ePublishing

ΕΘΝΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗΣ
EKT
NATIONAL DOCUMENTATION CENTRE

Μνήμων

Τόμ. 9 (1984)

ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΜΕΛΕΤΗΣ ΝΕΟΥ ΕΛΛΗΝΙΣΜΟΥ

ΜΝΗΜΩΝ

ΤΟΜΟΣ ΕΝΑΤΟΣ

ΑΛΕΞ. ΚΙΤΡΟΕΦ: Ἡ ἑλληνική παροικία στὴν Αἴγυπτο καὶ ὁ δεύτερος παγκόσμιος πόλεμος ● H. FLEISCHER — ΑΡ. ΣΤΕΡΓΕΛΛΗΣ (ἐπιμ.): Ἡμερολόγιο Φαίδωνα Μαηδώνη (24.6-10.9. 1944) ● LARS BÆRENTZEN: Ἡ λαϊκὴ ὑποστήριξη τοῦ ΕΑΜ στὸ τέλος τῆς Κατοχῆς ● Γ. ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ: Πολιτικὲς προοπτικὲς καὶ δυνατότητες μετὰ τὴν ἀπελευθέρωση ● Κ. ΠΑΠΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Ἑταιρεία Ἑλληνικῆς Ἀτμοπλοΐας (1857-1869). Ὑποθέσεις ἔρευνας καὶ προβληματική ● Γ. ΜΠΑΦΟΥΝΗΣ: Γάμοι στὴν Ἑρμούπολη (1845 - 1853). Δημογραφικὰ φαινόμενα μιᾶς μοντέρνας πόλης τοῦ ἑλληνικοῦ 19ου αἰώνα ● Μ. ΧΡ. ΧΑΤΖΗΙΩΑΝΝΟΥ: «Ὁ θάνατος τοῦ Δημοσθένους» τοῦ Ν. Σ. Πίκκολου καὶ ὁ Γρηγόριος Παλαιολόγος ● Α. ΠΟΛΙΤΗΣ: Ὁ πεζὸς λόγος. Δύο μαρτυρίες γιὰ τὸ 1945

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ ΙΣΤΟΡΙΑΣ ΤΟΥ ΝΕΟΥ ΕΛΛΗΝΙΣΜΟΥ 1978

ΑΘΗΝΑ 1984

ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΤΜΟΠΛΟΪΑΣ (1857 - 1869). ΥΠΟΘΕΣΕΙΣ ΕΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΚΗ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΠΑΠΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ

doi: 10.12681/mnimon.273

Βιβλιογραφική αναφορά:

ΠΑΠΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ Κ. (1984). ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΤΜΟΠΛΟΪΑΣ (1857 - 1869). ΥΠΟΘΕΣΕΙΣ ΕΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΚΗ. *Μνήμων*, *9*, 194–210. https://doi.org/10.12681/mnimon.273

https://epublishing.ekt.gr | **e-Εκδότης:** EKT | **Πρόσβαση:** 18/06/2025 06:06:09

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΠΑΠΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ

ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΤΜΟΠΛΟΪΑΣ (1857 - 1869)

ΥΠΟΘΕΣΕΙΣ ΕΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΚΗ

Πρόθεση τῆς πρόδρομης αὐτῆς ἀνακοίνωσης εἶναι νὰ παρουσιάσει ὁρισμένες ὑποθέσεις ἔρευνας γιὰ τὴ μελέτη τῆς Ἑταιρείας Ἑλληνικῆς Ἀτμοπλοΐας καὶ τὴ συναφὴ προβληματική: ὑποθέσεις καὶ προβληματικὴ ποὺ προκύπτουν κυρίως ἀπὸ τὴν πληροφοριοδοτικὴ ἱκανότητα τῶν πηγῶν.

Τὰ χρονολογικὰ ὅρια τῆς ἐργασίας ἀρχίζουν μὲ τὴν ἵδρυση τῆς ἀτμοπλοϊκῆς Ἑταιρείας τῆς Σύρου (1857) καὶ σταματοῦν στὴ λήξη τοῦ δωδεκαετοῦς προνόμιου (1869), τὸ ὁποῖο εἶχε παραχωρηθεῖ ἀπὸ τὴν κυβέρνηση κατὰ τὴ σύσταση τῆς Ἑταιρείας[1]. Μὲ βάση τὸ προνόμιο αὐτὸ ἀπαγορευόταν σὲ κάθε ἄλλον ἡ ἐκτέλεση τῆς ἀτμοπλοϊκῆς συγκοινωνίας μεταξὺ τῶν παραλίων τῆς Ἑλλάδας καὶ τῶν νησιῶν καὶ ἐξασφαλιζόταν τόκος 5% ἐπὶ τοῦ μετοχικοῦ κεφαλαίου (ἄρθρο ΙΙ τοῦ Καταστατικοῦ, § α΄ καὶ β΄ ἀντιστοίχως).

Τὰ χρόνια αὐτὰ ὁριοθετοῦν μιὰ περίοδο ἀποφασιστικὴ γιὰ τὴ διαμόρφωση τῆς φυσιογνωμίας τῆς Ἑταιρείας Ἑλληνικῆς Ἀτμοπλοΐας καὶ καθοριστικὴ γιὰ τὴ μετέπειτα πορεία της μέχρι καὶ τὴν ὁριστική της διάλυση, τὸ 1892. Ἀρκεῖ νὰ σημειώσουμε ὅτι ἡ ἀνανέωση ἢ ὄχι τοῦ παραπάνω προνόμιου συνδυαζόταν μὲ τροποποίηση ἢ καὶ μὲ ριζικὴ μεταβολὴ ὅλου τοῦ ὀργανισμοῦ καὶ τοῦ τρόπου διοίκησης τῆς Ἑταιρείας.

Οἱ πηγὲς τῆς μελέτης προέρχονται κυρίως ἀπὸ τὸ Ἱστορικὸ Ἀρχεῖο τῆς Ἐθνικῆς Τράπεζας[2], τὰ Πρακτικὰ τῆς Βουλῆς καὶ τῆς Γερουσίας, τὴν Ἐφημερίδα τῶν Συζητήσεων τῆς Βουλῆς, τὸν περιοδικὸ τύπο τῆς ἐποχῆς, καθὼς ἐπίσης καὶ ἀπὸ τὰ ἔργα τοῦ Ἀριστείδη Δόσιου, ἀνθρώπου μὲ βαθειὰ

---

1. Ὅπως φαίνεται καὶ ἀπὸ τὸν τίτλο τοῦ θέματος, ἡ ἐργασία ἀποτελεῖ τὴν ὀργανικὴ συνέχεια τοῦ ἔβδομου δημοσιεύματος στὴ σειρὰ τῶν μελετῶν Οἰκονομικῆς Ἱστορίας τῆς Ἐπιτροπῆς Ἱστορίας τῆς Ἐθνικῆς Τραπέζης τῆς Ἑλλάδος, ποὺ εἶχε ὡς ἀντικείμενο τὴν ἐμπορικὴ ναυτιλία στὸ Ἑλληνικὸ Κράτος κατὰ τὰ ἔτη 1833 - 1856: Κ. Παπαθανασόπουλος, *Ἑλληνικὴ ἐμπορικὴ ναυτιλία (1833 - 1856). Ἐξέλιξη καὶ ἀναπροσαρμογή*, Ἀθήνα 1983.

2. Τὸ ὑλικὸ ποὺ ὑπάρχει γιὰ τὴν Ἑταιρεία στὸ Ἱστορικὸ Ἀρχεῖο τῆς Ἐθνικῆς Τράπεζας (καὶ στὴ συνέχεια ΕΤΕ/ΙΑ), βρίσκεται κυρίως στὸ Φάκελλο 32 (1351) μὲ τὸ γενικὸ τίτλο: Ἑταιρεία Ἑλληνικῆς Ἀτμοπλοΐας (1855 - 1872).

Ψηφιοποιήθηκε από τη Βιβλιοθήκη του Ιονίου Πανεπιστημίου
Με την άδεια της Εταιρείας Μελέτης Νέου Ελληνισμού

πείρα καὶ σπουδαίου οἰκονομικοῦ ἐμπειρογνώμονα τῆς ἐποχῆς, γνωστοῦ ἰδιαίτερα ἀπὸ τὰ ἄρθρα του γιὰ τὴν Ἑταιρεία Ἑλληνικῆς Ἀτμοπλοΐας στὸ ἀθηναϊκὸ «Μέλλον»[3].

Πρόσθετη πηγὴ ποὺ δὲν ἀξιοποιεῖται στὴν πρόδρομη αὐτὴ ἐργασία εἶναι ἡ Προξενικὴ Ἀλληλογραφία : τὸ ἐνδιαφέρον τῶν ξένων καὶ ἰδιαίτερα τῶν Ἀγγλογάλλων γιὰ τὴν ἐγχώρια ἀτμοπλοΐα εἶχε ἐκδηλωθεῖ ἔντονα πολλὰ χρόνια πρὶν ἡ Ἑλλάδα ἀποκτήσει τὴ δική της ἀτμοπλοϊκὴ μονάδα καὶ συνεχίστηκε ἀμείωτο καὶ μετὰ τὴν ἀπόκτησή της[4].

Ἡ Ἑταιρεία Ἑλληνικῆς Ἀτμοπλοΐας ἱδρύθηκε τὸν Ἰανουάριο τοῦ 1857. Στὸ διάστημα 1849 - 1855 ἀναπτύσσονται στὴν Ἑλλάδα οἱ ἰδιωτικὲς προσπάθειες γιὰ τὴν ἵδρυση ἐγχώριας ἀτμοπλοϊκῆς μονάδας ἀπὸ τὶς ὁποῖες οἱ σημαντικότερες εἶναι δύο : Ἡ μία γίνεται στὴν Ἀθήνα ἀπὸ τὴν Ἐθνικὴ Τράπεζα καὶ τὸν Μιχαὴλ Τοσίτσα, ἡ ἄλλη στὴν Πάτρα ἀπὸ Ἐπιτροπὴ κτηματιῶν καὶ ἐμπόρων μὲ ἐπικεφαλῆς τὸν Στέφανο Παπᾶ. Καμιὰ δὲν ὑλοποιεῖται[5]. Μιὰ τρίτη προσπάθεια ποὺ θὰ ξεκινήσει τὸ 1855 καὶ πάλι ἀπὸ τὴν Ἀθήνα καὶ τὴν Τράπεζα, καταλήγει τελικὰ στὴν ἐπένδυση στὴ Σύρο.

Τὸ ἀρχικὸ κεφάλαιο τῆς νέας Ἑταιρείας ἦταν 3.000.000 δρχ., διαιρούμενες σὲ 6.000 μετοχὲς πρὸς 500 δρχ. ἡ κάθε μία μετοχή. Παρ' ὅλα αὐτὰ ἡ Ἑταιρεία ξεκίνησε μὲ 1.094.500 δρχ. καὶ 2.189 μετοχές, ἀπὸ τὶς ὁποῖες 860 κατεῖχε ἡ κυβέρνηση, 400 ἡ Ἐθνικὴ Τράπεζα, 188 ἔμποροι ἀπὸ τὴ Σύρο, 300 ὁμογενεῖς ἀπὸ τὸ Μάντσεστερ, Μασσαλία, Λίβερπουλ, Λονδίνο καὶ Ἀμστερνταμ, 118 Ἕλληνες ἀπὸ τὴν Κωνσταντινούπολη, Βουκουρέστι, Ἀλεξάνδρεια καὶ Ὀδησσό, 131 ἀπὸ τὴν Κέρκυρα καὶ τὴν Κεφαλονιά, 20

---

3. Τὰ ἄρθρα αὐτά, λόγω τῆς μεγάλης ἀποδοχῆς ποὺ ἔτυχαν ἀπὸ τοὺς εἰδικοὺς ἀλλὰ καὶ τὸ εὐρύτερο κοινό, ἐκδόθηκαν σὲ ἰδιαίτερο φυλλάδιο : Ἀρ. Δόσιος, *Κρίσεις καὶ σκέψεις περὶ τῆς ἑλληνικῆς ἀτμοπλοΐας*, Ἀθήνα 1869, καὶ ἀποτελοῦν ἀσφαλῆ ὁδηγὸ γιὰ ὅποιον θελήσει νὰ παρακολουθήσει διεξοδικὰ τὴν πορεία τῶν ἐργασιῶν τῆς Ἑταιρείας ἀπὸ τὴν ἵδρυσή της μέχρι τὸ 1869. Πράγματι, ἡ μὴ ἀνεύρεση τοῦ ἀρχείου τῆς Ἑταιρείας Ἑλληνικῆς Ἀτμοπλοΐας καὶ ἡ παντελὴς σχεδὸν ἔλλειψη οἱουδήποτε σοβαροῦ στοιχείου ποὺ σχετίζεται μὲ τὴν Ἑταιρεία στὰ Γενικὰ Ἀρχεῖα τοῦ Κράτους καὶ στὸ Δημοτικὸ Ἀρχεῖο Σύρου, καθιστοῦν τὰ ἄρθρα τοῦ Α. Δόσιου πηγὴ σημαντικὴ καὶ ὑποχρεωτικὰ ἀναντικατάστατη.

4. Χαρακτηριστικὰ παραδείγματα ἡ γαλλικὴ ἀνησυχία γιὰ τὴν κυριαρχία τῆς αὐστριακῆς ἀτμοπλοΐας στὸ διαμετακομιστικὸ ἐμπόριο τοῦ Αἰγαίου γύρω στὰ 1840 καὶ ἡ σύνδεση τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ προνόμιου μὲ τὸ σταφιδικὸ ζήτημα ποὺ ἀνέσυρε πρόσφατα ὁ Γ. Δερτιλῆς ἀπὸ τὰ διπλωματικὰ ἔγγραφα τῆς δεκαετίας 1860 - 1870, σύνδεση ἐνδεικτικὴ κατὰ τὸ συγγραφέα τῆς πολιτικῆς, τῆς τακτικῆς, ἀλλὰ καὶ τῶν προθέσεων τοῦ Ἑλληνικοῦ Κράτους ἀπέναντι στὰ μακροχρόνια συμφέροντα τῆς οἰκονομίας ἀπὸ τὴ μιὰ καὶ στὴν ἐξασφάλιση τῶν μέσων ποὺ θὰ ἐνίσχυαν ἔστω καὶ βραχυχρόνια τὴν ἐξουσία του ἀπὸ τὴν ἄλλη. Βλ. ἀντιστοίχως Κ. Παπαθανασόπουλος, ὅ.π., σ. 269, 348, 351 καὶ Γ. Δερτιλῆς, *Οἰκονομία καὶ διαμόρφωση Κράτους στὴν Ἑλλάδα τοῦ 19ου αἰώνα*. (Ἀνέκδοτη ἐργασία).

5. Βλ. ἀναλυτικὰ Κ. Παπαθανασόπουλος, ὅ.π., σ. 126 - 169, 182 - 227.

Ψηφιοποιήθηκε από τη Βιβλιοθήκη του Ιονίου Πανεπιστημίου
Με την άδεια της Εταιρείας Μελέτης Νέου Ελληνισμού

ἀπὸ τὴν Ἄρτα καὶ τὴ Μυτιλήνη· τὶς ὑπόλοιπες κατεῖχαν κυρίως ἔμποροι ἀπὸ τὴν Ἀθήνα, Πειραιά, Πύργο, Γαστούνη καὶ Καλαμάτα. Ἀργότερα (1859) τὸ κεφάλαιο αὐξήθηκε σὲ 5.000.000 καὶ οἱ μετοχὲς τοῦ Κράτους κατὰ 2.000. Ἐπιπλέον, τὸ Κράτος ἐνίσχυσε τὴν ἐπιχείρηση μὲ τὴ χορήγηση δωδεκαετοῦς ἀποκλειστικοῦ προνόμιου, τὴν παροχὴ οἰκοπέδων στὴ Σύρο καὶ στὸν Πειραιά, καθὼς ἐπίσης καὶ μὲ τὴν ἀγορὰ τριῶν ἐπιβατικῶν ἀτμοπλοίων πρὸς 24.000 λίρες Ἀγγλίας[6].

Ἡ Ἑταιρεία ἄρχισε τὶς ἐργασίες της, τὴν ἐκτέλεση δηλαδὴ τῆς ἐγχώριας ἀτμοπλοϊκῆς συγκοινωνίας τὸν Ἰούλιο τοῦ 1857[7] μὲ τρία ἀντὶ πέντε ἀτμόπλοια[8]: τὰ «Βασίλισσα τῆς Ἑλλάδος», «Πανελλήνιον», καὶ «Ὕδρα». Δεκατρεῖς μῆνες ἀργότερα, τὸ Σεπτέμβριο τοῦ 1858, δρομολογήθηκαν στὶς γραμμές της δύο ἀκόμα ἀτμόπλοια: τὰ «Ὁμόνοια» καὶ «Καρτερία»[9]. Τὸ ἴδιο ἔτος ἡ Ἑταιρεία μὲ τὴ συνδρομὴ τῆς κυβέρνησης (ἄρθρο 2 τοῦ Καταστατικοῦ) ἄνοιξε τὶς πρῶτες γραμμὲς μὲ τὸ ἐξωτερικό, δρομολογώντας τὰ πλοῖα της πρὸς τὴ Θεσσαλονίκη καὶ τὴν Κρήτη[10]. Τὸ Μάϊο τοῦ 1859 οἱ ἐξωτερικὲς γραμμὲς τῆς Ἑταιρείας Ἑλληνικῆς Ἀτμοπλοΐας ἐπεκτάθηκαν. Τώρα τὰ πλοῖα της ἔφθαναν μέχρι τὴν Τεργέστη καὶ τὴν Κωνσταντινούπολη[11].

Ἀντίθετα, τὸ ἐσωτερικὸ δρομολόγιο τῆς Ἑταιρείας, παρὰ τὸ γεγονὸς ὅτι κανονίστηκε μὲ εἰδικὴ σύμβαση μεταξὺ τῆς κυβέρνησης καὶ τῆς Ἑταιρείας τὸν Ἰούνιο τοῦ 1857[12], χαρακτηρίζεται ἀπὸ ἔντονη ἀβεβαιότητα καὶ

---

6. Βλ. ἀναλυτικὰ ΕΤΕ/ΙΑ, ὅ.π., ὑποφ. 1 καὶ Α. Δόσιος, ὅ.π., σ. 12.

7. ΕΤΕ/ΙΑ, ὅ.π., ὑποφ. 4, Α. Δόσιος, ὅ.π., σ. 5, *Ἕνωσις*, ἀρ. 266, 12 Ἰουλίου 1857 καὶ *Τηλέγραφος τῶν Κυκλάδων*, ἀρ. 114, 16 Ἰουλίου 1857.

8. Τὸ ἄρθρο 2 τοῦ Καταστατικοῦ τῆς Ἑταιρείας Ἑλληνικῆς Ἀτμοπλοΐας ὁριζε τὰ παρακάτω: «Σκοπὸς τῆς Ἑταιρείας ταύτης εἶναι ἡ σύστασις καὶ ἡ διατήρησις τακτικῆς συγκοινωνίας διὰ πέντε τοὐλάχιστον ἰδιοκτήτων αὐτῆς ἀτμοπλοίων μεταξὺ τῶν παραλίων τῆς Ἑλλάδος, καὶ μεταξὺ αὐτῶν καὶ τοῦ ἐξωτερικοῦ, ἄνευ βλάβης τῆς ἐσωτερικῆς συγκοινωνίας. Τὰ ἀτμόπλοια ταῦτα θέλουσιν ἔχει δύναμιν οὐχὶ κατωτέραν τῶν ἑβδομήκοντα ἵππων ἕκαστον. Ὅλα θέλουσι φέρει Ἑλληνικὴν σημαίαν. Οἱ πλοίαρχοι καὶ τὰ δύω τρίτα τοὐλάχιστον τῶν πληρωμάτων θέλουσιν εἶσθαι πολῖται Ἕλληνες, ἐκτὸς τῶν μηχανικῶν, οἵτινες δύνανται νὰ ἦναι ἀλλοδαποί. Διὰ τὴν ἐπέκτασιν τῆς συγκοινωνίας εἰς τὸ ἐξωτερικὸν ζητεῖται ἡ συνδρομὴ τῆς Κυβερνήσεως πρὸς συνομολόγησιν τῶν ἀναγκαίων συμβάσεων». Ὅμως ἡ Ἑταιρεία ἔκανε χρήση τοῦ ἄρθρου 6 τοῦ Καταστατικοῦ, ποὺ τῆς ἐπέτρεπε νὰ ξεκινήσει μὲ λιγότερα κεφάλαια (1.200.000) καὶ τρία ἀτμόπλοια. ΕΤΕ/ΙΑ, ὅ.π., ὑποφ. 1.

9. Α. Δόσιος, ὅ.π., σ. 10.

10. Α. Δόσιος, ὅ.π., σ. 10 - 11.

11. ΕΤΕ/ΙΑ, ὅ.π., ὑποφ. 4 καὶ Α. Δόσιος, ὅ.π.

12. Πρόκειται γιὰ τὴ σύμβαση τῆς 29 Ἰουνίου 1857, τὴν ὑπογραφὴ τῆς ὁποίας προέβλεπε ὁ ἱδρυτικὸς νόμος ΣΠΑ΄ τῆς 22 Ἀπριλίου 1855 (ἄρθρο 4, § ε΄ καὶ ς΄). Ἡ ἴδια ἄλλωστε σύμβαση ἐπικυρώθηκε μὲ τὸ Β. Διάταγμα τῆς 28 Ἰουλίου 1857.

Ψηφιοποιήθηκε από τη Βιβλιοθήκη του Ιονίου Πανεπιστημίου
Με την άδεια της Εταιρείας Μελέτης Νέου Ελληνισμού

ἀκαταστασία μέχρι τὸ Μάρτιο τοῦ 1864, ποὺ ἡ τακτική του ἐκτέλεση παγιοποιήθηκε. Ἀρκεῖ νὰ σημειώσουμε ὅτι στὸ μεταξὺ διάστημα ἡ κυβέρνηση, μετὰ ἀπὸ ἀπαίτηση τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τῆς Ἑταιρείας, μετέβαλε τὸ δρομολόγιο τῶν ἐσωτερικῶν γραμμῶν πέντε φορὲς συνολικά : τὸν Αὔγουστο τοῦ 1858, τὸ Μάιο τοῦ 1859, τὸν Αὔγουστο καὶ τὸ Σεπτέμβριο τοῦ 1860 καὶ τὸ Μάρτιο τοῦ 1864[13].

Ἔτσι, πρὶν ἀκόμα καλυφθοῦν οἱ ἀνάγκες τῆς ἐγχώριας ἀκτοπλοΐας, ἡ Ἑταιρεία ἔσπευδε μὲ τὴν ἀνοχὴ τῆς κυβέρνησης νὰ ἱκανοποιήσει τὸ δεύτερο ἀπὸ τοὺς ἱδρυτικοὺς σκοποὺς ποὺ ὅριζε τὸ ἄρθρο 2 τοῦ Καταστατικοῦ της : τὸ ἄνοιγμα ἀτμοπλοϊκῶν γραμμῶν μὲ τὸ ἐξωτερικό, ἀγνοώντας πὼς τὸ ἴδιο ἄρθρο ὅριζε ρητὰ ὅτι ἡ δρομολόγηση τῶν πλοίων τῆς Ἑταιρείας καὶ σὲ ἐξωτερικὲς γραμμὲς πρέπει νὰ γίνεται χωρὶς βλάβη τῆς ἐσωτερικῆς συγκοινωνίας.

Τὴν ἴδια ἄλλωστε ἔλλειψη ταχύτητας καὶ εὐαισθησίας ἔδειξε ἡ Ἑταιρεία καὶ γιὰ τὴν ἐκπλήρωση μιᾶς ἀκόμα ἀπὸ τὶς ὑποχρεώσεις ποὺ ἀνέλαβε μὲ τὴν ἵδρυσή της. Συγκεκριμένα, τὸ ἄρθρο 3 τοῦ Καταστατικοῦ της ὅριζε ρητὰ μεταξὺ ἄλλων ὅτι ἡ Ἑταιρεία ἐπρόκειτο :

«α΄ Νὰ συστήσῃ ἐργοστάσιον πρὸς ἐπισκευὴν τῶν μηχανῶν τῶν ἀτμοπλοίων καὶ τῶν λεβήτων αὐτῶν, τὸ ὁποῖον συγχρόνως θέλει εἶσθαι καὶ τεχνουργεῖον σιδηρουργίας, ἰδίως διὰ τὴν ναυτιλίαν.

β΄ Νὰ κατασκευάσῃ ναυπηγεῖον καὶ νηοδόχον, ἢ ἀναβάθραν, πρὸς ἐπισκευὴν τῶν ἰδίων αὐτῆς καὶ ἄλλων ἀτμοπλοίων»[14].

Παρ' ὅλα αὐτά, τὸ ἐργοστάσιο στήθηκε πρόχειρα τὸ 1859 καὶ ὁριστικὰ τὸ 1861. Ὅσο γιὰ τὴν ἀναβάθρα, κατασκευάστηκε ἐπίσης πρόχειρα στὰ μέσα τοῦ 1858. Ἀπὸ τότε διορθώθηκε ἐπανειλημμένα καὶ μόνο στὸ τέλος τῆς δεκαετίας τοῦ 1860 μπόρεσε νὰ χρησιμεύσει στὴν Ἑταιρεία[15]. Κι αὐτό, παρὰ τὸ γεγονὸς ὅτι στὸ ἴδιο ἄρθρο (§ δ΄) τὸ ἐργοστάσιο καὶ ἡ ἀναβάθρα λογίζονταν «ἀναγκαῖα συστατικὰ διὰ τὴν ὕπαρξιν τῆς Ἑλληνικῆς Ἀτμοπλοΐας» καὶ κατατάσσονταν «μεταξὺ τῶν πρώτων ὑποχρεωτικῶν ἔργων τῆς Ἑταιρίας».

Ἀρχικὰ λοιπὸν ἔχουμε νὰ κάνουμε μὲ ὁρισμένες ἐνέργειες τῆς Ἑταιρείας, ποὺ ἡ νομιμότητά τους ἀμφισβητεῖται. Ἔτσι μιὰ ἀπὸ τὶς βασικὲς ὑποθέσεις εἶναι ἡ διάσταση ποὺ ὑπάρχει ἀνάμεσα στὴν πρακτικὴ τῆς Ἑταιρείας καὶ στὶς συμβατικές της ὑποχρεώσεις. Γιατὶ ἡ διάσταση αὐτὴ ἀπομάκρυνε τὴν Ἑταιρεία ἀπὸ σκοποὺς ποὺ ἡ ἐπιδίωξή τους συνέβαλε ἀποφασιστικὰ στὴν ἵδρυσή της. Καθώς, ὡστόσο, ἡ Ἑταιρεία ἀμφισβητεῖ μερικοὺς

13. Α. Δόσιος, ὅ.π., σ. 10 - 11.

14. ΕΤΕ/ΙΑ, ὅ.π., ὑποφ. 1, 4.

15. Α. Δόσιος, ὅ.π., σ. 10 καὶ *Τηλέγραφος τῶν Κυκλάδων*, ἀρ. 137, 24 Δεκεμβρίου 1857, ἀρ. 140, 14 Ἰανουαρίου 1858, ἀρ. 142, 28 Ἰανουαρίου 1958.

Ψηφιοποιήθηκε από τη Βιβλιοθήκη του Ιονίου Πανεπιστημίου
Με την άδεια της Εταιρείας Μελέτης Νέου Ελληνισμού

ἀπὸ τοὺς καταστατικούς της σκοποὺς χωρὶς αὐτὸ νὰ συνεπάγεται τὴ διάλυσή της ἢ τὴν καθήλωση τῶν δραστηριοτήτων της, χρειάζεται νὰ διερευνηθεῖ μέσω ποιῶν μηχανισμῶν ἐξασφαλίζεται ἡ νομιμοποίησή της.

Βέβαια τὸ χρονικὸ διάστημα 1857 - 1861 εἶναι πολὺ μικρὸ γιὰ νὰ ἀπαιτεῖ κανεὶς ἀπὸ τὸ Δημόσιο νὰ προλάβει νὰ διαμορφώσει μιὰ πιὸ ὁλοκληρωμένη ἀντίληψη τῶν προβλημάτων καὶ νὰ ἀντιδράσει κιόλας. Εἶναι ὅμως πολὺ μεγάλο γιὰ νὰ ἀντιληφθεῖ ὅτι ἡ Ἑταιρεία εἶχε διεθνῆ κυρίως καὶ ὄχι ἑλληνοκεντρικὸ προσανατολισμό. Εἶναι χαρακτηριστικό, γιὰ παράδειγμα, ὅτι ἕνα μόλις χρόνο μετὰ τὴν ἵδρυση τῆς Ἑταιρείας οἱ μέτοχοι ἀνακάλυψαν ὅτι ἡ προσέγγιση τῶν νησιῶν τοῦ Αἰγαίου ἦταν ἐπιζήμια· τὸν ἑπόμενο χρόνο ἐμφάνισαν τὶς πρῶτες ζημίες ἀπὸ τὴν ἐσωτερικὴ συγκοινωνία καὶ τὸ 1860 ἦταν σαφῶς ἀντίθετοι μὲ τὴν ἀκτοπλοΐα. Τὸ ἴδιο διάστημα τὸ ἀτμόπλοια τῆς Ἑταιρείας ταξιδεύουν γεμάτα στὸ ἐσωτερικὸ καὶ στὸ ἐξωτερικὸ καὶ γίνονται ἀπὸ τρία ἔντεκα. Καὶ κάτι ἀκόμα : τὰ ἀτμόπλοια ποὺ προστίθενται εἶναι προορισμένα γιὰ τὴν ἐξωτερικὴ καὶ ὄχι γιὰ τὴν ἐσωτερικὴ συγκοινωνία. Αὐτὸ δηλώνει καὶ ἡ ἱπποδύναμη καὶ ἡ χωρητικότητά τους.

Ἀπὸ τὴ στιγμὴ μάλιστα ποὺ τὸ Κράτος σεβάστηκε τὶς ὑποχρεώσεις ποὺ ἀνέλαβε ἀπέναντι στὴν Ἑταιρεία καὶ μάλιστα δέχτηκε νὰ ἀναλάβει καὶ τελικά, ὅπως θὰ δοῦμε, ἀναλαμβάνει καὶ νέες, προκειμένου νὰ διευκολύνει τὴν Ἑταιρεία στὴν ἀντιμετώπιση τῶν προβλημάτων καὶ τῶν ἀνωμαλιῶν ποὺ δημιουργοῦνται, μιὰ δεύτερη βασικὴ ὑπόθεση εἶναι ἡ σχέση ποὺ ὑπάρχει ἀνάμεσα στὸ Κράτος καὶ στὴν Ἑταιρία γιὰ νὰ ἐλεγχθοῦν οἱ κρατικὲς διακηρύξεις γιὰ ἀτμοπλοΐα ἀπὸ τὴν ἐφαρμογή τους στὴν πράξη. Γιατὶ οἱ διακηρύξεις αὐτὲς θεμελιώνουν μιὰ ἄλλη ἀντίληψη γιὰ τὴν ἀνάπτυξη τῆς ναυτιλίας στὴν κατεύθυνση τῆς ἀτμοπλοΐας, διαφορετικὴ ἀπὸ ἐκείνη ποὺ προωθοῦσε ἡ Ἑταιρεία μὲ τὴν ἀνοχὴ τοῦ Κράτους.

Ἂν καὶ τὸ στάδιο στὸ ὁποῖο βρίσκεται σήμερα ἡ ἔρευνα δὲν ἐπιτρέπει καμιὰ ἐκτίμηση ὡς πρὸς τοὺς βαθύτερους λόγους ποὺ ἐπέβαλαν στὸ Κράτος νὰ ἔχει μιὰ τέτοια πολιτικὴ ἀπέναντι στὴν Ἑταιρεία, δὲν μποροῦμε νὰ μὴ συνδυάσουμε αὐτὴ τὴν πολιτικὴ μὲ τὴν ὕπαρξη κάποιων ἀντιπαροχῶν ἀπὸ τὴν πλευρὰ τῆς Ἑταιρείας ποὺ πραγματώνονται στὰ πλαίσια γενικότερων ρυθμίσεων καὶ ἀποβλέπουν στὴ διατήρηση μιᾶς ἀναλογίας ἀνάμεσα στοὺς στόχους τῆς κρατικῆς πολιτικῆς καὶ στὶς ἐπιδιώξεις τῆς Ἑταιρείας.

Πρὸς τὸ παρὸν ἂς δοῦμε σύντομα ποιὲς ἀκριβῶς ἦταν οἱ ὑποχρεώσεις τοῦ Κράτους ἀπέναντι στὴν Ἑταιρεία. Αὐτὸς εἶναι πιστεύουμε ὁ ἀσφαλέστερος δρόμος γιὰ νὰ διαφανοῦν τὰ πραγματικὰ κριτήρια τῶν ἀποφάσεων τοῦ Δημοσίου καὶ νὰ καθοριστεῖ μὲ ἀκρίβεια ἡ μορφὴ καὶ τὸ εἶδος αὐτῶν τῶν ἀντιπαροχῶν.

Σύμφωνα μὲ τὸ Καταστατικὸ τῆς 24 Ἰανουαρίου 1857 καὶ τὴ σύμβαση τῆς 29 Ἰουλίου 1857 ἡ κυβέρνηση ἀναλάμβανε :

Ψηφιοποιήθηκε από τη Βιβλιοθήκη του Ιονίου Πανεπιστημίου
Με την άδεια της Εταιρείας Μελέτης Νέου Ελληνισμού

-- Γιὰ δώδεκα χρόνια τὴ χορήγηση στὴν Ἑταιρεία ἀποκλειστικοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ προνόμιου καὶ τὴν ἐξασφάλιση τόκου 5% ἐτησίως γιὰ κεφάλαιο μέχρι 2.000.000 δρχ.

— Γιὰ εἴκοσι χρόνια ἀτέλεια εἰσαγωγῆς γιὰ τὰ ἀτμόπλοια, τὸ ἐργοστάσιο καὶ τὸ ναυπηγεῖο, ἐξομοίωση τῶν πλοίων τῆς Ἑταιρείας μὲ τὰ πολεμικὰ καὶ ἐξομοίωση τῆς Ἑταιρείας μὲ τὸ Δημόσιο γιὰ τὴν ἀγορὰ τῶν οἰκοπέδων της.

Ἐπιπλέον ἡ κυβέρνηση χωρὶς καμιὰ συμβατικὴ ἢ ἄλλη συνομολογημένη ὑποχρέωση στὸ διάστημα 1857 - 1869, δέκα ἕξι φορὲς συνολικὰ ἔσπευσε νὰ συνδράμει γενναῖα τὴν Ἑταιρεία. Εἰδικότερα :

— Ἡ παραχώρηση τῶν τριῶν πρώτων ἀτμοπλοίων στὴν Ἑταιρεία ἔγινε «ἐπὶ ἐκτιμήσει» καὶ ὄχι «ἐπὶ τῇ γενομένῃ δαπάνῃ», ὅπως ὁρίζε ρητὰ τὸ ἐγκριτικὸ Β. Διάταγμα τῆς 28 Ὀκτωβρίου 1856 (ἄρθρο 1). Μ' αὐτὸ τὸν τρόπο ἡ Ἑταιρεία ὠφελήθηκε κατὰ 463.000 δραχμές.[16].

— Στὰ τέλη τοῦ 1857, ὅταν χρειάστηκε νὰ ἐπισκευαστοῦν τὰ ἀτμόπλοια «Ὕδρα» καὶ «Βασίλισσα τῆς Ἑλλάδος», ἡ κυβέρνηση, χωρὶς καμιὰ ἀποζημίωση, δρομολόγησε στὶς γραμμὲς τῆς Ἑταιρείας τὶς βασιλικὲς γολέτες «Ἀφρόεσσα» καὶ «Σφενδόνη»[17].

— Στὶς 6 Αὐγούστου 1858, ἡ κυβέρνηση μὲ Β. Διάταγμα ἐπέκτεινε τὴν ἐγγύηση τοῦ τόκου 5% καὶ στὸ τρίτο ἑκατομμύριο τοῦ ἑταιρικοῦ κεφαλαίου[18].

— Στὶς 27 Ἀπριλίου 1859, ἡ κυβέρνηση ἐπέτρεψε τὴν αὔξηση τοῦ ἑταιρικοῦ κεφαλαίου ἀπὸ 3.000.000 σὲ 5.000.000 δραχμές.

— Ἀπὸ τὰ δύο ἑκατομμύρια ποὺ προστέθηκαν τὸ 1859, τὸ Δημόσιο ἀγόρασε μετοχὲς ἀξίας ἑνὸς ἑκατομμυρίου. Ἔτσι, ἡ δαπάνη τοῦ Δημοσίου γιὰ ἀγορὰ μετοχῶν τῆς Ἑταιρείας ἔφτασε τὸ 1.400.000 δρχ.[19].

— Ἡ κυβέρνηση ἐπέτρεψε στὴν Ἑταιρεία νὰ ἀφήνει ἀνασφάλιστο τὸ μισὸ τῆς ἀξίας τῶν ἀτμοπλοίων της. Μ' αὐτὸ τὸν τρόπο ἡ Ἑταιρεία σχημάτισε

16. Τὰ ἀτμόπλοια αὐτὰ εἶχαν κοστίσει στὴν Κυβέρνηση 21,92 L τὸν τόνο καὶ παραχωρήθηκαν στὴν Ἑταιρεία μετὰ ἀπὸ σκληρὲς διαπραγματεύσεις, ἡ «Ὕδρα» καὶ τὸ «Πανελλήνιον» μὲ 20,26 L τὸν τόνο καὶ ἡ «Βασίλισσα τῆς Ἑλλάδος» μὲ 12,3 L τὸν τόνο. Γιὰ περισσότερα βλ. ΕΤΕ/ΙΑ, ὅ.π., ὑποφ. 6,8, Α. Δόσιος, ὅ.π., σ. 11, 19 - 20, *Τηλέγραφος τῶν Κυκλάδων*, ἀρ. 88, 12 Ἰανουαρίου 1857, ἀρ. 98, 23 Μαρτίου 1857, ἀρ. 107, 25 Μαΐου 1857, ἀρ. 108, 25 Μαΐου 1857, ἀρ. 109, 8 Ἰουνίου 1857, ἀρ. 114, 16 Ἰουλίου 1857, ἀρ. 124, 24 Σεπτεμβρίου 1857 καὶ *Ἕνωσις*, ἀρ. 252, 5 Ἀπριλίου 1857, ἀρ. 259, 24 Μαΐου 1857.

17. ΕΤΕ/ΙΑ, ὅ.π., ὑποφ. 8, Α. Δόσιος, ὅ.π., σ. 11 - 12 καὶ *Τηλέγραφος τῶν Κυκλάδων*, ἀρ. 135, 10 Φεβρουαρίου 1857, ἀρ. 136, 17 Δεκεμβρίου 1857, ἀρ. 142, 28 Ἰανουαρίου 1858, ἀρ. 143, 4 Φεβρουαρίου 1858, ἀρ. 170, 12 Αὐγούστου 1858.

18. ΕΤΕ/ΙΑ, ὅ.π., ὑποφ. 4, 8.

19. ΕΤΕ/ΙΑ, ὅ.π., ὑποφ. 8, 11.

Ψηφιοποιήθηκε από τη Βιβλιοθήκη του Ιονίου Πανεπιστημίου
Με την άδεια της Εταιρείας Μελέτης Νέου Ελληνισμού

δικό της ἀσφαλιστικὸ κεφάλαιο καὶ ὀφελήθηκε συνολικὰ ὡς τὸ τέλος τοῦ 1868 κατὰ 562.843,29 δραχμές[20].

— Τὸ Μάιο τοῦ 1859, κατὰ τὴ διάρκεια τοῦ Ἰταλικοῦ πολέμου, ἡ κυβέρνηση μὲ δικά της ἔξοδα δρομολόγησε γιὰ τέσσερις μῆνες τὸν «Ὄθωνα» καὶ τὴ «Σφενδόνη» στὶς γραμμὲς Τεργέστης, Κωνσταντινούπολης. Τὰ ὀφέλη τῆς Ἑταιρείας ἀπὸ τὴν ἐκτέλεση αὐτῶν τῶν γραμμῶν ἦταν σημαντικά[21].

— Πρὶν γίνει τὸ ἐργοστάσιο τῆς Ἑταιρείας, τὰ πλοῖα της ἐπισκευάζονταν δωρεὰν στὸ Βασιλικὸ Ναύσταθμο τοῦ Ναυπλίου[22].

— Τὸ Δημόσιο δώρισε στὴν Ἑταιρεία οἰκόπεδα συνολικῆς ἀξίας 200.000 δραχμῶν, στὴ Σύρο καὶ τὸν Πειραιά[23].

— Τὸ 1861, τὸ Δημόσιο ἐγγυήθηκε στὴν Ἐθνικὴ Τράπεζα γιὰ τὴν παροχὴ στὴν Ἑταιρεία δανείου 320.000 δραχμῶν[24].

— Γιὰ νὰ καλυφθοῦν τὰ ἐλλείμματα τῆς Ἑταιρείας μέχρι τὸ 1862 ἡ κυβέρνηση τῆς δώρισε 150.000 δραχμές.

— Μὲ τὸ νόμο τῆς 23 Αὐγούστου 1862, γιὰ τὸν ἴδιο λόγο, ἡ κυβέρνηση πρόσφερε στὴν Ἑταιρεία 396.173,52 δραχμὲς ἐπιπλέον.

— Μετὰ ἀπὸ ἐπίμονες καὶ ἐπανειλημμένες αἰτήσεις τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τῆς Ἑταιρείας, ἡ κυβέρνηση ἐπέτρεψε νὰ ἐκπίπτει, ἀπὸ τὸ 1862 καὶ μετά, μόνο 3 ἀντὶ 6% κάθε χρόνο ἀπὸ τὴν ἀξία τῆς ἑταιρικῆς περιουσίας λόγω φθορᾶς[25].

— Ἡ κυβέρνηση μὲ νόμο ἔδωσε στὴν Ἑταιρεία τὴν ἄδεια νὰ τροποποιεῖ τοὺς ναύλους «κατὰ βούλησιν»[26].

---

20. Βλ. σχετικὰ τὸ ἄρθρο 36 καὶ κυρίως τὸ ἄρθρο 37 (§ ε΄) τοῦ Καταστατικοῦ. ΕΤΕ/ΙΑ, ὅ.π., ὑποφ. Ι καὶ γιὰ περισσότερα ὑποφ. 4. Βλ. ἀκόμα Α. Δόσιος, ὅ.π., σ. 13.

21. Αὐτὸ τουλάχιστον βεβαιώνει ὁ Α. Δόσιος ἐπικαλούμενος τὴν ἔκθεση τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τῆς Ἑταιρείας τῆς 28 Μαρτίου 1860 (Α. Δόσιος, ὅ.π., σ. 13, 97, 100). Γιὰ περισσότερα ἀναφορικὰ μὲ τὰ κέρδη τῆς Ἑταιρείας ἀπὸ τὶς ἐξωτερικὲς γραμμὲς βλ. κυρίως ΕΤΕ/ΙΑ, ὅ.π., ὑποφ. 4, 8, 11 καὶ Α. Δόσιος, ὅ.π., σ. 132.

22. Α. Δόσιος, ὅ.π., σ. 13, 97 καὶ *Τηλέγραφος τῶν Κυκλάδων*, ἀρ. 131, 12 Νοεμβρίου 1857, ἀρ. 133, 26 Νοεμβρίου 1857, ἀρ. 135, 10 Δεκεμβρίου 1857, ἀρ. 136, 17 Δεκεμβρίου 1857.

23. Ἡ ἐκτίμηση τῆς ἀξίας τῶν οἰκοπέδων γίνεται σύμφωνα μὲ τὴν ἔκθεση τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τῆς Ἑταιρείας τῆς 30 Μαρτίου 1861. Γιὰ περισσότερα βλ. Α. Δόσιος, ὅ.π., σ. 13, 110 καὶ *Τηλέγραφος τῶν Κυκλάδων*, ἀρ. 124, 24 Σεπτεμβρίου 1857.

24. Τὸ δάνειο αὐτὸ δόθηκε γιὰ νὰ μπορέσει ἡ Ἑταιρεία νὰ ἀνταποκριθεῖ σὲ κατεπείγουσες ἀνάγκες ποὺ ἀντιμετώπιζε τότε. ΕΤΕ/ΙΑ, ὅ.π., ὑποφ. 8 καὶ κυρίως 10 καὶ Α. Δόσιος, ὅ.π., σ. 13.

25. Βλ. σχετικὰ τὸ ἄρθρο 36 (§ α΄) τοῦ Καταστατικοῦ. ΕΤΕ/ΙΑ, ὅ.π., ὑποφ. Ι καὶ γιὰ περισσότερα ὑποφ. 4. Βλ. ἀκόμα Α. Δόσιος, ὅ.π., σ. 13, 23 - 28, 91, 101 - 102.

26. Σύμφωνα μὲ τὴ σύμβαση τῆς 29 Ἰουλίου 1857, ἡ Ἑταιρεία δὲν εἶχε δικαίωμα νὰ ὑψώνει τοὺς ναύλους ἀλλὰ μόνο νὰ τοὺς ἐλαττώνει μέχρι 70% (Α. Δόσιος, ὅ.π., σ. 13 - 14).

Ψηφιοποιήθηκε από τη Βιβλιοθήκη του Ιονίου Πανεπιστημίου
Με την άδεια της Εταιρείας Μελέτης Νέου Ελληνισμού

— Μὲ τὸν ἴδιο νόμο ἀπὸ τὴν 1 Ἰουλίου 1862 ὁρίστηκε ἐτήσια ἐπιχορήγηση στὴν Ἑταιρεία 300.000 δραχμῶν.

— Μὲ ἄλλο νόμο, τὸ Σεπτέμβριο τοῦ 1864 στὸ ποσὸ τῶν 300.000 δραχμῶν προστέθηκαν ἀκόμα 70.000 δραχμὲς τὸ χρόνο. Ἔτσι, ἡ ἐτήσια ἐπιχορήγηση τοῦ Δημοσίου ὑπὲρ τῆς Ἑταιρείας ἔφτασε στὶς 370.000 δραχμές[27].

Μὲ βάση ὅσα ἐκθέσαμε προκύπτει ὅτι ἂν ἡ κυβέρνηση στὸ διάστημα 1857 - 1869 ἀκολουθοῦσε κατὰ γράμμα τὴ σύμβαση ποὺ εἶχε ὑπογράψει τὸ 1857 μὲ τὴν Ἑταιρεία, θὰ δαπανοῦσε συνολικὰ ὑπὲρ τῆς Ἑταιρείας 1.579.666,66 δραχμές[28]. Στὴν πραγματικότητα βέβαια ἡ Ἑταιρεία Ἑλληνικῆς Ἀτμοπλοΐας κόστισε στὴν κυβέρνηση τὰ πρῶτα δώδεκα χρόνια τῆς λειτουργίας της 7.075.673, 52 δραχμές[29].

Στὸ ποσὸ αὐτὸ δὲ συμπεριλαμβάνονται βέβαια —καὶ δὲν πρέπει ἄλλωστε νὰ συμπεριληφθοῦν— καὶ ἄλλα χρήματα ποὺ κατέβαλε τὸ Δημόσιο στὴν Ἑταιρεία. Γιατὶ τὰ χρήματα αὐτὰ ἀφοροῦν συμβατικὲς καὶ ἄλλες ὀφειλὲς τοῦ Κράτους ἀπέναντι στὴν Ἑταιρεία. Δὲν εἶναι δηλαδὴ δαπάνες χαριστικές. Ὅμως ἡ ἀναλυτικὴ εἰκόνα αὐτῶν τῶν ὀφειλῶν παρουσιάζει ξεχωριστὸ ἐνδιαφέρον : δείχνει μὲ ἀδειάσειστο τρόπο ὅτι ἡ Ἑταιρεία παρεῖχε σημαντικὲς ἐξυπηρετήσεις στὸ Κράτος σὲ ἰδιαίτερα κρίσιμες στιγμές. Εἰδικότερα σὲ στιγμὲς ποὺ ἀπειλεῖται ἡ ἐσωτερική του ἀσφάλεια καὶ κινδυνεύει ἡ ἔννομη τάξη (Ναυπλιακὴ ἐξέγερση, Ἐπανάσταση τοῦ Ὀκτωβρίου). Τὸ ἴδιο ἀκριβῶς ἰσχύει καὶ γιὰ τὸ ρόλο τῆς Ἑταιρείας στὴν ἐξέλιξη τῆς βασικῆς ἐπιλογῆς τῆς κρατικῆς ἐξωτερικῆς πολιτικῆς : τὸ ἀλυτρωτικὸ ζήτημα (Κρητικὴ Ἐπανάσταση).

Συγκεκριμένα ἔχουμε : γιὰ τόκους ποὺ πληρώθηκαν ἀπὸ τὴν κυβέρνηση κατὰ τὸν ἰσολογισμὸ τῆς 2 Μαίου 1868, 223.876 δραχμές· γιὰ τὰ ναυπλιακὰ ἔξοδα 546.531,34· γιὰ ἔξοδα τὴν περίοδο τῆς μεσοβασιλείας 261.976,50· γιὰ πίστωση ποὺ χορηγήθηκε ἀπὸ τὴν κυβέρνηση λόγω δια-

27. ΕΤΕ/ΙΑ, ὅ.π., ὑποφ. 8, Α. Δόσιος, ὅ.π., σ. 14, 103 καὶ *Ἑρμούπολις*, ἀρ. 4, 12 Σεπτεμβρίου 1864.

28. Ποσὸ ποὺ ἀναλύεται ὡς ἑξῆς : γιὰ ἀγορὰ μετοχῶν 400.000 δραχμές· γιὰ ἐγγύηση τόκων μέχρι τέλος 1864, 482.000· γιὰ τόκους τοῦ 1865, 83.333,33· γιὰ τόκους μέχρι τέλος 1869, 278.333,33· γιὰ ἀτέλεια 96.000 (8.000 τὸ χρόνο γιὰ 12 χρόνια) καὶ γιὰ τόκο 800 μετοχῶν μὲ 5% γιὰ 12 χρόνια 240.000. (Α. Δόσιος, ὅ.π., σ. 15).

29. Ποσὸ ποὺ ἀναλύεται ὡς ἑξῆς : γιὰ ἀγορὰ 2.800 μετοχῶν 1.400.000 δραχμές· γιὰ ζημία κατὰ τὴν παραχώρηση τῶν τριῶν πρώτων ἀτμοπλοίων 463.000· γιὰ πρώτη συνδρομὴ στὴν Ἑταιρεία 150.000· γιὰ δεύτερη συνδρομὴ 396.173,52· γιὰ συνδρομὴ ἀπὸ 1 Ἰουλίου 1862 μέχρι τέλος 1864, 750.000· γιὰ συνδρομὴ τοῦ 1865, 370.000· γιὰ συνδρομὴ μέχρι τέλος 1868, 1.110.000· γιὰ συνδρομὴ μέχρι 1 Ἰουλίου 1869, 185.000· γιὰ τόκους μετοχῶν μέχρι τέλος 1864, 673.000· γιὰ τόκους τὸ 1865, 125.000· γιὰ ὀφειλόμενους τόκους μέχρι 1 Ἰουλίου 1869, 417.500· γιὰ δωρεὰ οἰκοπέδων 200.000· γιὰ ἀτέλεια 96.000· γιὰ τόκο 800 μετοχῶν μὲ 5%, 240.000 καὶ γιὰ τόκο 2.000 μετοχῶν μὲ 5% γιὰ δέκα χρόνια, 500.000 (Α. Δόσιος, ὅ.π., σ. 15 - 16, 91 - 106).

Ψηφιοποιήθηκε από τη Βιβλιοθήκη του Ιονίου Πανεπιστημίου
Με την άδεια της Εταιρείας Μελέτης Νέου Ελληνισμού

φόρων ἀπαιτήσεων 500.000 καὶ γιὰ μεταφορὰ γυναικόπαιδων ἀπὸ τὴν Κρήτη 200.017[30].

Βλέπουμε λοιπόν, ὅτι ἡ Ἑταιρεία ἀπὸ τὶς ὑπηρεσίες ποὺ πρόσφερε σὲ δύο μόνο περιπτώσεις —στὴ Ναυπλιακὴ ἐξέγερση καὶ στὴν Ἐπανάσταση τοῦ Ὀκτωβρίου— ἔλαβε ἀπὸ τὸ Δημόσιο 808.507,84 δραχμές. Τὸ ποσὸν αὐτό, ἂν προσθέσουμε καὶ τὶς 200.017 δραχμὲς ποὺ ὄφειλε ἡ κυβέρνηση στὴν Ἑταιρεία γιὰ τὴ μεταφορὰ προσφύγων, ξεπερνάει τὸ ἕνα ἑκατομμύριο (1.008.524,84).

Τὸ ζήτημα εἶναι πιστεύουμε σημαντικὸ γιατὶ συνάγεται ὅτι τὸ κυβερνητικὸ ἐνδιαφέρον γιὰ ἀτμοπλοΐα δὲν εἶχε μόνο οἰκονομικὸ καὶ ἀναπτυξιακὸ περιεχόμενο, ἀλλὰ καὶ σαφεῖς πολιτικοὺς στόχους. Στὴν περίπτωση βέβαια τῆς Κρητικῆς Ἐπανάστασης, ὅπως χαρακτηριστικὰ ἀναφέρουν οἱ πηγὲς τῆς ἐποχῆς, ἡ Ἑταιρεία δὲν καταδέχτηκε νὰ ζητήσει οὔτε μία δραχμὴ ἀπὸ τὴν κυβέρνηση γιὰ τὴν ἐκτέλεση ἔντεκα συνολικὰ πλόων μεγάλης σημασίας γιὰ τὴν ἔκβαση τῶν ἐπιχειρήσεων ποὺ διεξάγονταν τότε. Αὐτὸ ὅμως δὲν ἀναιρεῖ τὰ παραπάνω. Ἀντίθετα φανερώνει ὄχι μόνο τὸ ποσοστὸ νόθευσης τῆς ἐπενδυτικῆς βούλησης τοῦ Δημοσίου, ἀλλὰ καὶ τὸ ποσοστὸ νόθευσης τῆς ἴδιας τῆς ἐπιχειρηματικῆς βούλησης τῆς Ἑταιρείας κάτω ἀπὸ τὴν πίεση τῆς πολιτικῆς βούλησης τοῦ Κράτους.

Πάντως, καὶ σ᾽ αὐτὴ τὴν περίπτωση ἡ Ἑταιρεία δὲ φαίνεται νὰ ζημιώθηκε, ἀφοῦ οἱ μισθοὶ τῶν πληρωμάτων, τὰ ἔξοδα τῶν ἀτμοπλοίων καὶ οἱ δαπάνες τῶν ἐπισκευῶν ἐπιβάρυναν τὴν Κεντρικὴ Ἐπιτροπὴ τῆς Ἐπανάστασης, ἡ ὁποία μάλιστα εἶχε ἐγγυηθεῖ γιὰ τὴν ἀσφάλεια τῶν πλοίων τῆς Ἑταιρείας «κατὰ παντὸς κινδύνου»[31].

Ὅσον ἀφορᾶ τὴν οἰκονομικὴ κατάσταση τῆς Ἑταιρείας εἶναι πιστεύουμε συνάρτηση πολλῶν παραγόντων: οἱ συχνὲς παρεκκλίσεις τῆς Ἑταιρείας ἀπὸ τοὺς καταστατικούς της σκοπούς· ἡ ἀνοχὴ τοῦ Κράτους ἀπέναντι στὶς παρεκκλίσεις αὐτές· ἡ συνεχὴς οἰκονομικὴ ἐνίσχυση τοῦ Δημοσίου στὴν Ἑταιρεία σὲ συνδυασμὸ μὲ κάποιες σοβαρὲς ὑπηρεσίες ποὺ παρέχονται στὸ Κράτος ἀπ᾽ τὴν πλευρὰ τῆς Ἑταιρείας· ἡ μεγάλη ἀρωγὴ τῆς Ἐθνικῆς Τράπεζας ἀπέναντι σ᾽ ἕνα κακόχρεο ὀφειλέτη, ὅπως παρουσιάζεται ἡ Ἑταιρεία στὶς ἐπίσημες ἐκθέσεις τῆς Τράπεζας, ὅλα αὐτὰ δημιουργοῦν προβλήματα στὸν ἐρευνητή.

Τὸ πρόβλημα τοῦ ἐπακριβοῦς προσδιορισμοῦ ὄχι μόνο τῶν ἄμεσων καὶ ἔμμεσων στόχων τῆς Ἑταιρείας, ἀλλὰ καὶ τῶν προσδοκιῶν ὅλων ὅσων ἐνδιαφέρθηκαν κατὰ τρόπο συγκεκριμένο ἀρχικὰ γιὰ τὴν ἵδρυσή της, καὶ ἀργότερα γιὰ τὴ διατήρησή της, εἶναι νομίζουμε ἕνα ἀπ᾽ τὰ σπουδαιότερα.

30. ΕΤΕ/ΙΑ, ὅ.π., ὑποφ. 4 καὶ 13 καὶ Α. Δόσιος, ὅ.π.
31. ΕΤΕ/ΙΑ, ὅ.π., ὑποφ. 4 καὶ Α. Δόσιος, ὅ.π., σ. 14 - 16, 104 - 106.

Ψηφιοποιήθηκε από τη Βιβλιοθήκη του Ιονίου Πανεπιστημίου
Με την άδεια της Εταιρείας Μελέτης Νέου Ελληνισμού

Ἰδιαίτερα ὅταν αὐτὸ τὸ ἐνδιαφέρον συνδυάζεται κάθε φορὰ μὲ τὴν προβολὴ στόχων ἀνάλογων μὲ τοὺς λόγους ποὺ τὸ ὑποκινοῦν καὶ μὲ τὴ διεκδίκηση ἀπαιτήσεων ἀνάλογων μὲ ἐκεῖνες ποὺ τὸ συντηροῦν. Ἔτσι μιὰ τρίτη ὑπόθεση ποὺ ἀναδεικνύεται εἶναι ἡ σχέση ποὺ ὑπάρχει ἀνάμεσα στὴν παθολογία τῆς Ἑταιρείας καὶ στὴν ὑλοποίηση τῶν στόχων, καὶ τῆς ἴδιας καὶ κυρίως τῶν ὑπολοίπων φορέων τῆς ἐπένδυσης στοὺς ὁποίους συγκαταλέγεται καὶ τὸ Κράτος : χρειάζεται ἑπομένως νὰ διερευνηθεῖ σὲ ποιὸ βαθμὸ ζημιώθηκε ἡ Ἑταιρεία, ὅταν γιὰ παράδειγμα μετὰ τὴ λήξη τοῦ Ἰταλικοῦ πολέμου ἢ μὲ τὴν ἔναρξη τῆς Κρητικῆς Ἐπανάστασης καὶ τὴν ἀπαγόρευση ἀπὸ τὴν Τουρκία τῶν πλόων στὴν Ἀνατολή, πλοῖα τῆς Ἑταιρείας τῶν 175 ἵππων δρομολογήθηκαν σὲ ἀσήμαντες γραμμὲς τοῦ ἐσωτερικοῦ.

Ἐδῶ χρειάζεται ἐνδεχομένως νὰ ἀναφερθοῦμε καὶ σ' ἕνα ἀκόμα στοιχεῖο, σημαντικὸ γιὰ τὴν προβληματική μας. Τὸ πρόσθετο αὐτὸ στοιχεῖο ἀφορᾶ βέβαια τὸ ἔλλειμμα ποὺ παρουσίασε ἡ Ἑταιρεία ἀπὸ τὸ πρῶτο ἔτος τῆς λειτουργίας της μέχρι τὸ 1869[32], ἀλλὰ κι ἀργότερα. Μέχρι δηλαδὴ τὴν ὁριστική της διάλυση τὸ 1892.

Ἂν μάλιστα λάβουμε ὑπόψη ὅτι τὸ ἔλλειμμα τῶν ἐτῶν 1857 - 1861 ξεπέρασε τὸ ἕνα ἑκατομμύριο δραχμὲς (1.243.891,85) καὶ καλύφθηκε σχεδὸν ὁλόκληρο ἀπὸ διάφορες ἔκτακτες συνδρομὲς τοῦ Δημοσίου· ὅτι τὸ γενικὸ ἔλλειμμα τῆς δωδεκαετοῦς διαχείρισης ξεπέρασε τὸ ἑνάμισυ ἑκατομμύριο (1.519.171,20), παρόλες τὶς κυβερνητικὲς ἐπιχορηγήσεις· ὅτι στὸ ἴδιο διάστημα ἡ κυβερνητικὴ βοήθεια πλησίασε τὰ τρία ἑκατομμύρια (2.961.173,52) καὶ τέλος ὅτι ἡ Ἑταιρεία ὠφελήθηκε 463.000 δραχμὲς ἀπὸ τὴν ἀγορὰ τῶν τριῶν πρώτων ἀτμοπλοίων καὶ 100.000 δραχμὲς τουλάχιστον ἀπ' τὴ δωρεὰ τῶν οἰκοπέδων στὴ Σύρο καὶ τὸν Πειραιά, διαπιστώνουμε ὅτι τὸ πραγματικὸ ἔλλειμμα τῆς Ἑταιρείας ἀπὸ τὸ 1857 μέχρι τὸ 1869, ξεπέρασε τὰ πέντε ἑκατομμύρια (5.043.344,72)[33].

Τὰ συνεχῆ ἐλλείμματα δημιουργοῦν ὁρισμένα σοβαρὰ προβλήματα ὡς πρὸς τὴν ὀρθὴ ὀργάνωση τῆς Ἑταιρείας καὶ ὡς πρὸς τὴν ἀποτελεσματικότητα τῆς διοίκησής της. Ἡ ἐπισήμανση αὐτῶν ἀκριβῶς τῶν προβλημάτων καὶ τῶν ἀδυναμιῶν καὶ ἡ διερεύνηση τῶν αἰτιῶν καὶ τῶν πηγῶν τους,

---

32. Εἰδικότερα, τὸ 1857 ἡ Ἑταιρεία παρουσίασε ἔλλειμμα 31.618,20 δραχμές· τὸ 1858, 78.733,80· τὸ 1859, 126.778,25· τὸ 1860, 364.777,70· τὸ 1861, 632.983,70· τὸ 1862, 387.269,32· τὸ 1863, 391.947· τὸ 1864, 341.574,27· τὸ 1865, 286.934,65· τὸ 1866, 442.855,20· τὸ 1868, 157.121,55 καὶ τὸ 1869, 290.685,48 (ΕΤΕ/ΙΑ, ὅ.π., ὑποφ. 4, *Ἐφημερὶς τῶν Συζητήσεων τῆς Βουλῆς*, Περίοδος Γ', Σύνοδος Β', τ. δεύτερος, συν. 81, 18/5/1871, σ. 766, 767, 778, συν. 84, 21/5/1871, σ. 828, 840, συν. 85, 22/5/1871, σ. 844 - 864, συν. 88, 25/5/1871 σ. 909 - 914, συν. 89, 26/5/1871, σ. 914 - 915, *Ἑρμούπολις* ἀρ. 86, 4 Μαΐου 1866, ἀρ. 228, 15 Φεβρουαρίου 1869 καὶ Α. Δόσιος, ὅ.π., σ. 17 - 20, 106 - 116).

33. Α. Δόσιος, ὅ.π., σ. 10 - 11, 19,20.

Ψηφιοποιήθηκε από τη Βιβλιοθήκη του Ιονίου Πανεπιστημίου
Με την άδεια της Εταιρείας Μελέτης Νέου Ελληνισμού

μᾶς ὠθεῖ στὴ διατύπωση μιᾶς ἐπιπλέον ὑπόθεσης γιὰ τὴν ἀνάλυση τῆς κακῆς οἰκονομικῆς πορείας τῆς Ἑταιρείας.

Βέβαια, στὶς πηγὲς τῆς ἐποχῆς καὶ εἰδικότερα στὴν ὀρθογραφία τοῦ Α. Δόσιου καὶ τῶν ἀντιπάλων του ἀναφέρονται συχνὰ ὡς λόγοι τῆς ἀποτυχίας αὐτῆς : ἡ κακὴ διοίκηση, ἡ πολυτέλεια στὶς δαπάνες, οἱ καταχρήσεις στὴν ἔκδοση τῶν εἰσιτηρίων, ἡ ὑπερβολικὴ κατανάλωση γαιανθράκων, ὁ μεγάλος ἀριθμὸς τῶν ἀτμοπλοίων, οἱ συχνὲς καθυστερήσεις στὶς πληρωμὲς τῶν ὀφειλῶν τοῦ Δημοσίου, ἡ ἔλλειψη τῆς ἀναγκαίας ἐπίβλεψης ἐκ μέρους τῆς κυβέρνησης, ἡ ἀμέλεια τῶν μετόχων, οἱ μεγάλες ζημίες ἀπὸ τὴν ἐκτέλεση ὁρισμένων ἐσωτερικῶν γραμμῶν καὶ τέλος ἡ κακὴ διαχείριση τῶν ἀσφαλιστικῶν κεφαλαίων τῆς Ἑταιρείας.

Οἱ λόγοι ὅμως αὐτοὶ δὲν ἔχουν ἀκόμα διερευνηθεῖ. Ἡ συστηματική τους ἐξέταση θὰ δείξει ἂν πρέπει νὰ ληφθοῦν σοβαρὰ ὑπόψη στὴ δημιουργία τῆς κακῆς οἰκονομικῆς κατάστασης τῆς Ἑταιρείας[34].

Τὸ ἴδιο ἀκριβῶς ἰσχύει καὶ γιὰ τὶς ζημίες ἐκεῖνες ποὺ δὲν ὀφείλονται σὲ διαρθρωτικὰ μειονεκτήματα τῆς Ἑταιρείας, ἀλλὰ σὲ σύμπτωση δυσμενῶν συγκυριῶν καὶ κυρίως σὲ διαρθρωτικοὺς περιορισμοὺς τοῦ ἐγχώριου ναυτιλιακοῦ τομέα. Ἔχουμε ἔτσι νὰ κάνουμε κυρίως μὲ τὴν κατάσταση τῆς ἑλληνικῆς οἰκονομίας, τὴν κρατικὴ πολιτική, τὸν ἀνταγωνισμὸ μὲ ἄλλες ἐπιχειρήσεις ἢ μονάδες παροχῆς ὑπηρεσιῶν στὸ ἐσωτερικὸ καὶ τὸ ἐξωτερικὸ καὶ τὴν ἔλλειψη τῆς κατάλληλης ὑποδομῆς.

Οἱ περισσότερες καταστάσεις ποὺ δημιουργοῦνται ἀπὸ τοὺς λόγους αὐτοὺς δὲ μποροῦσαν βέβαια νὰ βελτιωθοῦν ἀπὸ τὴν ἴδια τὴν Ἑταιρεία καὶ ὑπῆρχε ἀνάγκη νὰ πάρει τὸ Κράτος τὰ κατάλληλα μέτρα. Πρὸς τὴν κατεύθυνση αὐτή, θεωρητικὰ τουλάχιστον, μποροῦσε νὰ συμβάλει καὶ ἡ Ἑταιρεία μὲ τὴ συντονισμένη εἰσήγηση — ἐπιδίωξη συγκεκριμένων ἐφικτῶν μέτρων ἀπὸ τὴν πλευρὰ τοῦ Κράτους.

Τὸ Κράτος : Τὸ Κράτος, ὄχι μόνο δὲν ἀναθεώρησε τὴν πολιτικὴ του ἀπέναντι στὴ φθίνουσα Ἑταιρεία, ἀλλὰ ἐπιπλέον δὲν ἀσχολήθηκε οὔτε μὲ τὴν ἐξυγίανση, οὔτε μὲ τὴν καλή της ὀργάνωση. Ἐπιπρόσθετα, δὲ φαίνεται νὰ ἐνδιαφέρθηκε γιὰ τὴ διεύρυνσή της μὲ συμμετοχὲς νέων ἰδιωτῶν ἐπιχειρηματιῶν ἢ ἔστω γιὰ τὴ μεταβίβασή της σὲ ἄλλον φορέα μὲ ἱκανοποιητικοὺς ὅρους.

Στὴν πραγματικότητα δηλαδή, ἐγκατέλειψε τὴν προστατευτική του πο-

34. Πράγμα δύσκολο, γιατὶ ἐκτὸς ἀπὸ τὴν ἀπουσία τῶν ἰσολογισμῶν τῆς Ἑταιρείας δὲν ὑπάρχουν ἀναλυτικὰ στοιχεῖα, π.χ. γιὰ τὴν ἀπόσταση σὲ μίλια τῶν λιμανιῶν ποὺ προσορμίζονταν τὰ ἀτμόπλοια, τὴν κίνηση τῶν ἐπιβατῶν καὶ τῶν ἐμπορευμάτων καὶ τὰ ὀνόματα τῶν ἀτμοπλοίων σὲ κάθε γραμμὴ τοῦ δρομολόγιου. Συνεπῶς δὲν εἶναι εὔκολο νὰ ἐξακριβωθεῖ γιὰ παράδειγμα ἂν πράγματι ἡ ἐσωτερικὴ συγκοινωνία ζημίωνε τὴν Ἑταιρεία, ὅπως ἰσχυρίζονταν οἱ μέτοχοι καὶ τὸ Διοικητικὸ Συμβούλιο ἤδη ἀπὸ τὸ 1858.

Ψηφιοποιήθηκε από τη Βιβλιοθήκη του Ιονίου Πανεπιστημίου
Με την άδεια της Εταιρείας Μελέτης Νέου Ελληνισμού

λιτικὴ πολὺ πρὶν τὸ δικαίωμα τῆς ἀκτοπλοΐας γίνει ἀντικείμενο διαπραγματεύσεων καὶ συνδεθεῖ εἴτε μὲ τὸ σταφιδικὸ ζήτημα εἴτε μὲ τὴ μεταβίβαση τῆς Ἑταιρείας σὲ νέο ὅμιλο μετόχων[35]. Καὶ αὐτὸ γιατὶ τόσο ἡ παραχώρηση τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ προνόμιου, ὅσο καὶ οἱ συνεχεῖς καὶ γενναῖες κρατικὲς ἐπιχορηγήσεις πρὸς τὴν Ἑταιρεία Ἑλληνικῆς Ἀτμοπλοΐας, ἀποτελοῦν πιστεύουμε τὴ μία ὄψη τῆς προστατευτικῆς πολιτικῆς. Ἡ ἄλλη της ὄψη ἀφορᾶ ὅλες ἐκεῖνες τὶς παρεμβάσεις ποὺ ὄφειλε νὰ κάνει καὶ τελικὰ δὲν ἔκανε τὸ Δημόσιο.

Τὸ γεγονὸς αὐτὸ καὶ μόνο δημιουργεῖ πιστεύουμε ὁρισμένα προβλήματα ὡς πρὸς τὴν ἀρχικὴ ἀπόφαση τοῦ Κράτους γιὰ ἐπένδυση. Ὑπῆρχε πράγματι μιὰ συνειδητὴ πολιτικὴ ἐπενδύσεων γενικότερα ἀποδεκτὴ στὰ κρατικὰ κέντρα ἀποφάσεων ἢ μήπως ἡ πολιτικὴ αὐτὴ ὑπῆρχε μόνο στοὺς ὁραματισμοὺς τοῦ Ἀλέξανδρου Μαυροκορδάτου[36];

Ἂν μάλιστα ληφθεῖ ὑπόψη ὅτι ἡ στάση τοῦ Κράτους στερεῖ τὴν ἑλληνικὴ οἰκονομία ἀπὸ τὰ ὀφέλη ποὺ θὰ μποροῦσε νὰ ἀποδώσει μιὰ πραγματικὰ ὀρθὴ ναυτιλιακὴ πολιτικὴ καὶ ὅτι συνδυάζεται μὲ κάποια ἀνταλλάγματα ἀπὸ τὴν πλευρὰ τῆς Ἑταιρείας, ποὺ ἱκανοποιοῦν σαφεῖς πολιτικοὺς στόχους τοῦ Κράτους, ἡ ἐπενδυτικὴ βούληση τοῦ Δημοσίου μπορεῖ νὰ εἶναι δεδομένη, ἀλλὰ συνδυάζεται περισσότερο μὲ κριτήρια γενικότερου συμφέροντος παρὰ μὲ κάποια ἀναπτυξιακὴ πολιτική.

Ἔχει ὑποστηριχθεῖ ὅτι στὰ προβλήματα τῆς ἑλληνικῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας ὡς τὸ 1855 ἡ ὀρθολογικὴ οἰκονομικὴ παρέμβαση καὶ ὁ προστατευτισμὸς θυσιάστηκαν στὸ βωμὸ τῶν πολιτικῶν ἐπιδιώξεων καὶ τῶν ἐξαρτήσεων τοῦ Κράτους. Ἀποτέλεσμα αὐτῶν ἀκριβῶς τῶν θυσιῶν ἦταν καὶ ἡ τακτικὴ ὑποχώρηση τῆς ναυτιλιακῆς ἀνάπτυξης μπροστὰ στὶς ἀναγκαιότητες τῆς ἐξωτερικῆς πολιτικῆς[37]. Μετὰ τὸ 1855 ἡ ἴδια πολιτικὴ ἐκλέγεται καὶ πάλι μπροστὰ στὴ στήριξη κάποιων ὀργανωμένων συμφερόντων ποὺ δὲ μπορεῖ καὶ δὲ θέλει νὰ θίξει τὸ Δημόσιο.

Ἡ Ἑταιρεία: Ὅσον ἀφορᾶ τὴν Ἑταιρεία Ἑλληνικῆς Ἀτμοπλοΐας, φαίνεται πὼς εἶχε πλήρη γνώση γιὰ τὰ περισσότερα διαρθρωτικά της μειονεκτήματα. Παρόλα αὐτὰ δὲν ἀσχολήθηκε καθόλου μὲ τὴν ἐξάλειψή τους. Τὰ μειονεκτήματα αὐτά, ἀπ' ὅ,τι μποροῦμε νὰ ὑποθέσουμε, συνέχισαν νὰ τὴ χαρακτηρίζουν μέχρι καὶ τὴν ὁριστική της διάλυση, τὸ 1892.

35. Γ. Δερτιλῆς, ὅ.π.

36. Γιὰ περισσότερα βλ. τὴν εἰσηγητικὴ ἔκθεση τοῦ νομοσχεδίου «Περὶ συστάσεως ἀτμοπλοίων» ποὺ διάβασε στὴ Βουλὴ στὶς 31 Μαρτίου 1855 ὁ τότε πρωθυπουργὸς καὶ ὑπουργὸς τῶν ἐσωτερικῶν Ἀλ. Μαυροκορδάτος (*Πρακτικὰ τῆς Βουλῆς*, Σύνοδος Β', Περίοδος Δ', τ. Α', συν. Λ', 31/3/1855, σ. 432 - 444).

37. Κ. Παπαθανασόπουλος, ὅ.π., σ. 153 - 169.

Ψηφιοποιήθηκε από τη Βιβλιοθήκη του Ιονίου Πανεπιστημίου
Με την άδεια της Εταιρείας Μελέτης Νέου Ελληνισμού

Τὸ ἴδιο ἀκριβῶς ἰσχύει καὶ γιὰ τὴ στάση της ὡς πρὸς τὴν ἀντιμετώπιση τῶν προβλημάτων ποὺ ἀνέκυπταν κάθε φορὰ ὡς ἀποτέλεσμα εἴτε τῆς κακῆς κατάστασης τῆς ἑλληνικῆς οἰκονομίας εἴτε τῆς ἀκολουθούμενης κρατικῆς πολιτικῆς. Ἀνάλογες ἄλλωστε ἦταν καὶ οἱ ἀντιδράσεις της μπροστὰ στὶς ἀνεπιθύμητες καταστάσεις ποὺ δημιουργοῦσαν στὴν Ἑταιρεία τὰ χρόνια προβλήματα τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλίας.

Ἔτσι, οἱ ὀχλήσεις τῆς Ἑταιρείας πρὸς τὸ Κράτος εἶχαν πάντα τὸ χαρακτήρα διεκδικήσεων εἴτε διευκολύνσεων, μὲ σκοπὸ τὴν αὔξηση τῶν κερδῶν της, εἴτε ἐπιχορηγήσεων μὲ βασικὴ ἐπιδίωξη τὴν κάλυψη τῶν ζημιῶν της. Ποτὲ πάντως δὲν ἐπιδίωκαν τὴ λήψη συγκεκριμένων μέτρων ἀπ' τὴν πλευρὰ τοῦ Κράτους, ποὺ ἡ ἐφαρμογή τους θὰ ὁδηγοῦσε στὴν ἐπίλυση πολλῶν προβλημάτων ποὺ εἶχαν δημιουργηθεῖ ἀπὸ παράγοντες πέρα ἀπὸ τὴ δραστηριότητά της. Ἔτσι μία ἀκόμα ἀπὸ τὶς βασικὲς ὑποθέσεις αὐτῆς τῆς μελέτης εἶναι ἡ ἀντίληψη τῆς ἴδιας τῆς Ἑταιρείας γιὰ τὴν παθολογία της. Πράγμα ποὺ ὁδηγεῖ τὴν ἐργασία σὲ προσωπογραφικοῦ τύπου διερευνήσεις. Χρειάζεται ἑπομένως νὰ δοῦμε, ἂν ἀπομονώσουμε περιπτώσεις μελῶν τῆς Διοίκησης, ποιὰ ἀτομικὰ καὶ κοινωνικὰ συμφέροντα καὶ ποιὲς ταξικὲς ὁμάδες ἐκπροσωποῦν. Ἐπιπρόσθετα μὲ ποιὲς κατηγορίες συμφερόντων συνδέονται. Ἔτσι θὰ φανεῖ γιὰ παράδειγμα ἂν ἐπηρέασε ἢ ὄχι τὴν πορεία τῆς Ἑταιρείας τὸ γεγονὸς ὅτι ἡ πλειοψηφία τῶν μελῶν τοῦ Διοικητικοῦ της Συμβουλίου ἦταν πάντα ἄνθρωποι μὲ πλούσιες ἐμπορικὲς καὶ χρηματιστικὲς δραστηριότητες, ἀλλὰ μὲ ἐλάχιστες γνώσεις γύρω ἀπὸ τὸ νέο δυτικὸ μοντέλο ναυτιλιακῆς δραστηριότητας. Γι' αὐτὸ ἄλλωστε εἶχαν ὡς πάρεργο τὸ ἔργο τῆς Διοίκησης, ἐνῶ ἀντίθετα φρόντιζαν ὥστε οἱ ἀγορὲς τῶν πλοίων τῆς Ἑταιρείας καὶ οἱ κύριες προμήθειες σὲ ὑλικὸ νὰ γίνονται πάντα μέσω τῶν συνεργατῶν τους στὸ ἐξωτερικό.

Ἡ Ἑταιρεία Ἑλληνικῆς Ἀτμοπλοΐας διευκόλυνε ὅμως τὴν ἐσωτερικὴ συγκοινωνία· ἐνίσχυσε τὴν ἀνάπτυξη τοῦ ἐσωτερικοῦ καὶ ἐξωτερικοῦ ἐμπορίου· ὑπῆρξε ὁπωσδήποτε διαρκὴς ἀγωγὸς προόδου καὶ πολιτισμοῦ· ὑπηρέτησε πιστὰ τὰ συμφέροντα τῆς διοίκησης· βοήθησε σημαντικὰ τὴν κυβέρνηση τοῦ Ὀκτωβρίου στὴν ἑδραίωση τῆς Ἐπανάστασης καὶ τὴν ἐνίσχυση τῆς δημόσιας τάξης· συνέδραμε ἀποτελεσματικὰ τὴν Κρητικὴ Ἐπανάσταση· ἵδρυσε ἐργοστάσιο σιδηρουργίας· κατασκεύασε νεωκλεῖο· τὸ 1861 ἀπασχολοῦσε 600 ὑπάλληλους καὶ μέχρι τὸ 1869 ἐκπαίδευσε συνολικὰ δεκαεπτὰ νέους Ἕλληνες μηχανικούς. Κατὰ συνέπεια ἡ Ἑταιρεία βοήθησε τὸ Κράτος νὰ δημιουργήσει συγκοινωνιακὴ ὑποδομή, ποὺ ἡ σημασία της στὴ διαδικασία τοῦ ἐκσυγχρονισμοῦ δὲν πρέπει νὰ ὑποτιμᾶται. Ὅπως ἄλλωστε δὲν πρέπει νὰ παραγνωρίζεται τὸ γεγονὸς ὅτι τὰ πλοῖα της χρησιμοποιήθηκαν ὡς οἰκονομικὸ καὶ στρατιωτικὸ ὅπλο ἠπειρωτικῆς ἐμ-

Ψηφιοποιήθηκε από τη Βιβλιοθήκη του Ιονίου Πανεπιστημίου
Με την άδεια της Εταιρείας Μελέτης Νέου Ελληνισμού

βέλειας, ὅταν τὸ ἐπέτρεπαν οἱ συνθῆκες στὴν πρώτη περίπτωση καὶ ὅταν χρειάστηκε στὴ δεύτερη.

Ἀπὸ τὴν ἄλλη μεριὰ ὅμως, μέχρι τὸ 1869 ἡ Ἑταιρεία εἶχε σωρεύσει ἕνα παθητικὸ ἀπὸ ζημίες ποὺ ξεπέρασε τὰ πέντε ἑκατομμύρια, τὸ ὁποῖο πλησίασε τὸ 1892 στὸ τεράστιο ποσὸν τῶν τριάντα δύο ἑκατομμυρίων δραχμῶν.

Πρόκειται κατὰ συνέπεια γιὰ φυσιολογικὴ ἐπιβάρυνση τοῦ προϋπολογισμοῦ μπροστὰ στὴν ἐκτέλεση ἑνὸς ἔργου ποὺ ἔχει ἐνσωματωθεῖ στὴν οἰκονομία καὶ λειτουργεῖ στὰ πλαίσια μιᾶς νοθευμένης ὀρθολογικῆς οἰκονομικῆς παρέμβασης καὶ ἑνὸς ἀνάπηρου προστατευτισμοῦ καὶ σκληρὸ τίμημα κάτω ἀπὸ τὴν πίεση ἄλλων ἀναγκῶν καὶ ἄλλων τάσεων τοῦ Δημοσίου ποὺ σχετίζονται μὲ τὸν πολιτικό του ἀγώνα γιὰ αὐτοσυντήρηση καὶ ἐπιβολὴ καὶ ὄχι μὲ τὴν ἐφαρμογὴ μιᾶς ἰδεατῆς «ὀρθῆς» παρεμβατικῆς πολιτικῆς.

Οἱ ὑποθέσεις αὐτές, ὑποθέσεις καίριες γιὰ τὴν παρούσα μελέτη, στρέφουν τὴν ἔρευνα γύρω ἀπὸ τὸ Κράτος καὶ τοὺς ἰδιωτικοὺς φορεῖς τῆς ἐπένδυσης, στοὺς ὁποίους συγκαταλέγεται καὶ ἡ Ἐθνικὴ Τράπεζα.

Ἡ Ἐ θ ν ι κ ὴ Τ ρ ά π ε ζ α: Ὡς πρὸς τὸ ἐνδιαφέρον τῆς Ἐθνικῆς ποὺ καταλήγει τελικὰ στὴν ἐπένδυση καὶ ὡς πρὸς τὴ στρατηγικὴ ποὺ τὸ κατευθύνει, ἔχουμε νὰ παρατηρήσουμε τὰ ἑξῆς:

Ἀπὸ τὸ 1849 ἡ Ἐθνικὴ Τράπεζα μὲ τὴ διατύπωση συγκεκριμένων προτάσεων καὶ μὲ τὴν ἀνάληψη συγκεκριμένων πρωτοβουλιῶν εἶχε ἐκδηλώσει ἔντονα τὸ ἐνδιαφέρον της γιὰ τὴ δημιουργία τῆς πρώτης ἐγχώριας ἀτμοπλοϊκῆς μονάδας, ἡ ὁποία ἐπιπρόσθετα θὰ ἀναλάμβανε καὶ τὴν ἐκτέλεση ἔργων ὑποδομῆς πρὸς ὄφελος τοῦ ἐμπορίου καὶ τῆς ναυτιλίας γενικότερα.

Ἡ Ἑταιρεία Ἑλληνικῶν Ἐμπορικῶν Ἀτμοπλοίων καὶ Διορύξεως τοῦ Πορθμοῦ τοῦ Εὐρίπου, ἀποτελεῖ τὴν πρώτη ἐκδήλωση ἐπιχειρηματικῆς πρωτοβουλίας τῆς Τράπεζας πρὸς αὐτὴ τὴν κατεύθυνση. Ἡ προσπάθεια δὲν ἐπιτυγχάνει[38]. Ὡστόσο, προοιωνίζει τὴν οἰκονομικὴ στρατηγικὴ ποὺ ἐπιδιώκει νὰ χαράξει ἡ Τράπεζα σὲ σχέση μὲ τὴ ναυτιλία.

Κι αὐτὸ γιατὶ ἐνῶ τὸ ὕψος τῆς ἐπένδυσης ποὺ πραγματοποιεῖ δὲν ἀποδεικνύει ἐνδεχομένως ὅτι ἡ Τράπεζα ἀποβλέπει στὸν ἔλεγχο τῶν μεταφορῶν, ἡ μορφὴ καὶ τὸ ἀντικείμενο τῆς ἐπιχείρησης ποὺ ἐπιδιώκει νὰ ἱδρύσει μὲ τὴ συμμετοχὴ ἐκπροσώπων τῆς ἑλληνικῆς ὁμογένειας καὶ οἱ παραχωρήσεις ποὺ προσπαθεῖ νὰ ἐπιτύχει ἀπὸ τὸ Ἑλληνικὸ Κράτος, ἀποτελοῦν σαφῆ ἔνδειξη τοῦ ρόλου ποὺ ἐπιδιώκει νὰ διαδραματίσει ἔναντι ἑνὸς καίριου τομέα τῆς ἑλληνικῆς οἰκονομίας τοῦ 19ου αἰώνα.

Ἡ στάση τῆς Ἐθνικῆς Τράπεζας κατὰ τὴ διάρκεια τῆς δεύτερης σοβαρῆς προσπάθειας γιὰ δημιουργία ἐγχώριας ἀτμοπλοΐας ποὺ ἐκδηλώνεται στὴν Πάτρα ἀπὸ Ἐπιτροπὴ κτηματιῶν καὶ ἐμπόρων μὲ τὴ συνδρομὴ τῆς

38. Βλ. ἀναλυτικὰ Κ. Παπαθανασόπουλος, ὅ.π., σ. 126 - 169.

Ψηφιοποιήθηκε από τη Βιβλιοθήκη του Ιονίου Πανεπιστημίου
Με την άδεια της Εταιρείας Μελέτης Νέου Ελληνισμού

ἑπτανησιακῆς ὁμογένειας, χωρὶς νὰ ἀναιρεῖ τίποτα ἀπὸ τὰ προηγούμενα ὡς πρὸς τὸ ἐνδιαφέρον τῆς Τράπεζας γιὰ ἀτμοπλοΐα — ποὺ διατηρεῖται ἔντονο— ἀποσαφηνίζει περισσότερο ὁρισμένα χαρακτηριστικὰ στοιχεῖα τῆς στρατηγικῆς της.

Ἡ Ἑλληνικὴ Ἀτμοπλοΐα Πατρῶν, προσανατολισμένη κατὰ κύριο λόγο στὴν ἐξυπηρέτηση τοῦ σταφιδεμπόριου καὶ τῶν ἐξαγωγῶν τῶν ἐπίδοξων ἱδρυτῶν της, δὲν καταφέρνει τελικὰ —παρ' ὅλες τὶς διαβεβαιώσεις τοῦ Γ. Σταύρου καὶ τῶν συνεργατῶν του— νὰ ἐνεργοποιήσει τὸ ἐνδιαφέρον τῆς Τράπεζας πρὸς τὴν κατεύθυνση τῆς ἐπένδυσης.

Οἱ σοβαρότεροι λόγοι εἶναι δύο : ἡ ἐπιφυλακτικότητα τοῦ Δημοσίου καὶ ἡ ἀντίδραση τῶν Συριανῶν ἐπιχειρηματιῶν.

Ὁ δεύτερος ἐκδηλώνεται ἐπίσημα μὲ τὴν ἀπουσία τῶν Συριανῶν ἀπὸ τὴν πρώτη προσπάθεια συγκέντρωσης τοῦ μετοχικοῦ κεφαλαίου τῆς Ἑλληνικῆς Ἀτμοπλοΐας Πατρῶν, καὶ ἀνεπίσημα μὲ τὴ διατύπωση συγκεκριμένων ὅρων ἀπ' τὴν πλευρὰ τῶν ὁμογενῶν κεφαλαιούχων τῆς Πόλης, οἱ ὁποῖοι ἀφοροῦν τὴ διεύρυνση τοῦ δικτύου τῆς Ἑταιρείας πρὸς τὴ Σύρο, σταθμὸ ἀπαραίτητο γιὰ τὶς δραστηριότητές τους στὴ διαμετακόμιση.

Ὅσο γιὰ τὴν ἐπιφυλακτικότητα τοῦ Δημοσίου, ποὺ ἐκδηλώνεται ἔμμεσα ἀλλὰ μὲ ἀρκετὰ σαφὴ τρόπο, εἶναι πιστεύουμε ἀποτέλεσμα πολλῶν παραγόντων. Ὁ κυριότερος ἀνάμεσά τους, ἡ ἐπενδυτικὴ ἀδράνεια τῶν ἐκπροσώπων τοῦ διαμετακομιστικοῦ ἐμπορίου καὶ τῶν χρηματιστικῶν δραστηριοτήτων τῆς Σύρου, τῆς ὁμογένειας καὶ τῆς Ἐθνικῆς, μπροστὰ στὴν ἵδρυση μιᾶς Ἑταιρείας μὲ διαφορετικὴ ἀντίληψη καὶ διαφορετικὸ προσανατολισμό[39].

Μία ἀκόμα ὑποχώρηση τοῦ Κράτους κάτω ἀπὸ τὴν πίεση τῶν οἰκονομικῶν του ἀναγκῶν καὶ τῶν πολιτικῶν του ἐπιδιώξεων.

Τὰ πράγματα ἀλλάζουν, ὅταν ἡ νέα Ἑταιρεία ἱδρύεται τὸ 1857 στὴ Σύρο μὲ τὴ συμμετοχὴ τοῦ Κράτους καὶ τὴν ἐγγύησή του ἀπὸ τὴν Ἐθνικὴ γιὰ τὴ δική της κεφαλαιακὴ συμμετοχή, τὴ συμμετοχὴ τῶν Συριανῶν ἐπιχειρηματιῶν καὶ τὴν ἀναμενόμενη ὑποστήριξη τῶν ὁμογενῶν κεφαλαιούχων τῆς Πόλης[40].

---

39. Κ. Παπαθανασόπουλος, ὅ.π., σ. 182 - 227.

40. Οἱ τελευταῖοι συμμετέχουν στὸ συνολικὸ ἱδρυτικὸ κεφάλαιο τῆς Ἑταιρείας μὲ ποσοστὸ 1,8%. Οὐσιαστικὰ δηλαδὴ ἀπέχουν. Μοναδικὴ ἐξαίρεση ὁ Δημ. Δημητρακόπουλος ποὺ γράφεται στὴν Ἑταιρεία γιὰ σαράντα μετοχές. Ὁ Δ. Στεφ. Σκυλίτζης, ὁ Α. Ἰγγλέσης καὶ ὁ Γ. Ζαρίφης ποὺ δὲν μετεῖχαν στὴν προσπάθεια τῆς Πάτρας γιατὶ ἔβλεπαν πρὸς τὴ Σύρο, δὲ μετέχουν καὶ τώρα. Ἴσως ἀντιλαμβάνονται ἔγκαιρα ὅτι ἡ ἑλληνικὴ Ἑταιρεία θὰ καθηλωθεῖ τελικὰ στὸ ἐσωτερικό. ΕΤΕ/ΙΑ, ὅ.π., ὑποφ. Ι καὶ φακ. 36 : Ἑταιρεία Ἑλληνικῆς Ἀτμοπλοΐας στὴν Πάτρα : Σύστασις, Πρακτικὰ Ἐπιτροπῆς, Ἀλληλογραφία (1853). Πρακτικὰ Ἐπιτροπῆς, ἀρ. 313, 319, 320.

Ψηφιοποιήθηκε από τη Βιβλιοθήκη του Ιονίου Πανεπιστημίου
Με την άδεια της Εταιρείας Μελέτης Νέου Ελληνισμού

Στὴν περίπτωση αὐτή, ἡ Ἐθνικὴ συμμετέχει μὲ 400 μετοχές. Δύο χρόνια ἀργότερα, τὸ 1859, ἡ Τράπεζα θὰ δανείσει στὴν Ἑταιρεία Ἑλληνικῆς Ἀτμοπλοΐας ἕνα ἑκατομμύριο δραχμὲς μὲ ἀνοικτὸ λογαριασμό, ἐνῶ τὸ 1861 —ὅταν ἡ νέα Ἑταιρεία ἀντιμετωπίζει σοβαρὰ οἰκονομικὰ προβλήματα— τὸ Δημόσιο θὰ ἐγγυηθεῖ καὶ πάλι στὴν Τράπεζα γιὰ δάνειο 320.000 δραχ.

Εὔκολα ἑπομένως θὰ μποροῦσε κανεὶς νὰ ὑποθέσει ὅτι οἱ λόγοι ποὺ ἀπαγορεύουν στὴν Ἐθνικὴ τὴ συμμετοχὴ στὴν Πάτρα, εἶναι ἀκριβῶς αὐτοὶ ποὺ τῆς ὑπαγορεύουν νὰ συμμετέχει στὴ Σύρο : πράγματι ἡ Σύρος μέχρι τουλάχιστον τὴν ἵδρυση τοῦ Ὑποκαταστήματος τῆς Τράπεζας τὸ 1857, δὲν ἦταν γιὰ τὴν Ἐθνικὴ ἕνα προνομιακὸ πεδίο δράσης, ἀφοῦ ἐπὶ μία δεκαετία περίπου προσπαθοῦσε χωρὶς ἐπιτυχία νὰ ἐνσφηνωθεῖ στὴν οἰκονομία της[41]. Ἔτσι μετὰ τὴν πρώτη ἀποτυχημένη προσπάθεια τῆς Τράπεζας ποὺ γίνεται μὲ τὴν ἵδρυση τοῦ Πρακτορείου ποὺ κλείνει τὸ 1847, ἡ δεύτερη σοβαρὴ προσπάθεια ἐπιχειρεῖται τὸ 1857 μὲ τὴ μετατροπὴ τοῦ Πρακτορείου σὲ Ὑποκατάστημα καὶ τὴν ἵδρυση τῆς Ἑταιρείας Ἑλληνικῆς Ἀτμοπλοΐας.

Ἡ διαπίστωση αὐτὴ ἐνισχύεται ἐκτὸς τῶν ἄλλων καὶ ἀπὸ τὸ γεγονὸς ὅτι ἀπὸ τὴν πλευρὰ τῶν Συριανῶν ἐπιχειρηματιῶν ἡ κεφαλαιακὴ συμμετοχὴ στὴν Ἑταιρεία Ἑλληνικῆς Ἀτμοπλοΐας περιορίζεται στὸν κύκλο τῶν ἀνθρώπων τῆς Ἐθνικῆς, ἀπὸ τὸν ὁποῖο ἄλλωστε ἐκλέγεται καὶ τὸ πρῶτο πενταμελὲς Διοικητικὸ Συμβούλιο τῆς νέας Ἑταιρείας[42].

Ἐκτὸς ὅμως ἀπὸ τὴν Ἐθνικὴ Τράπεζα, τοὺς ἑταίρους της καὶ τοὺς ὑποστηρικτές τους στὸ Βουκουρέστι, στὴν Ὀδησσό, τὴν Ἀλεξάνδρεια καὶ τὴν Κωνσταντινούπολη, ὑπάρχουν ἀκόμα καὶ οἱ ὁμογενεῖς ἀπὸ τὴν Κέρκυρα, τὴν Κεφαλονιά, τὴ Μασσαλία, τὸ Ἀμστερνταμ, τὸ Λίβερπουλ, τὸ Μάντσεστερ καὶ τὸ Λονδίνο[43].

Οἱ τελευταῖοι μάλιστα ὄχι μόνο προθυμοποιοῦνται νὰ ἐπενδύσουν καὶ ὑποβοηθοῦν τελικὰ τὴ συγκέντρωση κεφαλαίων τῆς Ἑταιρείας Ἑλληνικῆς Ἀτμοπλοΐας, ἀλλὰ παρεμβαίνουν συχνὰ γιὰ νὰ ἐπισημάνουν ὅ,τι νοσεῖ στὴν Ἑταιρεία καὶ στὴν προσπάθεια γιὰ ναυτιλιακὴ ἀνάπτυξη γενικότερα. Κάτι ποὺ ὁδηγεῖ τὴν ἐργασία σὲ προσωπογραφικοῦ τύπου διερευνήσεις.

Πρέπει πράγματι νὰ δοῦμε, ἂν ἀπομονώσουμε περιπτώσεις ὁμογενῶν ποὺ ἐνδιαφέρονται γιὰ τὴν ἀναπροσαρμογὴ τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλίας στὴν κατεύθυνση τῆς ἀτμοπλοΐας ἀπὸ τὸ 1849 ἀκόμα, μὲ ποιὸν ἀκριβῶς τρόπο συνδέονται μὲ τὴν ἀτμοπλοϊκὴ ἐπενδυτικὴ προσπάθεια. Ἀπὸ τὴ μορφὴ καὶ

41. Βλ. σχετικὰ Β. Καρδάσης, «Ἐμπορικὲς δραστηριότητες στὴ Σύρο 1843 - 1857», *ΔΙΕΕ* 25 (1982) 378 - 391.

42. ΕΤΕ/ΙΑ, ὅ.π., ὑποφ. 4.

43. ΕΤΕ/ΙΑ, ὅ.π., ὑποφ. 2, 3, 6.

Ψηφιοποιήθηκε από τη Βιβλιοθήκη του Ιονίου Πανεπιστημίου
Με την άδεια της Εταιρείας Μελέτης Νέου Ελληνισμού

τὸ χαρακτήρα αὐτῆς τῆς σύνδεσης θὰ φανεῖ, πιστεύουμε, ἂν ἔχουν πραγματικὰ μιὰ οἰκονομικὴ στρατηγικὴ τέτοια ποὺ νὰ ὁδηγεῖ στὴν ἀνάπτυξη τοῦ ἐγχώριου ναυτιλιακοῦ τομέα ἢ περιορίζονται μόνο στὴ διατύπωση κάποιων ἀπόψεων, οἱ ὁποῖες ὅμως καὶ σ' αὐτὴ ἀκόμα τὴν περίπτωση, συνθέτουν στὸ σύνολό τους καὶ σὲ σύγκριση πάντα μὲ τὸν προσανατολισμὸ τῶν Συριανῶν καὶ τῶν ὁμογενῶν συνεργατῶν τους, ἕνα διαφορετικὸ κόσμο, μιὰ διαφορετικὴ ταξικὴ ὁμάδα, μιὰ ἄλλη ἀντίληψη καὶ σὲ τελευταία ἀνάλυση μιὰ διαφορετικὴ οἰκονομικὴ ἰδεολογία.

Γιατὶ ἐνῶ τὸ παράδειγμα τῆς Πάτρας μᾶς ἔδωσε τὴν πρώτη διαφοροποίηση ἀνάμεσα στοὺς κεφαλαιούχους τῆς Δύσης καὶ τοὺς κεφαλαιούχους τῆς Ἀνατολῆς, τὸ παράδειγμα τῆς Σύρου προχωρεῖ ἀκόμα περισσότερο. Διαφοροποιεῖ τὴν ὁμογένεια τῆς Δύσης καὶ τῆς Ἀνατολῆς στὸ ἐσωτερικό τους. Δὲν ἐπενδύουν, οὔτε ἐνδιαφέρονται τὸ ἴδιο γιὰ τὴν Ἑταιρεία οἱ ὁμογενεῖς τοῦ Λονδίνου μὲ τοὺς ὁμογενεῖς τοῦ Μάντσεστερ, τοῦ Λίβερπουλ, τῆς Μασσαλίας ἢ τῶν Ἑπτανήσων. Τὸ ἴδιο συμβαίνει μὲ τοὺς Ἕλληνες ἀπὸ τὸ Βουκουρέστι, τὴν Κωνσταντινούπολη, τὴ Σμύρνη ἢ τὴν Ἀλεξάνδρεια. Ὅμως κάτι ἀνάλογο συμβαίνει καὶ μὲ τοὺς κεφαλαιούχους τῆς Ἑρμούπολης. Οὔτε ὅλοι ἐπενδύουν, ἀλλὰ καὶ ὅσοι τελικὰ μετέχουν στὴν ἐπενδυτικὴ προσπάθεια συμπεριφέρονται ἀνάλογα μὲ τοὺς ὁμόλογούς τους στὴ Δύση, στὴν Ἀνατολὴ ἢ στὴν Ἀθήνα, ὅπου ἔχει τὴν ἕδρα της ἡ Ἐθνική.

Ψηφιοποιήθηκε από τη Βιβλιοθήκη του Ιονίου Πανεπιστημίου
Με την άδεια της Εταιρείας Μελέτης Νέου Ελληνισμού