



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΚΡΗΤΗΣ
ΣΧΟΛΗ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ
ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ ΜΕ ΘΕΜΑ:

«Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ 1880-1914 »

ΕΠΙΒΛΕΠΟΝΤΕΣ ΚΑΘΗΓΗΤΕΣ: Β. ΚΑΡΔΑΣΗΣ
ΤΖ. ΧΑΡΛΑΥΤΗ



ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ: ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ ΛΙΑΔΑΚΗΣ
Α.Μ.: 43

ΡΕΘΥΜΝΟ
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 2005

Περιεχόμενα

Εισαγωγή	3
Μέρος Α'. Περίοδος 1832-1880.....	14
1. Ελληνική ναυτιλία 1832-1880.	14
2. Η κυριαρχία του ιστιοφόρου.....	20
Μέρος Β'. Περίοδος 1880-1914.....	24
1. Η κατάσταση της διεθνούς ναυτιλίας	24
2. Ελληνική ναυτιλία, 1880-1914. Η κυριαρχία του ατμόπλοιου.....	28
3. Οι αιτίες της μετάβασης.....	33
4. «Ιόνιο δίκτυο».....	37
5. Η οικογένεια Βαλλιάνου.....	39
6. Χρηματοδότηση.....	42
7. Προβλήματα της ατμοκίνητης ελληνικής ναυτιλίας.....	48
<i>α. Ασφάλειες.....</i>	<i>48</i>
<i>β. Έλλειψη ναυτικής τράπεζας.....</i>	<i>50</i>
<i>γ. Άλλα προβλήματα.....</i>	<i>51</i>
8. Μεταχειρισμένα ατμόπλοια και φθηνοί μισθοί πληρωμάτων	53
Μέρος Γ'. Η ναυτιλία του εκτός συνόρων ελληνισμού.....	60
1. Νότια Ρωσία.....	60
2. Δούναβης	64
3. Λονδίνο	70

Μέρος Δ'. Η ναυτιλία στον ελλαδικό χώρο	72
1. Λιμάνια, φάροι και φανοί	72
2. Σύρος.....	76
3. Πειραιάς	84
4. Άνδρος	94
5. Ιθάκη	102
6. Λέσβος	105
7. Κάσος.....	109
8. Χίος.....	115
Μέρος Ε'. Υπερωκεάνια.....	122
Συμπεράσματα	127
Ευρετήριο Πινάκων.....	130
Βιβλιογραφία.....	131

Εισαγωγή

Η παρούσα εργασία έχει θέμα την ελληνική ναυτιλία κατά την περίοδο 1880-1914, κατά την περίοδο, δηλαδή, που πραγματοποιείται η μετάβαση από την ιστοφόρο στην ατμήρη ναυτιλία και ως τον Α' Παγκόσμιο Πόλεμο, ο οποίος σηματοδοτεί τον προσωρινό τερματισμό της ανοδικής πορείας την ελληνικής ναυτιλίας και την καταστροφή ενός σημαντικού αριθμού ελληνόκτητων πλοίων.

Προτού, όμως, μελετήσουμε τη μετάβαση στα ατμόπλοια και τις μεταβολές, ποσοτικές και ποιοτικές, που τη συνόδευσαν, θα προσπαθήσουμε να αποτυπώσουμε τις οικονομικές συνθήκες του ελληνικού χώρου της εποχής, καθώς και του εκτός συνόρων ελληνισμού.

Η ελληνική οικονομία της περιόδου που ακολούθησε την ίδρυση του ανεξάρτητου ελληνικού κράτους και, κυρίως, της περιόδου 1860-1910, σε σύγκριση με την οικονομία της Δύσης, μπορούμε να πούμε ότι χαρακτηριζόταν από ανισότητα. Ο κυριότερος συντελεστής της ανισότητας αυτής ήταν η απουσία εκβιομηχάνισης.¹ Σε μια περίοδο που η Δυτική οικονομία βίωνε την έντονη εκβιομηχάνιση, η ελληνική παρουσίαζε εμφανή αδυναμία να ανταπεξέλθει στα νέα δεδομένα. Η Βιομηχανική Επανάσταση επηρέασε την παγκόσμια οικονομία κι έφερε ραγδαίες μεταβολές σε όλους τους τομείς της. Ο καπιταλισμός επεκτείνεται και ενσωματώνει με μεγάλη ταχύτητα ολόένα και περισσότερες περιοχές του πλανήτη για να χρησιμεύσουν, από τη μια μεριά, ως αγορές των βιομηχανικών προϊόντων της Δύσης και, από την άλλη, ως πηγές τροφίμων, πρώτων υλών και εργατικού δυναμικού.²

¹ Βλ. Γ.Β., Δερτιλής, «Σύγκριση και σχέσεις της ελληνικής οικονομίας με τη Δ. Ευρώπη», στο συλλογικό: Γ.Β. Δερτιλής- Κ. Κωστής (επιμ.), *Θέματα νεοελληνικής ιστορίας (18^{ος}- 20^{ος} αιώνας)*, εκδ. Αντ. Ν. Σακκουλά, Αθήνα-Κομοτηνή, 1991, σ. 289.

² Βλ. Γ., Δερτιλής, *Ελληνική οικονομία (1830-1910) και βιομηχανική επανάσταση*, εκδ. Αντ. Ν. Σακκουλά, Αθήνα, 1984, σ. 26. Το βιβλίο του E.J Hobsbawm, *The Age of Empire, 1875-1914*, Λονδίνο, 1987, σ. 34-55, μας δίνει μια πολύ σαφή εικόνα της εξάπλωσης του καπιταλισμού, αλλά, και της βιομηχανικής επανάστασης κατά τα τέλη του 19^{ου} αιώνα.

Η ελληνική οικονομία, με τη δεύτερη φάση της βιομηχανικής επανάστασης, μεταξύ 1830-1870, όπως και οι οικονομίες των υπόλοιπων υπανάπτυκτων χωρών, αδυνατούσαν να ακολουθήσουν τους ρυθμούς των αναπτυγμένων καπιταλιστικών χωρών και οι επιλογές τους ολοένα και συρρικνώνονταν. Οι αδυναμίες οικονομικής ανάπτυξης της Ελλάδας γίνονται μεγαλύτερες όσο προχωρούν οι δεκαετίες και πλησιάζουμε στα τέλη του 19^{ου} αιώνα. Ο παγκόσμιος οικονομικός χάρτης χαρακτηρίζεται από το ιμπεριαλιστικό στάδιο του καπιταλισμού³ και την όξυνση του ανταγωνισμού ανάμεσα στις ισχυρές, οικονομικά, δυνάμεις. Η Μεγάλη Βρετανία ηγεμονεύει την οικονομία, αλλά το οικονομικό περιβάλλον είναι ανταγωνιστικό, με δυνάμεις όπως η Γερμανία, η Γαλλία, οι Η.Π.Α και η Ολλανδία να δίνουν έντονο αγώνα για την απόκτηση μεγαλύτερης δύναμης και αποικιών και να αποτελούν ένα μωσαϊκό από δυνατούς παίκτες ανάμεσα στους οποίους η Ελλάδα είναι αδύνατο, πλέον, να εισχωρήσει.

Η αναγκαία συνθήκη της εκβιομηχάνισης είναι η μεταφορά πλεονάσματος από τον αγροτικό στον δευτερογενή τομέα, με την επένδυσή του στη βιομηχανία.⁴ Στην

³ Για τις επιπτώσεις του ιμπεριαλισμού στην ελληνική αστική τάξη της περιφέρειας βλ. Κ. Τσουκαλάς, *Εξάρτηση και αναπαραγωγή. Ο κοινωνικός ρόλος των εκπαιδευτικών μηχανισμών στην Ελλάδα (1830-1922)*, μετάφραση Ι. Πετροπούλου-Κ. Τσουκαλάς, εκδ. Θεμέλιο, Αθήνα, 1985, σ. 353-362.

⁴ Βλ. Γ., Δερτιλής, «Σύγκριση και σχέσεις...», ό.π., σ. 289. Επιπλέον, στο Γ.Β., Δερτιλής, *Ιστορία του Ελληνικού Κράτους, 1830-1920*, Β' τόμος, γ' έκδοση, εκδ. Βιβλιοπωλείον της «Εστίας», Αθήνα, 2005, σ. 602, ο Γ.Β. Δερτιλής, για την εκπλήρωση της εκβιομηχάνισης της οικονομίας, θέτει τις εξής προϋποθέσεις, οι οποίες πρέπει να συντρέξουν, σχεδόν, ταυτόχρονα: α. Εσωτερική αγορά με ελάχιστο μέγεθος ικανό να τροφοδοτήσει ζήτηση για προϊόντα μεγάλης βιομηχανίας, β. εργατικό δυναμικό διαθέσιμο σε τιμές ανταγωνιστικές διεθνώς, γ. παραγωγή ή εισαγωγή τεχνογνωσίας και ύπαρξη του εξειδικευμένου προσωπικού που θα την εφαρμόσει, δ. κρίσιμη μάζα επενδύσεων σε ευρύ φάσμα βιομηχανικών μονάδων, που να περιλαμβάνει την παραγωγή ενέργειας, ε. κρίσιμη μάζα ταυτόχρονων επενδύσεων (δημόσιων, κατά κανόνα) στην υποδομή της οικονομίας και στ. αγορά με επαρκείς εξωτερικούς φραγμούς, φυσικούς ή δασμολογικούς, και με τους ελάχιστους δυνατούς εσωτερικούς φραγμούς, φυσικούς ή φορολογικούς. Στο βιβλίο του Χ. Χατζηιωσήφ, *Η γηραιά σελήνη. Η βιομηχανία στην ελληνική οικονομία, 1830-1940*, εκδ. Θεμέλιο, Αθήνα, 1993, σ. 25-100, παρουσιάζονται οι θέσεις του συγγραφέα για τις προϋποθέσεις εμφάνισης της βιομηχανίας, με επίκεντρο την Ελλάδα. Ο Χ. Χατζηιωσήφ θεωρεί ως απαραίτητα συστατικά την ύπαρξη επαρκούς εργατικού δυναμικού (προλεταριοποίηση των μικροκαλλιεργητών και δημιουργία της εργατικής τάξης), το σχηματισμό επαρκούς κεφαλαίου στο εσωτερικό, την ευνοϊκή διεθνή συγκυρία και τη συμβολή του τραπεζικού τομέα. Στο βιβλίο της Χρ. Αγριαντώνη, *Οι απαρχές της εκβιομηχάνισης στην Ελλάδα τον 19^ο αιώνα*, εκδ. Ιστορικό Αρχείο Εμπορικής Τράπεζας της Ελλάδος, Αθήνα, 1986, σ. 129, ως "πρωταρχικός όρος της ανάπτυξης της βιομηχανίας" θεωρείται η διεύρυνση και επέκταση της εθνικής αγοράς. Αιτία είναι ότι όλες οι βιομηχανίες που δημιουργούνται την περίοδο 1868-1875 απευθύνονται στην εσωτερική

Ελλάδα αυτή η μεταφορά δεν λειτούργησε με ικανοποιητικό τρόπο επειδή το αγροτικό πλεόνασμα δεν επαρκούσε για να καλύψει τις ανάγκες της συγκρότησης βιομηχανίας. Επιπλέον, αφενός, δεν παρουσιάζονται αρκετές και μεγάλες επενδύσεις ξένου κεφαλαίου στην Ελλάδα και, αφετέρου, τόσο ο δημόσιος, όσο και ο ιδιωτικός τομέας στην Ελλάδα δεν πετυχαίνουν να επενδύσουν προς αυτή την κατεύθυνση.⁵

Στο σημείο αυτό, κρίνεται σκόπιμο να δούμε μια σημαντική πλευρά της οικονομίας της χώρας που σχετίζεται με την εισροή ξένων κεφαλαίων στο δημόσιο τομέα. Πρόκειται για τα δάνεια στα οποία προχώρησε ο Τρικούπης, κυρίως, και τα οποία επηρέασαν, με τον ένα ή τον άλλο τρόπο, την οικονομική ζωή του κράτους και τις επενδύσεις που έγιναν, ή δεν έγιναν, από το Δημόσιο. Ο δανεισμός της χώρας φαινόταν να είναι μονόδρομος αν αναλογιστεί κανείς πως το συνολικό έλλειμμα των δημόσιων προϋπολογισμών κατά τα έτη 1879-1892 ανερχόταν στο ποσό των 471 εκατομμυρίων δραχμών.⁶

αγορά, σε αντίθεση με τους δύο προηγούμενους κλάδους, τη βυρσοδεψία και τη μεταξουργία, που είναι, σε μεγάλο βαθμό, εξαγωγικού χαρακτήρα.

⁵ Βλ. Γ.Β., Δερτιλής, *ό.π.*, σ.290-299 και Γ.Β., Δερτιλής, *Ελληνική οικονομία...*, *ό.π.*, σ.54-60, 67-86. Στο βιβλίο Γ.Β., Δερτιλής, *Ιστορία του ελληνικού κράτους...*, *ό.π.*, σ. 603, διαβάζουμε σχετικά με την εμφάνιση της εκβιομηχάνισης στην Ελλάδα, με δεδομένες τις προϋποθέσεις που τέθηκαν από τον ίδιο και που τις παρουσιάσαμε στην υποσημείωση 4, ότι "εκβιομηχάνιση δεν ήταν δυνατόν να υπάρξει ούτε πριν το 1881, όταν σχεδόν όλες αυτές οι προϋποθέσεις (βλέπε υποσημείωση 4) ήταν ανύπαρκτες, ούτε μεταξύ 1882 και 1912, οπότε ήταν ακόμα ανεπαρκείς, ούτε μεταξύ 1912 και 1922, όταν οι αλληπάλληλοι πόλεμοι απέκλειαν παρακινδυνευμένες βιομηχανικές επενδύσεις". Επιπλέον, η Χρ. Αγριαντώνη, *ό.π.*, σ. 144-149, σχετικά με το σχηματισμό κεφαλαίου αναφέρει ότι στην Ελλάδα του 1860-1870 δεν έχουν αναπτυχθεί οι νέες σχέσεις παραγωγής μέσα στα πλαίσια του αγροτικού τομέα, καθώς "ο κανόνας παραμένει η μικρή οικογενειακή εκμετάλλευση". Προοδευτικά, το μικρότερο μόνο μέρος του πλεονάσματος της αγροτικής παραγωγής μένει στους παραγωγούς και το υπόλοιπο συγκεντρώνεται στα χέρια αυτών που παρεμβαίνουν στο επίπεδο της διοχέτευσης του αγροτικού προϊόντος στην αγορά και αυτών που κερδοσκοπούν, τοκογλυφικά, δανείζοντας τους παραγωγούς. Αυτό το κεφάλαιο για να μετατραπεί σε βιομηχανικό έπρεπε να δημιουργηθούν οι πρώτες βιομηχανίες του Πειραιά, που δημιούργησαν συσσώρευση κεφαλαίου στο εσωτερικό του βιομηχανικού τομέα αλλά και έδωσαν κίνητρο για νέες βιομηχανικές επενδύσεις από τους άλλους τομείς της οικονομίας και, κυρίως, να ολοκληρωθεί η διαδικασία μετάβασης από τον "εμπορικό καπιταλισμό" στον βιομηχανικό με την ανάπτυξη των κοινωνικών δυνάμεων που είναι απαραίτητες για τη δημιουργία ισχυρής βιομηχανίας, της αστικής τάξης και του προλεταριάτου. Κάτι τέτοιο, αν και όχι ολοκληρωτικά, δεν θα συμβεί πριν από τη δεκαετία του 1870, όπου και παρατηρείται η "απογείωση" της βιομηχανίας.

⁶ Η παρατήρηση αυτή καθώς και τα στοιχεία για το ύψος του ελλείμματος και των δανείων προέρχονται από το βιβλίο Κ., Βεργόπουλος, *Κράτος και οικονομική πολιτική στον 19^ο αιώνα (Η ελληνική κοινωνία, 1880-1895)*, εκδ. Εξάντας, Αθήνα, 1978, σ. 141-146.

Οι μεγάλες καπιταλιστικές χώρες στις αρχές του 19^{ου} αιώνα δεν έκαναν μεγάλες εξαγωγές κεφαλαίων εξαιτίας των αρκετών δυνατοτήτων προς κερδοφορία που έβρισκαν μέσα στα εθνικά τους όρια. Μετά τα μισά, όμως, του αιώνα και, κυρίως, με την κρίση των ετών 1871-1873, η Δύση άρχισε να εξάγει κεφάλαια προς επένδυση στο εξωτερικό.⁷ Στην Ελλάδα δεν παρατηρείται ικανή εισροή δυτικών κεφαλαίων. Αιτίες ήταν η μη εξόφληση προηγούμενων χρεών της και οι δύο προηγούμενες πτωχεύσεις του ελληνικού κράτους. Από το 1879, όμως, κι έπειτα και αφού τακτοποίησε το προηγούμενο χρέος της, έγινε δεκτή στα διεθνή χρηματιστήρια και προχώρησε στον εξωτερικό δανεισμό. Συνολικά, κατά τα έτη 1879-1892, η Ελλάδα προχώρησε στη σύναψη εννέα δανείων συνολικού ύψους 640 εκατομμυρίων χρυσών φράγκων από τα οποία στην Ελλάδα έφθασαν τα 465,2.⁸ Ενώ, όμως, ο ονομαστικός τόκος κυμαινόταν στο χαμηλό επίπεδο των 4-6%⁹, στην πράξη βλέπουμε ότι η Ελλάδα μέσα σε δέκα χρόνια επέστρεψε το ποσό που είχε φτάσει στο ταμείο της και τα συνεχιζόμενα τοκοχρεολύσια ήταν τα καθαρά κέρδη για τους δανειστές.

Οι τρεις σημαντικότεροι χρηματοδότες του ελληνικού κράτους ήταν ο οίκος «Hambro και υιός», το Comptoir d'Escompte de Paris και η Nationalbank fur

⁷ Βλ. Γ., Δερτιλής, «Σύγκριση και σχέσεις...», *ό.π.*, σ. 290. Χαρακτηριστικά, στο βιβλίο E.J., Hobsbawm, *Η εποχή του κεφαλαίου, 1848-1875*, μετάφραση Δημ. Κούρτοβικ, β' έκδοση, εκδ. Μορφωτικό Ίδρυμα Εθνικής Τραπέζης, Αθήνα, 1996, σ. 61, σημειώνεται πως η Βρετανία, μητρόπολη του καπιταλισμού την εποχή στην οποία αναφερόμαστε, είχε επενδύσει στο εξωτερικό ως το 1875 ένα εκατομμύριο λίρες στερλίνες, εκ των οποίων τα $\frac{3}{4}$ μετά το 1850, ενώ και οι γαλλικές επενδύσεις στο εξωτερικό υπερδεκαπλασιάστηκαν κατά τα έτη 1850-1880. Επιπλέον, στο βιβλίο E.J., Hobsbawm, *The Age of Empire...*, *ό.π.*, σ. 62, αναφέρεται ότι η μετακίνηση αγαθών, κεφαλαίου και ανθρώπων από τις ανεπτυγμένες χώρες προς τις μη ανεπτυγμένες, αλλά και μεταξύ τους, αυξήθηκαν, κατά τα έτη 1875-1914, σε πολύ μεγαλύτερο ρυθμό από τις προηγούμενες δεκαετίες, ενώ στις σ. 65-66, του ίδιου βιβλίου, διαβάζουμε πως ένα μεγάλο μέρος των βρετανικών εξαγωγών κεφαλαίου το τελευταίο τρίτο του 19^{ου} αιώνα προορίζονταν για το δημόσιο δανεισμό τρίτων χωρών προκειμένου αυτές να κατασκευάσουν οδικά δίκτυα και σιδηροδρόμους. Μάλιστα, το 1913 το ποσοστό των βρετανικών επενδύσεων στο εξωτερικό που προορίζονταν για το σκοπό αυτό έφτανε το 76% επί των συνολικών εξωτερικών επενδύσεων της χώρας και είχαν μέση απόδοση 5% αντί 3% των αποδόσεων στο βρετανικό δημόσιο.

⁸ Βλ. Κ. Βεργόπουλος, *ό.π.*, σ. 142.

⁹ Τα ποσοστά αυτά επιβεβαιώνονται και από τον E.J., Hobsbawm, *The Age of Empire...*, *ό.π.*, σ. 66, όπου και αναφέρει, αν και όχι συγκεκριμένα για την Ελλάδα, πως η μέση απόδοση των βρετανικών επενδύσεων στο δημόσιο τομέα ξένων χωρών ήταν της τάξης του 5%.

Deutschland.¹⁰ Δίπλα σε αυτούς τους χρηματοδότες θα βρεθούν και διάφοροι άλλοι συγκυριακοί από τους οποίους αξίζει να μνημονεύσουμε το όνομα ενός Έλληνα που θα μας απασχολήσει και παρακάτω καθώς σχετίστηκε και με την ελληνική ναυτιλία. Πρόκειται για τον Ανδρέα Συγγρό. Ο Συγγρός «είχε κινητοποιήσει κατά σύστημα, προς διευκόλυνση του εξωτερικού, τόσο την Τράπεζα Ηπειροθεσσαλίας, όσο και την περίφημη Τράπεζα Κωνσταντινουπόλεως».¹¹ Πολλοί Έλληνες προτιμούσαν να χρηματοδοτούν τη χώρα μέσω των χρηματιστηρίων του εξωτερικού λόγω των παραπάνω εγγυήσεων που απολάμβαναν οι δανειστές του εξωτερικού σε σχέση τους εγχώριους.

Από τις αρχές της δεκαετίας του 1870 και μετά παρατηρείται οικονομική άνοδος στην Ελλάδα.¹² Οι κυβερνήσεις του Χαρίλαου Τρικούπη, αξιοποιώντας και τα κεφάλαια που ήρθαν από τα δάνεια, επεκτείνουν το οδικό δίκτυο κι έτσι στα 450 χλμ. στην προ του 1864 περίοδο, θα προστεθούν τα 853 χλμ. των νησιών του Ιονίου και τα 2750 χλμ. που κατασκευάστηκαν.¹³ Το μήκος των σιδηροδρόμων επιμηκύνεται, ενώ πολύ σημαντικά είναι και τα έργα κατασκευής ή βελτίωσης των λιμένων του ελληνικού κράτους, έργα με τα οποία θα ασχοληθούμε λεπτομερώς σε επόμενο κεφάλαιο.

Το νέο χαρακτηριστικό, λοιπόν, της ελληνικής οικονομίας από την αρχή της δεκαετίας του 1870 και μετά, είναι η εισροή κεφαλαίων από το εξωτερικό. Οι Έλληνες της διασποράς, ισχυρά αστικά στοιχεία των περιοχών εγκατάστασής τους, αρχίζουν να επενδύουν κάποια από τα κεφάλαιά τους στον ελλαδικό χώρο. Το κύριο γνώρισμα της επενδυτικής συμπεριφοράς των ομογενών είναι απουσία επενδύσεων στη βιομηχανία της χώρας. Τα κεφάλαια στράφηκαν σε τραπεζικές και τοκογλυφικές

¹⁰ Βλ. Κ., Βεργόπουλος, *ό.π.*, σ. 143.

¹¹ *Ο.π.*, σ. 143.

¹² Βλ. Ν., Σβορώνος, *Επισκόπηση της νεοελληνικής ιστορίας*, μετάφραση Αικ., Ασδραχά, β' έκδοση, εκδ. Θεμέλιο, Αθήνα, 1978, σ. 100.

¹³ Βλ. Ν., Σβορώνος, *ό.π.*, σ.100.

δραστηριότητες και δεν αξιοποιήθηκαν για τη δημιουργία ισχυρών υποδομών για τη βιομηχανία, η οποία έμεινε σε νηπιακή ανάπτυξη.¹⁴

Το ερώτημα που προκύπτει είναι που κατευθύνθηκαν τα ομογενειακά κεφάλαια αν όχι στη βιομηχανία. Η απάντηση είναι διττή. Από τη μια πλευρά, κατευθύνθηκαν, όπως είπαμε, στον τραπεζιτικό και τοκογλυφικό τομέα. Τα κέρδη από τις επιχειρήσεις αυτές ήταν πολύ μεγάλα εξαιτίας της έλλειψης κεφαλαίων που χαρακτήριζε τη χώρα. Σύμφωνα με το Ν. Σβορώνο¹⁵ ο τόκος από τις επιχειρήσεις αυτές κυμαινόταν στο 30-40%. Από την άλλη μεριά, όπως θα δούμε στο κύριο μέρος της εργασίας, τα κεφάλαια αυτά κατευθύνθηκαν στη ναυτιλία, οι "ιδιοτυπίες" ανάπτυξης της οποίας, «είναι που της αφαιρούν τελικά τη δυνατότητα να συμπαρασύρει στην αναπτυξιακή διαδικασία τους άλλους τομείς της ελληνικής οικονομίας και τελικά το σύνολό της».¹⁶

Η ελληνική ναυτιλία αναπτύχθηκε, κυρίως, στο εξωτερικό. Η Νότια Ρωσία, ο Κάτω Δούναβης και, αργότερα, το Λονδίνο ήταν, κατά κύριο λόγο, οι περιοχές στις οποίες αναπτύχθηκε η ελληνική ναυτιλία και από τις οποίες αντλήθηκαν τα αναγκαία κεφάλαια της συγκρότησης του ελληνόκτητου στόλου. Πρόκειται για τις επιχειρηματικές δραστηριότητες των ομογενών, εμπορικές και χρηματοπιστωτικές, τα κέρδη των οποίων επέτρεψαν στους Έλληνες της ομογένειας να προσανατολίσουν τις ναυτιλιακές τους δραστηριότητες στην ατμοκίνητη ναυτιλία. Επιπλέον, η συγκρότηση

¹⁴ Σε αυτήν την περίοδο, στις αρχές της δεκαετίας του 1870, παρατηρείται, εν τούτοις, μία ανάπτυξη της βιομηχανίας με τη δημιουργία ορισμένων νέων βιομηχανικών μονάδων, αρκετές εκ των οποίων, ήταν ατμοκίνητες. Για αυτή την περίοδο, βλ. Χρ. Αγριαντώνη, *ό.π.*, σ. 109-118. Η Χρ. Αγριαντώνη χαρακτηρίζει την περίοδο 1868-1875 ως την "απογείωση" της ελληνικής βιομηχανίας, με το αποκορύφωμα αυτής της διαδικασίας να τοποθετείται στα χρόνια 1871-1873. Αυτή η "απογείωση" της ελληνικής βιομηχανίας τη δεκαετία του 1870 δεν αναιρεί το συμπέρασμά μας για τη νηπιακή της ηλικία. Η ανάπτυξή της δεν στηρίχθηκε σε στέρεες βάσεις και, αν και με βάση τις νέες βιομηχανικές μονάδες που δημιουργήθηκαν σε αυτή την περίοδο υπήρξε διαδικασία μεγέθυνσής της, δε στάθηκε ικανή να αναπροσανατολίσει τις δομές της και να δημιουργήσει τις αναγκαίες προϋποθέσεις για τη δημιουργία ισχυρής και μακρόπνοης βιομηχανίας. Με λίγα λόγια, παρά την αριθμητική πρόοδο που παρατηρείται, δεν εκπληρώθηκαν οι προϋποθέσεις για την πραγματοποίηση μιας ισχυρής εκβιομηχάνισης, όπως αυτές διατυπώθηκαν στις υποσημειώσεις 4 και 5.

¹⁵ Ν., Σβορώνος, *ό.π.*, σ. 101.

¹⁶ Γ., Δερτιλής, *Ελληνική οικονομία...*, *ό.π.*, σ. 31.

ισχυρού ελληνόκτητου στόλου και, κατ' επέκταση, ισχυρής ναυτιλίας δεν αρκεί για την πυροδότηση και των άλλων κλάδων της οικονομίας, όπως η βιομηχανία. Αντίθετα, για να κατευθυνθούν κάποια από τα κεφάλαια της ναυτιλίας στο βιομηχανικό κλάδο, πρέπει να προϋπάρχουν οι απαραίτητες βιομηχανικές υποδομές εντός της χώρας. Δεν είναι δυνατόν, δηλαδή, να υποστηρίξουμε ότι η ανάπτυξη της ελληνόκτητης ναυτιλίας είναι σε θέση να συμπαρασύρει σε αναπτυξιακή πορεία το σύνολο της οικονομίας, διότι για να συμβεί κάτι τέτοιο θα πρέπει να υπάρχουν, ήδη, σε αναπτυγμένη μορφή ναυπηγικές και άλλες εγκαταστάσεις μέσα στη χώρα, καθώς δεν προκύπτει από πουθενά ότι τα σωρευμένα κεφάλαια της ναυτιλίας μεταφέρονται εντός της χώρας και ότι, μάλιστα, τοποθετούνται σε βιομηχανικές ή άλλες επενδύσεις. Η ναυτιλία είναι ένας κλάδος που από μόνος του δεν είναι σε θέση να παίξει το ρόλο του "πρωτοπόρου" κλάδου που θα δημιουργήσει τη δυναμική για την ανάπτυξη του συνόλου της οικονομίας, με τη βιομηχανία να ακολουθεί σε αυτή τη διαδικασία.

Μέσα στα όρια της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, όσοι ανήκαν σε εθνικές μειονότητες και, κυρίως, στην ελληνική κοινότητα, αναδείχθηκαν ως έμποροι, ως τραπεζίτες-τοκογλύφοι και ως ανώτατοι διοικητικοί λειτουργοί. Παρά τη διαμόρφωσή τους σε κυρίαρχη τάξη, είχαν πάντα να αντιμετωπίσουν την αυθαιρεσία της τουρκικής διοίκησης και την απειλή της άμεσης ρευστοποίησης της περιουσίας τους και του διωγμού, όσο ισχυροί, οικονομικά, κι αν ήταν. Ο Κ. Τσουκαλάς τονίζει πως αυτός ήταν και ο λόγος που οι Έλληνες της διασποράς παρουσίαζαν διστακτικότητα απέναντι σε κάθε μορφή βιομηχανικής επένδυσης και της αδιάκοπης μετακίνησής τους προς τη Δύση.¹⁷ Επιπλέον, πάντα κατά την άποψή του, η άνοδος του εθνικισμού στις βαλκανικές χώρες και το κίνημα των Νεότουρκων στην

¹⁷ Βλ. Κ. Τσουκαλάς, *ό.π.*, σ. 276.

Οθωμανική Αυτοκρατορία, θα αναγκάσουν πολλούς από τους εκεί εγκατεστημένους Έλληνες να στραφούν στον ελλαδικό χώρο για αναζήτηση επικερδών επενδύσεων.

Στο σημείο αυτό αξίζει να παρουσιάσουμε μια διαφορετική άποψη. Ο Χ. Εξερτζόγλου τονίζει ότι η ανάπτυξη του εθνικισμού στα Βαλκάνια δε μπορεί να είναι η αιτία για επενδυτικό ενδιαφέρον των ομογενών προς την Ελλάδα.¹⁸ Ο εθνικισμός, γράφει, αναπτύχθηκε αργότερα και οι επιχειρήσεις των Ελλήνων ομογενών στην Οθωμανική Αυτοκρατορία, τη Ν. Ρωσία, την Αίγυπτο και τη Ρουμανία δε μειώθηκαν κατά την περίοδο αυτή.

Είναι, όμως, επαρκής η επίκληση των διωγμών ή του φόβου για μια τέτοια εξέλιξη, προκειμένου να κατανοήσουμε τη στροφή του ομογενειακού κεφαλαίου προς επενδύσεις εντός της χώρας καθώς και τη μορφή αυτών των επενδύσεων; Ακόμα και αν οι ισχυρισμοί του Κ. Τσουκαλά έχουν βάση, είναι από μόνοι τους ικανοί να μας δια φωτίσουν για τους λόγους που έκαναν τους Έλληνες της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας και των υπόλοιπων περιοχών να μην επενδύουν, εξολοκλήρου, πια σε επενδύσεις στους τόπους της εγκατάστασής τους; Νομίζουμε ότι θα πρέπει να αναζητήσουμε την απάντηση και στις οικονομικές συνθήκες που διαμορφώθηκαν, ακριβώς, στους τόπους όπου ήταν εγκατεστημένοι.

Η προώθηση του δυτικού κεφαλαίου στην ανατολική λεκάνη της Μεσογείου, σε συνδυασμό με την τάση του οθωμανικού κράτους να συναλλάσσεται, πλέον, απευθείας με τη Δύση, χωρίς τη μεσολάβηση των Ελλήνων και των υπόλοιπων εμπορευόμενων, μείωσαν το ρόλο των Ελλήνων στις χρηματοπιστωτικές δραστηριότητες στις οποίες εμπλέκονταν. Έτσι, με μειωμένο το ρόλο τους στην οικονομική δραστηριότητα των τόπων υποδοχής, οι Έλληνες ομογενείς στράφηκαν σε επενδύσεις και στον ελλαδικό χώρο.

¹⁸ Βλ. Χ. Εξερτζόγλου, «Το ομογενειακό κεφάλαιο και οι επενδύσεις στην Ελλάδα», στο συλλογικό έργο: Γ.Β., Δερτιλής- Κ. Κωστής (επιμ.), *Θέματα νεοελληνικής ιστορίας...*, ό.π., σ. 381-384.

Επιπλέον, ανεξάρτητα από τη βαρύτητα που αποδίδει κάποιος στην αντίληψη ότι η ανασφάλεια των ομογενών ήταν αυτή που διαμόρφωσε και την επενδυτική τους συμπεριφορά, θα πρέπει να διερευνήσει και τους οικονομικούς λόγους που συντέλεσαν σε αυτήν. Καταρχάς, έχουμε ήδη αναφέρει το πρόσφορο έδαφος που έβρισκαν τέτοιες επενδύσεις στην Ελλάδα εξαιτίας της έλλειψης χρήματος στην εγχώρια αγορά. Από την άλλη μεριά, μας ενδιαφέρει ο οικονομικός ρόλος των ομογενών στους τόπους εγκατάστασής τους, καθώς και οι δραστηριότητες οι οποίες τους βοήθησαν να πραγματοποιήσουν υψηλά κέρδη και να συσσωρεύσουν κεφάλαια. Μας ενδιαφέρει, δηλαδή, η διαδικασία πλουτισμού τους στο βαθμό που μπορεί να μας δείξει τη νοοτροπία που είχε δημιουργηθεί και η οποία επηρέασε τις επιχειρηματικές επιλογές τους όταν αποφάσισαν να μεταφέρουν κάποια από τα κεφάλαιά τους στην Ελλάδα.

Οι Έλληνες αστοί της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, της Ρουμανίας και της Ν. Ρωσίας ήταν συνηθισμένοι στην πραγματοποίηση υψηλών κερδών εντός μικρού χρονικού διαστήματος. Οι τραπεζιτικές και τοκογλυφικές δραστηριότητές τους στην Ελλάδα, στις οποίες αναφερθήκαμε προηγουμένως, είχαν αυτό, ακριβώς, το χαρακτηριστικό. Εξασφάλιζαν υψηλή βραχυπρόθεσμη απόδοση. Από την άλλη μεριά, μια επένδυση στη βιομηχανία και, μάλιστα, όχι σε μία αναπτυσσόμενη χώρα, όπως ήταν η Ελλάδα, περιορίζει τις επιδιώξεις της σε μακρύ ορίζοντα, χωρίς εγγυήσεις για προσδοκώμενα κέρδη ανάλογα των δραστηριοτήτων που τελικά επέλεξαν οι ομογενείς. Άλλωστε, και στους τόπους που είχαν εγκατασταθεί δεν είχαν επενδύσει στη βιομηχανία, αλλά, όπως είδαμε, αναδείχθηκαν ως έμποροι, τραπεζίτες και ανώτατοι διοικητικοί λειτουργοί.

Επιπλέον, οι εταιρίες των ομογενών οι οποίοι ασχολήθηκαν με τη ναυτιλία και αναδείχθηκαν σε εφοπλιστικού χαρακτήρα στα τέλη του 19^{ου} αιώνα και στις αρχές

του 20^{ου}, παρουσιάζουν έντονο διεθνικό χαρακτήρα. Είναι η στροφή των εμπορικών δραστηριοτήτων τους στις μεταφορές και η συνεχής ανάπτυξη του εξωτερικού εμπορίου που διεξήγαγαν στις περιοχές όπου είχαν εγκατασταθεί, που διαμορφώνουν την αντίληψή τους για τη σπουδαιότητα των οικονομικών δραστηριοτήτων με τη Δύση και, ακριβώς, αυτόν το διεθνικό προσανατολισμό τους.

Η ναυτιλία της Ελλάδας αναπτύχθηκε με τις "ιδιοτυπίες" που αναφέραμε. Η διεθνής συγκυρία της περιόδου και τα νέα τεχνολογικά επιτεύγματα, η μετάβαση από τα ιστιοφόρα στα ατμόπλοια, ανάγκασαν το ελληνικό εμπορικό ναυτικό να προσαρμοστεί στα νέα δεδομένα. Από τη δεκαετία του 1880, η ελληνική ναυτιλία θα αναπτυχθεί στη βάση του νέου μοντέλου και θα πραγματοποιήσει, όπως θα δούμε, τη μετάβαση από το ιστίο στον ατμό, πραγματοποιώντας μεγάλα βήματα προόδου και οικονομικής ανάπτυξης.

Θα αρχίσουμε την ανάλυσή μας κάνοντας μια σύντομη περιγραφή της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας της περιόδου 1832-1880. Με την περιγραφή αυτή θα μπορέσουμε να κατανοήσουμε την κατάσταση που υπήρχε στον ελληνικό ναυτιλιακό χώρο πριν τη μετάβαση στον ατμό και τη δημιουργία της τάξης των εφοπλιστών.

Στη συνέχεια, θα ασχοληθούμε με την περίοδο 1880-1914, που αποτελεί και το κύριο μέρος της παρούσας εργασίας. Θα προσπαθήσουμε να κατανοήσουμε τη διεθνή συγκυρία που είχε διαμορφωθεί για τη ναυτιλία και τις αιτίες μετάβασης από τα ιστιοφόρα στα ατμόπλοια, με την περιγραφή της κυριαρχίας των ατμόπλοιων και στην ελληνική ναυτιλία. Ακολούθως, θα προσπαθήσουμε, μέσα και από τις απόψεις εφοπλιστών της εποχής, όπως του Ε. Εμπειρικού, να αναφερθούμε στα προβλήματα της ατμήρους ελληνικής ναυτιλίας.

Στο τρίτο μέρος της εργασίας θα αναφερθούμε στους ομογενείς του Δούναβη, της Ν. Ρωσίας και του Λονδίνου, οι οποίοι ασχολήθηκαν με τη ναυτιλία. Πέρα από τη

γενικότερη συνεισφορά τους στην ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας, θα εστιάσουμε και στις συγκεκριμένες δραστηριότητες των ομογενών στους τόπους εγκατάστασής τους.

Το τέταρτο μέρος της εργασίας μας θα περιλαμβάνει τη ναυτιλιακή κίνηση σε διάφορα ελληνικά λιμάνια, όπως της Σύρου, της Άνδρου, της Ιθάκης, της Κάσου, του Πειραιά και άλλα. Θα προσπαθήσουμε, μέσω των δημοσιευμένων καταλόγων για την κίνηση των τοπικών νηολογίων, να δούμε ποια είναι η δυναμική του κάθε τόπου και η συμβολή του στην ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας.

Το τελευταίο μέρος θα ασχοληθεί με ένα νέο τομέα της ελληνικής ατμοπλοΐας που αναπτύχθηκε από το 1907 κι έπειτα. Πρόκειται για τα υπερωκεάνια και τις ελληνικές εταιρίες που βρέθηκαν στο χώρο, ανταγωνιζόμενες μια σειρά ξένων εταιριών. Οι εταιρίες αυτές είναι η «Υπερωκεάνιος Ατμοπλοΐα» του Μωραΐτη και η «Εθνική Ατμοπλοΐα της Ελλάδος» των Εμπειρικών.

Μέρος Α'. Περίοδος 1832-1880

1. Ελληνική ναυτιλία 1832-1880.

Με την ίδρυσή του, το 1832, το ελληνικό κράτος κληρονόμησε μια ισχυρή ναυτική και εμπορική παράδοση είχε ρίζες στα χρόνια της τουρκοκρατίας. Η ίδρυση, όμως, του κράτους δημιούργησε ένα ενιαίο εθνικό οικονομικό σύνολο, μέσα στο οποίο διαφοροποιήθηκαν οι τόποι που συγκέντρωναν την εμπορική και τη ναυτική δραστηριότητα του ελλαδικού χώρου.¹⁹ Η νέα δύναμη που αναδείχθηκε ήταν η Σύρος. Το λιμάνι της Ερμούπολης συγκέντρωσε την πλειονότητα των εμπορικών και ναυτικών δραστηριοτήτων του νεοσύστατου ελληνικού κράτους.

Οι δραστηριότητες του ελληνικού ναυτικού επηρεάστηκαν και καθορίστηκαν, τελικά, από την εμπειρία της προεπαναστατικής περιόδου. Μέχρι το 1832, το ελληνικό εμπορικό και ναυτιλιακό δίκτυο «είχε λάβει την ολοκληρωμένη πανευρωπαϊκή του διάσταση».²⁰ Πρόκειται για τους Έλληνες της διασποράς κάποιοι από τους οποίους είχαν, ήδη, εγκατασταθεί στα μεγάλα ευρωπαϊκά εμπορικά κέντρα. Οι Έλληνες ναυτικοί, από τις προηγούμενες δραστηριότητές τους, γνώριζαν αρκετά καλά τους θαλάσσιους δρόμους και το εμπορικό δίκτυο της Μεσογείου. Επιπλέον, εξαιτίας αυτών των Ελλήνων της διασποράς, διέθεταν σημαντικές προσβάσεις στα εμπορικά κέντρα του εξωτερικού. Ήταν τέτοια η συμβολή των εμπορικών οίκων της διασποράς στην ανάπτυξη του ελληνικού εμπορικού ναυτικού κατά τη διάρκεια του 19^{ου} αιώνα, ώστε να μπορούμε να πούμε πως, εν τέλει, "βασίστηκε" σε αυτούς.²¹

¹⁹ Βλ. Β., Καρδάσης, «Η ελληνική εμπορική ναυτιλία 1832-1914», στο συλλογικό: Γ.Β., Δερτιλής-Κ. Κωστής (επιμ.), *Θέματα νεοελληνικής ιστορίας...*, ό.π., σ. 339.

²⁰ Βλ. Τζ., Χαρλαύτη, *Ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας, 19^{ος}-20^{ος} αι.*, εκδ. Νεφέλη, Αθήνα, 2001, σ. 128.

²¹ Ο.π., σ. 128.

Την τριακονταετία 1830-1860 κυριαρχεί το δίκτυο το οποίο η Τζ. Χαρλαύτη ονομάζει «χιώτικο»²² και το οποίο αποτελείται από, περίπου, εξήντα οικογένειες. Στο χιώτικο δίκτυο διακρίνουμε στοιχεία οργάνωσης που ίσχυαν και στις προηγούμενες δεκαετίες. Ισχυροί οικογενειακοί δεσμοί, αλληλοϋποστήριξη και γάμοι μεταξύ μελών του δικτύου είναι χαρακτηριστικά οργάνωσης και των προεπαναστατικών ελληνικών επιχειρήσεων. Οι μισές οικογένειες κατάγονταν από τη Χίο και τα υπόλοιπα μέλη είτε συγγένευαν μέσω γάμου με το δίκτυο, είτε άρχιζαν τη σταδιοδρομία τους σε επιχειρήσεις Χίων ή με τη βοήθεια αυτών.²³

Το εμπόριο που διεξήγαγαν τα μέλη του «χιώτικου» δικτύου ήταν, κυρίως, η μεταφορά του χύδην φθηνού φορτίου όπως δημητριακά, μαλλί, βαμβάκι, αλλά και η μεταφορά αποικιακών προϊόντων. Κατά την επιστροφή τους από τη Δύση, τα πλοία των μελών του «χιώτικου» δικτύου, πραγματοποιούσαν μεταφορά βιομηχανικών προϊόντων, όπως υφάσματα και νήματα. Τα μέλη του δικτύου ήταν διασκορπισμένα στα πιο κομβικά σημεία του ευρωπαϊκού εμπορίου. Ήδη, από το 1810 βρίσκουμε Έλληνες στην Αγγλία, στο Λονδίνο και το Λίβερπουλ, στη Μασσαλία και στα σημαντικότερα λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας και της Ν. Ρωσίας, όπως στη Βραΐλα, το Γαλάτσι, την Οδησό και αλλού. Χαρακτηριστικά αναφέρουμε πως από το σύνολο των αφίξεων πλοίων στην Αγγλία, προερχόμενα από την ανατολική Μεσόγειο και τη Μαύρη Θάλασσα, οι Έλληνες έμποροι έλεγχαν το 31% το 1850 και το 57% δέκα χρόνια αργότερα.²⁴

Όπως γίνεται αντιληπτό, από τα παραπάνω στοιχεία, το «χιώτικο» δίκτυο, αλλά και η ελληνική ναυτιλία εν γένει, αναπτύχθηκε εκτός του ελληνικού κράτους, ή με την απαραίτητη υποστήριξη των ομογενών, οι οποίοι ήταν αυτοί που της έδωσαν την αναγκαία ώθηση προς την ανάπτυξή της. Ο διεθνικός χαρακτήρας των ναυτιλιακών

²² *Ο.π.*, σ. 129.

²³ *Ο.π.*, σ. 129.

²⁴ Βλ. σχετικό πίνακα στο βιβλίο της Τζ., Χαρλαύτη, *ό.π.*, σ.133.

επιχειρήσεων των Ελλήνων δεν μπορεί να κατανοηθεί έξω από αυτό το πλαίσιο, αυτή την «ιδιοτυπία» που αναφέραμε στο εισαγωγικό μας κομμάτι.

Η οργάνωση των εμπορικών οίκων της περιόδου αναφέρθηκε επιγραμματικά παραπάνω. Οι γάμοι μεταξύ των μελών της οικογένειας ήταν σύνηθες φαινόμενο. Ένα ακόμα χαρακτηριστικό της οργάνωσής τους ήταν η αυστηρή πειθαρχία που τα υπόλοιπα μέλη της οικογένειας είχαν προς το ισχυρό μέλος της, συνήθως το γηραιότερο, το ανώτερο στην ιεραρχική δομή της οικογενειακής επιχείρησης. Φυσικά, μέλη του δικτύου ήταν και μη χιώτες οι οποίοι παντρεύονταν μέλη του δικτύου ή, όπως είπαμε, ξεκινούσαν την εμπορική τους δραστηριοποίηση στις επιχειρήσεις του δικτύου ή με τη βοήθεια αυτού και με τον τρόπο αυτόν θεωρούνταν ενεργά μέλη του δικτύου.

Η μεγαλύτερη και σημαντικότερη οικογένεια του δικτύου ήταν η οικογένεια Ράλλη. Ακολουθούσαν οι οικογένειες των Ροδοκανάκη, Σκαραμαγκά, Νεγρεπόντη κ.α. Οι οικογένειες αυτές ήταν σημαντικές όχι μόνο εξαιτίας των δραστηριοτήτων τους, αλλά και επειδή λειτουργούσαν ως το πρότυπο λειτουργίας και οργάνωσης για όλο τον εμπορευόμενο ελληνισμό της εποχής. Η μίμηση των ισχυρών οικογενειών του χιώτικου δικτύου από τις υπόλοιπες οικογένειες του δικτύου, αλλά, ακόμη, και από τις λοιπές ελληνικές επιχειρήσεις ήταν συνήθης πρακτική.

Η οικογένεια Ράλλη είχε την έδρα των επιχειρήσεών της στο Λονδίνο. Τα μέλη της, όμως, ήταν διασκορπισμένα σε διάφορες πόλεις της Ευρώπης, προκειμένου να βρίσκονται στην καρδιά του εμπορίου. Έτσι, βρίσκουμε τον Παντιά στο Λονδίνο, το Στρατή στο Μάντσεστερ για να δικτυωθεί στις εξαγωγές των υφασμάτων, το Ζαννή στην Οδησό, όπου οργάνωνε τις εξαγωγές σιτηρών και τον Τομαζή στην Κωνσταντινούπολη και την Τραπεζούντα, όπου και οργάνωνε τις εξαγωγές από την Ανατολή. Μετά τον θάνατο των δύο ισχυρότερων μελών της οικογένειας, του Παντιά

και του Ζαννή, το εμπόριο της Ανατολής πέρασε στα χέρια της οικογένειας Σκαραμαγκά και η Ράλληδες έστρεψαν τις επιχειρηματικές τους δραστηριότητες στην Ινδία και την Αμερική.²⁵

Οι Έλληνες αγόραζαν τα προϊόντα απευθείας από τους παραγωγούς με συνέπεια να πετυχαίνουν χαμηλές τιμές, παραγκωνίζοντας τα ενδεχόμενα κόστη από την ύπαρξη μεσαζόντων. Αυτή η απευθείας συναλλαγή με τους παραγωγούς για τις χαμηλές τιμές ήταν και ο λόγος της εγκατάστασης σε διάσπαρτα μέρη, πάντα με υψηλή εμπορική σημασία, των μελών των οικογενειών, όπως των Ράλληδων που είδαμε προηγουμένως. Επιπλέον, οι μεγάλες εμπορικές οικογένειες, όπως οι Ράλληδες, τους οποίους χρησιμοποιούμε ως παράδειγμα, ακριβώς, επειδή ήταν η μεγαλύτερη οικογένεια και λειτουργούσαν ως το εμπορικό πρότυπο για όλους τους υπόλοιπους Έλληνες, λειτουργούσαν και τοκογλυφικά, δανείζοντας τους παραγωγούς. Ο στόχος εδώ ήταν διπλός. Από τη μια μεριά, η κερδοσκοπία μέσω των τοκογλυφικών συναλλαγών και από την άλλη, ίσως και σημαντικότερα, και πάλι η αγορά των προϊόντων σε χαμηλές τιμές. Δεν ήταν λίγες οι φορές κατά τις οποίες οι παραγωγοί, μη δυνάμενοι να ανταποκριθούν στην αποπληρωμή των χρεών τους, αναγκάζονταν να προπουλήσουν την παραγωγή τους στους δανειστές τους σε τιμές κατά πολύ χαμηλότερες από τις πραγματικές.

Η ύπαρξη εμπορικών πρακτόρων της ίδιας οικογένειας σε διαφορετικά λιμάνια της Ευρώπης, επέτρεπε στις οικογένειες αυτές να πετυχαίνουν κέρδη, χρησιμοποιώντας μια ακόμα εμπορική πρακτική, την προπώληση του φορτίου. Παίρνοντας ως παράδειγμα, και πάλι, τους Ράλληδες, βρίσκουμε το ένα μέλος στην Οδησό, το Ζαννή, και το άλλο στο Λονδίνο, τον Παντιά. Φορτώνοντας σιτάρι από την Οδησό, ο Ζαννής, έστελνε τη φορτωτική και ένα δείγμα του προϊόντος στον

²⁵ Ο.π., σ. 148.

αδερφό του στο Λονδίνο, μέσω ταχυδρομείου. Εκείνος, μπορούσε να πουλήσει το φορτίο σε κάποιον τρίτο έμπορο προτού το φορτίο φτάσει στο Λονδίνο. Φυσικά, και ο τρίτος έμπορος μπορούσε να μεταπουλήσει το φορτίο σε κάποιον τέταρτο έμπορο κ.ο.κ.²⁶ Αυτή η εμπορική πρακτική, εξέλιξη της οποίας συναντά κανείς έως και σήμερα στη ναυτιλία, θεωρείται επινόηση του «χιώτικου» δικτύου.

Ο ελληνικός εμπορικός στόλος, ο οποίος ήταν, ακόμα, ιστιοφόρος στην περίοδο που μελετάμε, ευεργετήθηκε ιδιαίτερα από τη δράση του «χιώτικου» δικτύου. Σε συνδυασμό με τους φθηνούς μισθούς των πληρωμάτων του, σε σχέση με τους μισθούς των υπόλοιπων ευρωπαϊκών εμπορικών ναυτικών, είχε την ευχέρεια να προσφέρει χαμηλούς ναύλους. Με τους χαμηλούς αυτούς ναύλους, οι Έλληνες πλοιοκτήτες κέρδισαν την προτίμηση των εξαγωγέων της Ανατολής.²⁷ Τα κέρδη ήταν εντυπωσιακά, σε τέτοιο βαθμό, ώστε να μπορούμε να υποστηρίξουμε πως σε κάποιες φάσεις ανόδου του οικονομικού κύκλου, όπως την περίοδο 1846-1848, τρία ταξίδια στη Μεσόγειο μπορούσαν να αποφέρουν τόσα κέρδη, όσα αρκούσαν για την πλήρη απόσβεση του κόστους της αγοράς του πλοίου.²⁸ Είναι φυσικό, σε τέτοιες εποχές να αυξάνονται οι παραγγελίες για ιστιοφόρα, με τη χρήση ναυτοδανείων από ιδιώτες και ασφαλιστικές εταιρίες, καθώς, επίσης, και ότι στη φάση οικονομικής ύφεσης οι παραγγελίες πλοίων μειώνονταν και πολλά ιστιοφόρα παρέμεναν αδρανή στα λιμάνια.

Ας δούμε, με τη βοήθεια ενός πίνακα, την πορεία της ελληνικής ναυτιλίας στα χρόνια 1835-1858:

²⁶ *Ο.π.*, σ. 156-157.

²⁷ Βλ. Β., Καρδάσης, *ό.π.*, σ. 340.

²⁸ *Ο.π.*, σ. 340.

Πίνακας 1. Η πορεία της ελληνικής ναυτιλίας, 1835-1858

Έτος	Αριθμός πλοίων	Χωρητικότητα	Μ. Χωρητικότητα
1835	760	57.858	76
1838	1.046	62.128	59
1839	1.070	62.929	59
1840	1.018	77.704	76
1843	949	95.455	101
1844	1.014	102.042	101
1845	1.114	112.182	101
1848	1.456	185.573	127
1850	1.482	193.542	131
1851	1.437	179.847	125
1852	1.375	177.883	129
1853	1.329	174.063	131
1855	1.525	206.236	135
1858	1.254	188.321	150

Πηγή:

Γ.Β., Δερτιλής, *Ιστορία του Ελληνικού Κράτους, 1830-1920*, Α' τόμος, γ' έκδοση, εκδ. Βιβλιοπωλείον της «Εστίας», Αθήνα, 2005, σ. 199. Ο συγγραφέας παραθέτει ως πηγή του το βιβλίο G., Harlaftis, *A History of Greek-Owned Shipping: the Marking of an International Tramp Fleet, 1830 to the Present Day*, Λονδίνο-Νέα Υόρκη, 1996, σ. 108.

Παρατηρούμε ότι, μεταξύ των ετών 1835-1848, ο αριθμός των πλοίων διπλασιάζεται, ενώ το μέγεθος της χωρητικότητας, σχεδόν, τριπλασιάζεται. Τις εντυπωσιακές, αυτές, αυξήσεις μπορούμε να τις αποδώσουμε σε δύο αίτια. Από τη μια μεριά, στη στροφή προς την ελληνική σημαία και, από την άλλη, στις αγορές και τις πιθανές ναυπηγήσεις νέων πλοίων.²⁹

Σε ό,τι αφορά την πρώτη αιτία, τη στροφή προς την ελληνική σημαία, μπορούμε να προσδιορίσουμε ορισμένους λόγους που οδήγησαν σε αυτήν την εξέλιξη. Αρχικά, θα μπορούσαμε να αποδώσουμε τη στροφή στην αλλαγή σημαίας, μετά το 1835, των πειρατικών πλοίων, τα οποία και εγκατέλειπαν, βαθμιαία, την πειρατεία. Υπήρχαν και περιπτώσεις κατά τις οποίες οι πειρατές εγκατέλειπαν, καιροσκοπικά, την ελληνική σημαία για να επιδοθούν σε, μικρού χρονικού διαστήματος, πειρατικές ενέργειες,

²⁹ Βλ. Γ.Β. Δερτιλής, *Ιστορία του Ελληνικού Κράτους, 1830-1920*, Α' τόμος, γ' έκδοση, εκδ. Βιβλιοπωλείον της «Εστίας», Αθήνα, 2005, σ. 199-202.

αλλά αυτή η στροφή στην ελληνική σημαία φαίνεται να έπαιξε σπουδαίο ρόλο στην ενίσχυσή της. Επιπλέον, η μείωση της πειρατείας, ενίσχυσε το κλίμα εμπιστοσύνης και ασφάλειας για τη νόμιμη ναυσιπλοΐα.

Μια ακόμη αιτία είναι, ασφαλώς, η αύξηση του εμπορίου που περιγράψαμε και η διαρκώς ανοδική σημασία που έπαιρναν οι περιοχές της Ελλάδας, με πρώτη τη Σύρο, στο διαμετακομιστικό εμπόριο μεταξύ Ανατολής και Δύσης. Αυτή η αύξηση και τα συνακολουθούμενα αυξημένα κέρδη των πλοιοκτητών ήταν, όπως έχουμε ήδη αναφέρει, η κυριότερη αιτία για την αγορά πλοίων ή την παραγγελία νέων.

Αντίθετα με τα παραπάνω, μετά το 1848 παρατηρείται στασιμότητα ή, ακόμα, και υποχώρηση των μεγεθών. Η μία αιτία είναι ο τερματισμός της στροφής προς την ελληνική σημαία και η άλλη είναι η έλλειψη ικανών επενδύσεων για την τόνωση της ναυτιλίας. Μετά την ευρωπαϊκή κρίση του 1848 η οικονομία της ηπείρου χαρακτηρίζεται από αβεβαιότητα και κάμψη. Η ύφεση αυτή, είναι επόμενο, πως συμπαρασύρει και την ελληνική ναυτιλία, από τη στιγμή που η τελευταία σχετίζεται άμεσα με την Ευρώπη. Η ευρωπαϊκή ύφεση θα διαρκέσει μέχρι το 1869 με, μικρής διάρκειας, περιόδους ανόδου ανάμεσα στα χρόνια 1848-1869, όπως την περίοδο του κριμαϊκού πολέμου, 1854-1857.

2. Η κυριαρχία του ιστιοφόρου

Μιλήσαμε σε αυτό το μέρος της εργασίας μας για την, σχεδόν, πλήρη κυριαρχία των ιστιοφόρων κατά την περίοδο που μελετάμε, δηλαδή, ανάμεσα στα έτη 1830-1880. Από την ίδρυση, δηλαδή, του ανεξάρτητου ελληνικού κράτους μέχρι και την περίοδο μετάβασης στην ατμοκίνητη ναυτιλία. Με τη βοήθεια του πίνακα 2, που ακολουθεί, θα προσπαθήσουμε να δούμε αυτή την πορεία του ελληνόκτητου στόλου,

των πλοίων, δηλαδή, ως ιδιοκτήτες των οποίων εμφανίζονται άνθρωποι ελληνικής καταγωγής

Πίνακας 2. Η πορεία του ελληνόκτητου στόλου, 1835-1879

Έτος	Ιστιοφόρα		Ατμόπλοια		Σύνολο	
	Πλοία	κκχ	Πλοία	κκχ	Πλοία	κκχ
1835	760	57.858			760	57.858
1838	1.046	62.128			1.046	62.128
1839	1.070	62.929			1.070	62.929
1840	1.018	77.704			1.018	77.704
1843	949	95.455			949	95.455
1844	1.014	102.042			1.014	102.042
1845	1.114	112.182			1.114	112.182
1848	1.456	185.573			1.456	185.573
1850	1.482	193.542			1.482	193.542
1851	1.437	179.847			1.437	179.847
1852	1.375	177.883			1.375	177.883
1853	1.329	174.063			1.329	174.063
1855	1.525	206.236			1.525	206.236
1858	1.254	188.321			1.254	188.321
1860	1.212	183.508	4	1.535	1.216	185.043
1861	1.330	177.388	4	1.535	1.334	178.923
1862	1.153	173.687	4	1.535	1.157	175.222
1863	1.425	184.297	4	1.535	1.429	185.832
1864	1.230	189.412	4	1.535	1.234	190.947
1865	1.661	209.843	6	2.196	1.667	212.039
1866	1.355	215.611	11	5.240	1.366	220.851
1868	1.450	220.569	11	5.240	1.461	225.809
1870	1.484	268.375	27	8.230	1.511	276.605
1874	1.518	271.927	20	5.971	1.538	277.898
1875	1.565	279.682	25	8.096	1.590	287.778
1876	1.567	291.278	24	6.925	1.591	298.203
1879	1.256	231.478	41	9.617	1.297	241.095

Πηγή:
Τζ., Χαρλαύτη, *Ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας, 19^{ος}-20^{ος} αι.*, εκδ. Νεφέλη, Αθήνα, 2001, σ. 220.

Ο πίνακας 2 μας δίνει μια σαφή εικόνα της κυριαρχίας των ιστιοφόρων για όλη την περίοδο 1830-1879. Παρατηρούμε ότι τα πρώτα ατμόπλοια εμφανίζονται κατά το έτος 1860, ενώ ακόμα και μετά την εμφάνισή τους, τα ατμόπλοια δεν ξεπερνούν αμέσως τη χωρητικότητα των ιστιοφόρων. Θα περάσουν αρκετά χρόνια για να συμβεί

κάτι τέτοιο. Όπως θα διαπιστώσουμε παρακάτω, θα χρειαστεί να φθάσουμε στη στροφή του 20^{ου} αιώνα για να καταγραφεί μια τέτοια εξέλιξη. Τα ιστιοφόρα κρατούν την πρωτοκαθεδρία στην επιλογή των Ελλήνων πλοιοκτητών για διάφορους λόγους.

Πρώτα από όλα, η τεχνολογία των ατμόπλοιων δεν έχει εξελιχθεί, ακόμη, σε ικανοποιητικό βαθμό. Τα ατμόπλοια στο μεγαλύτερο μέρος του 19^{ου} αιώνα δεν μπορούσαν να ανταγωνιστούν τα ιστιοφόρα στα ταξίδια μεγάλων αποστάσεων, εξαιτίας της μεγάλης ποσότητας κάρβουνου που έπρεπε να κουβαλούν στις αποθήκες τους. Αντίθετα, τα ιστιοφόρα μπορούσαν να ανταπεξέλθουν στα ταξίδια μεγάλων αποστάσεων για τη μεταφορά φθηνών, χύδην, φορτίων, όπως το σιτάρι, το μαλλί, το κάρβουνο, το πετρέλαιο κ.α.³⁰ Μάλιστα, κατά το β' μισό του 19^{ου} αιώνα, η τεχνολογία των ιστιοφόρων θα μεταβληθεί και τα πλοία θα γίνουν μεγαλύτερα. Η αύξηση αυτή το μέγεθος δεν θα συνοδευτεί από αύξηση στο κόστος λειτουργίας τους, ακόμα και αν συμπεριλάβουμε το κόστος των μισθών των πληρωμάτων. Η επακόλουθη, όμως, αύξηση της οικονομικής απόδοσης των ιστιοφόρων δεν θα είναι παρά προσωρινή, αφού η ικανότητα για μεταφορά περισσότερης ποσότητας προϊόντων θα ρίξει τους ναύλους και, άρα, τα κέρδη των πλοιοκτητών.³¹

Σε ό,τι αφορά την ελληνική ναυτιλία, θα πρέπει να ερευνήσουμε ένα ακόμη σημαντικό στοιχείο για τη μακρόχρονη χρήση των ιστιοφόρων. Πρόκειται για τα αβαθή νερά του Δούναβη και της Αζοφικής. Καθώς ήταν αρκετοί οι Έλληνες που ασχολούνταν με το εξαγωγικό εμπόριο δημητριακών και σιτηρών από τη Ν. Ρωσία και τη Ρουμανία προς τη Δύση, η χρήση ποταμόπλοιων κρίνονταν επιβεβλημένη. Τα ατμόπλοια δεν μπορούσαν να προσεγγίσουν τα λιμάνια της Οδησού, της Βραΐλας, του Σουλινά κ.α., ακριβώς, εξαιτίας του πολύ μικρού βάθους αυτών των λιμανιών.

³⁰ Βλ. G., Graham, «Η κυριαρχία του ιστιοφόρου, 1850-1914», στο συλλογικό: Τζ., Χαρλαύτη (επιμ.), *Ιστορία και ναυτιλία, 16^{ος}-20^{ος} αιώνας*, εκδ. Στάχυ, Αθήνα, 2001, σ. 237.

³¹ Βλ. E., Sager, «Ιστιοφόρα του 19^{ου} αιώνα. Ένας εργασιακός χώρος σε μετάβαση», στο συλλογικό: Τζ., Χαρλαύτη (επιμ.), *Ιστορία και ναυτιλία...*, ό.π., σ. 418.

Μια άλλη παράμετρος, ίσως η σημαντικότερη, είναι το υψηλό κόστος αγοράς των ατμόπλοιων και η επιχειρηματική νοοτροπία των Ελλήνων. Τη συσχέτιση σε αυτά τα δύο την κάνουμε για τον εξής λόγο. Επειδή η αγορά των ατμόπλοιων απαιτούσε μεγάλα χρηματικά ποσά, ήταν δύσκολο να βρεθούν μεμονωμένοι Έλληνες αγοραστές. Χρειάζονταν συνεταιρισμός. Επιπλέον, με το συνεταιρισμό δημιουργούνταν και επιμερισμός του κινδύνου για την περίπτωση ναυαγίου κ.λ.π. Οι Έλληνες πλοιοκτήτες, όμως, ήταν, συνήθως έμποροι που είχαν αγοράσει πλοία για τη βελτίωση της απόδοσης των εμπορικών τους δραστηριοτήτων και, έτσι, δεν υπήρχαν τα κίνητρα για τη δημιουργία συνεταιρισμών. Στην περίοδο μετάβασης στα ατμόπλοια θα μελετήσουμε την αναγκαία και συνακόλουθη μετάβαση από τον έμπορο-πλοιοκτήτη στον εφοπλιστή.

Κατά την ίδια περίοδο, εντός της χώρας, παρατηρείται η κυριαρχία της Σύρου, αλλά και η δημιουργία, με έδρα την ίδια, της πρώτης ελληνικής ατμοπλοϊκής εταιρίας. Για λόγους συνέχειας του κειμένου, επιλέξαμε τα στοιχεία που αφορούν αυτές τις δύο παραμέτρους να παρατεθούν στο ιδιαίτερο κεφάλαιο για τη ναυτιλία της Σύρου, που υπάρχει στο Δ' μέρος της εργασίας μας. Εκεί, θα παρακολουθήσουμε, συνοπτικά, πέρα από τα στοιχεία της περιόδου 1880-1914, την κυριαρχία της Σύρου στη ναυτιλία των ετών 1832-1880, καθώς και την ίδρυση της συριακής ατμοπλοϊκής εταιρίας και την πορεία που ακολούθησε μέχρι και την πτώχευσή της.

Μέρος Β'. Περίοδος 1880-1914

1. Η κατάσταση της διεθνούς ναυτιλίας.

Σε αυτό το κεφάλαιο θα επιχειρήσουμε μια σύντομη περιγραφή της κατάστασης στη διεθνή ναυτιλία. Η σύντομη μελέτη της διεθνούς ναυτιλίας κρίνεται αναγκαία επειδή κατά την περίοδο αυτή, 1880-1914, όχι μόνο επηρεάζει την ελληνική ναυτιλία, αλλά, θα μπορούσαμε να πούμε πως την καθορίζει, στο βαθμό που η ελληνική ναυτιλία αναπτύχθηκε, ως επί τω πλείστον, στο εξωτερικό. Επιπλέον, ακόμη και η ναυτιλία που αναπτύχθηκε στον ελλαδικό χώρο, δε μπορεί να νοηθεί έξω από τη μελέτη της ευρωπαϊκής και της διεθνούς ναυτιλιακής κίνησης, επειδή με αυτή συναλλάσσονταν, ανταγωνίζονταν και από αυτήν αντλούσε τις ευκαιρίες δραστηριοποίησης και κέρδους.

Κατά την περίοδο που εξετάζουμε, στην Ευρώπη, βρίσκεται σε εξέλιξη η μετάβαση από το ιστίο στον ατμό, αλλά με γρηγορότερους ρυθμούς από ότι στην Ελλάδα. Παράλληλα, υπάρχουν μια σειρά πολιτικά και πολεμικά γεγονότα στην Ευρώπη που έδωσαν ώθηση ή, σε ορισμένες περιπτώσεις, οδήγησαν σε ύφεση την ελληνική ναυτιλία.

Πριν αρχίσουμε τη μελέτη των παραπάνω στοιχείων, θα πάρουμε μια εικόνα της διεθνούς ναυτιλίας, μέσω του πίνακα 3 που ακολουθεί

Πίνακας 3. Η παγκόσμια ναυτιλία, 1889-1911 (σε τόνους)

Χώρα	1889	1905	1911
Αγγλία	4.215.634	17.009.720	19.418.824
Η.Π.Α.	1.913.090	3.996.479	5.158.278
Νορβηγία	1.328.296	1.776.218	2.154.331
Γερμανία	737.028	3.564.798	4.466.880
Γαλλία	352.448	1.728.038	1.976.862

Χώρα	1889	1905	1911
Ολλανδία	243.873	701.754	1.058.287
Τουρκία	79.960	146.496	202.692
Χιλή	77.474	105.437	150.016
Πορτογαλία	75.209	101.203	105.452
Βραζιλία	26.661	185.392	280.508
Ιαπωνία	29.291	873.552	1.203.220
Αργεντινή	20.125	103.535	177.079
Βέλγιο	6.879	159.028	288.385
Ιταλία	718.889	1.189.066	1.340.508
Ρωσία	459.228	862.909	895.258
Σουηδία	382.017	804.346	931.482
Ελλάδα	284.173	398.356	585.870
Ισπανία	261.312	681.581	775.551
Δανία	147.923	626.512	752.754
Αυστρία	143.257	618.194	846.488
Άλλες χώρες	101.772	156.522	-
Σύνολο	11.604.539	35.789.136	42.768.725

Πηγή:

Β. Καρδάσης, *Από του ιστίου εις τον ατμόν. Ελληνική εμπορική ναυτιλία, 1858-1914*, εκδ. ΠΠΙ-ΕΤΒΑ, Αθήνα, 1993, σ. 175.

Από τον πίνακα 3 παρατηρούμε ότι η Βρετανία κυριαρχεί στην παγκόσμια ναυτιλία. Συγκεκριμένα, το 1884, στη Βρετανία ανήκει το 36,32% της παγκόσμιας χωρητικότητας, το 1905 το 47,52% και το 1911 το 45,4%. Πού οφείλεται, όμως, αυτή η βρετανική κυριαρχία στην παγκόσμια ναυτιλία πριν τον Α' Παγκόσμιο Πόλεμο; Θα προσπαθήσουμε να αναφέρουμε συνοπτικά κάποιες από τις αιτίες. Καταρχάς, η Βρετανία ως πρωτοπόρος της Βιομηχανικής Επανάστασης ήλεγχε την παγκόσμια αγορά. Συγκεκριμένα κατείχε σημαντικό αριθμό αποικιών που την τροφοδοτούσαν με α' ύλες και τρόφιμα και στις οποίες εξήγαγε βιομηχανικά προϊόντα και μετανάστες. Η ανάπτυξη των αποικιών επέδρασε σημαντικά και στην ικανότητα των Βρετανών να κατασκευάζουν ατμομηχανές, αφού κατά κύριο λόγο, τις πρώτες κατασκευές ατμομηχανών τις έκαναν εταιρίες που είχαν αποκτήσει την τεχνογνωσία τους από την παραγωγή μηχανημάτων για την πολτοποίηση των ζαχαροκάλαμων στις Δυτικές

Ινδίες.³² Σημαντικό ρόλο στην κυριαρχία της Βρετανίας έπαιξαν, επίσης, η εκβιομηχάνιση της χώρας με την τεχνογνωσία και την ανάπτυξη της μηχανικής, καθώς, και η τεράστια πληθυσμιακή αύξηση στο νησί³³ που σήμαινε ικανή προσφορά για εργασία στα βρετανικά πλοία. Λαμβάνοντας υπόψη και το γεγονός ότι η συνδικαλιστική οργάνωση των Βρετανών ναυτεργατών ήταν ανύπαρκτη, οι μισθοί ήταν αρκετά μικροί και τα κέρδη της βρετανικής ναυτιλίας υψηλά. Σε ό,τι αφορά τις τακτικές γραμμές, η Βρετανία είχε «τα πλεονεκτήματα της εδραίωσης»³⁴, που σημαίνει ότι η Βρετανία είχε τον έλεγχο των εγκαταστάσεων για τις επισκευές των πλοίων στα λιμάνια. Το γεγονός αυτό έδινε ένα σημαντικό πλεονέκτημα στη βρετανική ναυτιλία.

Για την ερμηνεία της σχετικής πτώσης που παρατηρείται στη βρετανική κυριαρχία ανάμεσα στα έτη 1905 και 1911, όπου και από το 47,52% πέφτει στο 45,4% του ελέγχου της παγκόσμιας ναυτιλίας, η αιτία πρέπει να αναζητηθεί στην ένταση του γερμανικού, κυρίως, αλλά και του ιαπωνικού ανταγωνισμού.³⁵ Τα μεγέθη του βρετανικού εμπορικού στόλου αυξάνονται σε απόλυτους αριθμούς, αλλά παρατηρείται μικρή ύφεση στο ποσοστό της βρετανικής χωρητικότητας σε σχέση με το σύνολο της παγκόσμιας χωρητικότητας.

Στην παγκόσμια ναυτιλία η στροφή στα ατμόπλοια δεν γίνεται αυτόματα, από τη μια χρονιά στην άλλη, αλλά, αντίθετα, τα ατμόπλοια θα συνυπάρχουν για χρόνια με τα ιστιοφόρα. Έτσι, «παρόλο που το ατμόπλοιο είχε διεισδύσει στο υπερπόντιο

³² Βλ. St. Sturme, «Βρετανική ναυτιλία και διεθνής ανταγωνισμός. Ανώτερο επίπεδο: η προ του 1914 περίοδος», στο συλλογικό *Ιστορία και ναυτιλία...*, ό.π., σ. 307.

³³ *Ο.π.*, σ. 308-310. Μεταξύ των ετών 1801-1851 ο πληθυσμός της Βρετανίας διπλασιάστηκε, ενώ την ίδια αύξηση ακολούθησε ο πληθυσμός και κατά την περίοδο 1851-1901, παρά την αυξημένη μετανάστευση της περιόδου.

³⁴ *Ο.π.*, σ. 310-311.

³⁵ Βλ. P. Davies, «Θαλάσσιο εμπόριο και μεταφορές το 19^ο αιώνα», στο συλλογικό *Ιστορία και ναυτιλία...*, ό.π., σ. 257-260.

εμπόριο... το αναπτυσσόμενο ιστιοφόρο των δεκαετιών του 1860 και 1870 ... διατήρησε στους ωκεανούς μια κυριαρχία σχεδόν τόσο αξιοσημείωτη όσο και το ατμόπλοιο στο ακτοπλοϊκό και στο εμπόριο μικρών αποστάσεων της Ευρώπης».³⁶ Το άνοιγμα της διώρυγας του Σουέζ, το 1869, μείωσε τις αποστάσεις μεταξύ των εμπορικών κέντρων και το ιστιοφόρο, το οικονομικότερο μεταφορικό μέσο μεταφοράς χύδην φορτίων, εξακολουθούσε να μεταφέρει σίδηρο, άνθρακα, ρύζι από την Ινδία και τη Βιρμανία, μαλλί από την Αυστραλία, λίπασμα νιτρικού άλατος από τη Χιλή και σιτάρι από την Καλιφόρνια.³⁷

Κατά την περίοδο αυτή, υπήρξαν οικονομικά, πολιτικά και πολεμικά γεγονότα που επηρέασαν σε μεγάλο βαθμό την πορεία και τα κέρδη της ελληνικής ναυτιλίας. Καταρχάς, «συμπίπτει με τη δεύτερη φάση της Βιομηχανικής Επανάστασης, που απέφερε τεράστια αύξηση της πρωτογενούς και ιδιαίτερα της δευτερογενούς παραγωγής, και πρωτόγνωρη επέκταση του διεθνούς εμπορίου».³⁸ Ένα άλλο σημείο στο οποίο θα έπρεπε να σταθούμε είναι ο ρωσοτουρκικός πόλεμος (1877-1878), ο οποίος δημιούργησε τις προϋποθέσεις των οποίων αποτέλεσμα υπήρξε η προσάρτηση της Θεσσαλίας και επαρχίας Άρτας από το ελληνικό κράτος. Την ίδια εποχή οξύνθηκε ο εμποροναυτιλιακός ανταγωνισμός στη Μαύρη Θάλασσα και τον Εύξεινο Πόντο, γεγονός που ανάγκασε τους Έλληνες να επενδύσουν στην τεχνολογία του ατμού.

Ως άλλα πολεμικά γεγονότα που επηρέασαν την ελληνική ναυτιλία μπορούμε να καταγράψουμε τον ιταλοτουρκικό πόλεμο (1911), όπου επέτρεψαν τη δημιουργία υψηλών κερδών από τους Έλληνες εφοπλιστές, επειδή, αφενός, το ανταγωνιστικό ιταλικό ναυτικό περιόρισε την εμπορική του δράση και, αφετέρου, επειδή η ιταλική κυβέρνηση χρησιμοποίησε ατμόπλοια Ελλήνων εφοπλιστών για ταξίδια στη Β.

³⁶ Βλ. G. Graham, *ό.π.*, σ. 235.

³⁷ *Ο.π.*, σ.235.

³⁸ Βλ. Β. Καρδάσης, *ό.π.*, σ. 11.

Αφρική. Επίσης, σημαντικός υπήρξε ο πόλεμος των Μπόερς στη Ν. Αφρική (1899-1902) ανάμεσα στους Άγγλους και τους ιθαγενείς Μπόερς, που περιόρισε το αγγλικό ναυτικό, καθώς και οι Βαλκανικοί Πόλεμοι (1912-1913) κατά τους οποίους το ελληνικό εμπορικό ναυτικό πολλαπλασίασε τις μεταφορές σιτοφορτίων στην Ευρώπη. Αντίστροφο αποτέλεσμα είχε ο ελληνοτουρκικός πόλεμος του 1897, ο οποίος έληξε με την ήττα της Ελλάδας και στοίχησε τη σημαντική καθίζηση των ναυτιλιακών κερδών της χώρας, εξαιτίας της αδρανοποίησης του εμπορικού της στόλου και της καταστροφής σημαντικού αριθμού πλοίων της κατά τη διάρκειά του.³⁹

2. Ελληνική ναυτιλία, 1880-1914. Η κυριαρχία του ατμόπλοιου.

Μετά τη σύντομη ανάπτυξη των γενικότερων συνθηκών και μεταβολών στη διεθνή ναυτιλία, που επιχειρήσαμε, θα περάσουμε τώρα στην ελληνική ναυτιλία της περιόδου 1880-1914, οπότε και αρχίζει η κυριαρχία του ατμόπλοιου. Το πρώτο βήμα που θα κάνουμε είναι να δούμε την εξέλιξη του ελληνόκτητου στόλου κατά την περίοδο 1883-1914, για να διερευνήσουμε την πορεία των ατμόπλοιων και των ιστιοφόρων από τη συνύπαρξή τους, στην περίοδο μετάβασης, έως και την πλήρη κυριαρχία του ατμού.

Πίνακας 4. Η πορεία του ελληνόκτητου στόλου, 1883-1914

Έτος	Ιστιοφόρα		Ατμόπλοια		Σύνολο	
	Πλοία	κκχ	Πλοία	κκχ	Πλοία	κκχ
1883	1.318	203.816	50	24.161	1.368	227.977
1887	1.423	203.533	82	39.774	1.505	243.307
1888	1.834	194.984	98	32.325	1.932	227.309
1889	1.859	200.842	82	40.589	1.941	241.431
1890	1.838	204.031	97	44.684	1.935	248.715

³⁹ Για τα γεγονότα που επηρέασα, θετικά ή αρνητικά το ελληνικό εμπορικό ναυτικό, βλ. Β. Καρδάσης, *ό.π.*, σ. 11-15.

Έτος	Ιστιοφόρα		Ατμόπλοια		Σύνολο	
	Πλοία	κκχ	Πλοία	κκχ	Πλοία	κκχ
1891	1.816	192.430	105	54.987	1.921	247.417
1892	1.834	211.035	162	76.996	1.996	288.031
1893	1.121	245.035	96	80.113	1.217	325.148
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
1903	1.030	145.032	199	205.996	1.229	351.028
1904			212	223.020		
1905	1.095	145.631	214	221.112	1.309	366.743
1906	-	-	231	236.322	-	-
1907	1.135	147.402	255	266.915	1.390	414.317
1908			282	304.668		
1909	980	126.093	287	304.430	1.267	430.523
1910			298	312.798		
1911			322	349.581		
1912	760	101.459	346	407.137	1.106	508.596
1913	788	101.671	365	423.413	1.153	525.084
1914	780	100.000	407	492.516	1.187	592.516

Πηγή:
Τζ., Χαρλαύτη, *Ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας, 19^{ος}-20^{ος} αι.*, εκδ. Νεφέλη, Αθήνα, 2001, σ. 221.

Με μια πρώτη ανάγνωση του πίνακα μπορούμε να βγάλουμε ορισμένα βασικά συμπεράσματα. Καταρχάς, μπορούμε να διαπιστώσουμε ότι η μετάβαση από τα ιστοφόρα στα ατμόπλοια δεν έγινε απότομα. Είναι αρκετά τα χρόνια κατά τα οποία τα ιστοφόρα συνυπάρχουν με τα ατμόπλοια και μάλιστα, μέχρι και το 1900, η χωρητικότητα των ιστοφόρων, μετρημένη σε κκχ, ξεπερνά τη χωρητικότητα των ατμόπλοιων.⁴⁰ Από το 1902 και μετά, τα ατμόπλοια ξεπερνούν τη χωρητικότητα των ιστοφόρων και κρατούν αυτή τους την πρωτιά μέχρι και το 1914, χωρίς καμία χρονιά να παρατηρείται ανακατάληψη της πρωτιάς από τα ιστοφόρα.

⁴⁰ Όπως χαρακτηριστικά αναφέρεται στο βιβλίο της Τζ., Χαρλαύτη, *Ιστορία ελληνόκτητης...*, ό.π., σ. 236-237, σχετικά με την παράλληλη χρήση ιστοφόρων και ατμόπλοιων στη Μεσόγειο, «τα ιστοφόρα πλοία παρέμειναν ανταγωνιστικότερα από τα ατμόπλοια ως προς τα ταξίδια μακρινών αποστάσεων, όπως ήταν ο περίπλους της Νότιας Αμερικής από το Ακρωτήριο Χόρν, μέχρι τη διάνοιξη της διώρυγας του Παναμά το 1914... Παρά το ότι τα ατμόπλοια στη Μεσόγειο υπερκέρασαν τα ιστοφόρα σε χωρητικότητα τη δεκαετία του 1880, πολλά ξύλινα πλοία, 200-300 κκχ, συνέχισαν να ταξιδεύουν ως τη δεκαετία του 1890. Ο κύριος λόγος ήταν ότι τα ιστοφόρα εξακολουθούσαν να μεταφέρουν τα χύδην φθηνά φορτία με χαμηλότερο κόστος και μόνον όταν οι ναύλοι έπεσαν σε χαμηλά επίπεδα τόσο, ώστε να μην μπορούν να καλύψουν πια το κόστος τους, απομακρύνθηκαν από την αγορά... Τα παραδοσιακά ναυτιλιακά κράτη εξακολουθούσαν να ναυπηγούν ιστοφόρα ξύλινα και μεταλλικά μέχρι τις παραμονές του Α' Παγκοσμίου Πολέμου».

Σε αυτό το σημείο θα μπορούσε να τεθεί το ερώτημα γιατί να αναφέρουμε ως αφετηρία της διαδικασίας μετάβασης στον ατμοκίνητο στόλο τις αρχές της δεκαετίας του 1880 και όχι τη στροφή στον 20^ο αιώνα, από τη στιγμή που το 1902 τα ατμόπλοια ξεπερνούν σε χωρητικότητα τα ιστιοφόρα. Η απάντηση βρίσκεται με μια προσεκτικότερη ανάγνωση του πίνακα 4. Ήδη, από το 1883, οπότε και ξεκινά η καταμέτρηση των πλοίων και των χωρητικοτήτων τους στον πίνακά μας, παρατηρείται μια διαρκώς αυξανόμενη πορεία στη χωρητικότητα των ατμόπλοιων. Από την άλλη πλευρά, η χωρητικότητα των ιστιοφόρων ακολουθεί, εναλλάξ, πτωτική και ανοδική πορεία μέχρι και το 1907, οπότε και ακολουθεί η οριστική πτώση. Αν συνδυάσουμε και τον πίνακα 2, θα βγάzaμε το συμπέρασμα ότι παρόμοια πορεία ακολουθούν οι πορείες των χωρητικοτήτων και την περίοδο 1863-1879. Μήπως, λοιπόν, ξεκινάμε και πάλι από το μηδέν στην προσπάθειά μας να εξηγήσουμε την επιλογή της δεκαετίας του 1880 ως την αφετηρία της διαδικασίας μετάβασης;

Το επόμενο βήμα είναι η προσεκτική ανάγνωση του πίνακα 4, δίνοντας βάση όχι τόσο στα ποσοτικά, όσο στα ποιοτικά στοιχεία. Μια τέτοια ανάγνωση απαιτεί τον υπολογισμό της συμμετοχής των ιστιοφόρων και των ατμόπλοιων στη συνολική χωρητικότητα των πλοίων. Ο πίνακας 5, που ακολουθεί, θα μας βοηθήσει προς αυτή την κατεύθυνση.

Πίνακας 5. Ποσοστιαία συμμετοχή ιστιοφόρων και ατμόπλοιων

Έτος	Χωρητικότητα ιστιοφόρων (%)	Χωρητικότητα ατμόπλοιων (%)	Συν. Χωρητικότητα(%)
1835	100	0	100
1838	100	0	100
1839	100	0	100
1840	100	0	100
1843	100	0	100
1844	100	0	100
1845	100	0	100
1848	100	0	100
1850	100	0	100
1851	100	0	100
1852	100	0	100

Έτος	Χωρητικότητα ιστιοφόρων (%)	Χωρητικότητα ατμόπλοιων (%)	Συν. Χωρητικότητα(%)
1853	100	0	100
1855	100	0	100
1858	100	0	100
1860	99,17046	0,829537	100
1861	99,14209	0,857911	100
1862	99,12397	0,876032	100
1863	99,17399	0,826015	100
1864	99,19611	0,803888	100
1865	98,96434	1,035659	100
1866	97,62736	2,37264	100
1868	97,67945	2,320545	100
1870	97,02464	2,975362	100
1874	97,85137	2,14863	100
1875	97,18672	2,81328	100
1876	97,67776	2,322244	100
1879	96,01112	3,988884	100
1883	89,402	10,598	100
1887	83,65275	16,34725	100
1888	85,77927	14,22073	100
1889	83,18816	16,81184	100
1890	82,03406	17,96594	100
1891	77,77558	22,22442	100
1892	73,26816	26,73184	100
1893	75,36107	24,63893	100
1895	73,25016	26,74984	100
1900	56,15093	43,84907	100
1902	49,22636	50,77364	100
1903	41,31636	58,68364	100
1905	39,70928	60,29072	100
1907	35,57711	64,42289	100
1909	29,28833	70,71167	100
1912	19,94884	80,05116	100
1913	19,36281	80,63719	100
1914	16,87718	83,12282	100

Πηγή:
Τζ., Χαρλαούτη, *Ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας, 19^{ος}-20^{ος} αι.*, εκδ. Νεφέλη, Αθήνα, 2001, σ. 220-221.

Παρατηρούμε ότι από το 1860, που πρωτοεμφανίζονται καταγεγραμμένα, στον πίνακά μας, έως το 1879, το ποσοστό της χωρητικότητας των ατμόπλοιων, στη συνολική χωρητικότητα, παρουσιάζεται ελάχιστο. Από 0,8% της συνολικής χωρητικότητας στα 1860, φθάνουμε στο 4%, περίπου, στα 1879. Αντίθετα, από το

1883 και μετά, οπότε και το μέγεθος της χωρητικότητας έχει αυξηθεί, ήδη, κατά 2,5 φορές σε σχέση με το 1879, η ποσοστιαία αύξηση της χωρητικότητας των ατμόπλοιων είναι εντυπωσιακή. Χαρακτηριστικά, από το 10,5% του 1883 εκτινάσσεται στο 18% το 1890 και στο 22,2% τον επόμενο χρόνο. Η συνέχεια είναι ανάλογη. Το 1895 φθάνουμε στο 26,7%, ενώ πέντε χρόνια αργότερα, η ποσοστιαία συμμετοχή των ατμόπλοιων στη συνολική χωρητικότητα εκτοξεύεται σχεδόν στο διπλάσιο, στο 43,8%. Αντίστοιχα, αντιστρόφως ανάλογη είναι η πορεία της χωρητικότητας των ιστιοφόρων, τα οποία και ακολουθούν συνεχόμενη πτωτική πορεία.

Το 1902 η χωρητικότητα των ατμόπλοιων ξεπερνά την αντίστοιχη των ιστιοφόρων και, μάλιστα, η ποσοστιαία συμμετοχή τους στη συνολική χωρητικότητα κατά τα έτη 1909, 1912 και 1914 είναι, αντίστοιχα, 70,7, 80 και 83,12%. Αυτή η δυναμική που παρατηρείται στην αυξανόμενη συμμετοχή των ατμόπλοιων στη συνολική χωρητικότητα από το 1880 και μετά είναι που μας κάνει να υιοθετούμε αυτή τη δεκαετία ως την αφετηρία της διαδικασίας μετάβασης στην ατμοκίνητη ναυτιλία.

Παράλληλα, θα μπορούσαμε να προσθέσουμε εδώ και μια ακόμα παρατήρηση που προκύπτει από τους πίνακες 2 και 4. Από τη στιγμή που ο ατμός αρχίζει τη ραγδαία του άνοδο και μετά, μαζί με την άνοδο αυτή, παρατηρείται και σημαντική αύξηση στη συνολική χωρητικότητα. Έτσι, από τους 185.043 κκχ του 1860, οπότε και συνυπάρχουν ιστιοφόρα και ατμόπλοια, θα φθάσουμε στους 241.095 κκχ το 1879, σημειώνοντας αύξηση 56.052 κκχ ή αύξηση 30,29%. Από την άλλη πλευρά, από το 1883, οπότε και αυξάνεται ραγδαία η συμμετοχή των ατμόπλοιων, έως το 1902, που το επιλέγουμε ως το έτος με την ίδια χρονική απόσταση από το έτος βάσης, η αύξηση της συνολικής χωρητικότητας είναι 129.553 κκ ή 46,66%, αυξημένο δηλαδή κατά

73.501 κκχ και 16,37%, πάντα σε σχέση με το, αντίστοιχο, έτος βάσης. Με βάση αυτή την παρατήρηση, μπορούμε να ισχυριστούμε ότι ο ατμός έχει μεγαλύτερη δυναμική συγκριτικά με το ιστίο και, επομένως, η αύξηση στη χρήση του, αναλογικά με το ιστίο, συμπαρασύρει τη συνολική χωρητικότητα της ελληνόκτητης ναυτιλίας προς τα πάνω, με γοργούς ρυθμούς.

3. Οι αιτίες της μετάβασης

Είδαμε ότι, από τη δεκαετία του 1880 και μετά, ο ατμός αρχίζει να κερδίζει τη μάχη της υπεροχής από τα ιστιοφόρα. Η κυρίαρχη αιτία για την κρίση των ιστιοφόρων είναι, ακριβώς, η διάδοση του ατμού και η, συνακόλουθη, πτώση των ναύλων.⁴¹ Τα ατμόπλοια είναι πιο γρήγορα, πιο ανθεκτικά και η χωρητικότητά τους ξεπερνά την αντίστοιχη των ιστιοφόρων κατά 14%.⁴² Προηγούμενα, τα ατμόπλοια δεν μπορούσαν να διαδοθούν εξαιτίας της διστακτικότητας του ιδιωτικού κεφαλαίου προς μια τέτοια επένδυση. Επιπλέον, «η κυβερνητική παρουσία στη ναυτιλία ήταν μηδαμινή και την άφησε να καταρρεύσει».⁴³

Σταδιακά, όμως, η κατάσταση αλλάζει. Ήδη από το 1895 ως καταλληλότερα πλοία για να διανύουν ακόμα και τις μικρές αποστάσεις θεωρούνται τα σιδερένια ατμόπλοια.⁴⁴ Η χωρητικότητα αυτών των πλοίων πρέπει να είναι ανάλογη με τα ταξίδια που κάνουν και τα φορτία που φέρουν, να διαθέτουν μηχανή μεγάλης δύναμης, να αναπτύσσουν ταχύτητα 8-10 μιλίων/ώρα και να χρησιμοποιούν ιστία, παράλληλα με τις ατμοκίνητες μηχανές.⁴⁵

⁴¹ Βλ. Ε., Εμπειρικός, *Περί εμπνοχώσεως της ελληνικής ναυτιλίας*, Αθήνα, 1890, σ. 6.

⁴² *Ο.π.*, σ. 5. Το ποσοστό και η παρατήρηση αναφέρονται στο 1890, οπότε και ο εφοπλιστής της εποχής Ε. Εμπειρικός έγραψε το δοκίμιό του.

⁴³ *Ο.π.*, σ. 7.

⁴⁴ Βλ. Α.Ν., Βερναρδάκης, *Περί του εν Ελλάδι εμπορίου*, Αθήνα, 1895, σ. 192.

⁴⁵ *Ο.π.*, σ. 192.

Μια άλλη παράμετρος με την οποία θα προσπαθήσουμε να ερμηνεύσουμε τα πλεονεκτήματα των ατμόπλοιων έναντι των ιστιοφόρων, που οδήγησαν στη σταδιακή αντικατάσταση των δευτέρων από τα πρώτα, είναι η διάρκεια ζωής των δύο τύπων πλοίου. Ο Α.Ν. Βερναρδάκης⁴⁶ μας δίνει σημαντικές πληροφορίες για αυτό το ζήτημα. Όπως λέει, ένα καλό ιστιοφόρο είχε διάρκεια ζωής 14 χρόνια, ενώ αν έκανε υπερωκεάνια ταξίδια η διάρκεια ζωής του περιοριζόταν στα 10-12 χρόνια. Το μισό κεφάλαιο του πλοίου έπρεπε να αποπληρωθεί τα πρώτα 5 χρόνια, το υπόλοιπο $\frac{1}{4}$ στα επόμενα 5 χρόνια και το υπόλοιπο $\frac{1}{4}$ στα εναπομείναντα χρόνια. Το κόστος συντήρησης δε για τα ιστιοφόρα ήταν πολύ μεγάλο. Επιπλέον, ακόμα κι αν ένα ιστιοφόρο ήταν Α' τάξης, μετά από 7 χρόνια λειτουργίας του, οι ασφαλιστικές εταιρίες τα τοποθετούσαν ως πλοία Β' τάξης. Με δεδομένα όλα αυτά, ένα ιστιοφόρο δαπανούσε για τη συντήρησή του, σχεδόν, όλα του τα εισοδήματα από τα 7-8 χρόνια χρήσης του και μετά. Χαρακτηριστικά, οι ασφάλειες για αυτά τα πλοία ήταν της τάξης του 10-11% και δεν απέδιδαν σίγουρο κέρδος, αφού και πάλι θεωρούνταν επισφαλείς.

Από τη άλλη μεριά, ένα καλά κατασκευασμένο ατμόπλοιο κόστιζε 550-700 φράγκα/τόνο. Ακόμα και αν θεωρήσουμε ότι έχει την ίδια χωρητικότητα με ένα ιστιοφόρο, ισοδυναμεί με τέσσερα, αφού εντός ίδιου χρονικού διαστήματος δύναται να πραγματοποιήσει τέσσερα ταξίδια, ίσης απόστασης, έναντι ενός του ιστιοφόρου. Η διάρκεια ζωής του έφτανε τα 25-28 χρόνια, ενώ η συντήρηση ενός σιδερένιου ατμόπλοιου δεν κόστιζε πάνω από το 6%, ακόμα και αν συμπεριλάβουμε τη συντήρηση της μηχανής. Σε σχέση με τις ασφαλιστικές εταιρίες, υπήρχε και πάλι πλεονέκτημα για τα σιδερένια ατμόπλοια, αφού εκτός των προαναφερθέντων

⁴⁶ Ο.π., σ. 197.

πλεονεκτημάτων τους, οι ασφαλιστικές εταιρίες τα προτιμούσαν και εξαιτίας της έλλειψης κινδύνου πυρκαγιάς.

Τα κόστη λειτουργίας ατμόπλοιων και ιστιοφόρων αποτελούν σημαντικό κριτήριο για την επιλογή του σκάφους αγοράς από τους εφοπλιστές. Στην περίπτωση αυτή, ένα σημαντικό κόστος αποτελεί το μισθολόγιο των πληρωμάτων. Τα ατμόπλοια για να κινηθούν απαιτούν την πρόσληψη περισσότερων ναυτών από όσους χρειάζεται το ταξίδι ενός ιστιοφόρου. Σύμφωνα, όμως, με τον Βερναρδάκη⁴⁷ θα πρέπει να λαμβάνουμε το προσωπικό ατμόπλοιων και ιστιοφόρων σε «ίση μοίρα» αφού το επιπλέον κόστος του προσωπικού των ατμόπλοιων μετακυλύεται στο επιβατικό κοινό.

Από την άλλη πλευρά, το κόστος κίνησης των ατμόπλοιων φαίνεται πως, ήδη, από το 1895 παρουσιάζει ρυθμό μείωσης. Η καύσιμη ύλη είχε μειωθεί στη μισή, γιατί χρειαζόταν μόλις το ένα τρίτο των ανθράκων που καταναλώνονταν (καίγονταν) παλαιότερα.⁴⁸ Επιπλέον, η μείωση των ανθράκων σήμαινε και εξοικονόμηση ωφέλιμου χώρου στα ατμόπλοια για τη μεταφορά εμπορευμάτων, αφού οι αποθήκες που φυλάσσονταν η καύσιμη ύλη είχαν, ήδη, ελαττωθεί κατά το μισό ή τα δύο τρίτα των παλαιότερων ανθρακαποθηκών, ενώ και ο όγκος των μηχανών ακολουθούσε παρόμοια μείωση.⁴⁹

Πέρα, όμως, από τις αιτίες που περιγράψαμε, θα πρέπει να μελετήσουμε και ορισμένα, ακόμα, στοιχεία που έχουμε στη διάθεσή μας για αυτή τη ραγδαία, όπως διαπιστώσαμε παραπάνω, αύξηση εγγραφών ατμόπλοιων στα ελληνικά νηολόγια από το 1880 κι ύστερα. Αρχικά, θα πρέπει να ερμηνεύσουμε αυτή την αύξηση μέσα από τη διεθνή συγκυρία. Το ατμόπλοιο είχε, ήδη, κερδίσει την κυριαρχία στη μάχη του με το ιστιοφόρο, στην υπόλοιπη Ευρώπη. Επιπλέον, η διάδοση του τηλέγραφου και η

⁴⁷ *Ο.π.*, σ. 198.

⁴⁸ *Ο.π.*, σ. 198.

⁴⁹ *Ο.π.*, σ. 199.

επέκταση των σιδηροδρόμων είχαν κάνει ζωτικής σημασίας τον εκσυγχρονισμό του ελληνόκτητου στόλου.

Οι ομογενείς αποτελούσαν τη σημαντικότερη συνιστώσα της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας. Είναι οι άνθρωποι που έδωσαν, τελικά, την ώθηση στην ελληνική ναυτιλία να κάνει το βήμα προόδου και εκσυγχρονισμού του στόλου της, χρηματοδοτώντας την αγορά ατμόπλοιων και αγοράζοντας ατμόπλοια προς ίδιον όφελος. Είναι η δεκαετία του 1880 στην οποία θα βγουν στο προσκήνιο οι οικογένειες των Βαλλιάνων, των Θεοφιλάτων, των Σταθάτων κ.α που διαδραμάτισαν σπουδαίο ρόλο στη μετάβαση από το ιστίο στον ατμό.⁵⁰ Οι Έλληνες της Μαύρης Θάλασσας άρχισαν να αντιλαμβάνονται ότι οι μεταβολές που είχαν επικρατήσει στο εμπόριο των δημητριακών μετά το 1860 «απειλούσαν τη συνέχιση των δραστηριοτήτων τους».⁵¹ Η επικράτηση των ατμόπλοιων στις μεταφορές των σιτηρών περιόρισε την κερδοφορία των επιχειρήσεών τους.

Μια άλλη παράμετρος ήταν η εισαγωγή, με φορτηγά ατμόπλοια, στην Ευρώπη αμερικάνικων δημητριακών που όξυνε τον ανταγωνισμό και περιόρισε την εξαγωγή ανατολικών δημητριακών προς τη Δύση. Η είσοδος των ατμόπλοιων στο εμπόριο της περιοχής, σε συνδυασμό με τη χρήση του τηλέγραφου και του σιδηροδρόμου, που συνέδεε τα εξαγωγικά λιμάνια με την ενδοχώρα, επέτρεπε στους ναυτιλιακούς πράκτορες των δυτικών ατμοπλοϊκών εταιριών να έρχονται σε απευθείας επαφή με τους παραγωγούς, παρακάμπτοντας με τον τρόπο αυτό τους Έλληνες εμπόρους.⁵²

⁵⁰ Βλ. Β., Καρδάσης, *Από του ιστίου εις τον ατμόν. Ελληνική εμπορική ναυτιλία, 1858-1914*, εκδ. Πολιτιστικό Τεχνολογικό Ίδρυμα ΕΤΒΑ, Αθήνα, 1993, σ. 146.

⁵¹ Ο.π., σ. 145.

⁵² Ο.π., σ. 145.

4. «Ιόνιο δίκτυο»⁵³

Η νέα φάση στην οποία πέρασε η ελληνόκτητη ναυτιλία από τη δεκαετία του 1880 και μετά είδαμε πως χαρακτηρίζεται από τη μετάβαση στα ατμόπλοια και στη, συνακόλουθη, ανάδειξη του τύπου του εφοπλιστή. Τα στοιχεία αυτά έρχονται σε αντίθεση με την κυριαρχία των ιστιοφόρων και την ιδιότητα του εμπόρου-πλοιοκτήτη, που παρατηρείται στην προηγούμενη φάση ανάπτυξης της ελληνικής ναυτιλίας, όπου και κηδεμονεύεται από το «χιώτικο» δίκτυο.

Η μετάβαση στη κυριαρχία του «ιόνιου» δικτύου προϋποθέτει την πτώση του «χιώτικου δικτύου». Οι αιτίες που οδήγησαν σε παρακμή το «χιώτικο δίκτυο» είναι αρκετοί. Σημαντικότεροι εξ αυτών είναι οι ακόλουθοι. Πρώτον, πολλά μέλη του δικτύου, όπως οι αδερφοί Ράλλη και Ροδοκανάκη, απεβίωσαν στις δεκαετίες 1850 και 1860. Οι απόγονοι των πρωτοπόρων αυτών ναυτιλιακών παραγόντων είτε δεν ασχολήθηκαν με τη ναυτιλία, είτε δεν το έκαναν με την ίδια αποτελεσματικότητα. Υπάρχουν παραδείγματα απογόνων των μελών του «χιώτικου» δικτύου οι οποίοι εγκατέλειψαν το εμπόριο και ασχολήθηκαν με τις επικερδείς επενδύσεις ακινήτων, στους τόπους όπου και ήταν εγκαταστημένοι.⁵⁴

Μια δεύτερη αιτία αποτελεί η αλλαγή των συνθηκών του εμπορίου της Μαύρης Θάλασσας μετά τον Κριμαϊκό πόλεμο, όπως η χειραφέτηση των δουλοπάροικων στη νότια Ρωσία το 1861, που είχε σαν τελικό αποτέλεσμα την αθρόα πώληση γαιών σε Εβραίους, καθώς η εξίσωση των προνομίων ντόπιων και ξένων εμπόρων, που ανείρεσε τα συγκριτικά πλεονεκτήματα των Ελλήνων εμπόρων που είχαν αποκτήσει τη ρωσική υπηκοότητα.⁵⁵ Σε ό,τι αφορά την τρίτη ομάδα παραγόντων, που αφορά την τεχνολογική μεταβολή με την είσοδο του ατμόπλοιου και του τηλεγράφου έχουμε

⁵³ Η ονομασία «ιόνιο δίκτυο» προέρχεται από τη Τζ., Χαρλαύτη, *ό.π.*, σ. 174.

⁵⁴ Βλ. Τζ., Χαρλαύτη, *ό.π.*, σ. 171.

⁵⁵ *Ο.π.*, σ. 169.

κάνει ήδη σχετική αναφορά παραπάνω. Αξίζει, πάντως, εδώ να σημειώσουμε πως με την απευθείας σύνδεση των δυτικών αγορών με την Ανατολή, περιορίστηκε σημαντικά η μεσολάβηση των Ελλήνων εμπόρων, οι οποίοι είχαν ως κύρια πηγή κέρδους την «αποκλειστική πληροφόρηση και την κερδοφορία από τα φορτία, που πωλούνταν δύο ή τρεις μήνες πριν φτάσουν στη Βρετανία».⁵⁶

Ας δούμε τα στοιχεία που διαφοροποιούν το «ιόνιο» από το «χιώτικο» δίκτυο. Πρώτον, ότι τα μέλη του «ιόνιου» δικτύου ξεκίνησαν τις δραστηριότητές τους από τη ναυτιλία, τα ιστιοφόρα και μόνο σε κάποιες περιπτώσεις τις συνδύαζαν με το εμπόριο. Δεύτερη διαφοροποίηση αποτελεί η ακόμα μεγαλύτερη εξειδίκευση των μελών του «ιόνιου» δικτύου στη μεταφορά φθηνών χύδην φορτίων, όπως το σιτάρι και το κάρβουνο και η τρίτη είναι η δραστική μείωση του αριθμού των υποκαταστημάτων στα διάφορα λιμάνια.⁵⁷

Η σημασία του «ιόνιου» δικτύου έγκειται στο γεγονός πως τα κορυφαία μέλη του ήταν οι πρώτοι αγοραστές ατμόπλοιων, μεταχειρισμένων στην πλειονότητα, και σηματοδότησαν την τεράστια στροφή της ναυτιλίας, ως τη στροφή του 20^{ου} αιώνα, οπότε και ολοκληρώνεται η εξειδίκευση στο επάγγελμα του εφοπλιστή και παρατηρείται αθρόα είσοδος μικροεπενδυτών στο ναυτιλιακό στίβο. Αρκετά από τα μέλη του «ιόνιου» δικτύου κατέφθασαν στα νέα μεγάλα ναυτιλιακά κέντρα του Πειραιά και του Λονδίνου και συνέχισαν, από εκεί, τις επιχειρηματικές τους δραστηριότητες.

⁵⁶ Ο.π., σ. 170.

⁵⁷ Ο.π., σ. 173.

5. Η οικογένεια Βαλλιάνου

Σε αυτήν την ενότητα θα ασχοληθούμε με την περιγραφή των εμπορικών πρακτικών και των δραστηριοτήτων της μεγαλύτερης οικογένειας του «ιόνιου» δικτύου, των Βαλλιάνων. Η προσοχή μας θα επικεντρωθεί στον Παναγή Βαλλιάνο, τον «πατήρ του ελληνικού ναυτεμπορικού κόσμου»⁵⁸ αφού, μέσα από τη μελέτη της δράσης του μπορούμε να κατανοήσουμε τη στροφή της ελληνικής ναυτιλίας προς τον ατμό. Επιπλέον, να ανακαλύψουμε σημαντικό μέρος των χρηματοδοτικών μηχανισμών που έδωσαν την απαραίτητη και αναγκαία ώθηση στη ναυτιλία για να πραγματοποιήσει τη μετάβαση στον ατμό.

Ιδρυτής του οίκου Βαλλιάνου υπήρξε ο Μαρίνος (ή Μαρής), ο οποίος έφυγε το 1825 από την Κεφαλονιά για την Αζοφική όπου και τον βοήθησε, διορίζοντάς τον πλοίαρχο σε ένα από τα ιστιοφόρα του, ο Αυγερινός, έμπορος από την Κεφαλονιά.⁵⁹ Στο σημείο αυτό, μπορούμε να κάνουμε την πρώτη μας παρατήρηση, καθώς από τη σχέση αυτή του Αυγερινού και του Μαρίνου διακρίνουμε μια από τις βασικές ιδιαιτερότητες του «ιόνιου» δικτύου, που πηγάζει από τον τόπο καταγωγής. Για έναν Κεφαλλονίτη ή για έναν Ιθακήσιο, οι δεσμοί συγγένειας ή γάμου θεωρούνταν ισάξιοι με τους δεσμούς της κοινής καταγωγής.⁶⁰ Έτσι, ο Αυγερινός βοηθάει τον Βαλλιάνο, όπως θα έκανε οποιοσδήποτε επτανήσιος σε κάποιον συντοπίτη του, με την ίδια ευκολία που θα το έπραττε και για κάποιο συγγενικό του πρόσωπο.

Ο Μαρίνος Βαλλιάνος εξοικονόμησε, σύντομα, ένα μικρό κεφάλαιο «το οποίον ήνωσε με εμβάσματα της οικογένειάς του και ηγόρασεν ιδιόκτητον πλοίον, προς διαχείρησιν του οποίου εγκατεστάθη εν Ταϊγανίω».⁶¹ Πρόκειται για το πρώτο βασικό επιχειρηματικό χαρακτηριστικό που διακρίνει τα μέλη του «ιόνιου» από του

⁵⁸ Βλ. Α., Λαιμός, *Η εμπορική ναυτιλία της Χίου*, Αθήνα, 1963, σ. 404.

⁵⁹ Ο.π., σ. 401-402.

⁶⁰ Λ. Τζ., Χαρλαύτη, *Ιστορία ελληνόκτητης...*, ό.π., σ. 197.

⁶¹ Βλ. Α., Λαιμός, ό.π., σ. 402.

«χιώτικου» δικτύου και το οποίο δεν είναι άλλο από το ότι «τα περισσότερα από τα μέλη του πρώτου (σς. του «όνιου») είχαν αναπτύξει εξαρχής ναυτιλιακή δραστηριότητα, ενώ το εμπόριο αποτελούσε δραστηριότητα μάλλον συμπληρωματική».⁶²

Μετά από την παρέλευση ορισμένων ετών, τον Μαρίνο ακολούθησε ο μικρότερος αδερφός του, ο Παναγής Βαλλιάνος, ο οποίος και εργάστηκε, αρχικά, ως ναύτης στο ιστιοφόρο του αδερφού του, υπό τον πλοίαρχο Γεράσιμο Βεργκοτή.⁶³ Σε ένα ταξίδι του πλοίου, κατά το οποίο μεταφέρονταν σιτοφορτίο της οικογένειας Βαλλιάνου από την Αζοφική προς την Ευρώπη και στο οποίο, το ιστιοφόρο, αναγκάστηκε, λόγω αβαρίας, να προσεγγίσει τη Ζάκυνθο, ο Παναγής Βαλλιάνος πήρε εντολή από τον αδερφό του να παραμείνει εκεί προκειμένου να κανονίσει την αβαρία, αλλά και για να ιδρύσει στο νησί σιτεμπορικό γραφείο. Έτσι, ο Παναγής Βαλλιάνος παρέμεινε στη Ζάκυνθο για κάποια χρόνια και στη συνέχεια μετέβη στην Αλεξάνδρεια και, από το 1858, εγκαταστάθηκε στο Λονδίνο «δια να αντιπροσωπεύσει τα εμπορικά και ναυτιλιακά συμφέροντα της οικογενείας του».⁶⁴

Από το σημείο αυτό, αρχίζει η σημαντική δραστηριοποίηση του Παναγή Βαλλιάνου. Εκμεταλλευόμενος τις γνωριμίες της οικογένειάς του με τους χρηματιστές του Λονδίνου, επέβαλλε την παρουσία του οίκου που διηύθυνε ανάμεσα στους ομογενειακούς οίκους.⁶⁵ Η αγορά, αρχικά, ιστιοφόρων έδωσε ώθηση στην ιστιοφόρο ναυτιλία, αλλά η σημαντικότερη προσφορά του οίκου Βαλλιάνου έρχεται από τη στιγμή που «παρατήρησαν ότι το ιστίον παραχωρεί την θέση του εις τον

⁶² Βλ. Τζ., Χαρλαύτη, *ό.π.*, σ. 197.

⁶³ Βλ. Α., Λαιμός, *ό.π.*, σ. 402.

⁶⁴ *Ο.π.*, σ. 402.

⁶⁵ Βλ. Β. Καρδάσης, *Από του ιστίου...*, *ό.π.*, σ. 148. Χαρακτηριστικό είναι το απόσπασμα από το βιβλίο του Γ. Δερτιλή, *Ελληνική Οικονομία...*, *ό.π.*, σ. 34, όπου αναφέρεται ότι «οι νέοι πλοιοκτήτες, και ιδίως οι πιο επιτυχημένοι, όπως π.χ. οι Βαλλιάνοι, συνδέονταν με τους ισχυρούς μεγαλέμπορους και χρηματιστές της ομογένειας, όχι μόνο στην Αυτοκρατορία και στον Εύξεινο, αλλά και στην Κεντρική Ευρώπη και στη Δύση: συνδέονταν άμεσα, λόγω μετανάστευσης, αλλά και έμμεσα, με τη συγγένεια και την αγχιστεία, τη φιλία και τον συνεταιρισμό».

ατμόν, χωρίς να χάσουν καιρό ηγόρασαν ατμόπλοια και έδιναν εργασίαν εις τους ναυτικούς μας, οίτινες εμαραίνοντο ελλείψει εργασίας».⁶⁶

Οι Βαλλιάνοι, και ιδιαίτερα ο Παναγής, σύνδεσαν το όνομά τους με την ατμοκίνητη ελληνική ναυτιλία για μια σειρά από λόγους. Πρώτα από όλα, αγόρασαν αρκετά ατμόπλοια. Από το 1885 ως το 1905 ανέπτυξαν μεγάλη εφοπλιστική δραστηριότητα. Τη δραστηριότητα αυτή παρουσιάζουμε στον πίνακα 6, που ακολουθεί

Πίνακας 6. Τα ατμόπλοια των Βαλλιάνων

Έτος	Αριθμός πλοίων	κκχ
1885	7	7.144
1890	7	6.746
1895	16	12.293
1905	11	17.582

Πηγή: Τζ., Χαρλαύτη, *Ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας, 19^{ος}-20^{ος} αι.*, εκδ. Νεφέλη, Αθήνα, 2001, σ. 201.

Οι Βαλλιάνοι δεν περιορίστηκαν στις εμπορικές και εφοπλιστικές εργασίες. Στο κεφάλαιο που ακολουθεί θα προσπαθήσουμε να κάνουμε μια εκτενή αναφορά στη χρηματοδότηση των Ελλήνων πλοιοκτητών και εφοπλιστών. Όπως θα δούμε, οι ελληνικοί εμπορικοί και ναυτιλιακοί οίκοι του εξωτερικού, με προεξέχοντες τον Παναγή Βαλλιάνο από το Λονδίνο και τον Μ. Ζαρίφη, τραπεζίτη από την Κωνσταντινούπολη, χρηματοδοτούσαν την αγορά ατμόπλοιων από Έλληνες οι οποίοι δεν είχαν το απαιτούμενο κεφάλαιο για να πραγματοποιήσουν από μόνοι τους την αγορά.⁶⁷

Αρκετοί ήταν οι εφοπλιστές που πήραν δάνειο από τον Παναγή Βαλλιάνο προκειμένου να αγοράσουν το πρώτο τους ατμόπλοιο. Ανάμεσά τους και ο Δ.

⁶⁶ Βλ. Α. Λαμός, *ό.π.*, σ. 407.

⁶⁷ Βλ. Β. Καρδάσης, *ό.π.*, σ. 147

Μωραΐτης,⁶⁸ άσημος ναυτικός τότε, ο οποίος εξελίχθηκε σε σπουδαίο εφοπλιστή, καθώς ήταν και ο πρώτος Έλληνας που έκανε το βήμα προς την υπερωκεάνιο ναυτιλία. Η εφοπλιστική δραστηριότητα του Δ. Μωραΐτη θα μας απασχολήσει στο τελευταίο μέρος της εργασίας μας, οπότε και θα ασχοληθούμε με τα υπερωκεάνια.

6. Χρηματοδότηση

Η αγορά των ατμόπλοιων δεν ήταν το ίδιο εύκολη με την αγορά των ιστιοφόρων. Τα κεφάλαια που απαιτούσε η αγορά ενός ατμόπλοιου ήταν κατά πολύ υψηλότερα⁶⁹ και, κατά συνέπεια, η απόκτηση ενός ικανού αριθμού πλοίων από έναν και μόνο εφοπλιστή πολυδάπανη. Ποιος ήταν ο τρόπος με τον οποίο η ελληνική ναυτιλία κατάφερε να ξεπεράσει το εμπόδιο του υψηλού κόστους αγοράς και να καταφέρει να σχηματίσει ένα στόλο που θα διαδραματίσει σπουδαίο ρόλο στην ευρωπαϊκή εμπορική ναυτιλία; Από πού προέκυψαν τα αναγκαία κεφάλαια και ποιες ήταν οι νέες εμπορικές πρακτικές των Ελλήνων πλοιοκτητών;

Έχει γίνει σαφές, από τη μέχρι τώρα ανάλυσή μας, ότι τον πρώτο ρόλο στην ανάπτυξη της ατμοκίνητης ναυτιλίας τον είχαν οι Έλληνες της διασποράς. Οι περιοχές της νότιας Ρωσίας, της Αζοφικής, αλλά και του Λονδίνου ήταν οι βάσεις από όπου οι Έλληνες της διασποράς δημιούργησαν τον ελληνικό εμπορικό στόλο. Ως ο πρώτος Έλληνας που απέκτησε ατμόπλοιο φέρεται ο χιώτης Α. Σκαραμαγκάς, εγκαταστημένος στη Νότια Ρωσία, ο οποίος αγόρασε το αγγλικό ατμόπλοιο «Prince

⁶⁸ Για το δανεισμό του Δ. Μωραΐτη από τον Παναγή Βαλλιάνο, βλ. Α. Λαιμός, *ό.π.*, σ. 410-411. Σχετική αναφορά υπάρχει και στο Β. Καρδάσης, «Δημήτριος Μωραΐτης», *Ε Ιστορικά*, τ. 196, 31 Ιουλίου 2003, σ. 34.

⁶⁹ Βλ. Βερναρδάκης, *ό.π.*, σ. 192-198.

Albert)». ⁷⁰ Το ερώτημα που παραμένει είναι η πηγή άντλησης των απαραίτητων κεφαλαίων και ο τρόπος αποπληρωμής των πλοίων.

Τα κεφάλαια για την αγορά των ατμόπλοιων προήλθαν, σε μεγάλο βαθμό, από τις επικερδείς εμπορικές δραστηριότητες των μελών της ελληνικής ομογένειας. Εκείνοι έδωσαν την αναγκαία ώθηση στην ελληνική ναυτιλία προκειμένου, η τελευταία, να ξεπεράσει τις δυσκολίες της μετάβασης στον ατμό. Οι ελληνικών συμφερόντων εμπορικοί οίκοι των Βαλκανίων και των άλλων περιοχών μετατράπηκαν σε πηγή χρηματοδότησης των επίδοξων ελλήνων εφοπλιστών και, κατά αυτό τον τρόπο, η ελληνική ναυτιλία πέρασε με επιτυχία τις εξετάσεις της σε ό,τι αφορά την υιοθέτηση της νέας τεχνολογίας και του ανεβασμένου ανταγωνισμού της με τις υπόλοιπες ναυτικές δυνάμεις που δραστηριοποιούνταν στην περιοχή.

Έχουμε, ήδη, αναφερθεί σε έναν εμπορικό οίκο του οποίου η συνεισφορά στην ελληνική ναυτιλία υπήρξε τεράστια. Πρόκειται για τον οίκο Βαλλιάνου και, ιδιαίτερα, για τον Παναγή Βαλλιάνο, Έλληνα εγκατεστημένο στο Λονδίνο, ήδη, από το 1858. Ο δεύτερος Έλληνας που χρηματοδοτούσε τους εφοπλιστές για την αγορά πλοίων ήταν ο Ζαρίφης, τραπεζίτης από την Κωνσταντινούπολη.

Συγκεκριμένα, υπολογίζεται πως οι οίκοι Βαλλιάνου και Ζαρίφη χρηματοδοτούσαν τους επίδοξους εφοπλιστές χρεώνοντάς τους επιτόκια 7-8%. ⁷¹ Ο χαρακτηρισμός του Α. Λαιμού, για τον Παναγή Βαλλιάνο, που αναφέρει ότι «αφιλοκερδέστερον άνδρα δεν έχει να επιδείξη η ατμήρης ναυτιλία» ⁷² φαίνεται να είναι υπερβολικός, ωστόσο αποδίδει σε ένα βαθμό τη μεγάλη συμβολή του Παναγή

⁷⁰ Βλ. Α. Λαιμός, *ό.π.*, σ. 403. Στο βιβλίο του ο Β. Καρδάσης, *Από του ιστίου...*, *ό.π.*, σ. 146, αναφέρει ότι ο πρώτος Έλληνας που απέκτησε ατμόπλοιο ήταν ο Χρυσοβελώνης, ομογενής της Βραΐλας, με το ατμόπλοιο «Χρυσοβελώνης», ενώ μετά τους ιθακήσιους ομογενείς του Δούναβη, ακολούθησαν οι ομογενείς της Νότιας Ρωσίας, ανάμεσά τους και ο Σκαραμαγκάς. Όπως και να έχει, πάντως, το ζήτημα της «πρωτιάς», η ουσία είναι ότι οι πρωτοπόροι της μετάβασης από το ιστίο στον ατμό ήταν οι ομογενείς. Με τη στροφή στη ναυτιλία των Ελλήνων του ελλαδικού χώρου θα ασχοληθούμε παρακάτω.

⁷¹ Βλ. Τζ. Χαρλαύτη, *ό.π.*, σ. 201. Στο βιβλίο Β. Καρδάσης, *ό.π.*, σ. 147, αναφέρεται ότι το επιτόκιο κυμαίνεται στο 6-8%.

⁷² Βλ. Α. Λαιμός, *ό.π.*, σ. 409.

Βαλλιάνου στην ανάπτυξη της ατμοκίνητης ναυτιλίας. Οι χρηματοδοτήσεις, Βαλλιάνου και Ζαρίφη, έστω και αν δεν έγιναν «αφιλοκερδώς», κάλυπταν ένα μεγάλο θεσμικό κενό το οποίο δεν άφηνε περιθώρια δανεισμού από το Δημόσιο για τους εφοπλιστές.

Ο όρος που επέβαλαν οι Βαλλιάνος και Ζαρίφης στους εφοπλιστές ήταν η προκαταβολή από τον δανειζόμενο της μισής αξίας του πλοίου, το οποίο ως την πλήρη αποπληρωμή του από το δανειζόμενο βρισκόταν στην κυριότητά τους (του Βαλλιάνου και του Ζαρίφη), ως εγγύηση για το δάνειο. Υπολογίζεται, πως από το δανεισμό, οι δανειστές δεν κέρδιζαν μόνο από τον τόκο, αλλά είχαν και επιπλέον έσοδα, που έφταναν στο 15%, από προμήθειες και μεσιτεία που εισέπρατταν από τις ασφαλιστικές εταιρίες στις οποίες ασφαλιζόνταν τα πλοία.⁷³

Ένας άλλος σημαντικός χρηματοδοτικός φορέας στον οποίον απευθύνονταν οι εφοπλιστές ήταν η Τράπεζα Αθηνών. Η τράπεζα χρηματοδοτούσε το μισό ποσό που χρειάζονταν για την αγορά του πλοίου, αφού πρώτα ο εφοπλιστής έπρεπε να καταβάλλει στην ίδια το υπόλοιπο ποσό, και διατηρούσε, κι αυτή όπως οι εμπορικοί οίκοι της διασποράς, την κυριότητά του. Ο δανειζόμενος έπρεπε να επιστρέψει στην τράπεζα το χρεωστούμενο ποσό εντός τετραετίας, υποχρέωση που όταν εκπληρωνόταν, συνοδεύονταν από την απόκτηση της κυριότητας του πλοίου από τον εφοπλιστή. Η Τράπεζα Αθηνών εισέπραττε επιτόκιο που έφτανε και σε αυτή την περίπτωση το 6-8%, ενώ κέρδιζε και 1,5-2%, επιπλέον, ως προμήθεια κατά την αγορά του σκάφους.⁷⁴

Οι έλληνες κεφαλαιούχοι, των οποίων το κεφάλαιο δεν επαρκούσε για την αγορά των ατμόπλοιων, επωφελήθηκαν από αυτές τις διαδικασίες δανειοδότησης. Όσο, όμως, διαρκούσε η αβεβαιότητα για το ιδιοκτησιακό καθεστώς των πλοίων

⁷³ Βλ. Τζ. Χαρλαύτη, *ό.π.*, σ. 201-203 και Β. Καρδάσης, *ό.π.*, σ. 148.

⁷⁴ Βλ. Β. Καρδάσης, *ό.π.*, σ. 148.

έλειπαν οι επενδύσεις από τους μικροκεφαλαιούχους, οι οποίοι δεν τολμούσαν να τοποθετήσουν τα κεφάλαιά τους σε πλοία με ασαφή ιδιοκτησία.

Μια τρίτη πηγή χρηματοδότησης, εκτός των Ελλήνων της ομογένειας και της Τράπεζας Αθηνών, αποτελούσαν οι έμποροι-τραπεζίτες της Σύρου. Η χρηματοδότηση αυτής της ομάδας παρατηρήθηκε, κυρίως, κατά τη δεύτερη φάση της μετάβασης από το ιστίο στον ατμό, κατά την περίοδο 1900-1914 και αφορούσε στη νηολόγηση πλοίων στη Σύρο και τον Πειραιά.⁷⁵ Είναι η εποχή που ο Πειραιάς αρχίζει να αποκτά δεσπόζουσα σημασία στα ναυτιλιακά πράγματα, καθώς, η δεύτερη περίοδος της μετάβασης χαρακτηρίζεται από την εμφάνιση του επαγγέλματος του εφοπλιστή που αντικαθιστά τον έμπορο-πλοιοκτήτη. Πολλά μέλη του «ιόνιου» δικτύου εγκαθίστανται στον Πειραιά και το Λονδίνο, ιδρύοντας καθαρώς ναυτιλιακά γραφεία. Οι έμποροι-τραπεζίτες της Σύρου που χρηματοδοτούσαν τους εφοπλιστές ήταν οι απόγονοι των μελών του ισχυρού «χιώτικου» δικτύου, όπως οι Αυγερινός, Νεγρεπόντης και Μαυρογορδάτος και οι οποίοι χρηματοδοτούσαν ναυτικές οικογένειες από την Κάσο, τη Χίο και την Άνδρο, όπως οι οικογένειες Κουλουκουνητή, Ανδρεάδη κ.α.⁷⁶

Στον παρακάτω πίνακα παρατηρούμε το ποσοστό χρηματοδότησης καθεμιάς από τις τρεις παραπάνω ομάδες επενδυτών, σύμφωνα με τα νηολόγια της Σύρου (1880-1910) και του Πειραιά (1900-1910)

Πίνακας 7. Οι ομάδες επενδυτών που χρηματοδοτούσαν τους πλοιοκτήτες

Ομάδες επενδυτών	Πλοία	κκχ	Συμμετοχή στο σύνολο νηολογημένων πλοίων Σύρου-Πειραιά (%)
Έμποροι/εφοπλιστές Ν. Ρωσίας	13	11.880	6
Έμποροι/εφοπλιστές Δούναβη	10	18.100	10
Έμποροι/εφοπλιστές/τραπεζίτες Κωνσταντινούπολης	38	31.260	17

⁷⁵ Βλ. Τζ. Χαρλαύτη, *ό.π.*, σ. 254-255.

⁷⁶ *Ο.π.*, σ. 255.

Ομάδες επενδυτών	Πλοία	κκχ	Συμμετοχή στο σύνολο νηολογημένων πλοίων Σύρου-Πειραιά (%)
Τράπεζα Αθηνών	22	30.837	16
Έμποροι/τραπεζίτες Σύρου	63	59.980	32
Αυτοχρηματοδότηση	34	28.516	15
Άλλοι	8	8.607	4
Σύνολο νηολογήσεων Σύρου-Πειραιά	188	189.180	100
Σύνολο αποκτηθέντων πλοίων	538	516.037	

Πηγή:
 Γζ., Χαρλαύτη, *Ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας, 19^{ος}-20^{ος} αι.*, εκδ. Νεφέλη, Αθήνα, 2001, σ.255.

Στο σημείο αυτό κρίνεται σκόπιμο να μελετήσουμε τις αιτίες που οδήγησαν τους επενδυτές που ήταν εγκατεστημένοι εντός του ελλαδικού χώρου και, κυρίως, στη Σύρο σε επενδύσεις στη ναυτιλία. Σαν μια πρώτη ομάδα παραγόντων, θα έπρεπε να αναφέρουμε την υποχώρηση των κερδών από την τοποθέτηση σε ομολογίες, τίτλους και ακίνητα και τη σύγκρισή τους με τα κέρδη στη ναυτιλία. Οι επενδύσεις σε ακίνητα, ομολογίες και τίτλους δεν απέφεραν, πλέον, την περίοδο 1870-1890, παραπάνω από 6%⁷⁷, ενώ τα αντίστοιχα κέρδη της ναυτιλίας υπολογίζεται να κυμαίνονται στο 25%, ενώ σε ειδικές περιπτώσεις, όπως ο πόλεμος των Μπόερς, έφταναν ακόμη και στο 40%.⁷⁸

Μια ακόμη αιτία για τη στροφή στις ναυτιλιακές επενδύσεις κρίνεται η πολιτική της Εθνικής Τράπεζας της Ελλάδος. Η Τράπεζα δεν παραχωρούσε δάνεια στη ναυτιλία με άμεσο τρόπο, αλλά, πάντως, εξυπηρετούσε τους κεφαλαιούχους που επιθυμούσαν να επενδύσουν σε αυτήν. Οι κάτοχοι ομολογιών και μετοχών τις κατέθεταν στην Τράπεζα και εισέπρατταν τα $\frac{3}{4}$ της αξίας τους. Με το ρευστό που προμηθεύονταν αποκτούσαν τη δυνατότητα να την επενδύσουν στη ναυτιλία,

⁷⁷ Βλ. Β. Καρδάσης, *ό.π.*, σ. 149.

⁷⁸ *Ο.π.*, σ. 149.

εξασφαλίζοντας τα απαραίτητα δανειακά κεφάλαια. Από την άλλη πλευρά, η Τράπεζα χρηματοδοτούσε τους επενδυτές έχοντας εξασφαλίσει υψηλές εγγυήσεις.⁷⁹

Η συμπλοιοκτησία αποτελούσε ένα διαδεδομένο τρόπο απόκτησης πλοίων. Άνθρωποι που δεν είχαν τα απαραίτητα κεφάλαια για την αγορά πλοίων, συνένωναν τα κεφάλαιά τους και ανταπεξέρχονταν με αυτό τον τρόπο στις απαιτήσεις της αγοράς τους. Ο αριθμός των μεριδίων ενός πλοίου δεν καθορίζονταν με κάποιο νόμο, αλλά συνήθως βρισκόταν ανάμεσα στα δύο και τα είκοσι τέσσερα.⁸⁰ Το μερίδιο που κατείχε κάποιος στην ιδιοκτησία ενός πλοίου μπορούσε να το πουλήσει ανεξάρτητα από τη θέληση των υπόλοιπων ιδιοκτητών, ενώ για τις πράξεις του διαχειριστή που ορίζονταν από τους ίδιους τους συμπλοιοκτήτες, είχαν περιορισμένη ευθύνη.⁸¹

Ο γενικός κανόνας που χαρακτήριζε τις συμπλοιοκτησίες ήταν η συγγένεια ή η κοινή καταγωγή των συμπλοιοκτητών. Οι λόγοι που οδηγούσαν σε συμπλοιοκτησία, πέρα από την ανεύρεση του αναγκαίου κεφαλαίου, που προαναφέραμε, μπορούν να συνοψιστούν στους εξής: αφενός, με την συμπλοιοκτησία υπήρχε η δυνατότητα επιμερισμού της ευθύνης και του επιχειρηματικού κινδύνου και, αφετέρου, η «ανάγκη απορρόφησης πλεονασματικού κεφαλαίου με τη συμμετοχή σε διάφορα πλοία».⁸² Είναι σαφές πως όταν ένας κεφαλαιούχος επενδύει σε ένα μόνο πλοίο, ο κίνδυνος που αναλαμβάνει είναι πολύ μεγαλύτερος από τον κίνδυνο που αναλαμβάνει στην περίπτωση που έχει χωρίσει σε μερίδια το κεφάλαιό του και το έχει επενδύσει σε διαφορετικά πλοία, ταυτόχρονα. Ο μικρότερος κίνδυνος αφορά τις περιπτώσεις απώλειας του πλοίου σε ναυάγιο, στην κακή εμπορική διαχείριση κ.α.

⁷⁹ *Ο.π.*, σ. 149.

⁸⁰ Βλ. Τζ. Χαρλαύτη, *ό.π.*, σ. 258.

⁸¹ *Ο.π.*, σ. 259. Ο Β. Καρδάσης, *ό.π.*, σ. 158, αναφέρει πως η επικρατούσα συνήθεια ήταν η διαίρεση του κεφαλαίου αγοράς του ατμόπλοιου σε εκατό μερίδια και η, επί τοις εκατό, συμμετοχή του κάθε συμβαλλόμενου, αναλογικά, προς το ποσό επένδυσης.

⁸² *Ο.π.*, σ. 259.

Η τάση της συμπλοιοκτησίας, που ήταν η συνήθης πρακτική απόκτησης ατμόπλοιων εντός της ελλαδικής επικράτειας, βρήκε ιδιαίτερα πρόσφορο έδαφος στη Σύρο και την Άνδρο μετά το 1890 και «δημιούργησε τη βάση για την ανάπτυξη του ατμοκίνητου στόλου των Κυκλάδων». ⁸³ Πολλοί μικροκεφαλαιούχοι μπήκαν με αυτό τον τρόπο στην αγορά των ατμόπλοιων και της ναυτιλίας. Ουσιαστικά, όμως, ήταν εξαρτημένοι από τις επιχειρηματικές επιλογές των μεγάλων εφοπλιστών οι οποίοι έπαιρναν και τις αποφάσεις. Στο σημείο αυτό θα έπρεπε να τονίσουμε την πιθανότητα χρεοκοπίας των μικρομετόχων από τις λανθασμένες ή παράτολμες ενέργειες των μεγαλοκεφαλαιούχων, όπως συνέβη στην περίπτωση του ανδριώτη εφοπλιστή Δ. Μωραΐτη, την οποία και θα παρακολουθήσουμε στο τελευταίο μέρος της εργασίας μας.

7. Προβλήματα της ατμοκίνητης ελληνικής ναυτιλίας

α. Ασφάλειες

Το ζήτημα της ασφάλισης των πλοίων αποτελούσε μόνιμο πρόβλημα της ελληνικής ναυτιλίας, από την ίδρυση του ανεξάρτητου ελληνικού κράτους ως και την περίοδο που μελετάμε. Κρατική μέριμνα ή πρωτοβουλία επίλυσης του προβλήματος δεν υπήρχε και οι πλοιοκτήτες αναγκάζονταν να στραφούν σε άλλους φορείς ασφάλισης, όπως οι ασφαλιστικές εταιρίες. Εξαιτίας, όμως, των δόλιων ναυαγίων και των ναυταπατών, διαλύθηκαν τα ασφαλιστικά καταστήματα της Ερμούπολης που λειτουργούσαν στο πρώτο μισό του 19^{ου} αιώνα. ⁸⁴

⁸³ Βλ. Β. Καρδάσης, *ό.π.*, σ. 158.

⁸⁴ *Ο.π.*, σ. 151.

Το 1867, οπότε και έχουμε πληροφορίες από τον Δ. Μανσόλα⁸⁵, λειτουργούσαν στη χώρα είκοσι επτά ναυτασφαλιστικές εταιρίες, οι οποίες αποτελούσαν και τη συντριπτική πλειονότητα ανάμεσα στις συνολικά είκοσι εννέα εμπορικές εταιρίες.⁸⁶ Οι τόποι στους οποίους έδρευαν είναι οι ακόλουθοι, όπως παρουσιάζονται στον πίνακα 8 που ακολουθεί

Πίνακας 8. Εμπορικές εταιρίες, 1867 (σε παρένθεση οι μη ναυτασφαλιστικές)

Πόλη	Διαλύθηκαν	Υπάρχουν (1867)	Σύνολο
Σύρος	14	12	26
Πάτρα	11	6 (1)	17
Αθήνα	2	1 (1)	3
Πειραιάς	1	1	2
Αργοστόλι	-	2	2
Υδρα	-	1	1
Γαλαξίδι	-	1	1
Αλαγονία	1	-	1
Ιθάκη	-	2	2
Ζάκυνθος	-	1	1
Σπέτσες	-	2	2
Σύνολο	29	29 (2)	58

Πηγή:

Δ. Μανσόλας, *Πολιτειογραφικά πληροφορία περί Ελλάδος*, Αθήνα, 1867, σ. 168.

Το πρόβλημα της ασφάλισης των ατμόπλοιων συνυπάρχει με το ζήτημα της υποθήκευσης. Το νομοθετικό κενό που υπήρχε δεν αποσαφήνιζε το ζήτημα της υποθήκης⁸⁷ και επηρέαζε, με τη σειρά του, το ζήτημα της ασφάλισης των πλοίων. Δεν υπήρχε υψηλό επενδυτικό ενδιαφέρον για την ασφάλιση των ατμόπλοιων, ακριβώς εξαιτίας αυτού του νομοθετικού κενού, σε συνδυασμό, με την τοποθέτηση υψηλών κεφαλαίων που απαιτούσε η επένδυση.

⁸⁵ Βλ. Δ. Μανσόλας, *Πολιτειογραφικά πληροφορία περί Ελλάδος*, Αθήνα, 1867, σ. 168-170.

⁸⁶ Οι δύο εναπομείνουσες ήταν η εταιρία «Φοίνιξ», στην Αθήνα, η οποία ήταν ασφαλιστική εναντίον του κινδύνου πυρκαγιάς και η «Εταιρία της Ελληνικής Οινοποιίας» που έδρευε στην Πάτρα.

⁸⁷ Αναφέρεται ως ένα από τα μείζονα προβλήματα στο Ε. Εμπειρικός, *ό.π.*, σ. 13.

Για το λόγο αυτόν οι εφοπλιστές στρέφονταν στις ασφαλιστικές αγορές του εξωτερικού και, κυρίως, στην αγορά του Λονδίνου. Έχουμε, ήδη, αναφέρει τις προμήθειες που έπαιρνε ο οίκος Βαλλιάνου από την ασφάλιση των πλοίων των οποίων χρηματοδοτούσε την αγορά. Η ασφάλιση γινόταν σε λονδρέζικους οργανισμούς με τους οποίους συνεργάζονταν ο οίκος Βαλλιάνου, εισπράττοντας την ανάλογη προμήθεια.

Οι συχνές περιπτώσεις δόλιων ναυαγίων και ναυταπατών, από τη μεριά των ελλήνων εφοπλιστών, είχαν δημιουργήσει άσχημη φήμη για αυτούς στους κόλπους των ασφαλιστικών ιδρυμάτων, με συνέπεια είτε την αποφυγή ασφάλισης ελληνικών πλοίων, είτε την επιβολή υψηλού κόμιστρου. Αποτέλεσμα ήταν η αύξηση των ασφάλιστρων κατά 30% την πενταετία 1893-1898 και η επιβολή ασφάλιστρων 11-12% το 1907, έναντι 7% που κατέβαλλαν οι πλοιοκτήτες των ξένων πλοίων.⁸⁸

β. Έλλειψη ναυτικής τράπεζας

Η έλλειψη ναυτικής τράπεζας αναφέρθηκε, έμμεσα, στα δύο προηγούμενα ζητήματα, τη χρηματοδότηση και την ασφάλιση, καθώς σχετίζονται άμεσα. Μια τράπεζα που ασχολείται, αποκλειστικά, με τα ναυτιλιακά θέματα, σημαίνει έναν οργανισμό στον οποίο θα μπορούσαν να απευθυνθούν οι κεφαλαιούχοι τόσο για τη δανειακή τους χρηματοδότηση, όσο και για την ασφάλιση των πλοίων τους, αποφεύγοντας, έτσι, τους ιδιώτες-χρηματοδότες και τις ξένες ασφαλιστικές εταιρίες.

Ο Ε. Εμπειρικός στην αναφορά του στην κρίση της ελληνικής ναυτιλίας αριθμεί μια σειρά από αιτίες.⁸⁹ Ανάμεσα σε αυτές, πρωτεύουσα θέση κατέχει η έλλειψη

⁸⁸ Βλ. Β. Καρδάσης, *ό.π.*, σ. 152.

⁸⁹ Βλ. Ε. Εμπειρικός, *ό.π.*, σ. 13.

ναυτικής πίστης στη χώρα. Θεωρεί πως για την ανάπτυξη της ναυτιλίας⁹⁰ χρειάζεται μια ναυτική τράπεζα η οποία θα έχει επιτόκιο 4-5% στις περιπτώσεις χρηματοδότησης, αντί για την επιβάρυνση 20-30% που υπάρχει στην αγορά.

Στο ζήτημα της ασφάλισης των ατμόπλοιων προτείνει την ίδρυση ελληνικής ασφαλιστικής εταιρίας⁹¹, ως πρώτη ανάγκη, καθώς με την ίδρυσή της θα δοθούν κίνητρα στους κεφαλαιούχους για την αγορά ατμόπλοιων. Επιπλέον, θα αποφεύγεται η διαφυγή ενός τεράστιου ποσού προς το εξωτερικό. Το ποσό αυτό ανέρχονταν σε 1.200.000 κατ' έτος και αφορούσε την ασφάλιση ατμόπλοιων στο εξωτερικό.

γ. Άλλα προβλήματα

Τα προβλήματα που έχουμε, ήδη, αναφέρει συνδέονται μεταξύ τους, από τη στιγμή που αποτελούν μία κοινή συνισταμένη πάνω στην οποία "χτίστηκε" η ελληνική ναυτιλία εκείνης της περιόδου. Δεν μπορούμε, δηλαδή, να αποκόψουμε το ζήτημα της ασφάλισης των πλοίων από αυτό της υποθήκης, ή και τα δύο αυτά ζητήματα, από κοινού ή ξεχωριστά, από το ζήτημα της ανυπαρξίας ναυτικής τράπεζας. Οπότε, κάθε τέτοιο θέμα που παρουσιάζουμε θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη συμπληρωματικά με τα υπόλοιπα, σαν ένας ακόμα κρίκος στην αλυσίδα των προβλημάτων, των αδυναμιών ή των ανεπαρκειών της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας κατά την περίοδο της μετάβασής της από το ιστίο στον ατμό και από τη συμπληρωματική φύση των μεταφορών προς τις εμπορικές δραστηριότητες, στην εξειδίκευση στη μεταφορά και τον εφοπλισμό.

⁹⁰ Η αναφορά γίνεται για την ιστιοφόρο ναυτιλία, αλλά η έλλειψη ναυτικής τράπεζας για την αγορά και ασφάλιση των ιστιοφόρων δεν μπορεί να διαχωριστεί από αυτή των ατμόπλοιων, γιατί η έλλειψή της είναι καθολική.

⁹¹ *Ο.π.*, σ. 17.

Λαμβάνοντας υπόψη μας τα παραπάνω, θα αποπειραθούμε να εντάξουμε στην "αλυσίδα" των προβλημάτων και κάποια άλλα ζητήματα, τα οποία είχαν το δικό τους ρόλο στην ελληνική ναυτιλία. Καταρχάς, έχουμε διακρίνει, ήδη, την έλλειψη κρατικού ενδιαφέροντος για την ανάπτυξη της ναυτιλίας. Φαίνεται, έκδηλα, από την απουσία ναυτικής τράπεζας ή ενός κρατικού φορέα ασφάλισης των ατμόπλοιων, με συνέπεια οι εφοπλιστές να απευθύνονται στο εξωτερικό για δάνεια και ασφάλειες. Το ελληνικό Δημόσιο, πάντως, είχε πρωτοστατήσει στην ίδρυση ατμοπλοϊκής εταιρίας, με έδρα τη Σύρο, και η οποία λειτούργησε κατά το διάστημα 1857-1892. Όπως θα δούμε, όμως, στο κομμάτι που θα αναφέρεται στη Σύρο⁹², η ατμοπλοϊκή αυτή εταιρία δεν θα έχει ως σκοπό την ανάπτυξη της ατμοκίνητης ναυτιλίας και δύναμης της χώρας, αλλά θα χρησιμοποιηθεί από το κράτος με σκοπό την ικανοποίηση αναγκών του, που δεν είχαν σχέση με τις ανάγκες της ναυτιλίας. Η διαχείριση της εταιρίας θα είναι ανορθολογική και θα προκαλέσει, τελικά, τη διάλυσή της.⁹³ Άρα, συνοψίζοντας, μπορούμε να διαπιστώσουμε τη γενικότερη αδιαφορία του κράτους για την ανάληψη, από τη μεριά του, πρωτοβουλιών που θα έδιναν περαιτέρω ώθηση στην ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας και την, αντίστοιχη, προσκόλλησή του σε μικροσυμφέροντα προκειμένου να εξασφαλίσει τη δική του ασφάλεια.

Μια ακόμα σημαντική έλλειψη που χαρακτήριζε τη ναυτιλία της χώρας ήταν η σχετική έλλειψη ναυτικών σχολείων.⁹⁴ Η ναυτική εκπαίδευση θεωρείται αναγκαία για την ανάπτυξη της ναυτιλίας, αφού οι έλληνες ναυτικοί αγνοούσαν βασικές γνώσεις της μηχανικής και της νέας τεχνολογίας. Στα σχολεία αυτά θα έπρεπε να διδάσκονται όλα τα απαραίτητα μαθήματα της ναυτικής, πολεμικά και εμπορικά ή της ναυπηγικής, όπως και οικονομικά και εμπορικά μαθήματα. Προτείνεται, επίσης, η "πρακτική

⁹² Βλ. *εδώ*, σ. 76-82.

⁹³ Ο Ε. Εμπειρικός, *Περί της αμύηρουσ ημών ναυτιλίας (αι πρόοδοι και αι νέαι αυτής ανάγκαι)*, Αθήνα, 1900, σ.21, σημειώνει πως η αιτία που οδήγησε στη διάλυση της εταιρίας ήταν η έλλειψη κυβερνητικού ελέγχου.

⁹⁴ Βλ. Ε. Εμπειρικός, *Περί εμπυγχώσεως...*, ό.π., σ. 17. Επίσης, βλ. Α.Ν. Βερναρδάκης, *ό.π.*, σ. 247.

άσκηση των σπουδαστών κατά τα δύο τελευταία έτη των σπουδών τους.⁹⁵ Πάντως, σε σχέση με τα ναυτικά σχολεία, δεν προκύπτει απόλυτη ανυπαρξία, καθώς ο Δ. Μανσόλας⁹⁶ μας πληροφορεί πως, ήδη, από το 1837 υπήρχαν ναυτικές σχολές με έδρα τη Σύρο και το Ναύπλιο. Μάλιστα, αναφέρει πως το 1867 ακολουθεί η σύσταση πέντε νέων ναυτικών σχολείων, από μία στις πόλεις της Ερμούπολης, της Ύδρας, των Σπετσών, του Γαλαξιδίου και του Αργοστολίου.

Οι έλληνες εφοπλιστές έκαναν παραγγελίες για την αγορά των νεότευκτων ατμόπλοιών τους στο εξωτερικό και, κυρίως, στην Αγγλία. Στην Ελλάδα δεν υπήρχαν οι υποδομές για την ανάπτυξη της ναυπηγικής. Το ίδιο φαινόμενο παρατηρείται και για τις επισκευές των ατμόπλοιων, στις οποίες κυριαρχούσαν, και πάλι, οι αγγλικές εταιρίες. Υπήρχε, λοιπόν, το αίτημα από μερίδα των εφοπλιστών της εποχής για την ατέλεια στην εισαγωγή των απαραίτητων ειδών προς ναυπήγηση.⁹⁷ Με τον τρόπο αυτό θα ενθαρρύνονταν η δημιουργία ελληνικών εταιριών για την επισκευή των πλοίων και θα επιτυγχανόνταν μικρότερο κόστος για τους έλληνες εφοπλιστές.

8. Μεταχειρισμένα ατμόπλοια και φθινοί μισθοί πληρωμάτων

Οι έλληνες εφοπλιστές είχαν ορισμένα συγκριτικά πλεονεκτήματα στη μάχη που έδιναν με τους ξένους εμπορικούς στόλους που ανταγωνίζονταν στη Μαύρη Θάλασσα και το Δούναβη. Μια από τις συνήθεις πρακτικές των ελλήνων εφοπλιστών ήταν η αγορά μεταχειρισμένων ατμόπλοιων.⁹⁸ Οι λόγοι που οδηγούσαν τους κεφαλαιούχους της χώρας, αλλά και των εγκατεστημένων Ελλήνων στη Μαύρη Θάλασσα στην αγορά μεταχειρισμένων φορτηγών ατμόπλοιων δεν ήταν άλλος από το

⁹⁵ Βλ. Α.Ν. Βερναρδάκης, *ό.π.*, σ. 247.

⁹⁶ Βλ. Δ. Μανσόλας, *ό.π.*, σ. 195.

⁹⁷ Βλ. Ε. Εμπειρικός, *ό.π.*, σ. 17.

⁹⁸ Βλ. Β. Καρδάσης, *ό.π.*, σ. 153.

μικρότερο κόστος τους σε αντίθεση προς τα νεότευκτα ατμόπλοια των δυτικών ναυπηγείων. Τα μεταχειρισμένα πλοία, ακόμα και τα βυθισμένα πλοία ή πλοία που είχαν εξοκείλει,⁹⁹ αγοράζονταν από τους έλληνες κεφαλαιούχους για να εξασφαλίσουν χαμηλότερη τιμή αγοράς και, κατά συνέπεια, χαμηλότερο σταθερό κόστος και υψηλή απόδοση κεφαλαίου. Ιδιαίτερα στα χρόνια της οικονομικής άνθησης των μεταφορών, όπως η διάρκεια του πόλεμου των Μπόερς στα 1899-1902, οπότε και τα κέρδη από τις θαλάσσιες μεταφορές υπήρξαν τεράστια για τους έλληνες πλοιοκτήτες, «αρκούσαν 3-4 χρόνια πλήρους δραστηριότητας για την απόσβεση του ποσού αγοράς ενός ατμόπλοιου».¹⁰⁰ Η περίοδος που ακολούθησε τον πόλεμο των Μπόερς, ήταν και η μοναδική που προκάλεσε την προτίμηση νεότευκτων σκαφών από τους Έλληνες. Τα κέρδη που αποκόμισαν δημιούργησαν προσδοκίες για τη διατήρηση του ευνοϊκού κλίματος για την ελληνική ναυτιλία. Η ιστορία δε δικαίωσε τις επιθυμίες των ελλήνων πλοιοκτητών και τα κέρδη μειώθηκαν, πέφτοντας στα προ του πολέμου επίπεδα.

Η αγορά από την οποία οι ομογενείς προμηθεύονταν τα μεταχειρισμένα φορτηγά ατμόπλοια ήταν η Αγγλία. Η τεχνολογική υπεροχή των αγγλικών ναυπηγείων συντέλεσε στη συχνή πώληση των, παλιάς τεχνολογίας, πλοίων σε τρίτες χώρες.¹⁰¹ Στον πίνακα που ακολουθεί παρατηρούμε τις χώρες στις οποίες η Αγγλία πούλησε πλοία.

⁹⁹ *Ο.π.*, σ.153.

¹⁰⁰ *Ο.π.*, σ. 160.

¹⁰¹ Βλ. P. Davies, *ό.π.*, σ. 263.

Πίνακας 9. Αγορές μεταχειρισμένων ατμόπλοιων από την Αγγλία, 1894-1906

Έτος	Χωρητικότητα
1894	838
1895	6.643
1896	12.751
1897	4.202
1898	5.452
1899	36.741
1900	41.514
1906	48.515

Πηγή:
Β., Καρδάσης, *Από του ιστίου εις τον ατμόν. Ελληνική εμπορική ναυτιλία, 1858-1914*, εκδ. Πολιτιστικό Τεχνολογικό Ίδρυμα ΕΤΒΑ, Αθήνα, 1993, σ. 154-155.

Από τον παραπάνω πίνακα μπορούμε να καταλάβουμε τη δυναμική της ανάπτυξης της ελληνικής ναυτιλίας στο τέλος του 19^{ου} αιώνα και στις αρχές του 20^{ου}. Λαμβάνοντας υπόψη μας και τη μέση χωρητικότητα των ατμόπλοιων που αγόρασαν από την Αγγλία οι έλληνες ομογενείς το 1906, και η οποία ήταν 1.941 κκχ¹⁰², διακρίνουμε τη στροφή των Ελλήνων προς τα μεγάλα ατμόπλοια και την ποντοπόρα ναυτιλία.

Στο επόμενο μέρος της εργασίας μας, όπου θα μελετήσουμε τη ναυτιλιακή κίνηση διάφορων περιοχών, όπως η Άνδρος, η Κάσος κ.α., θα διαπιστώσουμε την αριθμητική υπεροχή των μεταχειρισμένων ατμόπλοιων έναντι των νεότευκτων. Στο σημείο αυτό, θα αρκεστούμε στην παρουσίαση ορισμένων μόνο στοιχείων που αποδεικνύουν τον παραπάνω ισχυρισμό μας. Ο πίνακας 10 μας δίνει τα στοιχεία για την ηλικία των ελληνικών ατμόπλοιων το 1901.

¹⁰² Βλ. Β. Καρδάσης, *ό.π.*, σ. 155.

Πίνακας 10. Ηλικία φορτηγών ατμόπλοιων, 1901

Έτη	Ατμόπλοια	Τόνοι	Μ.Ο.
1-4	9	37.330	4.148
5-9	21	83.301	3.967
10-14	40	131.102	3.278
15-19	16	41.956	2.622
20-24	14	31.116	2.223
25-29	7	13.867	1.981
30	3	6.084	2.028
Σύνολο	110	347.756	3.161

Πηγή:

Β. Καρδάσης, *Από του ιστίου εις τον ατμόν. Ελληνική εμπορική ναυτιλία, 1858-1914*, εκδ. Πολιτιστικό Τεχνολογικό Ίδρυμα ΕΤΒΑ, Αθήνα, 1993, σ. 154-155.

Από τον πίνακα 10 διακρίνουμε πως τα 70 από τα 110 ατμόπλοια του εθνικού νηολογίου, δηλαδή το 72% αυτών, ήταν ηλικίας άνω των δέκα ετών. Επιπλέον, τα περισσότερα εξ αυτών, αποκτήθηκαν μετά το 1890, οπότε προκύπτει το συμπέρασμα ότι αποκτήθηκαν μεταχειρισμένα. Ακόμα και η περίοδος που ακολούθησε τον πόλεμο των Μπόερς και που, όπως είπαμε, ήταν εκείνη κατά την οποία οι έλληνες κεφαλαιούχοι προτίμησαν τα νεότευκτα σκάφη, λόγω των υψηλών προσδοκιών που δημιούργησαν τα τεράστια κέρδη της περιόδου, δεν μπορούν να αναιρέσουν το γενικό συμπέρασμα ότι τα μεταχειρισμένα ατμόπλοια αποτέλεσαν τη βάση για την ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας στην προ του Α' Παγκοσμίου Πολέμου περίοδο.¹⁰³

Η δεύτερη συνιστώσα της ανάπτυξης της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, ήταν οι μισθοί των πληρωμάτων. Οι χαμηλές απαιτήσεις τους και η ανύπαρκτη συνδικαλιστική οργάνωση συντέλεσαν στη διαμόρφωση χαμηλών μισθολογίων και

¹⁰³ Η Τζ. Χαρλαύτη, *ό.π.*, σ. 248, παρουσιάζει έναν πίνακα με την ηλικία των ατμόπλοιων που αγοράστηκαν από έλληνες την περίοδο 1890-1910. Χωρίζοντας σε τέσσερις πενταετίες, τα στοιχεία έχουν ως εξής: τα έτη 1890-1895 το 59,7% των α/π που αγοράστηκαν ήταν άνω των δέκα ετών, τα έτη 1895-1900 άνω των δέκα ετών ήταν το 62,7% των αγορασμένων α/π, τα έτη 1900-1905 το 67,2% και την περίοδο 1905-1910 το 84,5%. Μετρώντας σε κκχ τα ποσοστά για τα άνω των δέκα ετών αγορασμένα α/π ήταν 48,3%, 53,4%, 53% και 73,24%, αντίστοιχα. Συνολικά, στην εικοσαετία 1890-1910 αγοράστηκαν 510 α/π, εκ των οποίων τα 367, ή το 71,9%, ήταν ηλικίας άνω των δέκα ετών.

στη φθηνή διατροφή τους, στοιχεία που μείωναν το μεταβλητό κόστος των εφοπλιστών και αύξαναν τα περιθώρια κέρδους. Θα πρέπει να τονίσουμε ότι ο αριθμός των ναυτών σε ένα πλοίο δεν σχετίζεται μόνο με το κόστος πληρωμών και διατροφής τους, αλλά έχει και έμμεσες επιπτώσεις στο κέρδος του εφοπλιστή, από τη στιγμή που όσο μικρότερος είναι ο αριθμός του πληρώματος, τόσο μικρότερος χώρος απαιτείται για την αποθήκευση των τροφών και για τη διαμονή του, οπότε τόσο περισσότερο αυξάνεται ο ωφέλιμος χώρος του πλοίου για τη μεταφορά εμπορευμάτων.¹⁰⁴

Τα ποντοπόρα πλοία που βρίσκονται σε κάποιο ξένο λιμάνι έχουν χαμηλότερες απαιτήσεις και φορτώνουν εμπορεύματα πιο εύκολα από τα ντόπια πλοία. Η επιθυμία για επιστροφή στην πατρίδα τους, μειώνει τις απαιτήσεις των πληρωμάτων. Για παράδειγμα, την ελληνική σταφίδα δεν τη μεταφέρουν ελληνικά, αλλά ξένα πλοία που συμφωνούν σε τιμές χαμηλότερες από αυτές που απαιτούν τα ελληνικά πλοία. Το ελληνικό ναυτικό «ακμάζει λόγω της ολιγάρκειας, της οικονομίας και των μέτριων απαιτήσεων των πληρωμάτων».¹⁰⁵

Οι μισθοί των ελληνικών πληρωμάτων ήταν κατά πολύ χαμηλότεροι, των αντίστοιχων, στα ξένα πλοία. Ο πίνακας 11, που ακολουθεί, μας δίνει μια εικόνα της κατάστασης με τη συγκριτική απεικόνιση των μισθολογίων

Πίνακας 11. Μισθοί πληρώματος ατμόπλοιου 5.000 τ., 1902 (σε φράγκα)

	ΗΠΑ	Αγγλία	Νορβηγία	Γαλλία	Ελλάδα
Πλοίαρχος	1.000	725	650	750	375
Δεύτερος	450	255	175	300	180
Τρίτος	350	182	140	200	120
Τέταρτος	250	145	105	12	-
3 Ναύκληροι	450	330	225	320	80 (1 μέλος)
Ξυλουργός	200	157	88	100	80

¹⁰⁴ Βλ. Α.Ν. Βερναρδάκης, *ό.π.*, σ. 194.

¹⁰⁵ *Ο.π.*, σ. 195.

	ΗΠΑ	Αγγλία	Νορβηγία	Γαλλία	Ελλάδα
6 Ναύτες	750	618	315	480	300 (5 μέλη)
Μάγειρας	300	189	88	150	80
Ναυτόπαις	125	87	25	60	80 (θαλαμηπόλος)
Αρχιμηχανικός	750	435	375	500	-
Α' Μηχανικός	450	310	250	300	375
Β' Μηχανικός	375	225	200	175	250
Γ' Μηχανικός	300	170	140	150	125
4 Λιπαντές	800	460	300	500	90 (Ναύκλ. μηχαν.)
10 Θερμαστές	2.000	1.150	750	1.020	320(4 μέλη)+ 100(2 ανθρακείς)
Σύνολο	8.550	5.438	3.826	5.017	2.555

Πηγή:
Β. Καρδάσης, *Από του ιστίου εις τον ατμόν. Ελληνική εμπορική ναυτιλία, 1858-1914*, εκδ. Πολιτιστικό Τεχνολογικό Ίδρυμα ΕΤΒΑ, Αθήνα, 1993, σ. 157.

Παρατηρούμε, ότι το κόστος του Έλληνα εφοπλιστή, ατμόπλοιου ίσης χωρητικότητας συγκριτικά με ένα ξένο, είναι κατά πολύ μικρότερο σε ό,τι αφορά τη μισθοδοσία του πληρώματος. Επιπλέον, στα πλοία ίσης χωρητικότητας, το πλήρωμα που απασχολούσαν οι έλληνες πλοιοκτήτες ήταν μικρότερο από το αντίστοιχο των ξένων πλοιοκτητών.¹⁰⁶

Μια ακόμα σημαντική παράμετρος έχει να κάνει με το κόστος διατροφής. Η ποιότητα και η ποσότητα του φαγητού στα ελληνικά ατμόπλοια ήταν υποδεέστερη αυτών που απολάμβανε το πλήρωμα στα ξένα ατμόπλοια.¹⁰⁷ Το χαμηλό κόστος του πλοιοκτήτη σε μισθούς και διατροφή του πληρώματός του, σε συνδυασμό με το χαμηλό κόστος των μεταχειρισμένων φορτηγών ατμόπλοιων, του επέτρεπε την

¹⁰⁶ Η Τζ. Χαρλαύτη, *ό.π.*, σ.311-313, αναφέρει ότι η μισθολογική διαφορά των ελλήνων και των βορειοευρωπαϊκών ναυτικών, ουσιαστικά, δεν υφίσταται. Παραθέτοντας έναν πίνακα που δείχνει τη μισθοδοσία ελλήνων και νορβηγών ναυτικών γράφει χαρακτηριστικά ότι «παρόλο που δημιουργείται η εντύπωση ότι οι μισθοί των ελληνικών πληρωμάτων ήταν χαμηλοί, σε γενικές γραμμές οι Έλληνες ναυτικοί δεν φαίνεται να είχαν απολαβές πολύ χαμηλότερες από τις αντίστοιχες των συναδέλφων τους στα βορειοατλαντικά λιμάνια». Ανεξάρτητα από την πραγματική σχέση του μισθού των ελληνικών και των ευρωπαϊκών πληρωμάτων, το συγκριτικό πλεονέκτημα της ελληνικής ναυτιλίας που έχει να κάνει με την άριστη γνώση του χώρου όπου δραστηριοποιούνταν τα ελληνικά πλοία, το χαμηλό κόστος αγοράς μεταχειρισμένων ατμόπλοιων και η κοινή καταγωγή των πληρωμάτων που μείωνε ή εξάλειφε το φαινόμενο της λιποταξίας, παραμένει ισχυρό και δικαιολογεί την ανάπτυξή της κατά την περίοδο που μελετάμε.

¹⁰⁷ Βλ. Β. Καρδάσης, *ό.π.*, σ. 157.

προσφορά χαμηλών ναύλων και το γεγονός αυτό αποτέλεσε το συγκριτικό πλεονέκτημα της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, έναντι των ανταγωνιστών της, στη ναυσιπλοΐα της Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας.¹⁰⁸

¹⁰⁸ Όπως και προηγουμένως, στην υποσημείωση 106, στο Τζ. Χαρλαύτη, *ό.π.*, σ. 313-315, διαφαίνεται, μέσα από το ημερολόγιο του Αναστάσιου Σύρμα, πλοίαρχου σε πολλά ατμόπλοια, ότι το κόστος διατροφής των ελληνικών ατμόπλοιων δεν ήταν χαμηλότερο από το αντίστοιχο των ευρωπαϊκών ατμόπλοιων. Τα ίδια συμπεράσματα ισχύουν και σε αυτήν την περίπτωση, όπως και στο κόστος των μισθών των πληρωμάτων.

Μέρος Γ'. Η ναυτιλία του εκτός συνόρων ελληνισμού

1. Νότια Ρωσία

Μέσα στις συνθήκες που περιγράψαμε αναπτύχθηκε η ελληνική ναυτιλία. Καθοριστικό και πρωτοπόρο ρόλο στην ανάπτυξή της είχαν οι Έλληνες του εξωτερικού, οι οποίοι στηριζόμενοι στα κεφάλαια που είχαν αποκτήσει από τις εμπορικές τους συναλλαγές, στράφηκαν σε αυτήν και άνοιξαν το δρόμο για τη συνολική της ανάπτυξη.

Η Νότια Ρωσία ήταν από πολύ νωρίς μία από τις περιοχές στις οποίες έδρασε, επιχειρηματικά, ένα σημαντικό τμήμα του απόδημου ελληνισμού και δημιούργησε τις προϋποθέσεις για την οικονομική του ανάπτυξη. Οι Έλληνες έφθασαν στη Νότια Ρωσία από τον 16^ο αιώνα και είχαν αποκτήσει εμπορικά προνόμια. Το μεγάλο μεταναστευτικό ρεύμα, πάντως, έκανε την εμφάνισή του κατά τα τέλη του 18^{ου} αιώνα.¹⁰⁹ Οι περιοχές στις οποίες εγκαταστάθηκαν ήταν το Ταϊγάνιο, η Μαριούπολη, η Σεβαστούπολη, η Οδησσός, το Νικολάιεφ, η Μόσχα, το Κίεβο και άλλες.¹¹⁰ Στους τόπους της εγκατάστασής τους, οι Έλληνες ομογενείς, οι οργάνωσαν ελληνικές κοινότητες, αναδείχθηκαν στα κυρίαρχα κοινωνικά στρώματα, δημιουργώντας πλούτο και αποκτώντας κοινωνική επιρροή.

Εκμεταλλευόμενοι τα κίνητρα-προνόμια που παραχώρησε η Μεγάλη Αικατερίνη στους Έλληνες μετανάστες, ανάμεσα σε άλλους, μεταφέρθηκαν στη Νότια Ρωσία και απέκτησαν δωρεάν κτήματα, κεφάλαια για οικοδόμηση σπιτιών και δημόσιων κτιρίων, τριάντα χρόνια απαλλαγή από φόρους και μόνιμη απαλλαγή από τις στρατιωτικές υποχρεώσεις. Τα προνόμια που τους παραχωρήθηκαν

¹⁰⁹ Βλ. Β. Καρδάσης, *Έλληνες ομογενείς στη νότια Ρωσία, 1775-1861*, εκδ. Αλεξάνδρεια, Αθήνα, 1998, σ. 45.

¹¹⁰ *Ο.π.*, σ. 47.

συμπεριελάμβαναν αυτονομία στη διοίκηση και την οργάνωση της δικαιοσύνης και ισονομία με τους Ρώσους πολίτες. Οι κύριες ασχολίες τους ήταν η καλλιέργεια της γης και το εμπόριο, μέσω του οποίου κατάφεραν να συσσωρεύσουν τα αναγκαία κεφάλαια για τη μετέπειτα ενασχόλησή τους με τη ναυτιλία.

Η Οδησσός μετατράπηκε στο κυριότερο εξαγωγικό λιμάνι δημητριακών της Νότιας Ρωσίας. Τα δημητριακά, μάλιστα, που εξάγονταν από τη χώρα, και άρα από την Οδησσό στο μεγαλύτερό τους μέρος, κατευθύνονταν, ως επί τω πλείστον, στην Αγγλία. Είναι χαρακτηριστικό ότι το 1870, οι εξαγωγές δημητριακών από το λιμάνι της Οδησσού προς τη Μεγάλη Βρετανία, ήταν κατά 72% ανώτερες από τις αντίστοιχες εξαγωγές σε άλλες χώρες,¹¹¹ ενώ το δεύτερο εξαγωγικό προϊόν, το μαλλί, αποτελούσε μονάχα το 5% των συνολικών εξαγωγών του λιμανιού.¹¹²

Μια περιοχή κοντά στην Οδησσό ήταν το Νικολάιεφ. Στο Νικολάιεφ, παρατηρούμε ότι το 1878 οι ελληνικοί εμπορικοί οίκοι πραγματοποιούν το 53% των συνολικών εξαγωγών της πόλης, με τα δημητριακά να είναι και πάλι, με διαφορά, το κύριο προϊόν, αποτελώντας το 98% επί του συνόλου.¹¹³ Ακόμα και τέσσερα χρόνια αργότερα, το 1882, από τους ελληνικούς εμπορικούς οίκους περνάει η μισή, σχεδόν, της συνολικής αξίας των εξαγωγών από το λιμάνι της πόλης. Το σημαντικό στοιχείο που παρατηρείται στο Νικολάιεφ είναι η εκπροσώπηση ελλήνων εμπόρων οι οποίοι δεν είναι εγκατεστημένοι στην πόλη. Για παράδειγμα, στις εξαγωγές των οίκων συμμετέχουν οι εμπορικοί οίκοι των Ροδοκανάκη, Μαύρου από την Οδησσό, καθώς και οι σημαντικότεροι εμπορικοί οίκοι των Βαλλιάνων, που συναντήσαμε πρωτύτερα, αλλά και του Σκαραμαγκά από το Ταϊγάνιο.¹¹⁴

¹¹¹ Βλ. Β. Καρδάσης, *Από του ιστίου...*, ό.π., σ. 95.

¹¹² *Ο.π.*, σ. 96.

¹¹³ *Ο.π.*, σ. 99.

¹¹⁴ *Ο.π.*, σ. 99-100.

Στα λιμάνια της Αζοφικής η παρουσία των ελληνικών εμπορικών οίκων ήταν, εξίσου, σημαντική. Στο λιμάνι του Ροστόφ λειτουργούσαν, το 1886, δεκαέξι εμπορικοί οίκοι εκ των οποίων οι εννέα ελληνικών συμφερόντων.¹¹⁵ Στο λιμάνι του Ταϊγανίου, η παρουσία των ελληνικών εμπορικών οίκων ήταν ακόμα εντονότερη. Έτσι, στα 1886, μετράμε δεκατέσσερις σε σύνολο είκοσι δύο εμπορικών οίκων.¹¹⁶ Οι αριθμοί δείχνουν την ισχυρή παρουσία των ελληνικών εμπορικών οίκων στο σιτεμπόριο της Αζοφικής. Σημαντική θέση ανάμεσα στους οίκους που ασχολούνται με το εξαγωγικό εμπόριο της Αζοφικής έχουν οι οίκοι Σκαραμαγκά, Βαλλιάνου, μέχρι το θάνατο του Παναγή Βαλλιάνου, των αδελφών Σιφναίου, που θα έχουν σπουδαίο ρόλο στη ναυτιλιακή κίνηση των Ελλήνων της περιοχής, Νεγρεπόντη κ.α.

Η εξέλιξη των λιμανιών της Αζοφικής προσέκρουε σε διάφορα προβλήματα μέσα στα οποία το κυριότερο ήταν τα αβαθή της νερά. Τα μεγάλα πλοία δεν μπορούσαν να προσελκύσουν τα λιμάνια του με ευκολία και, πολλές φορές, χρειαζόνταν μικρά σκάφη να μεταφέρουν τα προϊόντα εξαγωγής. Τα αβαθή νερά σε συνδυασμό με τις «μεγάλες αργοπορίες εξαιτίας της αναγκαστικής καραντίνας σε όλα τα λιμάνια του Κέρτς και το αμμώδες φράγμα των Στενών του Γενί-Καλέ, συνέβαλαν στην αύξηση των εξόδων μεταφοράς και ασφάλισης και στην καθυστέρηση της ανάπτυξης συγκριτικά με την Οδησό πριν από τον Κριμαϊκό Πόλεμο».¹¹⁷

Τη συμβολή των Ελλήνων της Νότιας Ρωσίας, καθώς και αυτή των Ελλήνων του Δούναβη, που ακολουθεί, θα την παρακολουθήσουμε καλύτερα στη μελέτη της ναυτιλιακής ανάπτυξης των ελληνικών νησιών και πόλεων, οπότε και θα έχουμε την εικόνα των εγγραφών στα τοπικά νηολόγια. Η αιτία για αυτό είναι η τάση των ομογενών να εγγράφουν τα πλοία τους στα νηολόγια των τόπων καταγωγής τους.

¹¹⁵ Βλ. σχετικό πίνακα στο Β. Καρδάσης, *ό.π.*, σ.105-106 και Τζ. Χαρλάυτη, *ό.π.*, σ. 184.

¹¹⁶ Βλ. Β. Καρδάσης, *ό.π.*, σ. 105-106 και Τζ. Χαρλάυτη, *ό.π.*, σ. 184.

¹¹⁷ Βλ. Τζ. Χαρλάυτη, *ό.π.*, σ. 183.

Με την απεικόνιση της θέσης των ελληνικών εμπορικών οίκων στις εξαγωγές της Νότιας Ρωσίας και του Δούναβη, που ακολουθεί, μπορούμε να κατανοήσουμε και τις ευνοϊκές συνθήκες που είχαν δημιουργηθεί για την ελληνική ναυτιλία στις περιοχές αυτές, καθώς τα ελληνόκτητα πλοία είχαν εξασφαλισμένες ναυλώσεις.¹¹⁸

Στον πίνακα που ακολουθεί θα παρατηρήσουμε τη συμμετοχή των πλοίων ελληνικών συμφερόντων στις αναχωρήσεις από τα λιμάνια της Αζοφικής. Η σύγκριση γίνεται με τα αγγλικά πλοία, τον κυριότερο ανταγωνιστή των ελληνόκτητων πλοίων.

Πίνακας 12. Αναχωρήσεις από τα λιμάνια Αζόφ, Ταϊγανίου, Κέρτς, Μπερντιάσκ και Μαριούπολης (σε κκχ)

Έτος	Ελληνόκτητα	Βρετανικά	Σύνολο	Ποσοστό ελληνόκτητων(%)
1881	101.764	156.840	322.433	31,5612856
1882	140.824	387.265	594.865	23,67327041
1888	204.285	700.879	1.081.314	18,89229216
1891	161.487	450.942	768.065	21,02517365
1893	265.527	522.901	966.393	27,47608892
1894	266.144	744.526	1.183.650	22,48502513
1895	240.963	777.331	1.210.327	19,90891718
1896	263.033	612.667	1.100.170	23,90839598
1897	87.411*	587.530	1.208.819	7,231107387
1898	258.395*	525.858	976.216	26,46903964
1899	317.104*			
1900	348.684*	402.406	1.076.738	32,38336531
1901	357.640*			
1902	367.559*	403.779	1.094.852	33,57156949
1903	494.826*	497.875	1.332.119	37,14578052
1907	313.408*	385.126	964.926	32,48000365
1908	340.875*	428.307	963.020	35,39646113
1909	599.729*	671.161	1.599.318	37,49904647

Πηγή:

Τζ., Χαρλαύτη, *Ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας, 19^{ος}-20^{ος} αι.*, Νεφέλη, 2001, σ. 185-186.

*: Μόνο ελληνική σημαία. Προηγούμενα έτη ελληνική και οθωμανική.

¹¹⁸ Βλ. Β. Καρδάσης, «Η ελληνική εμπορική ναυτιλία...», ό.π., σ. 350.

2. Δούναβης

Στο Δούναβη, η παρουσία των ελλήνων παρουσιάζει παρόμοια, ή και εντονότερη, συμμετοχή. Στη ναυσιπλοΐα του ποταμού υπάρχει ισχυρή η παρουσία των επτανήσιων, και ιδιαίτερα των εμπόρων με καταγωγή την Κεφαλλονιά και την Ιθάκη. Μετά τη συνθήκη της Ανδριανούπολης, το 1829, τα δύο ρουμάνικα πριγκιπάτα απέκτησαν, ως ένα βαθμό, την πολιτική και οικονομική τους ανεξαρτησία. Στο λιμάνι της Βραΐλας, συγκεντρώθηκαν πολλά ελληνικά καράβια για να φορτώσουν τα δημητριακά από μία περιοχή που καλύπτει τη Βλαχία, τη Βουλγαρία, τη Σερβία, μέχρι και τμήματα της Ουγγαρίας.¹¹⁹

Κατά τον ίδιο τρόπο, στο Γαλάτσι, το σημαντικότερο εισαγωγικό λιμάνι της περιοχής, «στόλος ολόκληρος από ελληνικά ιστιοφόρα»¹²⁰ μετέφεραν, μέσω του λιμανιού του ελληνικό λάδι από τα νησιά και επέστρεφαν στην Ελλάδα φορτωμένα με ξυλεία. Αξίζει να σημειώσουμε ότι το λάδι που μεταφέρονταν στο Γαλάτσι από τα ελληνικά ιστιοφόρα, η πλειονότητα των οποίων έφερε τη σημαία της Ιονίου Πολιτείας,¹²¹ διοχετεύονταν από τους εκεί εγκατεστημένους Έλληνες εμπόρους, μέσω συνεργασίας με τα ελληνικά πλοία, σε ολόκληρη τη ρουμανική επικράτεια.

Ο Δούναβης γνώρισε την οικονομική ακμή του κατά την περίοδο 1856-1924¹²² και η συμβολή των Ελλήνων και, κυρίως, των επτανήσιων υπήρξε καθοριστική. Ήταν οι ιδρυτές των πρώτων βιομηχανιών στη Ρουμανία, οι έμποροι που πρώτοι έδρασαν με σωστό επιχειρηματικό προσανατολισμό στην ποταμοπλοΐα του Δούναβη¹²³ και,

¹¹⁹ Βλ. Μ. Μαρκοπούλου, *Οι Κεφαλλήνες και Ιθακήσιοι στη ναυτιλία του Δουνάβηως*, Αθήνα, 1967, σ. 13.

¹²⁰ *Ο.π.*, σ. 13.

¹²¹ *Ο.π.*, σ.13.

¹²² *Ο.π.*, σ.15. Η Μ. Μαρκοπούλου χαρακτηρίζει την περίοδο 1856-1924 «χρυσή ναυτιλιακή εποχή».

¹²³ Χαρακτηριστικά, στο Τζ. Χαρλαύτη, *ό.π.*, σ. 177, διαπιστώνεται, μέσω του πίνακα 4.3, ότι το 83% των πλοηγών του Δούναβη, το 1901, ήταν έλληνες, ενώ οι ρουμάνοι πλοηγοί αντιπροσώπευαν, μόλις, το 8% του συνόλου.

τέλος, αυτοί που εφάρμοσαν τελειοποιημένα συστήματα καλλιέργειας στη ρουμανική γη, συμβάλλοντας στην πρόοδο της ρουμανικής γεωργίας.¹²⁴

Οι εξαγωγές στη Μαύρη Θάλασσα, μέσω του Δούναβη, μπορούν να σχηματιστούν ως εξής:

Πίνακας 13. Εξαγωγές στη Μαύρη Θάλασσα μέσω Δούναβη, σε τόνους

Περίοδος	Σιτηρά	Ξυλεία	Διάφορα
1868-1870	2.718.509	41.585	26.284
1881-1885	5.725.392	227.453	68.194
1891-1895	11.511.632	706.379	173.342

Πηγή:
Σπ. Φωκάς, *Οι Έλληνες εις την ποταμοπολιάν του Κάτω Δουνάβεως*, Ίδρυμα Μελετών Χερσονήσου του Αίμου, Θεσσαλονίκη, 1975, σ. 124.

Στα δύο λιμάνια του Δούναβη, στη Βραΐλα και το Γαλάτσι, δραστηριοποιήθηκαν μια σειρά επτανήσιοι, μέλη του «ιόνιου» δικτύου, με προεξάρχουσες τις οικογένειες Θεοφιλάτου, Σταθάτου καθώς και οι Βλασσόπουλοι. Στο λιμάνι της Βραΐλας ξεχωρίζουν οι ακόλουθοι: ο Παναγής Βαλλιανάτος και οι γιοι του Ανδρέας, Χριστόφορος και Διονύσιος, ο Ρωμανός, ο Παναγής Τραυλός και ο Κωνσταντίνος Μέσσαρης. Στο λιμάνι του Γαλατσίου, στο οποίο διέμεναν λιγότεροι Έλληνες, σε σχέση με αυτούς που διέμεναν στη Βραΐλα,¹²⁵ συναντάμε τους εξής: ο Αθανασούλης, τα καράβια του οποίου κυριαρχούσαν στον Προύθο και το Δούναβη, ο Γεράσιμος Γρηγορίου, οι αδελφοί Γιαννάτοι, ο Διονύσιος Βαλλιάνος, ο Δ. Μωραΐτης κ.α.

Πέρα από τους επτανήσιους, στο Δούναβη δραστηριοποιήθηκαν και άλλοι Έλληνες οι οποίοι καρπώθηκαν πολλά κέρδη μέσα από την επιχειρηματική τους δράση. Από αυτούς, ξεχωρίζουν οι Εμπειρικοί από την Άνδρο, οι Χρυσοβελόνηδες από τη Χίο, ο Ανδρέας Χρυσόγελος από την Κρήτη, ιδιοκτήτης του μεγαλύτερου

¹²⁴ Ο.π., σ. 14-15.

¹²⁵ Βλ. Β. Καρδάσης, *Από του ιστίου...*, ό.π., σ. 118.

εργοστασίου αυτοκινήτων της Ρουμανίας, του «Φόρτ», και ο Πουλόπουλος από την Πελοπόννησο.¹²⁶

Ο Σουλινάς πήρε την τελική μορφή του μετά το 1870-1875, όταν και με τη σύσταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής του Δουνάβεως, έγιναν έργα βελτίωσής του και κηρύχθηκε ελεύθερο λιμάνι, απαλλαγμένο από τον εισαγωγικό φόρο για όλα τα εμπορεύματα.¹²⁷ Ο Σουλινάς κατακλύστηκε από Έλληνες, οι οποίοι έλεγχαν όλη την οικονομία της περιοχής. Αν και δεν υπάρχουν νηολογημένα ελληνικά πλοία στο ελληνικό Υποπροξενείο, η πλειονότητα των πέντε χιλιάδων κατοίκων του ήταν Έλληνες και είχαν στην ιδιοκτησία τους όλες, σχεδόν, τις επιχειρήσεις της πόλης.¹²⁸

Τα πρώτα σιδερένια ποταμόπλοια του Δούναβη τα έφεραν οι ιθακήσιοι αδελφοί Σταθάτοι και άλλοι επτανήσιοι Έλληνες. Στον πίνακα 13, που ακολουθεί παρουσιάζονται οι δέκα μεγαλύτεροι πλοιοκτήτες των ποταμόπλοιων του Δούναβη, το 1895.

Πίνακας 14. Οι δέκα μεγαλύτεροι πλοιοκτήτες των ποταμόπλοιων του Δούναβη, 1895

Πλοιοκτήτες*	Αριθμός σλεπιών	Σε τόνους φορτίων	Ρυμουλκά		Καταγωγή
			Αριθμός	Ιπποδύναμη	
Σταθάτοι Αφοί	22	20.775	3	165	Ιθάκη
Θεοφιλάτοι Αφοί	15	15.172	2	160	Ιθάκη
Σταθάτος Όθων	13	14.100	3	170	Ιθάκη
Θεοφιλάτος Ιων.	13	13.525	2	160	Ιθάκη
Χρυσοβελώνη Αφοί	14	11.475	3	200	Χίος
Κουκλελής και Μιχαηλίδης	9	7.800	1	50	Κεφαλονιά
Μαρούλης Α.Π.	7	7.725	1	40	Κεφαλονιά
Καραβίας Α.Γ.	6	6.480	1	70	Σαντορίνη
Καρούσος Χ.	6	6.375	2	190	Κεφαλονιά
Καραβίας	5	5.725	2	115	Σαντορίνη

Πηγή: Τζ. Χαρλαύτη, *Ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας, 19^{ος}-20^{ος} αι.*, Νεφέλη, 2001, σ. 178.

*:Οι δέκα μεγαλύτεροι πλοιοκτήτες ποταμόπλοιων που αναφέρονται κατέχουν το 36% του συνολικού αριθμού σλεπιών του ελληνικού στόλου και το 43% όταν υπολογίζουμε τους τόνους φορτίων.

¹²⁶ Για τα ονόματα των δραστηριοποιηθέντων ελλήνων στο Δούναβη, βλ. Μ. Μαρκοπούλου, *ό.π.*, σ. 16-17.

¹²⁷ *Ο.π.*, σ. 22-24. Από την ατέλεια εισγωγής εξαιρέθηκαν τα προϊόντα του Μονοπωλείου της Τουκίας και, αργότερα, της Ρουμανίας.

¹²⁸ *Ο.π.*, σ. 25.

Στο σύνολό τους, οι Έλληνες του Δούναβη δραστηριοποιήθηκαν με το εμπόριο των σιτηρών και τη μεταφορά των προϊόντων. Κατά συνέπεια, οι Έλληνες ίδρυσαν στις περιοχές του Δούναβη εμπορικούς οίκους και, όπως είδαμε, είχαν στην κατοχή τους έναν ισχυρό στόλο φορηγίδων ελέγχοντας τη ναυσιπλοΐα του Δούναβη. «Από τους εμπόρους και τους εφοπλιστές του Δούναβη και από τους συναδέλφους τους στο Αζόφ θα προκύψει η συγκρότηση του στόλου των φορηγών ατμόπλοιων στις δύο τελευταίες δεκαετίες του (19^{ου}) αιώνα».¹²⁹

Ο στόλος του ρουμανικού Δούναβη, που περιλάμβανε σλέπια, ρυμουλκά και γερανούς δίνονται από τον πίνακα 15 που ακολουθεί:

Πίνακας 15. Η κατάσταση του στόλου του Δούναβη, 1894-1895 και 1900.

Ελληνόκτητος				
Τύπος	1894-1895		1900	
	Αριθμός	Τόνοι-Η.Ρ.	Αριθμός	Τόνοι-Η.Ρ.
Σλέπια	455	354.217	502	413.579
Ρυμουλκά	88	4.043	77	16.296
Γερανοί	6	-	-	-
Στόλος εκτός ελληνικής ιδιοκτησίας				
Τύπος	1894-1895		1900	
	Αριθμός	Τόνοι-Η.Ρ.	Αριθμός	Τόνοι-Η.Ρ.
Σλέπια	306	254.315	271	198.760
Ρυμουλκά	46	2.230	31	5.226
Γερανοί	-	-	-	-

Πηγή:
Σπ. Φωκάς, *Οι Έλληνες εις την ποταμοπλοΐαν του Κάτω Δουνάβωσ*, Ίδρυμα Μελετών Χερσονήσου του Αίμου, Θεσσαλονίκη, 1975, σ. 134.

Μετά τη συνθήκη του Παρισιού, το 1856, με την οποία η ναυτιλία του Δούναβη και της Μαύρης Θάλασσας διεθνοποιήθηκε, οι Άγγλοι έγιναν η νέα, ανταγωνιστική προς τους Έλληνες, δύναμη στη ναυσιπλοΐα του Δούναβη. Στον πίνακα 14 θα δούμε τις αναχωρήσεις των πλοίων από το Δούναβη, απεικονίζοντας, έτσι, και τον ανταγωνισμό μεταξύ Ελλήνων κι Άγγλων.

¹²⁹ Βλ. Β. Καρδάσης, *ό.π.*, σ. 117.

Πίνακας 16. Αναχωρήσεις πλοίων από το Δούναβη (σε κικχ)

Έτος	Ελληνόκτητα	Βρετανικά	Σύνολο	Ποσοστό ελληνόκτητων(%)
1880	194.828	332.258	658.063	29,60628
1881	163.130	498.994	793.454	20,55948
1882	138.714	608.443	903.063	15,36039
1883	122.308	549.942	831.486	14,70957
1884	113.809	448.990	697.686	16,31235
1885	151.543	584.525	895.824	16,9166
1886	135.600	623.470	950.567	14,26517
1887	155.081	796.360	1.203.683	12,88387
1888	163.827	947.533	1.332.907	12,29096
1889	206.632	1.000.773	1.437.345	14,37595
1890	246.585	983.862	1.539.445	16,01779
1891	244.168	990.935	1.512.030	16,14836
1892	275.566	866.758	1.427.087	19,30968
1893	312.291	1.287.762	1.893.506	16,49274
1894	318.600	1.034.097	1.619.703	19,67027
1895	352.178	906.043	1.554.698	22,6525
1896	318.522	1.097.737	1.770.544	17,99006
1897	80.853*	854.585	1.397.917	5,78382
1898	213.443*	694.773	1.476.119	14,45974
1899	167.964*	446.170	1.070.367	15,69219
1900	256.128*	458.921	1.252.509	20,44919
1901	324.965*	804.304	1.830.002	17,75763
1902	471.208*	1.109.328	2.302.980	20,46079
1903	561.927*	759.605	2.042.994	27,50507
1904	404.516*	498.477	1.447.054	27,95445
1905	404.208*	705.240	1.756.243	23,01549
1906	507.959*	982.611	2.275.812	22,3199
1907	494.687*	1.014.869	2.205.061	22,43416
1908	395.699*	647.863	1.607.627	24,61386
1909	309.482*	548.235	1.474.933	20,98278
1910	359.060*	1.039.493	2.274.493	15,78638
1912	558.311*	548.217	1.786.713	31,24794

Πηγή:

Τζ., Χαρλαύτη, *Ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας, 19^{ος}-20^{ος} αι.*, Νεφέλη, 2001, σ. 180-181.

*: Μόνο ελληνική σημαία. Προηγούμενα ελληνική και οθωμανική.

Με τον πίνακα 16 γίνεται εμφανής ο βρετανικός ανταγωνισμός και η συνακόλουθη πτώση της ελληνικής συμμετοχής στη ναυσιπλοΐα του Δούναβη. Από το 1880 και μετά φαίνεται πως η βρετανική ναυτιλία υπερίσχυε της ελληνικής στο

Δούναβη, καθώς σε κανένα σημείο δεν φαίνεται να υπολείπεται της δεύτερης. Ο βρετανικός ανταγωνισμός θεωρείται η κυριότερη αιτία της παρακμής της ελληνικής ναυτιλίας στο Δούναβη.¹³⁰ Η συνολική πτώση, όμως, του ελληνικού εμπορίου θα πρέπει να αναζητηθεί και σε άλλα αίτια. Η έλλειψη συνεταιριστικού πνεύματος από τη μεριά των ελλήνων εμπόρων, ο ανταγωνισμός των Εβραίων, ο οποίος άρχισε με την εμφάνιση της εταιρίας «Μέντελ» το 1850 και η ανάπτυξη των εθνικιστικών κινημάτων στα Βαλκάνια, θα πρέπει να ληφθούν υπόψη.¹³¹ Η επιχειρησιακή εστία μεταφέρθηκε στα κέντρα της παγκόσμιας ναυτιλίας, στο Λονδίνο και τη Νέα Υόρκη, καθώς και στον Πειραιά.

Θα πρέπει να σημειώσουμε εδώ ότι η τεράστια άνοδος του εμπορίου του Δούναβη, που απεικονίζεται στον πίνακα 13, από όπου και προκύπτει ότι οι εξαγωγές σιτηρών αυξήθηκαν, κατά την περίοδο 1891-1895, κατά 323% σε σχέση με τις εξαγωγές της περιόδου 1868-1870, θα μπορούσε, ενδεχομένως, να είναι ακόμα μεγαλύτερη αν δεν ανακόπτονταν από μια σειρά γεγονότων. Η κατάργηση της ελευθερίας κίνησης του λιμανιού του Γαλαξιδίου, το 1873, είναι το πρώτο από αυτά τα γεγονότα. Τα άλλα δύο γεγονότα είναι ο ρουμανορωσοτουρκικός πόλεμος του 1877 και το τρίτο είναι ο τελωνειακός ρουμανοαυστριακός πόλεμος των ετών 1884-1892.¹³²

¹³⁰ Βλ. Β. Καρδάσης, *ό.π.*, σ. 118. Ο Β. Καρδάσης αναφέρει πως η αιτία της παρακμής της ελληνικής εμπορικής παρουσίας στη Ρουμανία θα πρέπει να αναζητηθεί στην προοδευτική παρεμβολή των ξένων στις εμπορικές επιχειρήσεις του Κάτω Δούναβη. Αναφέρεται στην ίδρυση αγγλικών, γερμανικών, γαλλικών και αυστριακών εμπορικών οίκων οι οποίοι άρχισαν να συμμετέχουν δραστήρια στο εξωτερικό εμπόριο.

¹³¹ Βλ. Μ. Μαρκοπούλου, *ό.π.*, σ. 34.

¹³² Βλ. Σπ. Φωκάς, *Οι Έλληνες εις την ποταμοπολοϊαν του Κάτω Δουνάβεως*, εκδ. Ίδρυμα Μελετών Χερσονήσου του Αίμου, Θεσσαλονίκη, 1975, σ. 125.

3. Λονδίνο

Έχουμε, ήδη, τονίσει πως με την είσοδο στον 20^ο αιώνα, υπάρχει μια δεύτερη μεγάλη μετάβαση που ακολουθεί τη μετάβαση από τα ιστιοφόρα στα ατμόπλοια. Πρόκειται για την εξειδίκευση στον εφοπλισμό και το σταδιακό παραγκωνισμό του έμπορου-πλοιοκτήτη. Η μετάβαση αυτή έχει αρκετές συνέπειες για την ελληνική ναυτιλία με πρώτη τη συρρίκνωση του «ιονίου» δικτύου και την είσοδο των μικροεπενδυτών στον εφοπλιστικό στίβο, οι οποίοι είχαν ως έδρα την Ελλάδα. Ακολούθως, και ως αποτέλεσμα διάφορων παραγόντων, η σημαντικότερη από τις οποίες είναι η όξυνση του διεθνούς ανταγωνισμού, που διαπιστώσαμε στη Νότια Ρωσία και το Δούναβη, που αποτελούσαν τις εστίες του ελληνισμού της διασποράς, παρατηρείται μία σημαντική μετατόπιση της δραστηριότητας των ελλήνων εφοπλιστών. Έτσι, από τη Βραΐλα, το Γαλάτσι, την Οδησό και το Ταϊγάνιο, οι Έλληνες εφοπλιστές συγκεντρώνουν τις δραστηριότητές τους στις έδρες της διεθνούς ναυτιλίας και στον Πειραιά.

Έχουμε παρακολουθήσει τον Παναγή Βαλλιάνο να είναι ο πρώτος Έλληνας που ίδρυσε ναυτιλιακό γραφείο στο Λονδίνο.¹³³ Τα ελληνικά ναυτιλιακά γραφεία του Λονδίνου αυξήθηκαν στα πρώτα χρόνια του 20^{ου} αιώνα και έφθασαν να μετρούν ένα σημαντικό αριθμό ανάμεσά τους. Συνολικά, λειτουργούν δεκαεπτά ελληνικά γραφεία στο Λονδίνο τα έτη 1900-1914¹³⁴ εκ των οποίων τα οκτώ ανήκουν σε επτανήσιους εφοπλιστές, τα τρία στους ανδριώτες Εμπειρικούς, τρία σε χιώτες και τρία σε διάφορους άλλους εφοπλιστές.¹³⁵

¹³³ Βλ. *εδώ*, σ.37-38.

¹³⁴ Βλ. Τζ. Χαρλαύτη, *ό.π.*, σ. 246. Η Τζ. Χαρλαύτη παραθέτει έναν πίνακα που παρουσιάζει λεπτομερώς τα ελληνικά γραφεία του Λονδίνου (πίνακας 5.5), ανά πενταετία.

¹³⁵ *Ο.π.*, σ. 246. Πρόκειται για τους εξής: από το Ιόνιο είναι οι Βαλλιάνοι, οι Μάγκος και Δώρυζας, ο Διώρυζας, ο Λυκιαρδόπουλος, ο Φραγκόπουλος, ο Θεοφιλάτος, ο Βεργωτής και οι αδελφοί Αμπατιέλλου. Από την Άνδρο είναι οι Εμπειρικός Σ.Γ., Εμπειρικός Κ.Λ. και Εμπειρικός Α.Α., από τη

Μέσα σε είκοσι χρόνια, από το 1895 ως το 1914, η χωρητικότητα των ατμόπλοιων που ανήκαν σε επιχειρήσεις με έδρα τη Μαύρη Θάλασσα μειώθηκε από το 33% του ελληνόκτητου στόλου στο 12%. Αντίστοιχα, το ποσοστό που αφορά την Κωνσταντινούπολη, για την ίδια περίοδο, μειώνεται από 25 σε 13%, ενώ η χωρητικότητα των ατμόπλοιων εταιριών με έδρα την Ελλάδα θα φτάσει από 24 σε 63%. Σε ό,τι αφορά το Λονδίνο, το 1900 οι ελληνικής ιδιοκτησίας επιχειρήσεις με έδρα την αγγλική πρωτεύουσα είχαν στην κατοχή τους το 22% της χωρητικότητας του ελληνόκτητου στόλου, ενώ το 1914 ο αριθμός αυτός αυξήθηκε κατά έξι ποσοστιαίες μονάδες.¹³⁶

Η ελληνική εμπορική ναυτιλία, από την αυγή του εικοστού αιώνα, πέρασε σε μία νέα φάση, στον εφοπλισμό, η οποία σηματοδότησε και την αλλαγή στην έδρα των ναυτιλιακών εταιριών, με προεξέχουσες πόλεις το Λονδίνο και τον Πειραιά. Η ναυτιλία περνάει στη νέα της φάση, η οποία θα θέσει τις βάσεις για την ανάπτυξή της σε όλη τη διάρκεια του εικοστού αιώνα.

Χίο βρίσκουμε τους Μιχαηλινό, Αδελφούς Σκαραμαγκά και τον Σέκιαρη και τα τρία άλλα γραφεία είναι τα «Μάγκος και Σία», «Galbraith & Pembroke», και «Wigham & Richardson» .

¹³⁶ Ο.π., σ. 246-247.

Μέρος Δ'. Η ναυτιλία στον ελλαδικό χώρο

Σε αυτό το μέρος της εργασίας θα ασχοληθούμε με την ανάπτυξη της ναυτιλίας όπως αυτή αποτυπώνεται μέσα στα όρια της επικράτειας του ελληνικού κράτους. Είδαμε στο προηγούμενο μέρος ότι με την αυγή του 20^{ου} αιώνα εισήλθε στον εφοπλιστικό στίβο πλήθος μικροεπενδυτών με έδρα την Ελλάδα. Αυτή η εξέλιξη, όμως, δεν μπορεί, από μόνη της να δικαιολογήσει την ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας την περίοδο της μετάβασης στα ατμόπλοια.

Η ανάπτυξη που αποτυπώνεται μέσα από τα νηολόγια των ελληνικών λιμένων, όπως της Άνδρου και της Κάσου, δεν οφείλονται τόσο στην αυξανόμενη επένδυση στη ναυτιλία από τους ντόπιους, όσο, για μία ακόμη φορά, στις ομογενειακές επενδύσεις και στην ανάπτυξη του Πειραιά. Όταν θα μελετούμε την ανάπτυξη των ελληνικών νησιών μέσω των εγγραφών ατμόπλοιων στα τοπικά νηολόγια, θα πρέπει να έχουμε στο νου μας την τάση των ελλήνων του εξωτερικού να εγγράφουν τα πλοία τους στα νηολόγια των τόπων καταγωγής τους.¹³⁷

Θα ξεκινήσουμε την ανάλυσή μας από την αποτύπωση του χώρου με την περιγραφή των έργων βελτίωσης σε κάποια από τα λιμάνια της χώρας. Εν συνεχεία, θα περάσουμε στην ανάπτυξη των κυριότερων περιοχών της χώρας, όπως της Σύρου, του Πειραιά, της Κάσου, της Άνδρου κ.α.

1. Λιμάνια, φάροι και φανοί

Η ναυτιλία στην Ελλάδα γνώρισε μεγάλη ακμή με την επικράτηση του ατμόπλοιου και την ίδρυση μεγάλων ατμοπλοϊκών εταιριών. Η ανάπτυξη της ναυτιλίας προϋπόθετε τη βελτίωση των υποδομών του κράτους. Η αιτία είναι

¹³⁷ Βλ. Β. Καρδάσης, *ό.π.*, σ. 177.

εμφανής. Η ραγδαία αύξηση του αριθμού των αφίξεων και των αναχωρήσεων μεγάλων ατμόπλοιων στα λιμάνια της χώρας, έκανε αναγκαία την πραγμάτωση βελτιωτικών έργων στα λιμάνια. Οι λιμενικές υποδομές των μέσων του 19^{ου} αιώνα δεν ήταν δυνατόν να καλύψουν την υψηλή κίνηση που δημιουργήθηκε και τις νέες απαιτήσεις που έφερναν μαζί τους τα ατμόπλοια. Οπότε, το ζήτημα είναι τόσο ποσοτικό, δημιουργία χώρου για την υποδοχή των αυξημένων δρομολογίων και των πολλών πλοίων, όσο και ποιοτικό. Η ποιοτική βελτίωση των λιμένων, έργα εμβάθυνσης και προσαρμογής στο νέο τύπο πλοίων, κρίνονταν επιβεβλημένη. Η κυριαρχία του ατμόπλοιου έδωσε τεράστια ώθηση στο εμπόριο και τα προϊόντα που έπρεπε να διακινηθούν από και προς την Ελλάδα, μέσω των λιμανιών της, παρουσίασαν τεράστια άνοδο. Έτσι, η αυξημένη χωρητικότητα των πλοίων που άραζαν στα λιμάνια έκαναν αναγκαία τα βελτιωτικά έργα σε αρκετά από αυτά.

Σε αυτό το κεφάλαιο θα παρακολουθήσουμε τα έργα που δημιούργησαν το νέο χάρτη στα λιμάνια της Ελλάδας και την απαραίτητη προσαρμογή στις νέες συνθήκες. Στις 29 Δεκεμβρίου 1865 η Βουλή ψηφίζει έναν νόμο που θεσπίζει κοινούς κανόνες κατασκευής για όλα τα λιμάνια του κράτους. Ακόμα και πριν από τη θέσπιση νόμου από τη Βουλή, είκοσι δήμοι είχαν υποβάλλει αίτηση σε αυτήν προκειμένου να εγκριθεί η κατασκευή ή βελτίωση των λιμανιών τους. Η Βουλή αποφάσιζε κάθε φορά, ξεχωριστά, και εξέδιδε σχετικά διατάγματα για τα έργα βελτίωσης και για την επιβολή λιμενικών τελών στα λιμάνια.¹³⁸

Μέρος των έργων βελτίωσης χρηματοδοτούνταν από τα λιμενικά τέλη που επιβάλλονταν στους χρήστες των λιμανιών. Ως εκ τούτου, οι Δήμοι στους οποίους υπάγονταν τα λιμάνια, είχαν κάθε λόγο να παρατείνουν την είσπραξη των τελών και μετά την ολοκλήρωση των έργων. Επιπλέον, υπήρχε το φαινόμενο της παράτασης

¹³⁸ Βλ. Μ. Συναρέλλη, *Δρόμοι και λιμάνια στην Ελλάδα, 1830-1880*, εκδ. Πολιτιστικό Τεχνολογικό Ίδρυμα ΕΤΒΑ, Αθήνα, 1989, σ. 144, καθώς και Α.Ν. Βερναρδάκης, *ό.π.*, σ.216.

των έργων βελτίωσης, σκόπιμα, με σκοπό την είσπραξη των τελών. Αυτά τα προβλήματα τονίζονται από τον Α.Ν. Βερναρδάκη, ο οποίος καλεί την κυβέρνηση να λάβει τα απαραίτητα μέτρα για να αντιμετωπιστούν τέτοια φαινόμενα.¹³⁹

Τα λιμάνια τα οποία καθαρίστηκαν, επισκευάστηκαν και ετοιμάστηκαν προς χρήση είναι τα ακόλουθα:

Πίνακας 17. Βελτιωτικά έργα στα ελληνικά λιμάνια

α/α	Λιμάνι	Έργα*
1	Πειραιά	Καθαρίστηκε και μεγάλωσε
2	Σπετσών	Καθαρίστηκε
3	Ναυπλίου	Κατασκευάστηκε. Αποτελεί την έξοδο της Αργολίδας
4	Κορώνης	Επισκευάζεται. Χρησιμοποιείται στην εξαγωγή σταφίδας
5	Κυπαρισσίας	
6	Κατάκολου	Έγινε μήκους 30μ. και βάθους 11μ. για την εξυπηρέτηση ι/φ
7	Κυλλήνης	Νέος λιμένας. Για πλοία με βάθος 3μ.
8	Πατρών	Νέος λιμένας, μήκους 350μ. και βάθους 11μ.
9	Νέας Κορίνθου	Κατασκευάστηκε
10	Σύρου	Επέκταση
11	Άνδρου	Άρχισε κατασκευή, αλλά δεν ολοκληρώθηκε λόγω κυμάτων
12	Τήνου	Νέος όρμος για μεγαλύτερη ασφάλεια
13	Νάξου	Νέος λιμένας, λόγω έλλειψης φυσικού
14	Θήρας	Βελτιωτικά έργα
15	Χαλκίδας	Επισκευή. Μήκος 21,5μ., βάθος 6μ. και κατασκευή κινητής γέφυρας.

Πηγή:

Δ. Μανόλας, *Πολιτειογραφικά πληροφορίες περί Ελλάδος*, Αθήνα, 1867, σ. 197.

*: τα έργα αναφέρονται στα 1867.

Θα επικεντρώσουμε την προσοχή μας σε δύο λιμάνια με προεξέχοντα ρόλο στο ελληνικό εμπόριο και, ως εκ τούτου, με μεγάλη κίνηση. Πρόκειται για τα λιμάνια της Σύρου και του Πειραιά. Καθένα από τα λιμάνια αυτά έχει τη δική του θέση στη ναυτιλιακή κίνηση της περιόδου και χρίζει ιδιαίτερης μνείας. Για το λιμάνι της Ερμούπολης, το 1849, προβλέπονται, βάσει σχετικού νόμου, τα εξής έργα: κατασκευή της προκουμαίας για την προφύλαξη από τους νοτιοανατολικούς ανέμους, κατασκευή ενός δεύτερου φάρου, καθαρισμός του λιμανιού και επισκευή της

¹³⁹ Βλ. Α.Ν. Βερναρδάκης, *ό.π.*, σ. 217-220.

προβλήτας. Μέχρι το 1865, τα έργα που προβλέπονταν είχαν, εν μέρει, ολοκληρωθεί.¹⁴⁰ Παρά, όμως, την πραγματοποίηση των σχεδίων βελτίωσης του λιμανιού της Ερμούπολης, οι νέες ανάγκες που προέκυψαν έκαναν επιθυμητή την περαιτέρω βελτίωση του λιμανιού. Έτσι, ο Γάλλος πρόξενος της Σύρου, επισημαίνει, το 1870, πως στο λιμάνι της Ερμούπολης έπρεπε να γίνουν έργα βελτίωσης, προκειμένου να καταφέρει να ανταποκριθεί στον ανταγωνισμό του Πειραιά με την αυξημένη κίνηση του λιμανιού του και τα έργα που γίνονταν εκεί.¹⁴¹ Η καθυστέρηση, όμως, των έργων που θα επέκτειναν το λιμάνι της Ερμούπολης, μας επιτρέπουν να υποθέσουμε ότι η φυσική του διαμόρφωση επέτρεπε την υποδοχή πολλών πλοίων, χωρίς να είναι απαραίτητα πολλά έργα επέκτασης του λιμένα.

Περνώντας στο λιμάνι του Πειραιά, θα έπρεπε να τονίσουμε την ανυπαρξία υποδομών που κυριαρχούσαν εκεί ως και τη δεκαετία του 1840. Από εκείνο το σημείο και μετά, ο Πειραιάς αναπτύσσεται ραγδαία και μετατρέπεται σε λιμάνι εφοδιασμού της πρωτεύουσας Αθήνας. Η σημασία του πειραιϊκού λιμανιού οδηγεί στην, εκ του μηδενός, δημιουργία ενός τεράστιου λιμενικού συγκροτήματος μέσα σε τέσσερις δεκαετίες, 1840-1880, χωρίς ακριβές και μελετημένο σχέδιο. Το χαρακτηριστικό γνώρισμα των εργασιών στο λιμάνι του Πειραιά είναι ότι ποτέ δεν ολοκληρώθηκαν με επάρκεια. Οι εργασίες, που, στην πραγματικότητα, ποτέ δεν σταμάτησαν στον Πειραιά, ποτέ δεν ήταν αρκετές να καλύψουν τις διαρκώς αυξημένες ανάγκες του. Κάθε φορά που τελειωνε εργασία που επέκτεινε το λιμάνι, όπως η δημιουργία προκυμαιών και ο καθαρισμός του λιμανιού, ανακαλύπτονταν πως

¹⁴⁰ Βλ. Μ. Συναρέλλη, *ό.π.*, σ. 163.

¹⁴¹ *Ο.π.*, σ. 163.

ήταν ανεπαρκής μπροστά στις νέες ανάγκες του.¹⁴² Ο Πειραιάς ήταν έτοιμος να αναλάβει τα ηνία της ναυτιλιακής κίνησης του κράτους από την Ερμούπολη.¹⁴³

Περνώντας στους φάρους και τους φανούς των ελληνικών λιμανιών, θα έπρεπε να τονίσουμε ότι αυτοί αγοράζονταν από το εξωτερικό με χρηματοδότηση των ειδικών ταμείων κάθε λιμανιού. Εντούτοις, το κράτος συνέδραμε στην αγορά τους, δίνοντας κάποιες προκαταβολές βοηθώντας τις λιμενικές αρχές και τους δήμους να προβούν στην αγορά φάρων και φανών.¹⁴⁴ Μέχρι το 1865, είχαν ανεγερθεί είκοσι οκτώ φάροι και φανοί,¹⁴⁵ ενώ το 1885 ο αριθμός τους έφτασε τους πενήντα έξι, ενώ υπήρχαν και δέκα σημαντήρες.¹⁴⁶ Είναι αξιοσημείωτο πως, σε σχέση με τα δύο παραπάνω λιμάνια, Πειραιά και Σύρο, ο μεν Πειραιάς διέθετε από το 1865 δύο διοπτρικούς φανούς, ορατούς σε εμβέλεια 32 μιλίων, ενώ η Σύρος, την ίδια χρονιά, διέθετε μόνο ένα αντανακλαστικό φανό 18 λυχνιών.¹⁴⁷

2. Σύρος

Σε ό,τι αφορά το λιμάνι της Σύρου και τη ναυτιλιακή κίνησή του, θα χρειαστεί να κάνουμε μια αναφορά και στην περίοδο που προηγήθηκε των ετών 1880-1914, που αφορά την εργασία μας. Ο λόγος δεν είναι άλλος από τη σπουδαιότητα της Σύρου στο εμπόριο της Ελλάδας και από το γεγονός ότι αποτέλεσε την έδρα της πρώτης ατμοπλοϊκής εταιρίας. Η Σύρος είναι ο τόπος στον οποίο αναπτύχθηκε η ελληνική ναυτιλία μετά την ίδρυση του ανεξάρτητου ελληνικού κράτους.

¹⁴² *Ο.π.*, σ. 172.

¹⁴³ Χαρακτηριστικό της ανάπτυξης του πειραιϊκού λιμανιού είναι ότι, ήδη, το 1882, το μήκος του λιμανιού ανάμεσα στους δύο φανούς του ήταν 1600 γιάρδες, το δε μεγαλύτερο πλάτος του έφτανε τις 760 γιάρδες. Υπολογίζεται ότι το λιμάνι μπορούσε να φιλοξενήσει 300 πλοία. Βλ. Π. Καμπούρογλου, *Ιστορία του Πειραιώς, από τον 1833-1882 έτους*, Αθήνα, 1883, σ. 10.

¹⁴⁴ Βλ. Α.Ν. Βερναρδάκης, *ό.π.*, σ. 220.

¹⁴⁵ Βλ. Δ. Μανσόλας, *ό.π.*, σ. 198.

¹⁴⁶ Βλ. Α.Ν. Βερναρδάκης, *ό.π.*, σ. 220-223.

¹⁴⁷ Βλ. Δ. Μανσόλας, *ό.π.*, σ. 198.

Μία ικανοποιητική ένδειξη για την εξέλιξη της Σύρου σε σχέση με το σύνολο της ελληνικής ναυτιλίας μας δίνεται από τον παρακάτω πίνακα:

Πίνακας 18. Εξέλιξη συριανής ναυτιλίας σε σχέση με το σύνολο της ελληνικής ναυτιλίας, 1840-1855

Έτος	Σύρος				Ελλάδα			
	Πλοία		Τόνοι		Πλοία		Τόνοι	
	A'	B'	A'	B'	A'	B'	A'	B'
1840	211	257	2.410	28.560	2.354	837	16.549	94.091
1848	200	449	2.108	77.306	2.527	1.456	17.309	237.914
1850	245	504	93.289		2.534	1.482	18.070	248.131
1851	222	462	2.307	85.393	2.890	1.437	20.011	237.082
1852	240	460	83.501		2.825	1.375	19.696	228.055
1853	634		96.859		4.153		247.995	
1855	131	635	1.400	119.942	3.538	1.525	32.396	264.405

Πηγή: Β. Καρδάσης, *Σύρος, σταυροδρόμι της Ανατολικής Μεσογείου (1832-1857)*, εκδ. ΜΙΕΤ, Αθήνα, 1987, σ. 109.

Από τον πίνακα 18, μπορούμε να διαπιστώσουμε τη συγκέντρωση πλοίων μεγάλης χωρητικότητας στη Σύρο. Τα πλοία με χωρητικότητα μεγαλύτερη των 30 τόνων, Β' κλάσης, αυξάνονται με μεγάλους ρυθμούς στη Σύρο. Έτσι, από 30,4% επί του συνόλου το 1840, το 1855 βλέπουμε πως τα πλοία μεγάλης χωρητικότητας που βρίσκονται στη Σύρο αποτελούν το 45,4% του συνόλου. Από την άλλη πλευρά, τα πλοία μικρής χωρητικότητας που βρίσκονται στη Σύρο, φθίνουν, ως ποσοστό, σε σχέση με το σύνολο των μικρών πλοίων της ελληνικής ναυτιλίας. Αυτά τα δύο στοιχεία υποδεικνύουν ότι η «ναυτιλία της Σύρου προοδευτικά προσανατολιζόταν όλο και περισσότερο στις διεθνείς μεταφορές, αφήνοντας ελεύθερο το χώρο της μικρής ακτοπλοΐας σε άλλα ναυτικά κέντρα του Αιγαίου».¹⁴⁸

Τα παραπάνω πλοία είναι, φυσικά, ιστιοφόρα, καθώς η περίοδος στην οποία αναφερθήκαμε προηγείται, κατά πολύ, της μετάβασης της ελληνικής ναυτιλίας στα ατμόπλοια. Εν τούτοις, το 1857 ιδρύεται στη Σύρο η πρώτη ελληνική ατμοπλοϊκή

¹⁴⁸ Βλ. Β. Καρδάσης, *Σύρος, σταυροδρόμι της Ανατολικής Μεσογείου (1832-1857)*, εκδ. ΜΙΕΤ, Αθήνα, 1987, σ. 108-110.

εταιρία, η *Εταιρεία Ελληνικής Ατμοπλοΐας*. Μετά τις άκαρπες προσπάθειες από την Εθνική Τράπεζα και τον Μιχαήλ Τσοσίτσα, ομογενή της Αλεξάνδρειας, στην Αθήνα και μιας επιτροπής κτηματιών και εμπόρων της Πάτρας να ιδρυθεί, με την υποστήριξη του κράτους, ατμοπλοϊκή εταιρία στην πόλη τους,¹⁴⁹ θα ιδρυθεί τον Ιανουάριο του 1857 η *Εταιρεία Ελληνικής Ατμοπλοΐας* στην Ερμούπολη της Σύρου.

Το κράτος και η Εθνική Τράπεζα συμμετείχαν στο ιδρυτικό μετοχικό κεφάλαιο της εταιρίας με ποσοστό 54,82%, Έλληνες ομογενείς με ποσοστό 21,84%, από την Κέρκυρα και την Κεφαλλονιά η συμμετοχή ήταν 5,98% και από την υπόλοιπη Ελλάδα 16,45% (εδώ συμπεριλαμβάνονται και δύο μέτοχοι από την Άρτα και τη Μυτιλήνη, οι οποίοι κατείχαν το 0,91%). Είναι αξιοσημείωτο πως οι συμμετοχή από την έδρα της εταιρίας, τη Σύρο, ήταν αρκετά χαμηλή, καθώς οι μετοχές που αγοράστηκαν από το νησί ήταν, μόλις, 188, ήτοι το 8,59%, που μεταφράζεται σε συμμετοχή δεκαεννιά εμπόρων, εκ των οποίων οι δεκαεπτά είναι χρηματοδοτούμενοι από την Εθνική Τράπεζα.¹⁵⁰

Η πορεία της εταιρίας δεν θα είναι ανάλογη των δυνατοτήτων της, ως της πρώτης ελληνικής ατμοπλοϊκής εταιρίας. Οι καταχρήσεις και τα σκάνδαλα των στελεχών της διοίκησής της, καθώς και η μη αποδοτική χρήση εργασιών που ακολούθησε το κράτος, υποκινούμενο από μικροπολιτικά συμφέροντα, θα οδηγήσουν στη χρεοκοπία της εταιρίας. Η εταιρία δεν λειτουργούσε με βάση τις ορθολογικές ανάγκες της για οικονομική πρόοδο, αλλά με βάση τις εκάστοτε ανάγκες του κράτους για επιβολή της τάξης ή της άγρας ψήφων από τους κυβερνητικούς σχηματισμούς. Επιπλέον, υπολογίζεται ότι το κράτος, το οποίο χρηματοδοτούσε, με τη μορφή ετήσιων επιδοτήσεων, συνεχώς την μη αποδοτική εταιρία, κατέβαλλε αρκετά χρήματα, ενώ η Εθνική Τράπεζα δάνειζε την Εταιρία, χωρίς ουσιαστικές εγγυήσεις.

¹⁴⁹ Βλ. Β. Καρδάσης, *Από του ιστίου...*, ό.π., σ. 27-28 και Κ. Παπαθανασόπουλος, *Εταιρεία Ελληνικής Ατμοπλοΐας (1855-1872). Τα αδιέξοδα του προστατευτισμού*, εκδ. ΜΙΕΤ, Αθήνα, 1988, σ. 21.

¹⁵⁰ Βλ. Κ. Παπαθανασόπουλος, ό.π., σ. 56-58.

Τελικά, η εταιρία θα κλείσει το 1892, έχοντας σωρεύσει παθητικό από ζημιές 31.441.333 δραχμών.¹⁵¹ Η κακή διαχείριση από τη διοίκηση της εταιρίας, η ανορθολογική της λειτουργία και ο ανταγωνισμός των νέων, ιδιωτικών, ατμοπλοϊκών εταιριών του Πειραιά, οδήγησαν την εταιρία στην πτώχευση. Η διαρκής πτώση των ναύλων συνέφερε τις πειραϊκές εταιρίες που διέθεταν πιο καινούργια πλοία, καλύτερη διαχείριση και ορθολογικά δρομολόγια.¹⁵² Τα εννέα της ατμόπλοια πουλήθηκαν στους μεγαλύτερους μετόχους έναντι του ποσού των 949.000 δραχμών, αγορά σκάνδαλο σε βάρος των μικρομετόχων αν αναλογιστούμε ότι οι εφημερίδες της εποχής ανέφεραν πως η πραγματική αξία των πλοίων έφτανε τα 5 εκατομμύρια δραχμές. Επίσης, η Εθνική Τράπεζα αγόρασε το νεώριο της εταιρίας έναντι 210.000 δραχμών.¹⁵³ Τον Οκτώβρη του 1893, οι μεγαλομέτοχοι της εταιρία που αγόρασαν τα ατμόπλοιά της προχώρησαν στην ίδρυση της *Νέας Ελληνικής Ατμοπλοΐας*, η οποία διαλύθηκε στις 9 Φεβρουαρίου 1906, κάτω από το βάρος του ανταγωνισμού των ορθολογικών ατμοπλοϊκών εταιριών που, στο μεταξύ, είχαν ιδρυθεί στο νέο μεγάλο λιμάνι της χώρας, τον Πειραιά.

Η Σύρος έχασε την πρωτοκαθεδρία της ως το σημαντικότερο λιμάνι της χώρας από τον Πειραιά όταν ολοκληρώθηκε η μετάβαση της ελληνικής ναυτιλίας στα ατμόπλοια. Ο ρόλος της Σύρου ως το κέντρο του διαμετακομιστικού εμπορίου της Ελλάδας που σύνδεε την Ανατολή με τη Δύση δεν μπορούσε να τα δώσει, πλέον, αυτό το ρόλο. Η επικράτηση του ατμού και η διάδοση των νέων τεχνολογικών επιτευγμάτων, όπως ο σιδηρόδρομος και ο τηλεγράφος, ενοποίησαν τις αγορές και έκαναν αχρείαστο το μεσολαβητικό ρόλο της Σύρου. Ο έμπορος της Δύσης μπορούσε να έρθει σε απευθείας επαφή με την «πηγή» των προϊόντων στην Ανατολή και το

¹⁵¹ *Ο.π.*, σ.135. Ο Β. Καρδάσης, *ό.π.*, σ. 59-61, δίνει ως έτος διάλυσης της εταιρίας το 1893 και τα χρέη τη στιγμή εκείνη σε 977.346,35 δραχμές προς την Εθνική Τράπεζα και σε 427.241,40 δραχμές έναντι ομίλου ναυτοδανειστών της εταιρίας.

¹⁵² Βλ. Β. Καρδάσης, *ό.π.*, σ. 65.

¹⁵³ Βλ. Β. Καρδάσης, *ό.π.*, σ. 61.

ατμόπλοιο έκανε εφικτά τα προγραμματισμένα και τακτικά ταξίδια ανάμεσα σε τόπους που τους χώριζε μεγάλη απόσταση. Επιπλέον, η θέση του Πειραιά, που επέτρεπε να τροφοδοτεί την πρωτεύουσα και οι οικονομικές λειτουργίες που είχαν μαζευτεί σε αυτήν (την πρωτεύουσα), καθώς και το μεγάλο λιμάνι που διέθετε η πόλη του Πειραιά, του επέτρεψαν να αποκτήσει τον πρώτο ρόλο στην ελληνική ναυτιλία, έναντι της Σύρου.

Στον πίνακα που ακολουθεί θα παρακολουθήσουμε την πορεία των ατμόπλοιων της Σύρου την περίοδο 1883-1911, σε απόλυτο αριθμό, αλλά και ως ποσοστό επί του συνόλου της ελληνικής ναυτιλίας. Την ίδια διαδικασία θα ακολουθήσουμε και στον Πειραιά, οπότε θα μπορέσουμε να βγάλουμε επιπλέον συμπεράσματα συγκρίνοντας την πορεία των ατμόπλοιων των δύο ναυτότοπων.

Πίνακας 19. Ατμόπλοια στη Σύρο

Έτος	Σύρος		Ελλάδα		Ποσοστό Σύρου	
	Ατμόπλοια	Τόνοι	Ατμόπλοια	Τόνοι	α/π (%)	Τόνοι (%)
1883	17	10.478	51	23.939	33,33	43,76
1892	26	13.332	103	60.418	25,24	22,06
1898	33	19.081	145	94.894	22,75	20,10
1901	54	36.845	191	143.436	28,27	25,68
1903	56	48.564	209	201.445	26,79	24,10
1907	66	59.223	285	288.573	23,15	20,52
1911	74	83.397	348	383.446	21,26	21,74

Πηγές:
 Β. Καρδάσης, *Από του ιστίου εις τον ατμόν. Ελληνική εμπορική ναυτιλία 1858-1914*, εκδ. Πολιτιστικό Τεχνολογικό Ίδρυμα ΕΤΒΑ, Αθήνα, 1993, σ. 215 και
 Β. Καρδάσης, «Η ελληνική εμπορική ναυτιλία 1832-1914», στο συλλογικό: Γ.Β. Δερτιλής-Κ. Κωστής (επιμ.), *Θέματα νεοελληνικής ιστορίας (18^{ος}-20^{ος} αιώνες)*, εκδ. Αντ. Ν. Σακκουλά, Αθήνα, 2001, σ.348.

Από τα στοιχεία του παραπάνω πίνακα, διαπιστώνουμε την πτώση των συριανών ατμόπλοιων, ως ποσοστό επί του συνόλου των ελληνικών, στην πορεία των ετών της εξεταζόμενης περιόδου. Έτσι, ενώ τα συριανά ατμόπλοια αυξάνονται σε απόλυτους αριθμούς και από 17 το 1883 φτάνουν τα 74 το 1911, η αντίστοιχη συμμετοχή της Σύρου θα κατακυλήσει από το ένα τρίτο το 1883, στο ένα πέμπτο, περίπου, 28 χρόνια μετά. Περίπου το ίδιο θα συμβεί και σε ό,τι αφορά τη χωρητικότητα των ατμόπλοιων. Η αύξηση των ατμόπλοιων της Σύρου, είναι επόμενο ότι θα σημαίνει και την αύξηση της συνολικής χωρητικότητας σε απόλυτους αριθμούς. Όμως, ως ποσοστό επί του συνόλου, ακολουθούν την πορεία του αριθμού των ατμόπλοιων και από το 44%, περίπου, του 1883, θα φτάσει το 22%, δηλαδή στο μισό, λιγότερο από τρεις δεκαετίες μετά.

Ένα δεύτερο στοιχείο που μπορεί να προκύψει από τον παραπάνω πίνακα είναι η πορεία του μεγέθους της μέσης χωρητικότητας των ατμόπλοιων. Με βάση τα στοιχεία του πίνακα 19, μπορούμε να σχηματοποιήσουμε αυτήν την πορεία ως εξής:

Πίνακας 20. Μέση χωρητικότητα α/π Σύρου (τόνοι)

Έτος	Μέση χωρητικότητα α/π Σύρου (Α)	Μέση χωρητικότητα α/π Ελλάδας (Β)	(Α)/(Β)
1883	616,3	469,39	1,31
1892	512,76	586,58	0,87
1898	578,21	656,44	0,88
1901	682,31	750,97	0,9
1903	867,21	963,85	0,89
1907	897,30	1012,53	0,88
1911	1126,98	1101,85	1,02

Πηγές:

Β. Καρδάσης, *Από του ιστίου εις τον ατμόν. Ελληνική εμπορική ναυτιλία 1858-1914*, εκδ. Πολιτιστικό Τεχνολογικό Ίδρυμα ΕΤΒΑ, Αθήνα, 1993, σ. 215 και

Β. Καρδάσης, «Η ελληνική εμπορική ναυτιλία 1832-1914», στο συλλογικό: Γ.Β. Δερτιλής-Κ. Κωστής (επιμ.), *Θέματα νεοελληνικής ιστορίας (18^{ος}-20^{ος} αιώνας)*, εκδ. Αντ. Ν. Σακκουλά, Αθήνα, 2001, σ.348.

Η πορεία του συριανού ατμοκίνητου στόλου μπορεί, πλέον, να εκτιμηθεί με ασφαλέστερο τρόπο. Πέρα από την πτώση του αριθμού των πλοίων και της χωρητικότητάς τους, ως ποσοστό επί του συνόλου του ελληνικού ατμοκίνητου στόλου, θα μπορέσουμε να προσδιορίσουμε και την πορεία του μεγέθους του ίδιου του συριανού εμπορικού στόλου. Έτσι, είναι χαρακτηριστικό ότι ενώ, και πάλι, το μέγεθος της μέσης χωρητικότητας των ατμόπλοιων της Σύρου αυξάνεται κατά την πορεία των ετών, αυτό δεν συμβαίνει με το ρυθμό που παρατηρείται με το σύνολο του ελληνικού ατμοκίνητου εμπορικού ναυτικού. Από το 1883 ως και το 1907, σε διάστημα 24 ετών, η μέση χωρητικότητα της Σύρου αυξήθηκε κατά 1,5, περίπου, φορές ενώ, η αντίστοιχη αύξηση του ελληνικού ατμοκίνητου στόλου ήταν σημαντικά μεγαλύτερη (έφτασε να σημειώσει άνοδο κατά πάνω από δύο φορές). Για τα ίδια χρόνια, ενώ η Σύρος βρισκόταν άνω του μέσου όρου τη μέση χωρητικότητα, το 1907 θα βρίσκεται σε αντιστοιχία 88% με αυτόν. Τα στοιχεία διαφοροποιούνται το 1911, οπότε και η αύξηση του μεγέθους της μέσης χωρητικότητας στη Σύρο είναι μεγαλύτερη από την αύξηση του συνολικού ελληνικού στόλου, και θα φτάσει να ξεπεράσει, έπειτα από 28 χρόνια, το μέγεθος της μέσης χωρητικότητας των ελληνικών ατμόπλοιων. Η αύξηση αυτή, όμως, είναι οριακή και δεν μπορεί να μας αποπροσανατολίσει από το συμπέρασμά μας για την κρίση της συριανής ναυτιλίας και την ανάδειξη του Πειραιά ως του πρώτου λιμανιού της χώρας.

Ακόμη και η ένδειξη που λαμβάνουμε σχετικά με την πτώση του αριθμού των ατμόπλοιων της Σύρου ως ποσοστό των ελληνικών ατμόπλοιων και της χωρητικότητάς τους δεν μας προσδίδει, ολοκληρωτικά, μία de facto εικόνα της συριανής ναυτιλίας. Στο σύνολό της, η ελληνική ναυτιλία της περιόδου 1880-1914, αναπτύχθηκε πάνω στη νέα τεχνολογία του ατμού και μεγέθυνε το στόλο της. Η Σύρος, ως το σημαντικότερο λιμάνι της χώρας από την ίδρυση του κράτους, ακόμα,

είναι φυσιολογικό να έπεται αυτής της αύξησης και να παρουσιάζει, ως ένα βαθμό, σχετική πτώση στα μεγέθη της, από τη στιγμή που βρισκόταν, ήδη, σε υψηλά μεγέθη ναυτιλιακής ανάπτυξης όταν ξεκίνησε η όλη κίνηση "προς τα μπρος" της ελληνικής ατμοκίνητης ναυτιλίας. Οπότε, από μόνη της μία μικρή άνοδος ή πτώση στο μέγεθος της συνολικής χωρητικότητας της Σύρου, ενδεχομένως, να μην οδηγεί σε ασφαλή συμπεράσματα. Εκείνο που χαρακτηρίζει, ωστόσο, τη συριανή ναυτιλία της περιόδου είναι το μεγάλο μέγεθος της πτώσης στη συμμετοχή των ατμόπλοιών της επί του συνόλου της ελληνικής ναυτιλίας, που όπως είδαμε, ήταν τόση ώστε από τη μισή χωρητικότητα που αντιπροσώπευε η Σύρος το 1883, θα φτάσει στο ένα πέμπτο μέσα σε λιγότερο από είκοσι χρόνια. Άρα, λοιπόν, μιλάμε για μία σημαντική κάμψη στα μεγέθη της και το στοιχείο αυτό θα πρέπει να ληφθεί σοβαρά υπόψη μας, όταν μελετάμε τη ναυτιλία της Σύρου κατά την περίοδο της μετάβασης στον ατμό.

Ομοίως, η οριακή άνοδος που παρουσιάζει ο πίνακας 20 της μέσης χωρητικότητας των συριανών ατμόπλοιων ως ποσοστό επί του συνόλου των ελληνικών, το 1911, δεν μπορεί, από μόνη της, να μας οδηγήσει να συνάγουμε το συμπέρασμα ότι η ατμοκίνητη ναυτιλία της Σύρου παρουσίασε ανάκαμψη. Η οριακή διαφορά που παρουσιάζεται δεν μπορεί να υποσκελίσει τα συμπεράσματα από την ανάλυση των ποιοτικών χαρακτηριστικών της περιόδου και που εμφανίζουν τον Πειραιά ως το πρώτο λιμάνι της χώρας, λαμβάνοντας υπόψη τις υποδομές και το μέγεθός του, καθώς και τον αριθμό των δραστηριοτήτων που φιλοξενούσε, στοιχεία που θα παρακολουθήσουμε αμέσως παρακάτω. Σε τελική ανάλυση, είναι η ανάπτυξη του Πειραιά σε αυτήν την περίοδο που μας δείχνει, σαφώς, την κάμψη της συριανής ναυτιλίας και της σημασίας του λιμανιού της για την ελληνική ναυτιλία και την αντικατάστασή της από το πειραιϊκό λιμάνι.

3. Πειραιάς

Η ανάπτυξη του Πειραιά και η ανάδειξή του ως ναυτιλιακού κέντρου της χώρας, αποτελεί ένα θαύμα, αν λάβουμε υπόψη μας την κατάσταση της πόλης λίγες δεκαετίες πριν την ανάπτυξή του. Ο Πειραιάς αναπτύχθηκε μέσα σε λίγα χρόνια και προσαρμοσμένος στην εποχή, ξεπέρασε τα παραδοσιακά λιμάνια της Ελλάδας, με τη Σύρο να αποτελεί τον κυριότερο ανταγωνιστή του.

Μέχρι το 1825 ο Πειραιάς ήταν μία ερημική έκταση. Η ερημιά της πόλης έσπασε από τους ψαριανούς μετανάστες που κατέφθασαν στην πόλη μετά την καταστροφή του νησιού τους από τον τουρκικό στόλο.¹⁵⁴ Στις αρχές της δεκαετίας του 1830, η γη του Πειραιά βρισκόταν είτε στα χέρια της κατεστραμμένης μονής του Αγίου Σπυρίδωνα, είτε στα χέρια Αθηναίων ή θα ήταν εθνικές γαίες. Με ένα Βασιλικό Διάταγμα του 1834, η γη του Πειραιά, εκτός της ιδιοκτησίας ιδιωτών, θα ιδιωτικοποιηθεί με τον όρο οι αγοραστές να έχουν ολοκληρώσει την οικοδόμηση μέσα σε έξι μήνες από την παραχώρηση.¹⁵⁵ Με αυτόν τον τρόπο επιτεύχθηκε η γρήγορη ανέγερση σπιτιών και κτιρίων και ο Πειραιάς άρχισε να μετατρέπεται σε ζωντανή πολιτεία.

Στον Πειραιά θα καταφθάσουν άνθρωποι από ολόκληρη την ελληνική επικράτεια, αλλά, κυρίως, θα έρθουν μετανάστες από τη Χίο και την Ύδρα. Η έλευση των χίων μεταναστών είναι ιδιαίτερα σημαντική για την κοινωνικοοικονομική εξέλιξη της πόλης. Ήδη, από τον 17^ο-18^ο αιώνα, η Χίος ήταν ένας τόπος στον οποίο είχε δημιουργηθεί η πρωτογενής καπιταλιστική συσσώρευση και σχηματίστηκαν ισχυρές εμπορικές και εφοπλιστικές οικογένειες.¹⁵⁶ Έτσι, οι χιώτες γίνονται φορείς

¹⁵⁴ Βλ. Τσοκόπουλος Β., *Πειραιάς, 1835-1870. Εισαγωγή στην ιστορία του ελληνικού Μάντσεστερ*, εκδ. Καστανιώτη, Αθήνα, 1984, σ. 36-37.

¹⁵⁵ *Ο.π.*, σ. 41.

¹⁵⁶ Για τη συνεισφορά των εμπόρων της Χίου στην ελληνική ναυτιλία, βλ. *εδώ*, σ. 11-17.

αυτών των σχέσεων σε όλη την υπόλοιπη Ελλάδα.¹⁵⁷ Οι Υδραίοι αφήνουν το νησί τους, κυρίως, εξαιτίας των γεγονότων της ελληνικής επανάστασης,¹⁵⁸ και μεταναστεύουν μαζικά το 1834.

Η δυναμική που απέκτησε ο Πειραιάς, μέσα από τη μεταναστευτικό ρεύμα που εκδηλώθηκε, υπήρξε τεράστια. Ο Πειραιάς από 1.011 κατοίκους που είχε το 1836, θα φτάσει να αριθμεί 10.963 κατοίκους τριάντα τέσσερα χρόνια αργότερα.¹⁵⁹ Επιπλέον, από τους 3.851 άντρες, οι 3.709 είναι οικονομικά ενεργοί, χωρίς να συμπεριλαμβάνουμε τους μαθητές των 15-18 ετών.¹⁶⁰ Ο Πειραιάς έγινε η πόλη με την πλήρη απασχόληση και οι μετανάστες που τον μετέτρεψαν σε μεγάλη πόλη χάραξαν το δρόμο που θα έπαιρνε η νεογέννητη οικονομία του. Οι χιώτες δίδαξαν την εμπορική επιχείρηση και διαμόρφωσαν το εμπορικό ήθος στη νέα τους πόλη. Οι ξένοι που θα βρεθούν στην πόλη, όπως ο Γερμανός Σταπ και ο Γάλλος Κλεμάν θα διδάξουν τη βιομηχανία, ανοίγοντας τις επιχειρήσεις τους γύρω από το μεγάλο λιμάνι.¹⁶¹ Οι προϋποθέσεις για την οικονομική ανάπτυξη της πόλης είχαν επιτευχθεί.

Ο Πειραιάς, ως το κοντινότερο λιμάνι στην πρωτεύουσα, την Αθήνα, και με όλη τη δυναμική της νέας του κοινωνίας¹⁶² ανέλαβε την πρωτοπορία στον τομέα της ελληνικής ναυτιλίας. Η κίνηση στο λιμάνι του αυξήθηκε και έγινε η έδρα των νέων ατμοπλοϊκών εταιριών. Ας πάρουμε τα πράγματα από την αρχή. Στον πίνακα που

¹⁵⁷ Βλ. Τσοκόπουλος Β., *ό.π.*, σ. 53.

¹⁵⁸ Η Επανάσταση προκάλεσε μία τεράστια διαρροή κεφαλαίων που είχε ως αποτέλεσμα την αδυναμία χρηματοδότησης οποιασδήποτε αναπτυξιακής διαδικασίας στο νησί, αναγκάζοντας πολλούς από τους κατοίκους του να εγκαταλείψουν την Ύδρα. Έτσι, ο πληθυσμός της Ύδρας τα έτη 1821, 1832 και 1842 είναι, αντίστοιχα, 28.000, 16.000 και 4.000.

¹⁵⁹ Η συνέχεια της εξέλιξης του πειραιϊκού πληθυσμού παρέμεινε ανοδική. Έτσι, από το Ν. Παπαμανώλης, *Η ελληνική εμπορική ναυτιλία και η πόλη του Πειραιά. Η εξέλιξη του Πειραιά ως ναυτιλιακού κέντρου την περίοδο 1880-1914*, Ρέθυμνο, 2003, σ. 66, πληροφορούμαστε ότι ο πληθυσμός του Πειραιά κατά τα έτη 1889, 1896, 1907 και 1920 ήταν, αντίστοιχα, 34.327, 50.200, 73.579 και 133.482 κάτοικοι.

¹⁶⁰ Βλ. Τσοκόπουλος Β., *ό.π.*, σ. 90-92.

¹⁶¹ *Ό.π.*, σ. 250.

¹⁶² Ο Τσοκόπουλος Β., *ό.π.*, σ. 250, υπολογίζει ότι τριάντα χρόνια μετά την ίδρυση της πόλης, μόνο το 25% των κατοίκων της ήταν γεννημένοι σε αυτήν.

ακολουθεί, θα προσπαθήσουμε να διερευνήσουμε τη σημασία των λιμανιών Πειραιά και Σύρου, μέσα από τη σύγκριση των αφίξεων πλοίων στα λιμάνια τους.

Πίνακας 21. Αφίξεις πλοίων στα λιμάνια Πειραιά και Σύρου

Έτος	Πειραιάς		Σύρος	
	Πλοία	Τόνοι	Πλοία	Τόνοι
1871	603	179.136	2.860	842.125
1881	1.560	1.158.287	1.808	665.628
1882	1.748	1.275.725	4.555	904.787
1888	1.918	1.433.876	4.596	1.159.916
1890	2.601	2.070.014	4.084	1.039.229
1902	2.256	2.574.493	3.192	1.357.690
1903	2.556	2.873.066	2.963	1.502.752
1904	2.411	2.810.666	2.921	1.546.722
1905	2.451	2.845.045	2.793	1.240.100
1906	2.322	2.907.580	2.795	1.133.121
1907	2.721	3.276.265	2.690	997.863
1908	2.610	3.532.587	2.854	1.082.541
1909	1.383	2.423.304	2.091	1.318.858
1910	2.725	3.709.610	2.071	1.066.647
1911	2.709	3.695.644	1.913	1.069.207

Πηγή:
 Β. Καρδάσης, *Από του ιστίου εις τον ατμόν. Ελληνική εμπορική ναυτιλία 1858-1914*, εκδ. Πολιτιστικό Τεχνολογικό Ίδρυμα ΕΤΒΑ, Αθήνα, 1993, σ. 210-211.

Ο παραπάνω πίνακας δείχνει τη δυναμική διαδικασία με την οποία ο Πειραιάς υποσκέλιζε τη Σύρο στη σημαντικότητα του λιμανιού τους. Φαίνεται ότι ο αριθμός των πλοίων που εισήλθαν στο λιμάνι του Πειραιά, ιστιοφόρα και ατμόπλοια, προσπέρασαν τον αντίστοιχο αυτών που εισήλθαν στο λιμάνι της Σύρου, μόνο τα δύο τελευταία έτη, 1910 και 1911. Ωστόσο, στον Πειραιά φαίνεται ότι συγκεντρώνονταν τα πλοία μεγάλης χωρητικότητας, αντίθετα με τη Σύρο, όπου αν και οι αφίξεις στο λιμάνι της είναι περισσότερες από όσες έχουμε καταγράψει στο λιμάνι του Πειραιά, η χωρητικότητα των πλοίων αυτών δεν ξεπερνά τη χωρητικότητα των πλοίων που

φτάνουν στον Πειραιά, καθ' όλη τη διάρκεια των ετών 1881-1911. Ο Πειραιάς απέκτησε την ποιοτική ανωτερότητα στον ανταγωνισμό του με τη Σύρο και, όπως θα δούμε παρακάτω, απέκτησε την πρωτοπορία αυτή κατά τη διαδικασία της μετάβασης στον ατμό και την επικράτηση του εφοπλισμού έναντι του έμπορου-πλοιοκτήτη.

Σχετικά με τις αφίξεις ατμόπλοιων στο λιμάνι του Πειραιά κατά την περίοδο 1901-1912, η εικόνα έχει ως εξής:

Πίνακας 22. Αφίξεις ατμόπλοιων στο λιμάνι του Πειραιά, 1901-1912

Έτος	Αριθμός α/π	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: Ν. Παπαμανώλης, *Η ελληνική εμπορική ναυτιλία και η πόλη του Πειραιά. Η εξέλιξη του Πειραιά ως ναυτιλιακό κέντρο την περίοδο 1880-1914*, Ρέθυμνο, 2003, σ. 70.

Η σημασία του Πειραιά ως εισαγωγικού, κυρίως, λιμανιού μπορεί να αποτυπωθεί και από έναν πίνακα που μας δείχνει την αξία του εμπορίου των λιμανιών Πειραιά και Σύρου. Από τον παρακάτω πίνακα προκύπτει ότι ο Πειραιάς σε όλη τη διάρκεια της δεκαετίας του 1880, που έχουμε στοιχεία, ήταν κατά βάση εισαγωγικό λιμάνι.

Πίνακας 23. Αξία εξωτερικού εμπορίου των λιμανιών Πειραιά και Σύρου (σε γαλλικά φράγκα), 1880-1889

Έτος	Εισαγωγές		Εξαγωγές	
	Πειραιάς	Σύρος	Πειραιάς	Σύρος
1880	38.035.000	16.910.000	2.374.000	1.849.250
1881	41.187.000	29.715.747	1.952.000	1.995.274
1882	-	16.525.399	-	1.327.238
1888	33.464.000	-	1.684.000	-
1889	50.850.000	-	6.560.000	-

Πηγή: Ν. Παπαμανώλης, *Η ελληνική εμπορική ναυτιλία και η πόλη του Πειραιά. Η εξέλιξη του Πειραιά ως ναυτιλιακό κέντρο την περίοδο 1880-1914*, Ρέθυμνο, 2003, σ. 70.

Οι λόγοι που ο Πειραιάς συγκέντρωσε το εξωτερικό εμπόριο της χώρας μπορούν να ταξινομηθούν ως εξής: πρώτον, στις ανάγκες τροφοδοσίας μιας ήδη συμπαγούς βιομηχανικής και βιοτεχνικής δομής. Δεύτερον, στο μέγεθος της αστικής συγκέντρωσης που παρουσιάζουν οι πόλεις του Πειραιά και της Αθήνας. Τρίτον, στην αδυναμία του σιδηροδρομικού και του οδικού δικτύου να λειτουργήσουν ανταγωνιστικά απέναντι στους θαλάσσιους δρόμους και τέταρτον, στη διαμόρφωση ενός διεθνούς δικτύου θαλάσσιων μεταφορών και συγκοινωνιών, το οποίο αναβάθμισε τον Πειραιά και το έκανε το σπουδαιότερο λιμάνι της χώρας.¹⁶³

Στις προηγούμενες σελίδες, είδαμε ότι οι έλληνες εφοπλιστές του εξωτερικού μετέφεραν τις δραστηριότητές τους στα κέντρα της διεθνούς ναυτιλίας, το Λονδίνο και τη Νέα Υόρκη, καθώς και στο νέο κέντρο της ελληνικής ναυτιλίας, τον Πειραιά. Στο σημείο αυτό, θα ήταν σκόπιμο να δούμε τις εγγραφές ατμόπλοιων, του νέου δυναμικού μέσου της ναυτιλίας, στο λιμάνι του Πειραιά και στη σύγκριση του νηολογίου του με το σύνολο των ατμόπλοιων της ελληνικής ναυτιλίας. Για αυτό το σκοπό, θα προχωρήσουμε στην παράθεση του πίνακα 22, μέσω του οποίου θα δούμε τα ατμόπλοια του Πειραιά ως ποσοστού στο συνολικό αριθμό των ατμόπλοιων στους ελληνικούς ναυτότοπους. Έτσι, θα διαπιστώσουμε την ποιοτική ανάπτυξη της πειραιϊκής ναυτιλίας και την προσαρμογή της στη νέα τεχνολογία του ατμού μετά την αυγή του 20^{ου} αιώνα.

¹⁶³ Ν. Παπαμανώλης, *ό.π.*, σ. 70-71.

Πίνακας 24. Ατμόπλοια στον Πειραιά

Έτος	Πειραιάς		Ελλάδα		Ποσοστό Πειραιά	
	Ατμόπλοια	Τόνοι	Ατμόπλοια	Τόνοι	α/π (%)	Τόνοι (%)
1883	15	4.707	51	23.939	29,41	19,66
1892	34	11.170	103	60.418	33,07	18,48
1898	67	39.047	145	94.894	46,20	41,14
1901	85	54.771	191	143.436	44,50	38,18
1903	104	62.193	209	201.445	49,76	30,87
1907	141	84.937	285	288.573	49,47	29,43
1911	160	112.495	348	383.446	45,97	29,33

Πηγές: Β. Καρδάσης, *Από του ιστίου εις τον ατμόν. Ελληνική εμπορική ναυτιλία 1858-1914*, εκδ. Πολιτιστικό Τεχνολογικό Ίδρυμα ΕΤΒΑ, Αθήνα, 1993, σ. 215 και

Β. Καρδάσης, «Η ελληνική εμπορική ναυτιλία 1832-1914», στο συλλογικό: Γ.Β. Δερτιλής-Κ.Κωστής (επιμ.), *Θέματα νεοελληνικής ιστορίας (18^{ος}-20^{ος} αιώνες)*, εκδ. Αντ. Ν. Σακκουλά, Αθήνα, 2001, σ.348.

Σε αντίθεση με τον πίνακα 19, από όπου διαπιστώσαμε την πτώση των συριανών ατμόπλοιων ως ποσοστό επί των συνολικών ατμόπλοιων του ελληνικού ατμοκίνητου εμπορικού στόλου, ο πίνακας 24 μας δείχνει την άνοδο του Πειραιά ως ναυτιλιακού κέντρου. Τα ατμόπλοια του Πειραιά αυξήθηκαν και έφτασαν να αντιπροσωπεύουν, περίπου, το μισό ελληνικό ατμοκίνητο στόλο σε λιγότερο από δεκαπέντε χρόνια, την περίοδο 1883-1898. Τα ατμόπλοια του Πειραιά, μετά τη ραγδαία άνοδό τους, φαίνονται να σταθεροποιούνται σε ποσοστό μεγαλύτερο του 45% επί του ελληνικού στόλου, καθ' όλη τη διάρκεια της εξεταζόμενης περιόδου. Σε ό,τι αφορά τη χωρητικότητα των ατμόπλοιων της πόλης, η πορεία είναι ανοδική, με την κορύφωση της διαδικασίας να τοποθετείται το 1898, οπότε και αντιπροσωπεύει το 41,14% της συνολικής χωρητικότητας. Από εκείνη τη στιγμή και μετά, το μέγεθος της χωρητικότητας θα πέσει, ως ποσοστό επί του συνόλου, αλλά θα παραμείνει σε

υψηλά επίπεδα και, μάλιστα, σε μεγαλύτερα από αυτά της Σύρου, κατά 8-13 ποσοστιαίες μονάδες, καθ' όλη τη διάρκεια αυτών των ετών. Στο σημείο αυτό θα πρέπει να αναφέρουμε ότι ισχύει το συμπέρασμα που αναπτύξαμε και για τη συριανή ναυτιλία, ότι δηλαδή, όταν μια περιοχή φτάσει στο απόγειο της ανάπτυξής της, είναι φυσιολογική μία σχετική κάμψη της στην πορεία του χρόνου. Έτσι, όπως θα διαπιστώσουμε από την ανάλυση που ακολουθεί, η σχετική πτώση του Πειραιά σε ό,τι αφορά την ποσοστιαία συμμετοχή της χωρητικότητας των ατμόπλοιών του, ως ποσοστό επί της συνολικής χωρητικότητας της χώρας, καθ' όλη τη διάρκεια της δεκαετίας του 1900, δεν σημαίνει κάποια κρίση της πειραιϊκής ναυτιλίας, αλλά θα πρέπει να ερμηνευτεί στη βάση του παραπάνω συμπεράσματός μας. Όπως θα διαπιστώσουμε μετά την ολοκλήρωση της παρουσίασης της ναυτιλίας του Πειραιά, η πόλη έφτασε στο απόγειό της κατά τη διάρκεια αυτής της δεκαετίας με τις ναυτιλιακές εταιρίες και τα γραφεία να έχουν συγκεντρωθεί και να αναπτύσσονται γύρω από το λιμάνι της.

Πίνακας 25. Μέση χωρητικότητα α/π Πειραιά (τόνοι)

Έτος	Μέση χωρητικότητα α/π Πειραιά (Α)	Μέση χωρητικότητα α/π Ελλάδας (Β)	(Α)/(Β)
1883	313,8	469,39	0,66
1892	328,52	586,58	0,56
1898	582,79	656,44	0,88
1901	644,36	750,97	0,85
1903	598	963,85	0,62
1907	602,39	1012,53	0,59
1911	703,09	1101,85	0,63

Πηγές:

Β. Καρδάσης, *Από του ιστίου εις τον ατμόν. Ελληνική εμπορική ναυτιλία 1858-1914*, εκδ. Πολιτιστικό Τεχνολογικό Ίδρυμα ΕΤΒΑ, Αθήνα, 1993, σ. 215 και

Β. Καρδάσης, «Η ελληνική εμπορική ναυτιλία 1832-1914», στο συλλογικό: Γ.Β. Δερτιλής-Κ.Κωστής (επιμ.), *Θέματα νεοελληνικής ιστορίας (18^{ος}-20^{ος} αιώνας)*, εκδ. Αντ. Ν. Σακκουλά, Αθήνα, 2001, σ.348.

Από τον πίνακα 25, προκύπτει ότι η μέση χωρητικότητα των ατμόπλοιων του Πειραιά είναι μικρότερη από την αντίστοιχη της Σύρου, ενώ αποτελεί και μικρότερο ποσοστό, ως μέγεθος, σε σχέση με τη μέση χωρητικότητα των ελληνικών ατμόπλοιων. Σε αντίθεση με τα ατμόπλοια της Σύρου, όπου και η μέση χωρητικότητα των ετών 1883 και 1911 ξεπέρασε τη μέση χωρητικότητα των ελληνικών ατμόπλοιων, τα ατμόπλοια του Πειραιά δεν ξεπέρασαν, σε καμία χρονιά, το αντίστοιχο μέγεθος. Αντίθετα, παραμένουν περίπου στο 60%, με εξαίρεση τα έτη 1898-1901, την περίοδο της εισόδου στον 20^ο αιώνα, οπότε και φτάνουν το 85-88%. Είναι, όμως, αρκετή αυτή η σύγκριση με τη Σύρο προκειμένου να διαπιστώσουμε την ανατροπή των ισχυρισμών μας για κάμψη του συριανού ναυτικού και την άνοδο του πειραιϊκού; Κατά την άποψή μας, όχι. Καταρχάς, ο Πειραιάς, όπως φαίνεται στον πίνακα 21, απέκτησε μεγάλη σημασία, μεγαλύτερη από αυτήν της Σύρου, μετρώντας τις αφίξεις των πλοίων, ιστιοφόρων και ατμόπλοιων, το λιμάνι του. Αν υπολογίσουμε και τα στοιχεία του πίνακα 23, με την αξία του εξωτερικού εμπορίου των δύο λιμανιών, γίνεται σαφές ότι ο Πειραιάς ξεπέρασε σε σημασία το λιμάνι της Ερμούπολης. Ακολούθως, τα ατμόπλοια του Πειραιά, ως πλοία και ως χωρητικότητα, ακολούθησαν αντιστρόφως ανάλογη πορεία από τα ατμόπλοια της Σύρου, όπως φαίνεται και από τους πίνακες 19 και 22. Ο τρίτος λόγος είναι η ίδρυση, στον Πειραιά, των περισσότερων ναυτιλιακών γραφείων και η επιλογή της πόλης ως έδρας των νέων εταιριών τακτικής ατμοπλοϊκής γραμμής, όπως η *Πανελλήνιος*, η εταιρία *Γουδή* και άλλες. Με αυτό το ζητήμα, όμως, θα ασχοληθούμε παρακάτω. Εδώ, θα παραθέσουμε έναν ακόμα πίνακα ο οποίος θα μας δείξει τη δυναμικότητα των ελληνικών νηολογίων το 1901, σε ό,τι αφορά τα φορτηγά ατμόπλοια

Πίνακας 26. Δυναμικότητα επιλεγμένων ελληνικών νηολογίων, 1901 (φορτηγά ατμόπλοια)

Λιμάνι	Αριθμός α/π	% του συνόλου	Χωρητικότητα	% 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*, εκδ. Πολιτιστικό Τεχνολογικό Ίδρυμα ΕΤΒΑ, Αθήνα, 1993, σ. 178.

Ο Πειραιάς, λοιπόν, μεγέθυνε τις δραστηριότητές του και έφτασε να βρίσκεται στην τρίτη θέση των λιμανιών της Μεσογείου και στην όγδοη της Ευρώπης για το έτος 1900.¹⁶⁴ Τα ελληνόκτητα φορτηγά ατμόπλοια αντιπροσωπεύουν ένα πολύ σημαντικό ποσοστό στις μεταφορικές δραστηριότητες του ελληνικού κράτους με τις παραδουνάβιες περιοχές, τα λιμάνια της Ν. Ρωσίας και τον ευρύτερο χώρο της Μεσογείου και ο Πειραιάς «θα ολοκληρώσει την κυριαρχία του στο ναυτιλιακό χάρτη της ελληνικής επικράτειας και σταδιακά στον αντίστοιχο μεσογειακό».¹⁶⁵

Ένα πολύ σημαντικό στοιχείο που δείχνει την ανάπτυξη του Πειραιά, είναι η επιλογή του ως έδρα των νέων ιδιωτικών ακτοπλοϊκών εταιριών. Τον Μάιο του 1880 ιδρύονται οι τρεις πρώτες ακτοπλοϊκές εταιρίες του Πειραιά. Πρόκειται για τις εταιρίες *Νέα Ελληνική Ατμοπλοϊκή Εταιρία Α. Γιαλούσης & Σία*, την *Ελληνική Ατμοπλοϊα Δημ. Γουδή* και την *Ελληνική Ατμοπλοϊα Αδελφών Φιλιππάκου και Θεοδωρίκα*. Ένα, περίπου, χρόνο αργότερα ιδρύεται η εταιρία *Πανελλήνιος*, επίσης, με έδρα τον Πειραιά και συμμετοχούς την εταιρία *Γιαλούση* και ιδιώτες κεφαλαιούχους.¹⁶⁶ Αυτές οι εταιρίες διαφοροποιούνταν από την *Εταιρεία Ελληνικής Ατμοπλοϊας* της Σύρου, αφού δεν ήταν κρατικές και, ως εκ τούτου, δεν είχαν τις ίδιες εγγυήσεις με τη συριανή εταιρία. Η λειτουργία αυτών των εταιριών χαρακτηρίστηκε

¹⁶⁴ Βλ. Ν. Παπαμανώλης, *ό.π.*, σ. 93.

¹⁶⁵ *Ο.π.*, σ. 93.

¹⁶⁶ *Ο.π.*, σ. 119 και Β. Καρδάσης, *Από του ιστίου...*, *ό.π.*, σ. 66-67.

από «συνετή διοίκηση, σωστή διαχείριση και σταθερός έλεγχος των οικονομικών, ορθολογισμός στις αποφάσεις, χάραξη δρομολογίων που ανταποκρίνονταν στον εμπορικό χάρτη της εποχής και στους τόπους παραγωγής αγροτικών προϊόντων υψηλής ζήτησης».¹⁶⁷

Η ίδρυση της *Πανελληνίου Ατμοπλοϊκής Εταιρίας* σήμαινε και τη μεταφορά τριών ατμόπλοιων στην εταιρία, τα «Θεσσαλία», «Ήπειρος» και «Μακεδονία». Το ύψος του μετοχικού κεφαλαίου της ορίστηκε σε 5 εκατομμύρια δραχμές, που αντιστοιχούσε σε 25.000 μετοχές ονομαστικής αξίας 200 δρχ. η καθεμία. Το 1882 η *Πανελλήνιος* αριθμούσε 5 ατμόπλοια και η εταιρία *Γουδή* 4. Μέσα σε δύο χρόνια, η πρόοδος της *Πανελληνίου* ήταν εμφανής. Αφού απονεμήθηκε μέρισμα 8% στους μετόχους, το μετοχικό κεφάλαιο καλύφθηκε τον Ιανουάριο του 1883.¹⁶⁸ Τον Απρίλιο του 1883, όμιλος ομογενών κεφαλαιούχων, με επικεφαλής τον Ανδρέα Συγγρό, ανέλαβε τον έλεγχο της εταιρίας, κάνοντάς την πανίσχυρη οικονομικά και δίνοντάς της προοπτική περαιτέρω ανάπτυξης.

Τη δεκαετία του 1890 ιδρύθηκαν, στον Πειραιά, πέντε νέες ακτοπλοϊκές εταιρίες. Εξαιρώντας την εταιρία *Τζων Μακ Δούαλ και Βάρβουρ*, 1891, η οποία, το 1890, διέθετε επτά ατμόπλοια που έπλεαν και στο εξωτερικό, όλες οι υπόλοιπες (*Ατμοπλοϊκή Εταιρία Πορτόλου και Μαννιάνη*, 1897, *Ατμοπλοϊκή Εταιρία Α. Διακάκη*, 1895, *Αργολική Ατμοπλοϊα Ι.Ε. Λεύση*, 1899, *Ατμοπλοϊκή Εταιρία Σταμ. Παπαλεονάρδου*), λειτουργούσαν με ένα ή δύο ατμόπλοια προσανατολισμένα στις γραμμές του εσωτερικού. Το 1902 στον Πειραιά εδρεύουν οι παρακάτω εταιρίες: *Πανελλήνιος Ατμοπλοϊα* (9 ατμ.), *Τζων Μακ Δούαλ και Βάρβουρ* (9 ατμ.), *Γουδή* (4 ατμ.), *Ατμοπλοϊκή Εταιρία Α. Διακάκη* (2 ατμ.), *Ατμοπλοϊκή Εταιρία Σταμ. Παπαλεονάρδου* (1 ατμ.), *Αργολική Ατμοπλοϊα Ι.Ε. Λεύση* (1 ατμ.), *Ατμοπλοϊκή*

¹⁶⁷ Βλ. Β. Καρδάσης, *ό.π.*, σ. 65.

¹⁶⁸ *Ο.π.*, σ. 66-67.

Εταιρία Πορτόλου και Κομηνού (1 ατμ.), *Μαννιάνη* (1 ατμ.) *Αθανασούλη* (1 ατμ.), *Γόμπου και Σα* (1 ατμ.).¹⁶⁹

Το 1914, σε αντίθεση με τη ναυτιλία της υπόλοιπης Ευρώπης, βρίσκουμε στην Ελλάδα πολλές μικρές και ανοργάνωτες εταιρίες στις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες. Οι εταιρίες αυτές, που αντιπροσώπευαν το 7% της ελληνόκτητης χωρητικότητας,¹⁷⁰ διέθεταν, στις αρχές του 20^{ου} αιώνα, μόλις εννέα ατμόπλοια άνω των 500 τόνων, σε σύνολο 75 ατμόπλοιων. Αντίθετα, ενώ, «εξαιτίας της διεύρυνσης της αγοράς και του διεθνούς ανταγωνισμού στις θαλάσσιες επικοινωνίες της Ανατολικής Μεσογείου... (οι ευρωπαϊκές εταιρίες προχωρούσαν) σε συγχωνεύσεις και εξαγορές, 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».¹⁷¹

4. Άνδρος

Η Άνδρος είναι ένα νησί με πλούσια ναυτιλιακή κίνηση καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου που μελετάμε. Από την Άνδρο κατάγονταν μερικοί από τους πιο σημαντικούς εφοπλιστές, οι οποίοι και εγγράφανε τα πλοία τους στο τοπικό νηολόγιο. Από την Άνδρο κατάγονταν οι Εμπειρικοί και ο Δημήτριος Μωραΐτης. Μέρος της δραστηριότητας του τελευταίου θα αναλύσουμε στο επόμενο κεφάλαιο, στο οποίο θα αναφερθούμε στα υπερωκεάνια πλοία, των οποίων υπήρξε ο πρωτοπόρος.

¹⁶⁹ Βλ. Ν. Παπαμανώλης, *ό.π.*, σ. 121.

¹⁷⁰ *Ο.π.*, σ. 121.

¹⁷¹ *Ο.π.*, σ. 121.

Στην περίοδο 1882-1914 έγιναν στην Άνδρο εγγραφές 116 πλοίων.¹⁷² Από τα πλοία αυτά νεότευκτα ήταν μόνο τα 31, ήτοι το 26,7%. Κατά συνέπεια, μπορούμε να πούμε ότι επιβεβαιώνεται, τουλάχιστον στην Άνδρο, το επιχειρήμά μας ότι μία από τις αιτίες της ανάπτυξης της ελληνικής ναυτιλίας στην περίοδο της μετάβασης στον ατμό, υπήρξε η αγορά φθηνών, μεταχειρισμένων, πλοίων. Το έτος με τις περισσότερες εγγραφές νεότευκτων πλοίων ήταν το 1902 οπότε και συναντάμε πέντε νεότευκτα πλοία. Τα πλοία αυτά είναι τα εξής: το «Αττική» του Δημήτρη Μωραΐτη, το οποίο διαγράφηκε από το νηολόγιο της Άνδρου το 1913¹⁷³, το «Βοιωτία», επίσης, του Μωραΐτη, για το οποίο οι πληροφορίες είναι παρόμοιες με το «Αττική» (ως προς τα έτη εγγραφής και διαγραφής του από το νηολόγιο της Άνδρου), το «Εμπειρικός» του Α. Εμπειρικού, το «Αίολος» του Β.Α. Εμπειρικού και, τέλος, το «Βάκχος» του ιδίου.

Από το 1882 ως το 1914, η εγγραφή νεότευκτων ατμόπλοιων στο νηολόγιο της Άνδρου δεν ακολουθεί ομαλή πορεία. Έτσι, υπάρχουν έτη στα οποία δεν σημειώνεται εγγραφή κάποιου καινούργιου πλοίου, ενώ και έτη στα οποία συναντάμε άνω της μίας εγγραφής. Εκτός από το 1902, στο οποίο αναφερθήκαμε παραπάνω, έτη με σημαντικό αριθμό εγγραφών νεότευκτων πλοίων είναι τα έτη 1904, οπότε και έχουμε τέσσερα πλοία και τα έτη 1907 και 1912 με τρία έκαστο. Σε γενικές γραμμές, μπορούμε να πούμε πως η τάση για αγορά νεότευκτων πλοίων αυξήθηκε, και μάλιστα ραγδαία, μετά την είσοδο στον 20^ο αιώνα, αν αναλογιστούμε πως από τα τριάντα ένα νεότευκτα πλοία της περιόδου 1882-1914, τα είκοσι πέντε εγγράφηκαν στο νηολόγιο της Άνδρου από το 1902 και μετά.

¹⁷² Βλ. Λ. Μπίστης, *Ο ατμήρης εμπορικός στόλος της Άνδρου, Από της συστάσεώς του μέχρι της λήξεως του Β' Παγκοσμίου Πολέμου (1882-1945)*, εκδ. Ένωσις Ανδριών, Αθήνα, 1982, σ. 26-29.

¹⁷³ *Ο.π.*, σ. 27. Στο Τζ. Χαρλαύτη-Ν. Βλασσόπουλος, *Ποντοπόρεια. Ποντοπόρα ιστιοφόρα και ατμόπλοια, 1830-1939*, εκδ. Ε.Λ.Ι.Α., Αθήνα, 2002, σ. 456, αναφέρεται ως έτος εγγραφής του πλοίου το 1905 και ως έτος διαγραφής του το 1910.

Τα έτη με τη μεγαλύτερη εγγραφή ατμόπλοιων στο νηολόγιο της Άνδρου, νεότευκτων και μη, είναι το 1911, με δεκαοκτώ εγγραφές, εκ των οποίων τα δύο νεότευκτα, το 1912 με έντεκα, τρία νεότευκτα, το 1913 με δέκα ατμόπλοια, δύο νεότευκτα και το 1899 με εννέα πλοία, χωρίς νεότευκτα. Το συμπέρασμα για την εγγραφή περισσότερων νεότευκτων ατμόπλοιων μετά την είσοδο στον 20^ο αιώνα, μπορούμε, στο σημείο αυτό να το γενικεύσουμε. Από τα στοιχεία που παραθέτει ο Λ. Μπίστης¹⁷⁴ μπορούμε να διαπιστώσουμε ότι από τα 116 πλοία του νηολογίου τα 95 τοποθετούνται χρονικά στην περίοδο 1900-1914. Είναι χαρακτηριστικό, της δυναμικής που ανέπτυξε η ναυτιλία της Άνδρου στα τελευταία χρόνια της περιόδου μέχρι τον Α' Παγκόσμιο Πόλεμο, ότι την τετραετία 1911-1914 στο νηολόγιο του νησιού εμφανίζονται σαράντα έξι ατμόπλοια, επτά νεότευκτα, από τα 116 που εμφανίστηκαν σε όλη την περίοδο 1882-1914. Αυτό σημαίνει πως μέσα στα τέσσερα τελευταία χρόνια της περιόδου, η ναυτιλία της Άνδρου απέκτησε, περίπου, το 40% της συνολικής της δύναμης σε ατμόπλοια.

Σε αυτό το σημείο θα περάσουμε στην παρουσίαση των σημαντικότερων εφοπλιστών με καταγωγή την Άνδρο, οι περισσότεροι εκ των οποίων έκαναν εγγραφή των πλοίων τους στο νηολόγιο του νησιού.

1. Εμπειρικός Βασίλειος (1844-1923)

Παλιός ιδιοκτήτης ιστιοφόρου, ήταν ο πρωτοπόρος της ατμοκίνητης ναυτιλίας της Άνδρου, αφού το 1882 αγόρασε το πρώτο ατμόπλοιο που νηολογήθηκε στην Άνδρο. Πρόκειται για το ατμόπλοιο «Σκαραμαγκάς». Παρέμεινε εφοπλιστής μέχρι και την έναρξη του Α' Παγκοσμίου Πολέμου. Πλοία του υπήρξαν τα κάτωθι:¹⁷⁵

¹⁷⁴ Βλ. Λ. Μπίστης, *ό.π.*, σ. 26-29.

¹⁷⁵ Οι αναφορές αφορούν, κατά σειρά, το όνομα του πλοίου, τη χωρητικότητά του, την ηλικία του, τον τόπο νηολόγησης και το έτος νηολόγησης ή και διαγραφής. Αυτή η σειρά θα τηρηθεί σε όλα τα πλοία που θα αναφερθούν στην εργασία. Αν μια πληροφορία παραλείπεται, σημαίνει ότι δεν υπάρχει στις

1. «Σκαραμαγκάς», 1882-1898¹⁷⁶
2. «Μανούσης», νεότευκτο, 1363 κκχ, νηολογημένο στην Άνδρο το 1896¹⁷⁷ και στο Λονδίνο το 1900¹⁷⁸
3. «Λεωνίδα και Ελένη», 1476 κκχ, Λονδίνο, 1905-1914
4. «Αίολος», νεότευκτο, 1975 κκχ, Λονδίνο, 1905
5. «Βάκχος», νεότευκτο, 1966 κκχ, Άνδρος, 1905

2. Εμπειρικός Κωνσταντίνος (1813-1884)

Εφοπλιστής με πλούσια δράση, ασχολήθηκε με την πολιτική και διετέλεσε δήμαρχος, βουλευτής και πληρεξούσιος της Άνδρου το 1862. Οι γιοι του, Λεωνίδα και Αλκιβιάδης δραστηριοποιήθηκαν στο σιτεμπόριο της Ρουμανίας. Άλλοι του γιοι ήταν οι Γεώργιος, Επαμεινώνδας, κάποιες από τις θέσεις του οποίου είδαμε σε προηγούμενο κεφάλαιο που αναφέρονταν στα προβλήματα της ατμήρους ελληνικής ναυτιλίας, ο οποίος χρημάτισε βουλευτής της Άνδρου επί οκτώ περιόδους και υπουργός Ναυτικών. Η εταιρία είχε δεκατρία πλοία, οκτώ από τα οποία νεότευκτα.

3. Γεώργιος Μιλτιάδη Εμπειρικός¹⁷⁹

1. «Μιχάλης», νεότευκτο, 1595 κκχ, Άνδρος, 1900-1914
2. «Άνδρος», 9 ετών, 2012 κκχ, Άνδρος, 1901-1914
3. «Ασημίνα», 11 ετών, 2878 κοχ, Άνδρος, 1905-1914
4. «Γεώργιος Μ. Εμπειρικός», νεότευκτο, 2324 κκχ, Άνδρος, 1905-1914
5. «Γεώργιος», 6 ετών, 1845 κκχ, Αθήνα, 1910
6. «Ευγενία Εμπειρικού», 3 ετών, 4139 κοχ, Αθήνα, 1910-1914
7. «Ελένη Γ. Εμπειρικού», νεότευκτο, 2868 κοχ, Αθήνα, 1914
8. «Έλλια», νεότευκτο, 4577 κοχ, Αθήνα, 1914
9. «Μιλτιάδης Εμπειρικός», 24 ετών, 3448 κοχ, Αθήνα, 1914
10. «Χαρίτων», νεότευκτο, 3023 κοχ, Αθήνα, 1914

πηγές μας. Αξίζει να σημειωθεί ότι ως πλοία της εκάστοτε εφοπλιστικής εταιρίας αναφέρουμε μόνο αυτά που αποκτήθηκαν μέσα στην περίοδο 1880-1914.

¹⁷⁶ Ο.π., σ. 44.

¹⁷⁷ Ο.π., σ. 44

¹⁷⁸ Βλ. Τζ. Χαρλαύτη-Ν. Βλασσόπουλος, *ό.π.*, σ. 489.

¹⁷⁹ Ο.π., σ. 443-518.

4. Α.Α. Εμπειρικός¹⁸⁰

Πρόκειται για τον εφοπλιστή με τα περισσότερα ατμόπλοια στην οικογένεια Εμπειρικού, την περίοδο 1880-1914. κατείχε δεκαεννέα πλοία, τα οποία ήταν τα εξής:

1. «Εμπειρικός», νεότευκτο, 1256 κκχ, Άνδρος, 1890-1900
2. «Μαρία», νεότευκτο, 1855 κκχ, Άνδρος, 1890
3. «Λεωνίδα», 4 ετών, 1759 κκχ, Άνδρος, 1900
4. «Κωνσταντίνος Εμπειρικός», 2 ετών, 1750 κκχ, Αθήνα, 1905
5. «Ροζίνα», νεότευκτο, 1600 κκχ, Άνδρος, 1905-1925
6. «Αθηναία», 8 ετών, 1469 κκχ, Λονδίνο, 1910
7. «Ελλη», 3 ετών, 1162 κκχ, Λονδίνο, 1910
8. «Μυρτώον», 11 ετών, 1525 κκχ, Λονδίνο, 1910
9. «Πάραλος», 4 ετών, 3180 κοχ, Λονδίνο, 1910-1914
10. «Πατρίς», 15 ετών, 2689 κκχ, Λονδίνο, 1910-1914
11. «Πέλαγος», 19 ετών, 1417 κκχ, Λονδίνο, 1910
12. «Πόντος», νεότευκτο, Λονδίνο, 1910
13. «Φρίξος», 3 ετών, 3531 κοχ, Λονδίνο, 1910-1914
14. «Κασσιανή», 24 ετών, 1188 κκχ, Πειραιάς, 1912
15. «Αδάμας», νεότευκτο, 3867 κοχ, Λονδίνο, 1914
16. «Ειρήνη», νεότευκτο, 2662 κοχ, Λονδίνο, 1914
17. «Κριός», νεότευκτο, 4116 κοχ, Λονδίνο, 1914
18. «Νεφέλη», νεότευκτο, 3850 κοχ, Λονδίνο, 1914
19. «Σαλαμίνα», νεότευκτο, 3112 κκχ, Λονδίνο, 1914

Συνολικά, η οικογένεια Εμπειρικού είχε στην κατοχή της πενήντα δύο ατμόπλοια κατά την περίοδο 1880-1914. Δεκατέσσερα από τα πλοία αυτά είχαν εγγραφεί στο νηολόγιο της Άνδρου, δεκαπέντε στο Λονδίνο, δεκατέσσερα σε Σύρο και Αθήνα, πέντε στον Πειραιά, στη δύο στη Βραΐλα, ένα στη Χίο και ένα στην Πάτρα.¹⁸¹

5. Δημήτριος Μωραΐτης

Ένας πολύ σημαντικός εφοπλιστής από την Άνδρο είναι ο Δημήτρης Μωραΐτης. Ο Μωραΐτης ήταν ιδιοκτήτης ιστιοφόρων μέχρι τις αρχές της δεκαετίας του 1890, όταν και έκανε τη μετάβαση στην ατμοκίνητη ναυτιλία, αγοράζοντας το πλοίο «Παναγής Βαλλιάνος», αξιοποιώντας τη χρηματοδότηση που του παρείχε ο Παναγής

¹⁸⁰ Ο.π., σ. 443-518.

¹⁸¹ Ο.π., σ. 443-518.

Βαλλιάνος.¹⁸² Το όνομα του πλοίου πήρε το όνομα του χρηματοδότη, Παναγή Βαλλιάνου, κατά τη σύνηθες φαινόμενο της περιόδου που μελετάμε.

Ο Δημήτριος Μωραΐτης αποτελεί ένα καινοτόμο στοιχείο της ελληνικής ναυτιλίας για δύο λόγους. Καταρχάς, επειδή δημιούργησε την πολυμετοχική κατοχή ενός πλοίου. Ακόμα και το γεγονός πως αυτή η πρακτική ήταν ευρέως διαδεδομένη στην εποχή της μετάβασης της ελληνικής ναυτιλίας στον ατμό, ο Μωραΐτης παραμένει καινοτόμος, επειδή επέκτεινε αυτό το φαινόμενο πέρα από τα όρια της οικογένειάς και των στενών συγγενών του. Ο Μωραΐτης απευθύνθηκε στην ευρύτερη κοινωνία της Άνδρου, προσελκύοντας κεφάλαια ακόμα και από τα μέλη των χαμηλότερων εισοδημάτων του νησιού.

Τα μικρά κεφάλαια της Άνδρου μπήκαν στον εφοπλιστικό στίβο και ο Μωραΐτης απέκτησε την αναγκαία υποστήριξή τους και αύξησε την υπόληψή του, προκειμένου να εκλεγεί βουλευτής του νησιού. Είναι χαρακτηριστικό ότι, όπως φαίνεται στο νηολόγιο της Άνδρου, όπου ο Μωραΐτης είχε εγγράψει τα ατμόπλοιά του, εκείνος φαίνεται να κατέχει, μόλις, το 1,25% του ατμόπλοιου «Βοιωτία».¹⁸³ Με την προσωπική του εγγύηση για κέρδη 15%, ο Μωραΐτης κατάφερε να προσελκύσει μια σειρά μικροεπενδυτών. Για την είσοδο στο μετοχικό σχήμα ενός πλοίου του Μωραΐτη χρειάζονταν αρκετά μικρό ποσό, δεδομένου ότι μπορούσε ο οποιοσδήποτε να αποκτήσει το ¼ του 1% κάποιου πλοίου. Φυσικά, και παρά τη μικρή συμμετοχή του ίδιου ως ποσοστό συμμετοχής στα ατμόπλοιά του, ο ίδιος είχε τη διαχείριση των πλοίων και την ευθύνη. Είναι φυσιολογικό, οι μικρομέτοχοι να μη μπορούν να ελέγξουν την επιχειρηματική δράση της εταιρίας του Μωραΐτη, ούτε να παρακολουθούν τις εξελίξεις στη διεθνή ναυτιλία και να παίρνουν σοβαρές

¹⁸² Βλ. *εδώ*, σ. 38.

¹⁸³ Βλ. Β. Καρδάσης, «Δημήτριος Μωραΐτης», *ό.π.*, σ. 34-35.

αποφάσεις. Ο μοναδικός υπεύθυνος για την πορεία της επιχείρησης ήταν ο ίδιος ο Μωραΐτης.

Η δεύτερη αιτία για την οποία χαρακτηρίζουμε τον Μωραΐτη πρωτοπόρο της ελληνικής ναυτιλίας είναι η ενασχόλησή του, από το 1907, με την υπερωκεάνια ναυτιλία, ανοίγοντας το δρόμο για την ανάπτυξή της από τους έλληνες εφοπλιστές. Είναι η χρονιά που ο Μωραΐτης ίδρυσε την εταιρία «Υπερωκεάνιο Ατμοπλοΐα» την οποία και θα μελετήσουμε στο επόμενο μέρος της εργασίας μας, οπότε και θα ξανασυναντήσουμε τον εφοπλιστή Δημήτριο Μωραΐτη.

Τα μέσα με τα οποία ο Μωραΐτης κατάφερε να δημιουργήσει έναν πολύ σημαντικό στόλο από ατμόπλοια αποτελούν ένα ενδιαφέρον και χαρακτηριστικό φαινόμενο. Ενδιαφέρον από την άποψη ότι κατάφερε να αντλήσει σημαντικό αριθμό κεφαλαίου από την κοινωνία της Άνδρου και να τα αξιοποιήσει για την αγορά των ατμόπλοιων. Το χαρακτηριστικό στοιχείο είναι η αγορά μεταχειρισμένων, και άρα φθηνών, ατμόπλοιων από την Αγγλία η οποία με την ανάπτυξη της τεχνολογίας και τη συνεχή αντικατάσταση των παλιών ατμόπλοιων από τα καινούργια, είχε δημιουργήσει μια μεγάλη προσφορά μεταχειρισμένων ατμόπλοιων. Ο Μωραΐτης, γνωρίζοντας την κατάσταση της διεθνούς ναυτιλίας, πέτυχε την αγορά φθηνών ατμόπλοιων από την αγγλική αγορά. Έτσι, οι υψηλές επενδυτικές εισφορές από την τοπική κοινωνία και το χαμηλό κόστος στην αγορά των σκαφών αποτελούσαν την «επενδυτική στρατηγική του Μωραΐτη... (και ήταν) η βάση της επιτυχίας του».¹⁸⁴

Η πορεία του Μωραΐτη δεν ήταν ανάλογη με τις προσδοκίες που δημιούργησε η πλούσια εφοπλιστική του δράση. Η αδυναμία του να αποδώσει στους μετόχους το 15% που είχε υποσχεθεί το 1904 και το ναυάγιο του ατμόπλοιου «Ελλάς» το 1908, κάτω από αδιευκρίνιστες συνθήκες, έθιξαν την επιχειρηματική υπόληψη του

¹⁸⁴ Βλ. Β. Καρδάσης, *ό.π.*, σ. 35.

Μωραΐτη. Η πτώση των ναύλων στα ταξίδια του Ατλαντικού, ο, δια νόμου, περιορισμός της εισόδου ευρωπαϊών μεταναστών στην Αμερική και το επιχειρηματικό άνοιγμα του Μωραΐτη να παραγγείλει δεύτερο υπερωκεάνιο για τα ταξίδια στις Η.Π.Α., οδήγησαν τον Μωραΐτη στη χρεοκοπία.¹⁸⁵ Η Τράπεζα Αθηνών, μετά την αδυναμία του εφοπλιστή να ανταποκριθεί στις δόσεις του δανείου που είχε πάρει από εκείνη, απαίτησε και πέτυχε την πτώχευση του Μωραΐτη τον Αύγουστο του 1908. Ο Μωραΐτης αποσύρθηκε, ταπεινωμένος και κατηγορούμενος για απάτη εναντίον των μικρομετόχων που καταστράφηκαν μαζί του, στο Λονδίνο. Εκεί, ασχολήθηκε με το εμπόριο του βαμβακιού, αλλά ατύχησε και πάλι. Πέθανε τυφλός, στην αγγλική πρωτεύουσα, το 1942.¹⁸⁶ Το άδοξο τέλος της πρωτοπόρας προσπάθειας του Μωραΐτη να δημιουργήσει μία επιτυχημένη πολυμετοχική επιχείρηση, σήμανε και το, ταυτόχρονο, τέλος του συστήματος της πολυμετοχικής επιχείρησης στο χώρο της ελληνικής ναυτιλίας.¹⁸⁷

Τα ατιμόπλοια του Μωραΐτη είναι τα ακόλουθα¹⁸⁸:

1. «Παναγής Βαλλιάνος»
2. «Αντώνιος», 1450 κκχ, Άνδρος, 1900
3. «Φανή», 1019 κκχ, Άνδρος, 1900
4. «Αττική», 1720 κκχ, Άνδρος, 1905-1910
5. «Βοιωτία», 1968 κκχ, Άνδρος, 1905
6. «Γεώργιος», 1876 κκχ, Άνδρος, 1900-1905
7. «Μαρία», 1627 κκχ, Άνδρος, 1905
8. «Κυκλάδες», 1962 κκχ, Άνδρος, 1905
9. «Βασιλεύς Γεώργιος», 2383 κκχ, Άνδρος, 1905
10. «Ελλάς», 2345 κκχ, Άνδρος, 1905

¹⁸⁵ *Ο.π.*, σ. 37.

¹⁸⁶ Βλ. Ι.Α. Τζαμτζής, *Τα ελληνικά υπερωκεάνια 1907-1977*, εκδ. Μίλητος, Αθήνα, 1996, σ. 38.

¹⁸⁷ Βλ. Β. Καρδάσης, *ό.π.*, σ. 37.

¹⁸⁸ Βλ. Τζ. Χαρλαύτη- Ν. Βλασσόπουλος, *ό.π.*, σ. 443-518.

6. Αντώνιος Κούλουθρος και υιοί¹⁸⁹

Η εταιρία διατηρούσε ναυτιλιακά γραφεία στο Λονδίνο και τον Πειραιά. Τα πλοία τους ήταν δεκατρία, όλα μεταχειρισμένα, ενώ αυτά της περιόδου 1880-1914 ήταν πέντε. Τα πέντε ατμόπλοια της περιόδου 1880-1914 ήταν τα εξής:

1. «Νικόλαος», 1906-1908
2. «Μιχαήλ», 1907-1909
3. «Τρίτων», 1909-1913
4. «Λόρδος Βύρων», 1911
5. «Θεοσκέπαστη», 1911-1916

5. Ιθάκη

Σε ό,τι αφορά τη δραστηριοποίηση των Ιθακήσιων εμπόρων και εφοπλιστών στον Κάτω Δούναβη, αναφερθήκαμε, ήδη, παραπάνω. Σε αυτό το κεφάλαιο θα προσπαθήσουμε να αποτυπώσουμε την κίνηση στο νηολόγιο του νησιού, καθώς και τη δραστηριότητα των σημαντικότερων εφοπλιστικών οικογενειών του νησιού, των Θεοφιλάτων, των Σταθάτων και της οικογένειας Βλασσόπουλου. Το πρώτο ατμόπλοιο που νηολογείται στο νησί είναι το «Ιωάν. Χρυσοβελώνης», 887 τόνων, το 1874. Σύμφωνα με τον Βλασσόπουλο,¹⁹⁰ αυτό το ατμόπλοιο θα πρέπει να ανήκε στην οικογένεια Θεοφιλάτου. Της ίδιας οικογένειας θεωρούνται και τα πλοία «Πάρις Λαμπρινίδης», 645 τ., του 1879 και το «Ευτέρπη Λαμπρινίδου», 449 τ., του 1869, που αγοράστηκε το 1875. Σύμφωνα με το Βλασσόπουλο «και τα τρία αυτά σκάφη θα πρέπει να αγοράστηκαν με οικονομική βοήθεια από τις οικογένειες Χρυσοβελώνη, τραπεζίτες στην Κωνσταντινούπολη και Λαμπρινίδη κι επειδή στην Ελλάδα δεν είχε

¹⁸⁹ Πηγή μας είναι το βιβλίο του Λ. Μπίστη, *ό.π.*, σ. 60-61.

¹⁹⁰ Βλ. Ν. Βλασσόπουλος, *Η ναυτιλία της Ιθάκης (1700-1900)*, εκδ. Παπαζήση, Αθήνα, 2001, σ. 108.

ακόμα τακτοποιηθεί νομικά το θέμα της υποθήκης, τα σκάφη νηολογούνταν στο όνομα του χρηματοδότη».¹⁹¹

1. Ευστάθιος Βλασσόπουλος

1. «Ιθάκων»
2. «Ελένη Σιφναίου», 1479 κκχ, Πειραιάς, 1905
3. «Αννίκα», 991 κκχ, Πειραιάς, 1895 (με τους Πετсенέ και Λω)
4. «Αμαλία Βλασσοπούλου», νεότευκτο, 1855 κκχ, Ιθάκη, 1890 (με τον Πετсенέ)
5. «Ευστάθιος Βλασσόπουλος», νεότευκτο, 2591 κοχ, Ιθάκη, 1890
6. «Γεώργιος», 244 κκχ, ναυπηγημένο το 1881 στην Πολωνία, Ιθάκη

2. Οικογένεια Σταθάτου

Η οικογένεια Σταθάτου επέδειξε μεγάλη δραστηριότητα στη ναυσιπλοΐα του Κάτω Δούναβη και ήταν ιδιοκτήτες πολλών ατμόπλοιων. Αρκετά από τα ατμόπλοιά τους τα νηολόγησαν στην Ιθάκη, ενώ δεν ήταν λίγες οι νηολογήσεις που έγιναν από την οικογένεια στη Βραΐλα, τόπο δραστηριοποίησής της. Τα ατμόπλοια της οικογένειας Σταθάτου που νηολογήθηκαν στην Ιθάκη είναι τα κάτωθι¹⁹²:

1. «Αντώνιος Σταθάτος», 676 κκχ, ναυπηγημένο το 1883, Ιθάκη, 1890
2. «Διονύσιος Σταθάτος», 1274 κκχ, ναυπηγημένο το 1889, Ιθάκη, 1890
3. «Εύξεινος», 171 κκχ, ναυπηγημένο το 1889, Ιθάκη, 1890
4. «Όθων Σταθάτος», 1169 κκχ, ναυπηγημένο το 1888, Ιθάκη, 1890
5. «Προποντίς», 125 κκχ, ναυπηγημένο το 1890, Ιθάκη, 1890

Στο νηολόγιο της Βραΐλας βρίσκονται τα εξής ατμόπλοια της οικογένειας Σταθάτου:¹⁹³

1. «Πολυμήτις», 2192 κκχ, ναυπηγημένο το 1898, Βραΐλα, 1900-1914

¹⁹¹ Ο.π., σ. 108.

¹⁹² Βλ. Τζ. Χαρλαύτη- Ν. Βλασσόπουλος, *ό.π.*, σ. 443-518.

¹⁹³ Ο.π., σ. 443-518.

2. «Χαρίλαος Τρικούπης», 1626 κκχ, ναυπηγημένο το 1892, Βραΐλα, 1895-1914
3. «Παρθενών», 1896 κκχ, ναυπηγημένο το 1904, Βραΐλα, 1905-1914
4. «Αμφιτρίτη», 1754 κκχ, Βραΐλα, 1900-1905
5. «Ανδριάνα Σταθάτου», 1610 κκχ, ναυπηγημένο το 1884, Βραΐλα, 1890-1905
6. «Αντώνιος Σταθάτος», 976 κκχ, Βραΐλα, 1895-1905
7. «Διονύσιος Σταθάτος», 1274 κκχ, Βραΐλα, 1895
8. «Ελλάσποντος», 116 κκχ, Βραΐλα, 1895-1905
9. «Κωνσταντίνος Σταθάτος», 1501 κκχ, Βραΐλα, 1895-1900

Η οικογένεια Σταθάτου είχε, επίσης, στην ιδιοκτησία της οκτώ ατμόπλοια που είχαν νηολογηθεί στην Αθήνα, έξι στον Πειραιά, δύο στη Σύρο και δύο στο Λονδίνο.¹⁹⁴ Το χαρακτηριστικό της οικογένειας Σταθάτου είναι ότι όλα, ή σχεδόν όλα, τα ατμόπλοιά της ήταν νεοναυπήγητα.¹⁹⁵

3. Οικογένεια Θεοφιλάτου

Το πρώτο ατμόπλοιο που απέκτησε η οικογένεια ήταν το «Ιθάκη», το 1873, το οποίο, μάλιστα, θεωρείται από τον Ν. Βλασσόπουλο ως το πρώτο νεοναυπήγητο ατμόπλοιο της ελληνικής ναυτιλίας.¹⁹⁶ Η χωρητικότητα του σκάφους ήταν 836 τόνοι.

Άλλα ατμόπλοια των Θεοφιλάτων υπήρξαν τα:¹⁹⁷

1. «Μέντωρ», 143 κκχ, ναυπηγημένο το 1878, Ιθάκη, 1890-1914 (με την οικογένεια Σταθάτου)
2. «Παρθενών»**, 853 κκχ, ναυπηγημένο το 1877, Ιθάκη, 1880-1895 (με την οικογένεια Σταθάτου)
3. «Βασίλισσα Σοφία», 1491 κκχ, Αθήνα-Μασσαλία, 1895-1914
4. «Οίστρος», 1208 κκχ, Αθήνα, 1905-1910
5. «Μαγδαληνή», 254 κκχ, ναυπηγημένο το 1881, Ιθάκη, χχ
6. «Φοίβος», 254 κκχ, ναυπηγημένο το 1879, Ιθάκη, χχ
7. «Αντώνιος», 379 κκχ, Πειραιάς, 1912-1924

¹⁹⁴ Ο.π., σ. 443-518.

¹⁹⁵ Βλ. Ν. Βλασσόπουλος, *ό.π.*, σ. 110.

¹⁹⁶ Ο.π., σ. 108.

¹⁹⁷ Βλ. Τζ. Χαρλαύτη-Ν. Βλασσόπουλος, *ό.π.*, σ. 443-514. Για τα ατμόπλοια που μετά το όνομά τους φέρουν αστερίσκο (*), η πηγή μας είναι το βιβλίο Ν. Βλασσόπουλος, *ό.π.*, σ. 108-109 και σημαίνει ότι δεν υπάρχουν στον κατάλογο της *Ποντοπόρειας*. Ατμόπλοια με δύο αστερίσκους (**) σημαίνει ατμόπλοια που πήραμε από το κατάλογο της *Ποντοπόρειας* που δεν υπάρχουν στον κατάλογο του Ν. Βλασσόπουλου, *ό.π.*

8. «Χερώνεια», 318 κοχ, Ρότερνταμ, 1914
9. «Ελλάδα», 318 κκχ, Αγία Πετρούπολη, 1895-1905
10. «Ζάκυνθος», 102 κκχ, ναυπηγημένο το 1882, Πάτρα, 1890
11. «Ιθάκη»**, 760 κκχ, ναυπηγημένο το 1873, Ιθάκη, 1875-1895
12. «Οίστρος», 1891 κοχ, Μασσαλία, 1914
13. «Σάρα Σμάρτ», 115 κκχ, ναυπηγημένο το 1883, Ελληνικόν, 1890
14. «Κόνσετ», 474 κκχ, ναυπηγημένο το 1871, Κάρντιφ, 1910
15. «Ελλάσποντος», 102 κκχ, ναυπηγημένο το 1865, Πειραιάς, 1880-1905
16. «Θράκη»**, 953 κκχ, ναυπηγημένο το 1882, Κεφαλονιά, 1890-1895
17. «Οδυσσεύς»**, 983 κκχ, Βραΐλα, 1895
18. «Πριγκίπισσα Σοφία»**, 1491 κκχ, ναυπηγημένο το 1889, Ιθάκη, 1890
19. «Ευτέρπη Λαμπρινίδου»*, Ιθάκη, 1875-1876
20. «Πηνελόπη»*, 1191 τόνοι, Ιθάκη, 1886
21. «Τηλέμαχος»*, 1940 τόνοι, Ιθάκη, 1896

6. Λέσβος

Ο επόμενος “σταθμός” στην περιήγησή μας στους ελληνικούς ναυτότοπους της περιόδου γύρω από την αυγή του 20^{ου} αιώνα είναι η Λέσβος. Το νησί της Λέσβου επέδειξε μεγάλη εμπορική και ναυτική κίνηση. Από το 1867 μέχρι το 1881 το εξωτερικό εμπόριο του νησιού αυξήθηκε κατά 58%, ενώ από το 1881 μέχρι το 1909 παρέμεινε στα ίδια επίπεδα, στην αξία των 28 εκατομμυρίων φράγκων, περίπου.¹⁹⁸ Για την ερμηνεία της ταχείας ανάπτυξης που γνώρισε το εξωτερικό εμπόριο της Λέσβου, δεν θα πρέπει να παραβλέψουμε το διαμετακομιστικό ρόλο του λιμανιού της Μυτιλήνης. Η Μυτιλήνη λειτουργεί, αυτή την περίοδο, ως αποθήκη εμπορευμάτων με προορισμό τα ασιατικά παράλια. Το εξωτερικό εμπόριο της Λέσβου φτάνει στα μέγιστα του όρια κατά τα έτη 1881 και 1909, ενώ ενδιάμεσα παρατηρείται μία σημαντική πτώση. Αυτή η πτώση υποδηλώνει το γεγονός ότι τα έτη 1881 και 1909

¹⁹⁸ Βλ. σχετικό πίνακα στο Ε. Σιφναίου, *Λέσβος, οικονομική και κοινωνική ιστορία (1840-1912)*, εκδ. Τροχαλία, Αθήνα, 1996, σ. 228.

αποτελούν τα μέγιστα όρια τόσο της αγροτικής παραγωγής, όσο και της ζήτησης εισαγόμενων δυτικών προϊόντων.¹⁹⁹

Οι εισαγωγές και οι εξαγωγές της Λέσβου παρουσιάζονται στον παρακάτω πίνακα:

Πίνακας 27. Οι εισαγωγές και οι εξαγωγές της Λέσβου, σε χιλιάδες φράγκα

Έτος	Εξαγωγές*	Εισαγωγές**
1867	12.000	6.000
1881	14.893	13.599
1882	10.730	13.588
1883	8.830	11.223
1888	8.000	12.400
1894	9.943	7.999
1895	9.664	8.621
1896	6.639	9.080
1897	10.770	8.760
1898	6.908	7.647
1899	10.770	8.760
1903	6.888	6.111
1909	13.000	15.000

Πηγή:
Ε. Σιφναίου, *Λέσβος, οικονομική και κοινωνική ιστορία (1840-1912)*, εκδ. Τροχαλία, Αθήνα, 1996, σ. 229.

*:αγροτικά και βιομηχανικά προϊόντα

**::δημητριακά, βιομηχανικά είδη, κι αποικιακά, είτε για τοπική κατανάλωση, είτε για επανεξαγωγή.

Ένα εξαιρετικά ενδιαφέρον στοιχείο των εξαγωγών της Λέσβου, είναι η διάρθρωση των εξαγωγών ανά χώρα. Από τα στοιχεία που προκύπτουν από τις χώρες στις οποίες κατευθύνονται οι εξαγωγές της Λέσβου, φαίνεται, πειστικά, ο διαμετακομιστικός ρόλος του νησιού προς τα ασιατικά παράλια, που επικαλεστήκαμε παραπάνω. Βλέπουμε, πως το 1888, η Οθωμανική Αυτοκρατορία λαμβάνει το 87,5% των εξαγωγών της Λέσβου, ποσοστό που έπεσε στο 51,21% το 1898, αλλά συνέχισε να αντιπροσωπεύει πάνω από τις μισές εξαγωγές του νησιού. Η Βουλγαρία και η Ρουμανία, λάμβαναν το 7,5% των εξαγωγών το 1895 και, μόλις, το 3,1% το 1898. Αυτή η πτώση των εξαγωγών στη βαλκανική χερσόνησο, το 1898, σήμανε την άνοδο,

¹⁹⁹ Ο.π., σ. 229.

ως ποσοστό επί του συνόλου, των εξαγωγών στη Δύση, και κυρίως στην Αγγλία, με τη Γαλλία να ακολουθεί. Έτσι, ενώ το 1895 οι εξαγωγές της Λέσβου στην Αγγλία και τη Γαλλία αποτελούν το 3,86% του συνόλου, το 1898 το ποσοστό αυτό θα φτάσει στα 17,4%.²⁰⁰

Στον αντίστοιχο δείκτη των εισαγωγών της Λέσβου συναντάμε αρκετές χώρες με την Οθωμανική Αυτοκρατορία να αποτελεί, και πάλι, την κύρια χώρα συναλλαγών. Το ποσοστό των προερχόμενων από την Οθωμανική Αυτοκρατορία εισαγωγών της Λέσβου, ως ποσοστό επί των συνολικών εισαγωγών για τα έτη 1895, 1896, 1897 και 1898 είναι, αντίστοιχα, 45,5%, 46,2%, 61,3% και 46,2%. Ακολουθεί η Αγγλία με 16,65, 18,6%, 12% και 13%, αντίστοιχα, για τα ίδια έτη. Τα προϊόντα εισαγωγής από την Αγγλία ήταν, κυρίως, σίδηρος, υφάσματα, βαμβάκι και ατμομηχανές, μέσω Σμύρνης.²⁰¹

Παραθέτουμε, παρακάτω, έναν πίνακα που δείχνει τη ναυτική κίνηση ανά χώρα. Σε αυτόν τον πίνακα θα παρακολουθήσουμε τον αριθμό των πλοίων, ιστιοφόρων και ατμόπλοιων, που προσέγγισαν το λιμάνι του νησιού

Πίνακας 28. Ναυτική κίνηση ανά χώρα στο λιμάνι της Μυτιλήνης

Έτος	Τουρκικά	Αγγλικά	Αυστριακά	Ελληνικά	Ρωσικά	Γαλλικά	Βουλγάρικα	Αιγυπτιακά
1882	2879	76	200	236	-	98	-	-
1895	3019	308	62	304	-	-	-	-
1909	3838*	174	101	848	20	2	42	23
1910	4309	162	100	452	71	-	30	351
1911	4873	195	117	338	251**	-	24	364

Πηγή: Ε. Σιφναίου, *Λέσβος, οικονομική και κοινωνική ιστορία (1840-1912)*, εκδ. Τροχαλία, Αθήνα, 1996, σ. 241.

*:Από αυτά, τα 358 είναι ελλήνων ιδιοκτητών υπό οθωμανική σημαία. Ομοίως, 132 για το 1910 και 138 για το 1911.

** :Από αυτά, τα 199 ανήκουν σε Έλληνες ιδιοκτήτες και φέρουν τη ρωσική σημαία.

²⁰⁰ Ο.π., σ. 236.

²⁰¹ Ο.π., σ. 239.

Η μετάβαση από τα ιστιοφόρα στα ατμόπλοια της ελληνικής ναυτιλίας, είναι φυσικό να επηρεάσει και να καθορίσει, ακόμα, την, αντίστοιχη, μετάβαση της Λέσβου. Μπορούμε, κατά προσέγγιση, να παρακολουθήσουμε τη διαδικασία της μετάβασης της Λέσβου, που έφτασε στο μέγιστο σημείο της το 1911. Ασφαλώς, όπως και στους υπόλοιπους ναυτότοπους, δεν εξαλείφθηκαν από τα νηολόγια τα ιστιοφόρα, αλλά συνυπήρχαν με τα ιστιοφόρα, έχοντας, όμως, χάσει την πρωτοκαθεδρία στις προτιμήσεις των εφοπλιστών.

Πίνακας 29. Σύγκριση χωρητικότητας ιστιοφόρων και ατμόπλοιων στο λιμάνι της Μυτιλήνης (σε τόνους), κατά προσέγγιση

Έτος	Ιστιοφόρα	Ατμόπλοια
1865	110.000	0
1894	20.000	400.000
1895	20.000	370.000
1909	20.000	820.000
1910	30.000	800.000
1911	20.000	850.000
1912	20.000	800.000

Πηγή:
Ε. Σιφναίου, *Λέσβος, οικονομική και κοινωνική ιστορία (1840-1912)*, εκδ. Τροχαλία, Αθήνα, 1996, σ. 242.

Σε σχέση με τα στοιχεία του παραπάνω πίνακα, θα πρέπει να διευκρινίσουμε πέντε πράγματα:

α) η άνοδος της χωρητικότητας των πλοίων, ιστιοφόρων και ατμόπλοιων, που εισήλθαν στο λιμάνι της Μυτιλήνης κατά το έτος 1894, σε σχέση με το 1865, που έφτασε κοντά στο 500%, εξηγείται από τη σημασία που απέκτησε το λιμάνι για το διεθνές εμπόριο και τη διοχέτευση εμπορευμάτων προς τα ασιατικά παράλια,

β) η πτώση της ναυτικής κίνησης το έτος 1895 οφείλεται, εν πολλοίς, σε πολιτικά γεγονότα της Κωνσταντινούπολης και της Μικράς Ασίας,

γ) η αύξηση της χωρητικότητας, σε τόνους, το 1897, οφείλεται στην είσοδο ρωσικών και γερμανικών πλοίων στη γραμμή,

δ) η πτώση του 1910, οφείλεται στον αποκλεισμό, από τις τουρκικές αρχές, στα πλοία με ελληνική σημαία και

ε) η πτώση του 1912 οφείλεται στον ιταλοτουρκικό πόλεμο που έκλεισε τα Στενά, καθώς και στα προηγούμενα των Βαλκανικών Πολέμων²⁰²

7. Κάσος

Η πλειονότητα των Κασιωτών караβοκύρηδων δε ζούσε στο νησί τους, αλλά στο σημαντικότερο λιμάνι της ελληνικής επικράτειας, στη Σύρο. Η Κάσος, νησί της οθωμανικής επικράτειας ακόμα, δεν πρόσφερε τα γεωγραφικά πλεονεκτήματα που απολάμβαναν οι εμπορευόμενοι και οι караβοκύρηδες στη Σύρο. Η εγκατάσταση πολλών κασιωτών στη Σύρο είναι και η αιτία της εγγραφής ορισμένων πλοίων τους στο συριανό νηολόγιο, αντί αυτού της Κάσου. Δεν θα πρέπει να λησμονούμε ότι οποιοδήποτε πλοίο ναυπηγούνταν στην Κάσο, έπρεπε να υψώσει την τουρκική σημαία.

Η Κάσος είναι η πατρίδα αρκετών σημαντικών πλοιοκτητών. Κάποιους από αυτούς θα τους αναφέρουμε αμέσως παρακάτω, προσπαθώντας να αποτυπώσουμε, όσο είναι δυνατό, τη συνεισφορά του νησιού στην ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας.

1. Μιχαήλ Πνευματικός (1883-1969)

Σε ηλικία δεκαπέντε ετών, ο Μιχαήλ Πνευματικός σε κοινοπραξία με τον Βασίλη Ρεθύμνη και τον γνωστό τραπεζίτη της Κωνσταντινούπολης, Λεωνίδα

²⁰² Ο.π., σ. 242.

Ζαρίφη, αγόρασε, το 1895, το πρώτο του ατμόπλοιο, το «Λεωνίδα».²⁰³ Στην αγορά του ατμόπλοιου συναντάμε, για μία ακόμα φορά, την πρακτική της χρηματοδότησης από ιδιώτες. Όπως και στις προηγούμενες περιπτώσεις, εξαιτίας του νομοθετικού κενού περί των υποθηκών, η κυριότητα του πλοίου ήταν στο δανειστή, μέχρι την αποπληρωμή του δανείου. Όταν ο Πνευματικός αγόρασε το πλοίο, το οποίο είχε ναυπηγηθεί στα βρετανικά ναυπηγεία Barham, έχοντας 2.800 τόνους χωρητικότητα, ήταν σε ηλικία 26 ετών.²⁰⁴

Η παρακολούθηση της πορείας του Πνευματικού αποτυπώνει σε μεγάλο βαθμό την πορεία της ελληνικής ναυτιλίας, στο σύνολό της. Ο πατέρας του Μιχαήλ Πνευματικού αγόρασε ένα δεύτερο πλοίο, το «Straight of Dover», σε συνεργασία με τον συμπατριώτη του Ρεθύμνη και πάλι, όταν οι ναύλοι είχαν αυξηθεί σημαντικά εξαιτίας του πολέμου των Μπόερς. Ομοίως είχαν ανατιμηθεί και οι τιμές των ατμόπλοιων και έτσι η αγορά του «Straight of Dover», που μετονομάστηκε σε «Χρυσόπολις», κόστισε 16.000 λίρες, ποσό υψηλό για την εποχή. Ο τερματισμός του πολέμου και η, συνακόλουθη πτώση των ναύλων, έφερε σε δύσκολη θέση τους Ρεθύμνη και Πνευματικό. Χρειάστηκε η συνεισφορά ενός τραπεζίτη της Κωνσταντινούπολης, του Σ. Σιδερίδη, για να βγουν από τη δύσκολη θέση οι δύο εφοπλιστές.²⁰⁵

Ο Πνευματικός συνέχισε την εφοπλιστική του εξέλιξη και σε συνεργασία με την οικογένεια Αρβανιτίδη, από το Βατούμ αγόρασαν το αγγλικό φορτηγό ατμόπλοιο «Straight of Menai», το οποίο μετονόμασαν σε «Χαλκηδών». Η συνεργασία του με την οικογένεια Αρβανιτίδη συνεχίστηκε και ίδρυσαν μαζί μία ναυτιλιακή εταιρία στην Κωνσταντινούπολη. Ο Πνευματικός έλεγχε σημαντικό μερίδιο του μετοχικού

²⁰³ Βλ. Μ. Κομνηνός, *Κασιώτες παραβοκώρηδες στον 19^ο και 20^ο αιώνα (Η συμβολή της Κάσου στην παγκόσμια ναυτιλία)*, Αθήνα, 1990, σ. 35.

²⁰⁴ *Ο.π.*, σ. 35.

²⁰⁵ *Ο.π.*, σ. 35.

κεφαλαίου της εταιρίας, η οποία ονομάζονταν «Βυζαντινή Ατμοπλοΐα», όντας, μάλιστα, και ο επίσημος διαχειριστής της.

Ο Μιχαήλ Πνευματικός συνέχισε την εφοπλιστική του δραστηριότητα με επιτυχία και, μάλιστα, τα κέρδη του κατά τη διάρκεια του Α' Παγκοσμίου Πολέμου έφτασαν στις 600.000 δρχ., όσα και τα κέρδη του συνεταιίρου του Βασίλη Ρεθύμνη.²⁰⁶

2. Ηλίας Γ. Κουλουκουντής (1858-1926)

Ο Ηλίας Κουλουκουντής ξεκίνησε τη ναυτική του δραστηριότητα με δύο ιστιοφόρα που βρήκε από την οικογένειά του. Εξελίχθηκε σε εμποροπλοίαρχο και караβοκύρη αρχικά ιστιοφόρων και μετά ατμόπλοιων. Σε συνεργασία με τον βυρσοδέψη Αλέξιο Γάγκο από τη Σύρο, αγόρασε ένα φορτηγό ατμόπλοιο, 3.800 τόνων, το οποίο ναυάγησε το 1905.²⁰⁷ Στη συνέχεια, αγόρασε το φορτηγό ατμόπλοιο «Πρωτεύς» και το 1912 το «Λίλη», σε συνεργασία με τον τραπεζίτη Καλβοκορέση. Το πλοίο torπιλίστηκε στα τέλη του Α' Παγκοσμίου Πολέμου, αφήνοντας μια καλή αποζημίωση στον Κουλουκουντή. Υπολογίζεται ότι τα κέρδη του από τον Α' Παγκόσμιο Πόλεμο ανήλθαν στο ποσό των 2 εκατομμυρίων δραχμών.²⁰⁸

3. Γεώργιος Μ. Κουλουκουντής (1882-1951)

Ο Γεώργιος Κουλουκουντής ταξίδεψε ως Α' μηχανικός και ως εμποροπλοίαρχος πριν μπει στον εφοπλιστικό στίβο. Σε συνεργασία με τον αδερφό του, Ηλία, αγόρασαν τα ατμόπλοια «Αίω» το 1905, «Αγία Παρασκευή» το 1907, το «Σωτήριος» το 1909 και το «Κατερίνα» το 1914.²⁰⁹ Αυτά τα ατμόπλοια απέφεραν στα

²⁰⁶ Ο.π., σ. 38.

²⁰⁷ Ο.π., σ. 73.

²⁰⁸ Ο.π., σ. 73

²⁰⁹ Ο.π., σ. 111.

αδέρφια Κουλουκουντή αρκετά χρήματα και συνέχισαν τη δραστηριότητά τους ακόμη και μετά το τέλος του Α' Παγκοσμίου Πολέμου. Μάλιστα, ίδρυσαν την «Τράπεζα Κουλουκουντή», επωφελούμενοι τα κεφάλαια που καρπώθηκαν από τη δραστηριότητα των πλοίων τους.

Συνολικά, η οικογένεια Κουλουκουντή, που εξελίχθηκε σε μεγάλη εφοπλιστική οικογένεια, από το 1914 έως το 1939, συμπεριλαμβανομένης και της «Ατλαντικός, ατμοπλοϊκή εταιρία» που δημιούργησε, κατείχε 32 ατμόπλοια.²¹⁰

4. Βασίλειος Ρεθύμνης (1858-1916)

Τον Βασίλειο Ρεθύμνη τον συναντήσαμε ως συνέταιρο του Μ. Πνευματικού στην αγορά των ατμόπλοιων «Λεωνίδα» (1005 κκχ, νηολογημένο στην Κωνσταντινούπολη το 1905)²¹¹ και «Χρυσόπολις» (2931 κοχ, νηολογημένο στη Σύρο την περίοδο 1910-1914)²¹², το 1895 και το 1905, αντίστοιχα. Οι γιοι του βασιλείου Ρεθύμνη, Νικόλαος και Μηνάς, θεωρούνται μεγάλοι ευεργέτες ιδρύοντας, το 1977, το φιλανθρωπικό ίδρυμα «Αδελφότης Κασίων».²¹³ Η εφοπλιστική πορεία της οικογένειας Ρεθύμνη σημείωσε μεγάλη επιτυχία και τα κέρδη της υπολογίζονταν το 1990 σε 27 εκατομμύρια δολάρια.²¹⁴

Στη συνεργασία των οικογενειών Ρεθύμνη και Κουλουκουντή που ακολούθησε μετά το τέλος του Α' Παγκοσμίου Πολέμου, εμφανίζονται να κατέχονται από κοινού δέκα ατμόπλοια.²¹⁵ Ίδρυσαν την εταιρία «Ρεθύμνης και Κουλουκουντής» (The Tramp Shipping Development Co Ltd.) με έδρα το Λονδίνο, στην οποία, μέχρι το 1939,

²¹⁰ Βλ. Τζ. Χαρλαύτη-Ν. Βλασσόπουλος, *ό.π.*, σ. 443-514.

²¹¹ *Ο.π.*, σ. *xxx*.

²¹² *Ο.π.*, σ. *xxx*.

²¹³ Βλ. Μ. Κομνηνός, *ό.π.*, σ. 127.

²¹⁴ *Ο.π.*, σ. 127.

²¹⁵ Βλ. Τζ. Χαρλαύτη-Ν. Βλασσόπουλος, *ό.π.*, σ. 443-514

εμφανίζονται έξι, επιπλέον, ατμόπλοια, ενώ υπάρχει και η εταιρία «Θησεύς», η οποία εμφανίζεται με δύο ατμόπλοια, ανεβάζοντας τον αριθμό των, από κοινού, αποκτημένων, ατμόπλοιων σε είκοσι δύο.²¹⁶

5. Δημήτρης και Ιωάννης Διακάκης²¹⁷

Οι αδερφοί Διακάκη εισήλθαν στον εφοπλιστικό στίβο το 1901 όταν, σε συνεργασία με τον πατέρα τους, Μηνασσή, αγόρασαν το ατμόπλοιο «Ιωάννης»,²¹⁸ ενώ το 1905 αγόρασαν το πλοίο «Λούλα».²¹⁹ Το 1912, χώρισαν τις εφοπλιστικές τους δραστηριότητες και ο Ιωάννης Διακάκης κράτησε το ατμόπλοιο «Λούλα» και ο Δημήτρης το ατμόπλοιο «Ιωάννης». Τα πούλησαν αμέσως και αγόρασαν άλλα πλοία με τα οποία συνέχισαν την εφοπλιστική τους δράση. Έτσι, ο Ιωάννης Διακάκης αγόρασε το ατμόπλοιο «Ευγενία Ι. Διακάκη»²²⁰ και ο Δημήτρης το ατμόπλοιο «Μηνάς», 2.506 τόνων. Ο Ιωάννης αγόρασε το 1912 άλλα δύο ατμόπλοια σε συνεργασία με τον Γιώργο Ζαρίφη, τον τραπεζίτη από την Κωνσταντινούπολη.

Οι αδερφοί Διακάκη έβαλαν τις βάσεις για τη δημιουργία άλλης μίας μεγάλης εφοπλιστικής οικογένειας από την Κάσο, από την οποία ο Μ. Κομνηνός μνημονεύει τη δράση οκτώ, συνολικά, μελών της.

²¹⁶ Ο.π., σ. 443-514.

²¹⁷ Οι πληροφορίες που δεν αναφέρουν διαφορετική πηγή, προέρχονται από το Μ. Κομνηνός, *ό.π.*, σ. 144-147.

²¹⁸ Τα στοιχεία για το πλοίο που παίρνουμε από το Τζ. Χαρλαύτη-Ν. Βλασσόπουλος, *ό.π.*, σ. 477, μας δείχνουν ότι το πλοίο ήταν 1547 κκχ, 13 ετών και ήταν εγγεγραμμένο στο νηολόγιο της Σύρου την περίοδο 1905-1918.

²¹⁹ Τα στοιχεία για το πλοίο που παίρνουμε από το Τζ. Χαρλαύτη-Ν. Βλασσόπουλος, *ό.π.*, σ. 487, μας δείχνουν ότι το πλοίο ήταν 2427 κοχ, 20 ετών και ήταν εγγεγραμμένο στο νηολόγιο της Σύρου την περίοδο 1910-1914.

²²⁰ Τα στοιχεία για το πλοίο που παίρνουμε από το Τζ. Χαρλαύτη-Ν. Βλασσόπουλος, *ό.π.*, σ. 470, μας δείχνουν ότι το πλοίο ήταν 1944 κκχ, 6 ετών και ήταν εγγεγραμμένο στο νηολόγιο της Σύρου την περίοδο 1912-1918.

6. Γεώργιος Ν. Νικολάου (1877-1925)²²¹

Από πολύ νεαρός μπήκε στο ναυτικό επάγγελμα και εξελίχθηκε σε ικανό εμποροπλοίαρχο. Με τα χρήματα που κέρδισε, αγόρασε το 1901, σε συνεργασία με τον Φουστάνο, το ατμόπλοιο «Σπάρτη». Δύο χρόνια αργότερα αποχώρησε από την κοινοπραξία και αγόρασε το μεταχειρισμένο ατμόπλοιο «Άγιος Γεώργιος».²²² Μαζί με τους Ζλατάνο και Ι. Κοσμέτο αγόρασε το ατμόπλοιο «Γρηγόρης Ζλατάνος»²²³ έναντι 180.000 λιρών Αγγλίας, το οποίο καταστράφηκε δύο χρόνια αργότερα, δημιουργώντας ζημιά 100.000 λιρών στον Νικολάου, επειδή το πλοίο δεν ήταν πλήρως ασφαλισμένο.

Στη συνέχεια αγόρασε με τον Κοσμέτο το ατμόπλοιο «Άγιος Γεώργιος»²²⁴ (δεύτερο με το ίδιο όνομα), το οποίο εργάστηκε κατά τη διάρκεια του Α' Παγκοσμίου πολέμου. Τα καθαρά κέρδη του Νικολάου από τις επιχειρήσεις του κατά τη διάρκεια του πολέμου υπολογίζονται σε 6 εκατομμύρια δραχμές. Μετά τη λήξη του πολέμου, συνέχισε την εφοπλιστική του δράση.

7. Ιούλιος Εμ. Βαρδαβάς (1884-1910)²²⁵

Το σημαντικό στοιχείο που θα παραθέσουμε σε ό,τι αφορά τον Ιούλιο Βαρδαβά και τον αδερφό του Χατζηγιώργη, είναι η ίδρυση της ναυτιλιακής τους εταιρίας «Ατμοπλοΐα των Νοτίων Σποράδων», στα 1906, η οποία είχε ένα μικρό σκάφος, το

²²¹ Οι πληροφορίες που δεν αναφέρουν διαφορετική πηγή, προέρχονται από το Μ.Κομνηνός, *ό.π.*, σ. 185-187.

²²² Τα στοιχεία για το πλοίο που παίρνουμε από το Τζ. Χαρλαύτη-Ν. Βλασσόπουλος, *ό.π.*, σ. 444, μας δείχνουν ότι το πλοίο ήταν 850 κκχ και ήταν εγγεγραμμένο στο νηολόγιο της Σύρου την περίοδο 1910-1919.

²²³ Τα στοιχεία για το πλοίο που παίρνουμε από το Τζ. Χαρλαύτη-Ν. Βλασσόπουλος, *ό.π.*, σ. 461, μας δείχνουν ότι το πλοίο ήταν 2020 κκχ και ήταν εγγεγραμμένο στο νηολόγιο της Σύρου την περίοδο 1911-1918.

²²⁴ Τα στοιχεία για το πλοίο που παίρνουμε από το Τζ. Χαρλαύτη-Ν. Βλασσόπουλος, *ό.π.*, σ. 444, μας δείχνουν ότι το πλοίο ήταν 2023 κκχ και ήταν εγγεγραμμένο στο νηολόγιο της Σύρου την περίοδο 1914-1924.

²²⁵ Οι πληροφορίες που δεν αναφέρουν διαφορετική πηγή, προέρχονται από το Μ.Κομνηνός, *ό.π.*, σ. 209-210.

«Ταχυδρόμος». Αυτό το σκάφος το μετασκεύασαν σε επιβατηγό και εκτελούσε τη γραμμή Ικαρία-Σάμος-Πάτμος-Λέρος-Κω-Κάλυμνος-Σύμη-Ρόδος-Κάρπαθος-Κάσος. Εξαιτίας της υψηλής ζήτησης που παρουσίαζε η γραμμή, αγόρασαν μία αγγλική θαλαμηγό, την οποία μετασκεύασαν σε επιβατηγό στη Σύρο. Την ίδια περίοδο, όμως, ο πλοιοκτήτης Πανταλέων, από τη Σμύρνη, έβαλε στην ίδια γραμμή ένα από τα επιβατηγά του. Λόγω του ανταγωνισμού και του υψηλού κόστους οι αδερφοί Βαρδαβά πούλησαν τα σκάφη τους και εγκατέλειψαν τη γραμμή.

Στη συνέχεια, ο Μανώλης Βαρδαβάς, γιος του Χατζηγιώργη, παρέλαβε από τον Μανουηλίδη το ατμόπλοιο «Μαίρη Μ.»²²⁶, το οποίο έβαλε στην ίδια γραμμή, συνεχίζοντας την παράδοση της οικογένειάς του. Επιπλέον, αγόρασε την αμερικανική θαλαμηγό «Ηρα Μ.»²²⁷ το οποίο ήταν, σύμφωνα με τον μ. Κομνηνό, από τα πιο εντυπωσιακά πλοία της εποχής.

8. Χίος

Η ναυτιλία της Χίου αποτελεί μία ιδιαίτερη περίπτωση στην ιστορία της ελληνικής ναυτιλίας. Έχουμε, ήδη, μιλήσει για το «χιώτικο» δίκτυο και τη σημασία του στην ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας την περίοδο 1830-1860, καθώς και για τη συμβολή των χίων μεταναστών του Πειραιά στην ανάπτυξη της πόλης. Η ναυτιλία της Χίου δημιουργήθηκε, κυρίως, στο εξωτερικό και η συμβολή της στη δημιουργία του επιχειρηματικού πνεύματος και στη διάδοση των εμπορικών πρακτικών της, που διαχύθηκε σε ολόκληρη την ελληνική ναυτιλία, υπήρξε καταλυτική. Όπως και στην

²²⁶ Τα στοιχεία για το πλοίο που παίρνουμε από το Τζ. Χαρλαύτη-Ν. Βλασσόπουλος, *ό.π.*, σ. 488, μας δείχνουν ότι το πλοίο ήταν στην ιδιοκτησία του Μανουηλίδη και ήταν 1109 κοχ, ναυπηγημένο το 1893 και εγγεγραμμένο στο νηολόγιο του Πειραιά το 1930.

²²⁷ Τα στοιχεία για το πλοίο που παίρνουμε από το Τζ. Χαρλαύτη-Ν. Βλασσόπουλος, *ό.π.*, σ. 473, μας δείχνουν ότι το πλοίο ήταν στην ιδιοκτησία του Μανουηλίδη και ήταν 2440 κοχ, ναυπηγημένο το 1893 και εγγεγραμμένο στο νηολόγιο του Πειραιά το 1930.

περίπτωση της Λέσβου, δεν θα πρέπει να αγνοούμε ότι η Χίος ήταν υπό οθωμανική κατοχή και απελευθερώθηκε μόλις το 1912.

Κάποιοι χίοι που διαπίστωσαν την άνοδο των ατμόπλοιων και την, αντίστοιχη, πτώση των ιστιοφόρων στη ναυτιλία, προχώρησαν στην αντικατάσταση των ιστιοφόρων τους με τα πλοία της νέα τεχνολογίας. Από τους πρώτους που προχώρησαν στην αγορά ατμόπλοιων ήταν οι:²²⁸

1. Μιχαλινός και Σία, 4 ατμόπλοια: «Δέσποινα», 2.000 τ., «Γεώργιος», 4.500 τ., «Βαλλιάνος», 3.700 τ. και «Βικτωρία», 2.500 τ.
2. Σαλιάρης-Νεγρεπόντης, 3 ατμόπλοια: «Αριστέα», 2.400 τ., «Ελένη», 2.000 τ. και «Βικτωρία», 2.500 τ.
3. Χρυσοβελώνης, 2 ατμόπλοια χωρητικότητας 3.200 και 1.600 τ.
4. Μαργαρώνης και Σία, 1 ατμόπλοιο: «Δέσποινα», 18.000 τ.
5. Νικολάκης και υιοί, 1 ατμόπλοιο 2.200 τ.
6. Ζυγομαλάς, το ατμόπλοιο «Αρτεμισία», 2.300 τ.
7. Μιχαλούδης, το ατμόπλοιο «Μασσαλία», 1.850 τ.
8. Ντάντριας, 1 ατμόπλοιο χωρητικότητας 1.850 τ. και
9. Βασιλειάδης και Σία, το ατμόπλοιο «Στεφάνοβικ-Αριέττα-Πέτρος-Δημήτριος».

Στην περιοχή των Βροντάδων, μετά το σεισμό του 1881, υπήρξε η οριστική παρακμή της ιστιοφόρου ναυτιλίας και δημιουργήθηκε η ανάγκη της μετάβασης στον ατμό. Ο θάνατος, όμως, του Ζυγομαλά, του ανθρώπου που είχε στην ιδιοκτησία του 60 ιστιοφόρα και ασκούσε μεγάλη επιρροή στην περιοχή, που θα μπορούσε να οδηγήσει και τους υπόλοιπους караβοκύρηδες στη γρήγορη μετάβαση στην ατμοκίνητη ναυτιλία, ήταν μία από τις αιτίες που, ενδεχομένως, καθυστέρησαν αυτή τη μετάβαση. Οι Βροντάδες κράτησαν τα ιστιοφόρα περισσότερο από όσο έπρεπε, με αποτέλεσμα να υποστεί ζημιές ένας μεγάλος αριθμός караβοκύρηδων και να εξαντλήσουν τα κεφάλαιά τους τόσο, ώστε μόλις λίγες οικογένειες να είναι σε θέση,

²²⁸ Βλ. Α. Λαιμός, *Η εμπορική ναυτιλία της Χίου*, Αθήνα, 1963, σ. 107.

τη δεκαετία του 1890, να προβούν σε αγορές ατμόπλοιων.²²⁹ Από το 1889 και μετά, ο Βροντάδος αποκτά τα πρώτα του ατμόπλοια. Από τα πέντε ατμόπλοια της Χίου, τα τέσσερα τα βρίσκουμε σε αυτή την περιοχή. Πρόκειται για τα ατμόπλοια «Δέσποινα Μαργαρώνη», «Αικατερίνη», «Δέσποινα Μιχαλινού» και το «Λέσβος».²³⁰

Στη συνέχεια, θα παρουσιάσουμε τις δραστηριότητες και τα ατμόπλοια κάποιων από τις σημαντικότερες οικογένειες των Βροντάδων.

1. Γεώργιος Χατζη-Φραγκούλης Ανδρεάδης²³¹

Κατείχε ένα πλοίο μπομπάρδα από το 1856. Στη συνέχεια, απέκτησε εννέα ατμόπλοια, τα οποία ήταν τα εξής:

1. «Τίμιος Σταυρός»
2. «Κατινάκι»
3. «Θέτις»
4. «Βροντάδος»
5. «Τήθις»
6. «Δωρίς»
7. «Ωκεανίς»
8. «Διώνη»
9. «Δωρίς», το δεύτερο με το ίδιο όνομα και μεγαλύτερο του πρώτου.

2. Οικογένεια Γεωργαντή²³²

Ο Αντώνιος Γεωργαντής ήταν ιδιοκτήτης του ατμόπλοιου «Ματθίλδη». Ο γιος του Γεώργιος και τα αδέρφια του απέκτησαν τα εξής δ/π: «Αδαμάντιος Γεωργαντής», 6.600 φορτ., «Αντώνιος Γεωργαντής», 6.200 φορτ., «Αικατερίνη», 8.200 φ., «Αγγελική», 7.200 φ., «Αντώνιος», 7.244 φ. και το «Brother George», 7.303 φ.

²²⁹ Ο.π., σ. 116.

²³⁰ Ο.π., σ. 119.

²³¹ Ο.π., σ. 139.

²³² Ο.π., σ. 145.

3. Λώδες²³³

Η οικογένεια Λω, αναφέρεται στην παρούσα εργασία όχι τόσο για τη δραστηριοποίησή της στη ναυτιλία κατά την περίοδο που μελετάμε, η οποία δεν χαρακτηρίζεται μεγάλη, όσο για τη μεταγενέστερη δραστηριοποίησή τους στη ναυτιλία. Η αιτία για την οποία αποφασίσαμε να αναφερθούμε σε αυτήν την οικογένεια της Χίου είναι το γεγονός ότι οι βάσεις για αυτή την έντονα επιτυχημένη δραστηριότητα της, μπήκαν ακριβώς στα τέλη της περιόδου στην οποία αναφέρεται η εργασία μας. Έτσι, ο Δημήτριος Λως αγόρασε, το 1914, το ατμόπλοιο «Ελένη», 1.150 τ., οι δε υπόλοιποι αδερφοί του Σίμος, Παντελής, Αντώνης και Κωστής το ατμόπλοιο «Αλεξάνδρα», 1.150 τ. Αυτά τα δύο ατμόπλοια πουλήθηκαν το 1916 και από εκείνο το σημείο και έπειτα, ξεκίνησε η μεγάλη ναυτιλιακή πορεία της οικογένειας.²³⁴

4. Οικογένεια Μαργαρώνη²³⁵

Την πενταετία 1875-1879, η οικογένεια Μαργαρώνη ήταν ιδιοκτήτρια ιστοφόρων. Ο γάμος του Παντελή Μαργαρώνη με την κόρη του Νικολάκη, που συναντήσαμε παραπάνω ως έναν από τους πρώτους χιώτες που αγόρασαν ατμόπλοιο, οδήγησε στη συνεργασία των δύο αντρών για τη ναυπήγηση του ατμόπλοιου «Δέσποινα», 1.800 τ., το 1897. Έξι χρόνια αργότερα, με τη βοήθεια του Παναγή Βαλλιάνου, και τους γιους του, αγόρασε το νέο του ατμόπλοιο, το «Ηρώ», 4.350 τ. Μετά τον Α' Παγκόσμιο Πόλεμο, συνέχισαν τις εφοπλιστικές τους δραστηριότητες, και, μάλιστα, μετά το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, φέρονται να έχουν στην κατοχή τους 14

²³³ Ο.π., σ. 147-148.

²³⁴ Μέχρι το 1935, η οικογένεια Λω είχε αποκτήσει, συνολικά, οκτώ ατμόπλοια. Βλ. Τζ. Χαρλαύτη-Ν. Βλασσόπουλος, *ό.π.*, σ. 443-514.

²³⁵ Βλ. Α. Λαμός, *ό.π.*, σ. 148-149.

ατμόπλοια που έπλεαν στη διεθνή θάλασσα, εκ των οποίων τα πέντε νεότευκτα και χωρητικότητας άνω των 14.000 τόνων, έκαστο.

5. Ζωρζής Μιχαλινός²³⁶

Η οικογένεια Μιχαλινού απέκτησε συνολικά, μέχρι την έναρξη του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, 25 ατμόπλοια, εκ των οποίων τα 17 ατμόπλοια τοποθετούνται κατά την περίοδο που μας απασχολεί, 1880-1914.²³⁷ Ο Ζωρζής Μιχαλινός θεωρείται ένας από τους θεμελιωτές της σύγχρονης ελληνικής ναυτιλίας, αφού είναι ο πρώτος χιώτης, και ένας από τους πρώτους Έλληνες, εφοπλιστής που εγκαταστάθηκε στην Αγγλία. Το 1892 ίδρυσε στο Λονδίνο το γραφείο «Michalinos & Company», ίσως το πρώτο ελληνικό αμιγώς εφοπλιστικό γραφείο του Λονδίνου και μέσα σε μία εικοσαετία διαχειρίζεται σαράντα ατμόπλοια, είτε δικά του, είτε των πελατών του γραφείου του.

Το 1889 αγόρασε το πρώτο του ατμόπλοιο. Ήταν το ατμόπλοιο «Άγιος Βλάσσιος», ηλικίας 10 ετών, 1.265 τόνων. Την ίδια χρονιά θα αγοράσει και το πρώτο του νεότευκτο ατμόπλοιο, το «Δέσποινα Γ. Μιχαλινού», 1.141 τόνων. Δύο χρόνια αργότερα, προχώρησε στην αγορά του μεταχειρισμένου «Κορνηλία Μιχαλινού», 417 τόνων. Άλλα ατμόπλοια που αγόρασε ο Ζωρζής Μιχαλινός είναι τα ακόλουθα:

- «Γεώργιος Μιχαλινός», το 1893, νεότευκτο, 1.994 τόνων
- «Αριάδνη Μιχαλινού», το 1894, πρώην «Αριέττα Ζυγομαλά», 1.016 τόνων
- «Βαλλιάνος», το 1889, το οποίο μετονομάστηκε σε «Χίος», 1.753 τόνων
- «Μαίρη Ζ. Μιχαλινού», το 1902, νεότευκτο, 3.059 τόνων
- «Δέσποινα Γ. Μιχαλινού», το 1907, νεότευκτο, 1.827 τόνων και, τέλος, το
- «Ζηνοβία», το 1910, νεότευκτο, 2.976 τόνων.

Ο Ζωρζής Μιχαλινός, σε συνεργασία με τον αδερφό του Αλέξανδρο, μετέτρεψε την, ήδη υπάρχουσα, εταιρία «Αδελφών Μιχαλινού» σε «Ανωνόμου Ναυτικήν και

²³⁶ Ο.π., σ. 151-152.

²³⁷ Βλ. Τζ. Χαρλαύτη-Ν. Βλασσόπουλος, ό.π., σ. 443-514.

Εμπορικήν Εταιρίαν», στην οποία οι αδερφοί Ζωρζής και Αλέξανδρος χρημάτισαν Πρόεδρος και Γενικός Διευθυντής, αντίστοιχα. Αυτό το γραφείο πουλήθηκε το 1919 στον Κωνσταντίνο Μίχαλο.

6. Οικογένεια Νικολάκη

Ο αρχηγός της οικογένειας Χατζη-Γεώργιος Νικολάκης και οι γιοι του Κωνσταντίνος, Μιχαήλ, Ιωάννης και Δημήτριος μπαίνουν στην εργασία μας ως ένα παράδειγμα μη επιτυχούς επιχειρηματικής και εφοπλιστικής δραστηριότητας. Από το 1875, η οικογένεια ασχολείται με τη ναυτιλία και είναι ιδιοκτήτες, αποκλειστικά, ιστοφόρων μέχρι το 1897, οπότε προσθέτουν στο στόλο τους το ατμόπλοιο «Δέσποινα», σε συνεργασία με την οικογένεια Μαργαρώνη, όπως είδαμε και προηγουμένως. Συγχρόνως, σε συνεργασία με τον Παναγή Βαλλιάνο, αγόρασαν δύο ακόμα ατμόπλοια, το «Αδελφοί Βαλλιάνου» και το «Ελένη». Με την παρότρυνση δύο δικηγόρων του Λεωνίδα Ζαρίφη πούλησαν τα δύο αυτά ατμόπλοια και διέλυσαν τη συνεργασία τους με τον Παναγή Βαλλιάνο, συστήνοντας την εταιρία «Γ. Νικολακάκης & υιοί».²³⁸ Σε συνεργασία με το Λεωνίδα Ζαρίφη, πια, αγόρασαν το ατμόπλοιο «Λέων» και ναπήγησαν το ατμόπλοιο «Ζαρίφης», 5.300 τόνων. Η εξέλιξη δεν ήταν αυτή που θα περίμεναν τα μέλη της οικογένειας Νικολάκη. Μετά τον πόλεμο των Μπόερς, ο Ζαρίφης, φοβούμενος οικονομική ζημιά από τα δύο ατμόπλοια, κατήγγειλε τη σύμβασή του με την οικογένεια. Η δικαστική διαμάχη που ακολούθησε κράτησε 35 χρόνια και το αποτέλεσμα της ήταν η οικονομική καταστροφή της οικογένειας Νικολάκη. Είναι η περίπτωση μιας μεγάλης εφοπλιστικής οικογένειας της εποχής που κατέληξε στην αφάνεια.²³⁹

²³⁸ Βλ. Α. Λαϊμός, *ό.π.*, σ. 154.

²³⁹ *Ο.π.*, σ. 154.

Μια άλλη περιοχή της Χίου με μεγάλη ναυτιλιακή παράδοση είναι τα Καρδάμυλα. Από αυτή την περιοχή αξίζει να αναφέρουμε έναν πολύ γνωστό εφοπλιστή, ο οποίος δραστηριοποιήθηκε μεταγενέστερα με τη ναυτιλία. Πρόκειται για το Σταύρο Λιβανό, ο οποίος παρουσίασε μεγάλη δραστηριότητα όταν, μετά τη λήξη του Α' Παγκοσμίου Πολέμου, εγκαταστάθηκε στο Λονδίνο, όπου και ίδρυσε Ναυτικό Γραφείο το 1917. Κατά τη διάρκεια του Β' Παγκόσμιου Πολέμου, πηγαίνει στη Νέα Υόρκη, όπου και εγκαθίσταται. Αξίζει να αναφερθεί ότι από τα δεκαέξι νεότευκτα ατμόπλοια που με ειδική συμφωνία των κυβερνήσεων Ελλάδας και Αγγλίας απόλαυσαν, εκτός του ναύλου, και ένα εκατομμύριο αγγλικές λίρες, το μισό ποσό του οποίου πήγε στην ελληνική κυβέρνηση του εξωτερικού, τα εννέα ανήκαν στο Σταύρο Λιβανό.²⁴⁰

Συνολικά, η Χίος μέχρι την έναρξη του Α' Παγκοσμίου Πολέμου, το 1914, αριθμούσε πενήντα ατμόπλοια. Όταν η Χίος απελευθερώθηκε και ενώθηκε με την Ελλάδα, το 1912, ο αριθμός του ατμοκίνητου χιακού στόλου ήταν τριάντα πλοία.²⁴¹

²⁴⁰ *Ο.π.*, σ. 252.

²⁴¹ *Ο.π.*, σ. 361.

Μέρος Ε'. Υπερωκεάνια

Η είσοδος στον 20^ο αιώνα, σηματοδοτεί και την έναρξη της μαζικής μετανάστευσης των Ελλήνων στις Η.Π.Α. Από τα λιμάνια της Πάτρας και του Πειραιά, τα δύο λιμάνια εξόδου της χώρας, πολλοί Έλληνες εγκατέλειπαν τη χώρα, αναζητώντας, μέσα από το «αμερικάνικο όνειρο», τη βελτίωση του βιοτικού τους επιπέδου. Στα τέλη του 19^{ου} αιώνα, οι έλληνες μετανάστες έφευγαν από την Πάτρα ή τον Πειραιά με προορισμό τη Μασσαλία και από εκεί, με το σιδηρόδρομο, κατευθύνονταν στη Χάβρη ή το Χερβούργο, από όπου με τακτικές γραμμές που εκτελούσαν υπερωκεάνια μεταφέρονταν στο λιμάνι εισόδου των Η.Π.Α., τη Νέα Υόρκη. Τα υπερωκεάνια ήταν τα παλιά πλοία «Saghalien», «Brezil» και «Crimaia» της γαλλικής εταιρίας *Messageries Maritimes*.²⁴²

Η πρώτη απευθείας γραμμή από την Ελλάδα στη Νέα Υόρκη δημιουργήθηκε το 1901 από την εταιρία *Hamburg American Line*, με τα υπερωκεάνια «Tenedos», «Serifos», «Georgia» και «Silecia».²⁴³ Σε αυτή τη γραμμή, που διατηρήθηκε για δύο χρόνια, δεν μεταφέρονταν μόνο μετανάστες, αλλά και προϊόντα και, συγκεκριμένα, φόρτωναν λευκόλιθο από την Εύβοια ή κίτρα της Νάξου, τα οποία φορτώνονταν από το λιμάνι της Ερμούπολης. Από τον Πειραιά, την Πάτρα και το Ναύπλιο φορτώνονταν μάρμαρα και, μόλις, τριακόσιοι επιβάτες γ' θέσης.

Την ίδια, περίπου, περίοδο δημιουργούνται και άλλες γραμμές μετανάστευσης προς τις Η.Π.Α., όπως η γραμμή της γαλλικής εταιρίας *Fabre Line*. Συνολικά, το 1905, υπολογίζεται ότι στον Πειραιά υπήρχαν δέκα πρακτορεία μετανάστευσης, τα οποία και εκπροσωπούσαν εννέα εταιρίες με υπερωκεάνια.²⁴⁴

²⁴² Βλ. Ι.Α. Τζαμτζής, *ό.π.*, σ. 32.

²⁴³ *Ο.π.*, σ. 32.

²⁴⁴ *Ο.π.*, σ. 33. Ο Ι.Α. Τζαμτζής αναφέρει ως πηγή του το φύλλο της 4 Ιανουαρίου 1905 της πειραιϊκής εφημερίδας *Σφαίρας*.

Η ελληνική ναυτιλία ανταποκρίθηκε στην αυξημένη ζήτηση για υπερωκεάνια ταξίδια, με πρωτοπόρο τον γνωστό μας Δημήτριο Μωραΐτη,²⁴⁵ ο οποίος ταξίδευσε στο Λονδίνο και συναντήθηκε με τον Χριστόφορο Χριστοφή, πράκτορα της γαλλικής εταιρίας *Fabre Line*. Από τη συζήτηση μαζί του, διαπίστωσε ότι τα οικονομικά οφέλη από την ίδρυση μιας ελληνικής εταιρίας που θα εκτελεί τη γραμμή Ελλάδα-Η.Π.Α. θα είναι μεγάλα. Οι συνθήκες για τους επιβάτες φθηνών εισιτηρίων στα ξένα υπερωκεάνια που εκτελούσαν τη γραμμή ήταν άθλιες, ενώ υπήρχε, για τους επιβάτες και το πρόβλημα της συνεννόησης, λόγω της διαφορετικής γλώσσας που μιλούσαν τα πληρώματα. Για τους λόγους αυτούς, ο Μωραΐτης πίστευε ότι μία τέτοια εταιρία θα κέρδιζε την προτίμηση του επιβατικού κοινού.

Για να ευοδωθεί μία τέτοια προσπάθεια, απαιτούνταν κεφάλαια τα οποία δεν είχε ο Μωραΐτης και, έτσι, απευθύνθηκε στην πειραϊκή και την αθηναϊκή κοινωνία για την εξεύρεση των πόρων. Η κοινωνία ανταποκρίθηκε και, χαρακτηριστικά, αναφέρουμε τους Θεόδωρο Ρετσίνα, τον Ιωσηφόγλου και τον Καρέλλα. Ο Μωραΐτης παράγγειλε δύο υπερωκεάνια στην Αγγλία, τα «Μωραΐτης», 6.045 τόνων και το «Αθήναι», 6.742 τόνων.²⁴⁶ Το πρώτο ελληνικό υπερωκεάνιο, το «Μωραΐτης», κατέπλευσε στις 12 Ιουνίου 1907 στην Άνδρο για να νηολογηθεί. Το κόστος του ταξιδιού, μετ' επιστροφής, στην Αμερική, ανερχόταν στις 5.000 λίρες. Το «Μωραΐτης», στις 14 μέρες που διαρκούσε το ταξίδι, δαπανούσε, 830 τόνους κάρβουνο, ενώ στις αποθήκες του χωρούσαν 1.600 τόνοι. Μετέφερε, εκτός των εμπορευμάτων, «3.167 επιβάτες δι' Αμερικήν και 6.168 επιβάτες εξ Αμερικής».²⁴⁷ Σε τρία, μόλις, ταξίδια του το «Μωραΐτης» απέφερε 322.234 δρχ. καθαρά κέρδη, τα οποία διανεμήθηκαν στους μετόχους. Το μέρισμα ανήλθε στο 10% επί της

²⁴⁵ Βλ. *εδώ*, σ. 92-95.

²⁴⁶ Βλ. Ι.Α. Τζαμτζής, *ό.π.*, σ. 35.

²⁴⁷ *Ο.π.*, σ.37.

ονομαστικής αξίας των μετοχών.²⁴⁸ Αιτία αυτής της τεράστιας κερδοφορίας των δραστηριοτήτων του υπερωκεανίου «Μωραΐτης» υπήρξε η ραγδαία άνοδος του μεταναστευτικού ρεύματος προς την Αμερική.

Η κερδοφορία του πρώτου του υπερωκεάνιου οδήγησε τον Μωραΐτη στην παραγγελία από τα αγγλικά ναυπηγεία και του δεύτερου, του «Αθήναις». Οι εξελίξεις, όμως, στην επιχειρηματική δραστηριότητα του Μωραΐτη, μετά το ναυάγιο του πλοίου του «Ελλάς», όπως περιγράφηκαν παραπάνω, στο κεφάλαιο για τον Μωραΐτη, τερμάτισαν την επιχειρηματική του δραστηριότητα και, ταυτόχρονα, την πρώτη απόπειρα δημιουργίας ελληνικής εταιρίας για υπερωκεάνια ταξίδια. Το «Αθήναι» δεν έφτασε ποτέ στα χέρια του ανδριώτη εφοπλιστή.

Μετά την πτώχευση του Μωραΐτη, εμφανίστηκε η *Υπερωκεάνιος Ελληνική Ατμοπλοΐα*. Μέτοχοι της εταιρίας υπήρξαν οι αρχικοί δανειστές του Δημήτρη Μωραΐτη, ενώ Πρόεδρος του Δ.Σ. της νέας εταιρίας ανέλαβε ο διοικητής της Τράπεζας Αθηνών, Ιωάννης Ευταξίας και η διεύθυνσή της ανατέθηκε στον Ανδρέα Μοσχονά.²⁴⁹ Η νέα εταιρία ανέλαβε όλα τα βάρη της προηγούμενης, τα ενυπόθηκα δάνειά της και αναγνώρισε τα δικαιώματα στους κατόχους των διπλών μετοχών.

Η τύχη της νέας εταιρίας δεν ήταν καλή. Τα βάρη που ανέλαβε ήταν μεγάλα και δεν κατάφερε να τα καταφέρει λόγω της έλλειψης γνώσης των μελών του Δ.Σ., της άβουλης διοίκησής της και της έλλειψης οργάνωσης και σωστού προγραμματισμού. Η *Υπερωκεάνιος Ελληνική Ατμοπλοΐα* απέκτησε τα δύο πλοία του Μωραΐτη. Το ένα, όπως είδαμε, ήταν το «Μωραΐτης» και το άλλο το «Αθήναι», το οποίο παρέλαβαν το 1910.

Η χαριστική βολή στη νεοσύστατη εταιρία δόθηκε το 1912. Οι αρχές των Η.Π.Α. είχαν λάβει αυστηρά μέτρα για την αποφυγή της εισόδου στη χώρα τους

²⁴⁸ Βλ. Β. Καρδάσης, «Δημήτριος Μωραΐτης», *ό.π.*, σ. 36.

²⁴⁹ Βλ. Ι.Α. Τζαμτζής, *ό.π.*, σ. 42.

μεταναστών που υπέφεραν από τραχώματα. Η διοίκηση της εταιρίας, για να προσπεράσει το αυστηρό μέτρο των αμερικανικών αρχών ναυτολογούσε τους ναύτες που υπέφεραν από τραχώματα σαν πλήρωμά της και έτσι, αποφεύγονταν ο υγειονομικός έλεγχος. Στη συνέχεια, φτάνοντας στις Η.Π.Α., τους κήρυξε δραπετές και οι τελευταίοι εισέρχονταν στη χώρα. Όταν αποκαλύφθηκε η απάτη, ακολούθησε δίκη και η εταιρία κατέβαλλε το ποσό των 70.000 δολλαρίων για την αποφυλάκιση του πληρώματός της. Η αμερικανική τράπεζα, που είχε καταθέσει εγγυητική επιστολή κατάσχεσε το «Αθήναι», που ήταν αγκυροβολημένο στη Νέα Υόρκη. Η Τράπεζα Αθηνών κατέβαλε 70.000 δολλάρια για να αποφύγει τον πλειστηριασμό του υπερωκεανίου και τελικά το έσωσε. Δεν συνέβη, όμως, το ίδιο και με την εταιρία η οποία πλήρωσε ακριβά την απώλεια του κύρους της και τον Αύγουστο του 1912 απορροφήθηκε από την *Εθνική Ατμοπλοΐα της Ελλάδος*, των Εμπειρικών, που είχε μπει στο χώρο από το 1908.²⁵⁰

Η *Εθνική Ατμοπλοΐα της Ελλάδος*, η εταιρία που ίδρυσε ο Λεωνίδας Εμπειρικός με τα αδέρφια του, Μιχαήλ, Μαρή και Αντώνη, το 1908, παρέλαβε τον Ιανουάριο του επόμενου χρόνου από τα αγγλικά ναυπηγεία το υπερωκεάνιο «Πατρίς», 4.890 κ.ο.χ., με το οποίο εγκαινίασε τη γραμμή Πειραιάς-Νέα Υόρκη.²⁵¹ Στη συνέχεια, η εταιρία προχώρησε στην αγορά του νεότευκτου «Μακεδονία», 6.333 τόνων καθαρής χωρητικότητας, το οποίο έκανε το ταξίδι από το λιμάνι του Πειραιά σε αυτό της Νέας Υόρκης σε 11,5-12 μέρες. Η τύχη αυτού του πλοίου δεν ήταν καλή. Χρησιμοποιήθηκε ως πολεμικό κατά τους Βαλκανικούς πολέμους και, αφού μισοβυθίστηκε από τον τουρκικό στόλο, επισκευάστηκε και πουλήθηκε σε μία ολλανδική εταιρία.

²⁵⁰ *Ο.π.*, σ. 43.

²⁵¹ *Ο.π.*, σ. 46.

Μετά την απορρόφηση της *Υπερωκεανίου Ελληνικής Ατμοπλοΐας* πήρε τα υπερωκεάνια «Θεμιστοκλής» και «Αθήναι» και ανταγωνιστές της παρέμειναν, μόνο, οι ξένες εταιρίες που εκτελούσαν τη γραμμή. Μετά την καταστροφή του «Μακεδονία» αγόρασε, κατά σειρά, τα εξής υπερωκεάνια:

- «Ιωάννινα», ναυπηγημένο το 1897, 4.191 τόνων
- «Θεσσαλονίκη», ναυπηγημένο το 1890, 4.682 τόνων
- «Εσπερία», ναυπήγησης 1898, 1.921 τ., προορισμένο για τις μεσογειακές γραμμές
- «Βασιλεύς Κωνσταντίνος», νεότευκτο, 9.272 τόνων
- «Βασίλισσα Σοφία», νεότευκτο
- «Συρία», μεσογειακό επιβατικό, 1.293 τόνων
- «Ασία», μεσογειακό επιβατικό
- «Ποντοπόρο», φορτηγό ατμόπλοιο και το
- «Νέστος», φορτηγό ατμόπλοιο.

Η αποζημίωση που πήρε η εταιρία από το ελληνικό δημόσιο για την επίταξη των πλοίων της, ήταν μικρή και δόθηκε με καθυστέρηση. Η εταιρία ζημιώθηκε κατά 100.000 λίρες, αλλά κατόρθωσε να πάρει πίσω όλα τα πλοία της, εκτός του «Βασίλισσα Σοφία», το οποίο κατασχέθηκε τον Σεπτέμβριο του 1914 από τις βρετανικές αρχές. Η δραστηριότητα της εταιρίας, παρά τις νέες δυσκολίες που αντιμετώπισε κατά τον Α' Παγκόσμιο Πόλεμο, συνεχίστηκε με επιτυχία μετά το 1919 με τις παραλαβές νέων πλοίων.²⁵²

²⁵² Ο.π., σ. 49-50.

Συμπεράσματα

Η ελληνική ναυτιλία της περιόδου 1880-1914, αναπτύχθηκε και εδραιώθηκε, κυρίως, εκτός των συνόρων του ελληνικού κράτους. Η ανάπτυξή της δεν ήταν ούτε τυχαία, ούτε χωρίς βάσεις και στηρίχθηκε σε διάφορους παράγοντες. Πρώτα από όλα, στηρίχθηκε στην εμπειρία από τις προεπαναστατικές, ακόμα, εμπορικές πρακτικές. Είδαμε στο κείμενό μας ότι οι εμπορικές πρακτικές του «χιώτικου» δικτύου, που άνοιξε το δρόμο προς το Λονδίνο και χρονικά τοποθετείται ως το προηγούμενο στάδιο από την περίοδο 1880-1914, δεν ήταν νέες για την ελληνική ναυτιλία. Οι εμπορικές πρακτικές, όπως οι ισχυροί οικογενειακοί δεσμοί εντός της επιχείρησης, η στήριξη από τους **πλοιοκτήτες** των συντοπιτών τους, η εξάπλωση των μελών των ναυτιλιακών επιχειρήσεων σε πολλά κομβικά σημεία της Ευρώπης, είναι στοιχεία που οι Έλληνες γνώριζαν καλά από τα προηγούμενα χρόνια και που διατηρήθηκαν και από τους εφοπλιστές των αρχών του 20^{ου} αιώνα.

Μία ακόμα σημαντική παράμετρος είναι η άριστη γνώση του χώρου από τους Έλληνες ναυτικούς. Η δραστηριότητα των Ελλήνων ναυτικών στο θαλάσσιο χώρο της Μεσογείου και η γνώση των παραγωγικών περιοχών των Βαλκανίων, από όπου προμηθεύονταν τα προϊόντα προς εξαγωγή στα προηγούμενα χρόνια, έδινε ένα σημαντικό πλεονέκτημα στην ελληνική ναυτιλία στον ανταγωνισμό που δημιουργήθηκε στην περιοχή. Η εγκατάσταση, για παράδειγμα, των πρώτων Ελλήνων στη Νότια Ρωσία και η σύνδεσή τους με την παραγωγή και το εμπόριο της περιοχής δεν μπορούν, σε καμία περίπτωση, να μη ληφθούν υπόψη όταν μελετάμε την οικονομία της περιοχής και τη συμμετοχή της ελληνικής ναυτιλίας στο εμπόριό της, ακόμα και αρκετές δεκαετίες αργότερα.

Πέρα, όμως, από αυτά τα γεγονότα που έδιναν, εκ των προτέρων, ένα συγκριτικό πλεονέκτημα στην ελληνική ναυτιλία, θα πρέπει να ερμηνεύσουμε την

ανάπτυξή της και με βάση τα στοιχεία της περιόδου. Αυτό επειδή, από μόνα τους, αυτά τα στοιχεία δεν οδηγούν σε ανάπτυξη. Θα πρέπει να γίνουν και οι απαραίτητες ενέργειες κατά την περίοδο που μας ενδιαφέρει, στη βάση των προηγούμενων πλεονεκτημάτων, προκειμένου να γίνει η εκμετάλλευσή τους και να οδηγηθεί η ναυτιλία σε αναπτυξιακή διαδικασία.

Τα στοιχεία που οδήγησαν την ελληνική ναυτιλία σε ανάπτυξη μπορούν, συνοπτικά, να ταξινομηθούν σε τρεις κατηγορίες. Πρώτον, το χαμηλό κόστος της αγοράς μεταχειρισμένων ατμόπλοιων, που έδινε τη δυνατότητα στους Έλληνες εφοπλιστές να προσφέρουν χαμηλότερους ναύλους από τους ανταγωνιστές τους. Αυτή η παράμετρος είναι ιδιαίτερα σημαντική για τον ελληνόκτητο στόλο, ο οποίος δημιουργήθηκε πάνω σε αυτή τη βάση. Δεύτερον, το χαμηλότερο κόστος, πάντα σε σύγκριση με τους ανταγωνιστικούς στόλους, των μισθών των πληρωμάτων των ατμόπλοιων. Σε συνδυασμό με το χαμηλό κόστος των ατμόπλοιων που προαναφέραμε δίνουν μία πειστική απάντηση για τις αιτίες της ανάπτυξης.

Η τρίτη κατηγορία παραγόντων που οδήγησαν στην ανάπτυξη της περιόδου 1880-1914 ήταν η κατάλληλη εκμετάλλευση των πολιτικών και πολεμικών συγκυριών από τη μεριά των Ελλήνων εφοπλιστών. Χαρακτηριστικότερο παράδειγμα στο παραπάνω είναι ο πόλεμος των Μπόερς στην Αφρική, ο οποίος άφησε "ελεύθερο πεδίο" δράσης στον ελληνόκτητο στόλο από τον αγγλικό ανταγωνισμό, εξαιτίας της εμπλοκής του βρετανικού στόλου στις πολεμικές επιχειρήσεις. Όπως είδαμε, τα κέρδη αυτής της περιόδου ξεπέρασαν κάθε προσδοκία και έδωσαν ώθηση στη ναυτιλία της χώρας, εξαιτίας και του εκσυγχρονισμού του στόλου με τις αγορές νεότευκτων ατμόπλοιων από τα κέρδη της πολεμικής περιόδου. Φυσικά, αντίστοιχα γεγονότα, όπως ο ελληνοτουρκικός πόλεμος του 1897, λειτούργησαν προς την αντίθετη κατεύθυνση, αφού, από τη μία μεριά, καταστράφηκε ένας σημαντικός

αριθμός πλοίων και, από την άλλη, σήμαινε την παύση των εμπορικών επιχειρήσεων και αποκλεισμό των ελληνικών πλοίων από τα Στενά του Βοσπόρου. Γενικά, όμως, μπορούμε να ισχυριστούμε ότι τα πολεμικά γεγονότα και οι εμπορικοί και τελωνειακοί αποκλεισμοί που επιβλήθηκαν ανάμεσα στα κράτη σε όλη την περίοδο 1880-1914, όπως αναπτύχθηκαν στην εργασία μας, λειτούργησαν προς όφελος της ελληνικής ναυτιλίας.

Εντός των συνόρων, το φαινόμενο που ξεχωρίζει είναι η μεταφορά του κέντρου βάρους της ναυτιλίας από τη Σύρο στον Πειραιά. Η πόλη του Πειραιά εξελίχθηκε στο μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας συγκεντρώνοντας το μεγαλύτερο μέρος των πλοίων και των εμπορικών ενεργειών. Η ανάδειξη του Πειραιά σε πρώτο λιμάνι της χώρας φαίνεται καθαρά από τα στοιχεία με τις αφίξεις των πλοίων και την αξία του πειραιϊκού εμπορίου, σε σχέση με το συριανό, καθώς και από τη δυναμική που διαφαίνεται τόσο από τα ατμόπλοια που εγγράφηκαν στο νηολόγιό του, όσο και από την ύπαρξη πολλών ναυτλιακών γραφείων με έδρα την πόλη.

Κατά την περίοδο πριν τον Α' Παγκόσμιο Πόλεμο, η ελληνική ναυτιλία έθεσε τις βάσεις για την περαιτέρω ανάπτυξή της στη συνέχεια. Έτσι, από 800 φορτηγά ιστιοφόρα των 80.000 κ.κ.χ το 1840, έφτασε τα 400 φορτηγά ατμόπλοια των 800.000 κ.ο.χ το 1914 και κατέληξε σε 3.500 πλοία των 84.000.000 κ.ο.χ το 1999.²⁵³ Το μέγεθος της χωρητικότητας των ελληνόκτητων πλοίων συνεχώς αυξάνεται από τότε και έχει φτάσει, σήμερα, να αποτελεί το 18% της παγκόσμιας χωρητικότητας, φέρνοντας την Ελλάδα στην πρώτη θέση της παγκόσμιας ναυτιλίας.²⁵⁴

²⁵³ Βλ. Τζ. Χαρλαύτη, «Οι Έλληνες των πέντε θαλασσών», στο συλλογικό έργο: Γ.Β. Ασδραχάς-Ι.Α. Τζαμτζής-Τζ. Χαρλαύτη (επιμ.), *Ελλάδα της θάλασσας*, εκδ. Μέλισσα, Αθήνα, 2004, σ. 315.

²⁵⁴ *Ο.π.*, σ. 315, καθώς και Γ.Β. Δερτιλής, *Ιστορία του ελληνικού κράτους...*, *ό.π.*, τ. Β', σ. 770. Ο Γ.Β. Δερτιλής παρουσιάζει έναν πίνακα με τα μεγέθη της χωρητικότητας του παγκόσμιου στόλου, βασισμένη στην εθνικότητα των πλοιοκτητών. Από αυτόν προκύπτει ότι το 2002, η χωρητικότητα των ελληνόκτητων πλοίων βρίσκεται στην πρώτη θέση, με 89.468.000 καθαρούς τόνους, ενώ η δεύτερη

Ευρετήριο Πινάκων

Σελ.

Πίνακας 1. Η πορεία της ελληνικής ναυτιλίας, 1835-1858.....	19
Πίνακας 2. Η πορεία του ελληνόκτητου στόλου, 1835-1879.....	21
Πίνακας 3. Η παγκόσμια ναυτιλία, 1889-1911 (σε τόνους).....	24-25
Πίνακας 4. Η πορεία του ελληνόκτητου στόλου, 1883-1914.....	28-29
Πίνακας 5. Ποσοστιαία συμμετοχή ιστιοφόρων και ατμόπλοιων.....	30-31
Πίνακας 6. Τα ατμόπλοια των Βαλλιάνων.....	41
Πίνακας 7. Οι ομάδες επενδυτών που χρηματοδοτούσαν τους πλοιοκτήτες.....	45-46
Πίνακας 8. Εμπορικές εταιρίες, 1867.....	49
Πίνακας 9. Αγορές μεταχειρισμένων ατμόπλοιων από την Αγγλία, 1894-1906.....	55
Πίνακας 10. Ηλικία φορτηγών ατμόπλοιων, 1901.....	56
Πίνακας 11. Μισθοί πληρώματος ατμόπλοιου 5.000 τ., 1902.....	57-58
Πίνακας 12. Αναχωρήσεις από τα λιμάνια Αζόφ, Ταϊγανίου, Κέρτς, Μπερντιάσκ και Μαριούπολης (σε κκχ).....	63
Πίνακας 13. Εξαγωγές στη Μαύρη Θάλασσα μέσω Δούναβη, σε τόνους.....	65
Πίνακας 14. Οι δέκα μεγαλύτεροι πλοιοκτήτες των ποταμόπλοιων του Δούναβη, 1895.....	66
Πίνακας 15. Η κατάσταση του στόλου του Δούναβη, 1894-1895 και 1900.....	67
Πίνακας 16. Αναχωρήσεις πλοίων από το Δούναβη (σε κκχ).....	68
Πίνακας 17. Βελτιωτικά έργα στα ελληνικά λιμάνια.....	74
Πίνακας 18. Εξέλιξη συριανής ναυτιλίας σε σχέση με το σύνολο της ελληνικής ναυτιλίας, 1840-1855.....	77
Πίνακας 19. Ατμόπλοια στη Σύρο.....	80
Πίνακας 20. Μέση χωρητικότητα α/π Σύρου (τόνοι).....	81
Πίνακας 21. Αφίξεις πλοίων στα λιμάνια Πειραιά και Σύρου.....	86
Πίνακας 22. Αφίξεις ατμόπλοιων στο λιμάνι του Πειραιά, 1901-1912.....	87
Πίνακας 23. Αξία εξωτερικού εμπορίου των λιμανιών Πειραιά και Σύρου (σε γαλλικά φράγκα), 1880-1889.....	87
Πίνακας 24. Ατμόπλοια στον Πειραιά.....	89
Πίνακας 25. Μέση χωρητικότητα α/π Πειραιά (τόνοι).....	90
Πίνακας 26. Δυναμικότητα επιλεγμένων ελληνικών νηολογίων, 1901 (φορτηγά ατμόπλοια).....	92
Πίνακας 27. Οι εισαγωγές και οι εξαγωγές της Λέσβου, σε χιλιάδες φράγκα.....	106
Πίνακας 28. Ναυτική κίνηση ανά χώρα στο λιμάνι της Μυτιλήνης.....	107
Πίνακας 29. Σύγκριση χωρητικότητας ιστιοφόρων και ατμόπλοιων στο λιμάνι της Μυτιλήνης (σε τόνους), κατά προσέγγιση.....	108

Ιαπωνία εμφανίζεται με 73.280.000 καθαρούς τόνους. Είναι χαρακτηριστικό ότι η Βρετανία, μεγάλη δύναμη της περιόδου 1880-1914, εμφανίζεται στη δέκατη θέση της κατάταξης, έχοντας 14.977.000 τόνους καθαρής χωρητικότητας. Την πρώτη θέση κατέχει η Ελλάδα και σε ό,τι αφορά τον αριθμό των μηχανοκίνητων πλοίων κατέχοντας, το 2002, 3.101 πλοία έναντι 2.912 της Ιαπωνίας, 2.320 της Κίνας, 780 της Βρετανίας, 2.548 της Ρωσίας και 1.452 των Η.Π.Α.

Βιβλιογραφία

- Αγριαντώνη, Χρ., *Οι απαρχές της εκβιομηχάνισης στην Ελλάδα τον 19^ο αιώνα*, εκδ. Ιστορικό Αρχείο Εμπορικής Τράπεζας της Ελλάδος, Αθήνα 1986
- Βεργόπουλος, Κ., *Κράτος και οικονομική πολιτική στον 19^ο αιώνα (Η ελληνική κοινωνία, 1880-1895)*, εκδ. Εξάντας, Αθήνα 1978
- Βερναρδάκης, Α.Ν. *Περί του εν Ελλάδι εμπορίου*, Αθήνα 1895
- Βλασσόπουλος, Ν. *Η ναυτιλία της Ιθάκης (1700-1900)*, εκδ. Παπαζήση, Αθήνα 2001
- Cafruny, A., «Μερκαντισμός, ελευθερία, ιμπεριαλισμός», στο συλλογικό έργο: Τζ. Χαρλαύτη (επιμ.), *Ιστορία και ναυτιλία, 16^ο-20^ο αιώνες*, εκδ. Στάχυ, Αθήνα 2001, σ. 523-554
- Δερτιλής, Γ.Β., *Ελληνική οικονομία (1830-1910) και βιομηχανική επανάσταση*, εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλα, Αθήνα 1984
- Δερτιλής, Γ.Β. «Σύγκριση και σχέσεις της ελληνικής οικονομίας με τη Δ. Ευρώπη», στο συλλογικό έργο: Γ.Β. Δερτιλής-Κ. Κωστής (επιμ.), *Θέματα νεοελληνικής ιστορίας (18^ο- 20^ο αιώνες)*, εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλα, Αθήνα-Κομοτηνή 1991, σ. 289-299
- Δερτιλής, Γ.Β., *Ιστορία του Ελληνικού Κράτους, 1830-1920, Α' και Β' τόμος, γ' έκδοση*, εκδ. Βιβλιοπωλείον της «Εστίας», Αθήνα 2005
- Davies P., «Θαλάσσιο εμπόριο και μεταφορές το 19^ο αιώνα», στο συλλογικό έργο: Τζ. Χαρλαύτη (επιμ.), *Ιστορία και ναυτιλία, 16^ο-20^ο αιώνες*, εκδ. Στάχυ, Αθήνα, 2001, σ. 249-270
- Εμπειρικός, Ε., *Περί εμπυχόσεως της ελληνικής ναυτιλίας*, Αθήνα 1890
- Εμπειρικός, Ε., *Περί της ατιμήρους ημών ναυτιλίας (αι πρόοδοι και αι νέαι αυτής ανάγκαι)*, Αθήνα 1900

- Εξερτζόγλου, Χ., «Το ομογενειακό κεφάλαιο και οι επενδύσεις στην Ελλάδα», στο συλλογικό έργο: Γ.Β. Δερτιλής-Κ. Κωστής (επιμ.), *Θέματα νεοελληνικής ιστορίας (18^{ος}- 20^{ος} αιώνας)*, εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλα, Αθήνα-Κομοτηνή 1991, σ. 379-384
- Graham, G., «Η κυριαρχία του ιστιοφόρου, 1850-1914», στο συλλογικό έργο: Γζ. Χαρλαύτη (επιμ.), *Ιστορία και ναυτιλία, 16^{ος}-20^{ος} αιώνας*, εκδ. Στάχυ, Αθήνα 2001, σ. 227-247
- Hobsbawm, E.J., *The Age of Empire, 1875-1914*, Λονδίνο 1987
- Hobsbawm, E.J., *Η εποχή του κεφαλαίου, 1848-1875*, μετάφραση Δημ. Κούρτοβικ, β' έκδοση, εκδ. Μορφωτικό Ίδρυμα Εθνικής Τραπέζης, Αθήνα 1996
- Καμπούρογλου, Π., *Ιστορία του Πειραιώς, από του 1833-1882 έτους*, Αθήνα 1883
- [Καρδάσης, Β.]*-Παπαθανασόπουλος, Κ, «Ευρωπαϊκή ατμοπλοΐα και συριανό εμπόριο (1833-1853)», *Τα Ιστορικά*, τ. 2, αρ. 3, Μάιος, 1985
- Καρδάσης, Β., *Σύρος, σταυροδρόμι της Ανατολικής Μεσογείου (1832-1857)*, εκδ. Μορφωτικό Ίδρυμα Εθνικής Τραπέζης, Αθήνα 1987
- Καρδάσης, Β., «Η εμπορική ναυτιλία», στο συλλογικό έργο: Γ.Β. Δερτιλής-Κ. Κωστής (επιμ.), *Θέματα νεοελληνικής ιστορίας (18^{ος}- 20^{ος} αιώνας)*, εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλα, Αθήνα-Κομοτηνή 1991, σ. 337-350
- Καρδάσης, Β., *Από του ιστίου εις τον ατμόν. Ελληνική εμπορική ναυτιλία 1858-1914*, εκδ. Πολιτιστικό Τεχνολογικό Ίδρυμα ΕΤΒΑ, Αθήνα 1993
- Καρδάσης, Β., *Έλληνες ομογενείς στη Νότια Ρωσία, 1775-1861*, εκδ. Αλεξάνδρεια, Αθήνα 1998
- Καρδάσης, Β., «Δημήτριος Μωραΐτης», *Ε Ιστορικά*, τ. 196, 31 Ιουλίου 2003, σ. 34-37
- Κομνηνός, Μ., *Κασιώτες караβοκύρηδες στον 19^ο και 20^ο αιώνα (Η συμβολή της Κάσου στην παγκόσμια ναυτιλία)*, Αθήνα 1990
- Λαιμός, Α., *Η εμπορική ναυτιλία της Χίου*, Αθήνα 1963

- Μανσόλας, Δ., *Πολιτειογραφικά πληροφορίες περί Ελλάδος*, Αθήνα 1867
- Μαρκοπούλου, Μ., *Οι Κεφαλλήνες και Ιθακήσιοι στη ναυτιλία του Δουνάβεως*, Αθήνα 1967
- Μπίστης, Λ., *Ο αμύρης εμπορικός στόλος της Άνδρου, Από της συστάσεώς του μέχρι της λήξης του Β' Παγκοσμίου Πολέμου (1882-1945)*, εκδ. Ένωσις Ανδριών, Αθήνα 1982
- Παπαθανασόπουλος, Κ., *Εταιρεία Ελληνικής Ατμοπλοΐας (1855-1872). Τα αδιέξοδα του προστατευτισμού*, εκδ. Μορφωτικό Ίδρυμα Εθνικής Τραπέζης, Αθήνα 1988
- Παπαμανώλης, Ν., *Η ελληνική εμπορική ναυτιλία και η πόλη του Πειραιά. Η εξέλιξη του Πειραιά ως ναυτιλιακού κέντρου την περίοδο 1880-1914*, Ρέθυμνο 2003
- Πολέμης, Δ., «Η ναυτιλία της Άνδρου στην περίοδο του ατμού», *Ε Ιστορικά*, τ. 196, 31 Ιουλίου 2003, σ. 16-21
- Sager, E., «Ιστοφόρα του 19^{ου} αιώνα, ένας εργασιακός χώρος σε μετάβαση», στο συλλογικό έργο: Τζ. Χαρλαύτη (επιμ.), *Ιστορία και ναυτιλία, 16^{ος}-20^{ος} αιώνας*, εκδ. Στάχυ, Αθήνα 2001, σ. 417-451
- Sager, E., «Ατμόπλοια του 19^{ου} αιώνα. Ένας βιομηχανικός εργασιακός χώρος», στο συλλογικό έργο: Τζ. Χαρλαύτη (επιμ.), *Ιστορία και ναυτιλία, 16^{ος}-20^{ος} αιώνας*, εκδ. Στάχυ, Αθήνα 2001, σ. 453-476
- Σβορώνος, Ν., *Επισκόπηση της νεοελληνικής ιστορίας, μετάφραση Αικ. Ασδραχά, β' έκδοση*, εκδ. Θεμέλιο, Αθήνα, 1978
- Σιφναίου, Ε., *Λέσβος, οικονομική και κοινωνική ιστορία (1840-1912)*, εκδ. Τροχαλία, Αθήνα 1996
- Sturmeij, St., «Βρετανική ναυτιλία και διεθνής ανταγωνισμός. Ανώτερο επίπεδο: η προ του 1914 περίοδος», στο συλλογικό έργο: Τζ. Χαρλαύτη (επιμ.), *Ιστορία και ναυτιλία, 16^{ος}-20^{ος} αιώνας*, εκδ. Στάχυ, Αθήνα 2001, σ. 307-329

- Συναρέλλη, Μ., *Δρόμοι και λιμάνια στην Ελλάδα, 1830-1880*, εκδ. Πολιτιστικό Τεχνολογικό Ίδρυμα ΕΤΒΑ, Αθήνα 1989
- Τζαμτζής, Ι.Α., *Τα ελληνικά υπερωκεάνια 1907-1977*, εκδ. Μίλητος, Αθήνα 1996
- Τσοκόπουλος, Β., *Πειραιάς, 1835-1870. Εισαγωγή στην ιστορία του ελληνικού Μάντσεστερ*, εκδ. Καστανιώτη, Αθήνα 1984
- Τσουκαλάς, Κ., *Εξάρτηση και αναπαραγωγή. Ο κοινωνικός ρόλος των εκπαιδευτικών μηχανισμών στην Ελλάδα (1830-1922)*, μετάφραση Ι. Πετροπούλου-Κ. Τσουκαλάς, εκδ. Θεμέλιο, Αθήνα 1985
- Φωκάς, Σπ., *Οι Έλληνες εις την ποταμοπολοΐαν του Κάτω Δουνάβεως*, Ίδρυμα Μελετών Χερσονήσου του Αίμου, Θεσσαλονίκη 1975
- Χαρλαύτη Τζ, *Ιστορία ελληνόκτητης ναυτιλίας, 19ος-20ος αιώνας*, εκδ. Νεφέλη, Αθήνα, 2001
- Χαρλαύτη, Τζ.-Βλασσόπουλος, Ν., *Ποντοπόρεια. Ποντοπόρα ιστιοφόρα και ατμόπλοια, 1830-1939*, εκδ. Ε.Λ.Ι.Α., Αθήνα 2002
- Χαρλαύτη, Τζ., «Ατμόπλοια από σιτάρι και κάρβουνο», *Ε Ιστορικά*, τ. 196, 31 Ιουλίου 2003, σ. 38-41
- Χαρλαύτη, Τζ., «Οι Έλληνες των πέντε θαλασσών», στο συλλογικό έργο: Γ.Β. Ασδραχάς-Ι.Α. Τζαμτζής-Τζ. Χαρλαύτη (επιμ.), *Ελλάδα της θάλασσας*, εκδ. Μέλισσα, Αθήνα 2004, σ. 315-330
- Χατζηιωσήφ, Χ., *Η γηραιά σελήνη. Η βιομηχανία στην ελληνική οικονομία, 1830-1940*, εκδ. Θεμέλιο, Αθήνα 1993

*Το όνομα δεν αναφέρεται στο περιοδικό εξαιτίας τυπογραφικού λάθους