουργούσαν αποκλειστικά για τις ανάγκες των σιδηροδρόμων, όλες οι υπόλοιπες χαρακτηρίζονταν από το μικρό μέγεθος (μέχρι 35 ίππους και 150 εργάτες), το χαμηλό ύψος των πάγιων εγκαταστάσεών τους (από 25.000 δρχ. έως 300.000 δρχ. τα μηχανοποιεία του *Αργυρίου* και *Κούππα*) και την έντονη διαφοροποίηση της παραγωγής τους (τα περισσότερα περιελάμβαναν και ξυλουργεία). Αντίστοιχα, στον Οδηγό του Γ. Ν. Αλεξιάκη για το έτος 1906-7 εγγράφονται δέκα επιχειρήσεις. Βλ. σχετικά, Σ. Κουσουλίνος, ό.π., σσ. 103-105 και σελ. 145 και Γ. Ν. Αλεξιάκης, ό.π., σσ. 132-133.

^{clxiii} Χ. Χατζηιωσήφ, *Η Γηραιά Σελήνη*, ό.π., σελ. 135. Το ίδιο συμπέρασμα υιοθετεί και η Χ. Αγριαντώνη, που θεωρεί ότι η διαφοροποίηση της παραγωγής στο έπακρο και η τελική διέξοδος στην ναυπηγική αποτέλεσαν τους τρόπους επιβίωσης των επιχειρήσεων. Βλ., Χ. Αγριαντώνη, *Οι απαρχές της εκβιομηχάνισης στην Ελλάδα τον 19^ο αιώνα*, ό.π., σσ. 239-241.

^{clxiv} Η μόνη ουσιαστική σχέση των μόνιμων δεξαμενών με τα τοπικά μηχανουργεία, με τη μορφή της οικονομικής σύνδεσης του έργου με τη βιομηχανία του Πειραιά, ήταν η κατασκευή των δύο θυροπλοίων (ειδικών τύπων πλοίων που έφραζαν τις εισόδους των δεξαμενών) στα ναυπηγεία του *Βασιλειάδη* και *Μακ Δούαλ*, η καθέλκυση των οποίων πραγματοποιήθηκε το Μάιο και τον Ιούλιο του 1912.

^{clxv} Αριθμητικά στοιχεία από την Μ. Ραπορούλου, ό.π., σελ. 27. Η συγγραφέας αναφέρεται στα ποσοστά του συνόλου της ναυπηγικής βιομηχανίας. Ωστόσο, δεν θα ήταν λάθος να ισχυριστούμε ότι το ποσοστό των τοπικών ναυπηγείων του Πειραιά προσέγγιζε το ποσοστό που δίνει η συγγραφέας, εάν αναλογιστούμε ότι ήταν τα μοναδικά, μαζί με εκείνο της Ερμούπολης, που διέθεταν τις τεχνικές δυνατότητες για ναυπήγηση ατμοπλοίων.

^{clxvi} Το στοιχείο της ποιότητας των πρώτων υλών και της συγκεκριμένης σύστασης του ελληνικού υπεδάφους, σε σχέση με τις τεχνολογικές αλλαγές που παρατηρούνται στον κλάδο της μεταλλουργίας στην Ευρώπη κατά τη διάρκεια του ύστερου 19^{ου} αιώνα, θεωρείται από το Γ. Δερτιλή ως ο αποφαστικός παράγοντας για το χαμηλό επίπεδο ανάπτυξης της σιδηροβιομηχανίας στην Ελλάδα. Βλ., Γ. Δερτιλής, ό.π., σσ. 29-30.

^{clxvii} Βλ. σχετικά, Χ. Χατζηιωσήφ, *Η Γηραιά Σελήνη*, ό.π., 129-133 και Renato Giannetti, «The Success of the Italian Shipbuilding Industry Between the Wars: Market, Technology, Organization», *International Journal of Maritime History*, IV, No 1, June 1992. Ο R. Giannetti εξετάζει το παράδειγμα της ιταλικής ναυπηγικής βιομηχανίας την περίοδο του Μεσοπολέμου στηριζόμενος στην ανάλυση του σουηδού οικονομολόγου I. Svernilson (*Growth and Stagnation in Western Economies*, Γενεύη 1954),

ο οποίος δικαιολογούσε την ανάπτυξη του ναυπηγικού τομέα της Ολλανδίας, Δανίας, και Ιταλίας μετά το 1914 σε τρεις κύριους λόγους: α) στη στροφή των συγκεκριμένων αυτών ναυπηγικών βιομηχανιών σε νέες κυρίως αγορές για την πώληση των προϊόντων τους, β) στην προμήθεια σιδήρου και ατσαλιού από τη διεθνή αγορά με χαμηλές τιμές και γ) στη διαδικασία συγκέντρωσης και καθετοποίησης που παρουσιάζεται σε αρκετές εταιρίες του είδους. Ο R. Giannetti, μέσω του ιταλικού παραδείγματος, αναδεικνύει τις εξαιρέσεις του παραπάνω μοντέλου ανάλυσης και διακρίνει δύο τύπους ανάπτυξης στην ιταλική περίπτωση την περίοδο του Μεσοπολέμου: α) το σκανδιναβικό μοντέλο χαμηλού κόστους (*Scandinavian type*), όπου η διεθνής αγορά αποτελούσε τον προμηθευτή των πρώτων υλών (περιπτώσεις των ναυπηγείων *Tirreno*, *Scoglio Olivi* και *Bacini*) και β) το βρετανικό μοντέλο υψηλού κόστους (*British type*), όπου παρουσιάζεται η κλασική καθετοποίηση ανάμεσα στον κλάδο σιδήρου και ατσαλιού στη βάση με τον κλάδο της ναυπηγικής στην κορυφή (περιπτώσεις ναυπηγείων *Odero – Terni* και *Orlando*). Μια πιο «ορθόδοξη» ανάλυση της ελληνικής περίπτωσης που ακολουθεί τις αναλύσεις του Pollard και Robertson (*The British Shipbuilding Industry, 1870-1914*, Cambridge 1979) ακολουθεί η Μ. Ραπορούλου, η οποία θεωρεί ότι η υποανάπτυξη του επιπέδου της εγχώριας σιδηροβιομηχανίας αποτέλεσε τον καθοριστικό και κείμενο παράγοντα για τη στασιμότητα της ελληνικής ναυπηγικής βιομηχανίας. Βλ., Μ. Ραπορούλου, ό.π., σσ. 28-30.

^{clxviii} Βλ. χαρακτηριστικά, Μ. Ραπορούλου, ό.π., σσ. 30-32.

^{clxix} Στις αρχές του 20^{ου} αιώνα οι πλέον σημαντικές τεχνικές σχολές στον Πειραιά ήταν η νυκτερινή Σχολή Μηχανικών του Πειραιϊκού Συνδέσμου, η Βιοτεχνική Σχολή Πειραιώς, η Σχολή του Μηχανουργικού Συνδέσμου και ο γνωστός «*Προμηθεύς*» του Ατμομηχανουργικού Συνδέσμου. Περισσότερα για την τεχνική εκπαίδευση στον Πειραιά στα τέλη του 19^{ου} αιώνα, βλ., Λυδία Σαπουνάκη- Δρακάκη, «Η εκπαίδευση της εργατικής τάξης στον Πειραιά τον 19^ο αιώνα», Τα Ιστορικά, τχ.6, Δεκέμβριος 1986.

^{clxx} Χ. Χατζηιωσήφ, *Η Γηραιά Σελήνη*, ό.π. σελ. 144. Ο συγγραφέας μάλιστα τονίζει ότι ακριβώς αυτή η ανάπτυξη της ελληνικής ατμήρους ναυτιλίας δεν έφερε τη γιγάντωση των μεγάλων επιχειρήσεων του κλάδου, αλλά προκάλεσε τον επιμερισμό του σε πολλές μικρότερες.

^{clxxi} «Τα μηχανουργεία ταύτα [ενν. του *Βασιλειάδη*, *Μακ Δούαλ*, καθώς και το μηχανουργείο της Ερμούπολης] θεωρούμεν μάλιστα δίκαιον και ωφέλιμον, χάριν της ναυτιλίας ημών ιδίως, να προστατευθώσι παρά των Κυβερνήσεων και να ελαφρυνθώσιν εκ των πολλών φορολογικών επιβαρύνσεων αίτινες κατά καιρούς επεβλήθησαν αυτοίς. Ούτω δε και ταύτα θα δυνηθώσιν κατά φυσικήν συνέπειαν να ελαττώσωσιν τας ιδίας τιμάς, προς όφελος των εφοπλιστών και βαθμηδόν ίσως επιδοθώσι και εις μεγαλύτερα έργα, τα οποία εν μέλλοντι χρόνω πιθανώς να οδηγήσωσι και εις ταύτην την ανάληψιν κατασκευής ατμοπλοίων». Ε. Εμπειρικού, *Περί της ατμήρους ημών ναυτιλίας*, ό.π., σελ. 33. Συνεχείς είναι επιπλέον οι προτροπές της εφημερίδας «*Σφαίρα*» για την ανάγκη του κράτους να υποστηρίξει τα τοπικά μηχανοποιεία της πόλης μέσω των κρατικών προμηθειών και να μην καταφεύγει στο εξωτερικό.

^{clxxii} Οι μόνες κρατικές παραγγελίες που δόθηκαν στα τοπικά μηχανουργεία του Πειραιά ήταν δύο, το 1896 και 1898, στα ναυπηγεία *Βασιλειάδη* και *Μακ Δούαλ* αντίστοιχα και εντάσσονταν στο πρόγραμμα αναβάθμισης των τριών ελληνικών θωρηκτών, καθώς και άλλων δύο ατμοπλοίων. Πρόκειται ωστόσο

για εργασίες συντήρησης και αναβάθμισης και όχι κατασκευής, που δεν επέφεραν ουσιαστικές αλλαγές στον κλάδο και οι οποίες παράλληλα δεν ενδιέφεραν τις αντίστοιχες ξένες επιχειρήσεις.

^{clxxiii} Για τη σχέση ναυπηγικής βιομηχανίας και τραπεζικού κεφαλαίου στην Ιταλία, βλ. Χ. Χατζηιωσήφ, *Η Γηραιά Σελήνη*, ό.π., σελ. 128, καθώς και αναλυτικότερα για την ίδια σχέση την περίοδο του Μεσοπολέμου, Giuseppe Conti, “Financial Distress and Industrial Conflict in Italian Shipbuilding between the two World Wars”, *International Journal of Maritime History*, V, No. 1, June 1993, όπου παρατηρείται και μια διαφορετική ανάγνωση για τα αποτελέσματα της κρατικής παρέμβασης στην εξέλιξη του κλάδου (ιδίως σελ. 166 και εξής).