

Μνήμων

Τόμ. 9 (1984)

ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΜΕΛΕΤΗΣ ΝΕΟΥ ΕΛΛΗΝΙΣΜΟΥ

ΜΝΗΜΩΝ

ΤΟΜΟΣ ΕΝΑΤΟΣ

ΑΛΕΞ. ΚΙΤΡΟΦ: 'Η ελληνική παροικία στην Αίγυπτο και ο δεύτερος παγκόσμιος πόλεμος ● H. FLEISCHER — ΑΡ. ΣΤΕΡΓΕΛΛΗΣ (έπιμ.): 'Ημερολόγιο Φαίδωνα Μαηδώνη (24.6-10.9. 1944) ● LARS BÆRENTZEN: 'Η λαϊκή ύποστηριξη του ΕΑΜ στο τέλος της Κατοχής ● Γ. ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ: Πολιτικές προοπτικές και δυνατότητες μετά την απελευθέρωση ● Κ. ΠΑΠΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: 'Εταιρεία 'Ελληνικής 'Ατμοπλοΐας (1857-1869). 'Υποθέσεις έρευνας και προβληματική ● Γ. ΜΠΑΦΟΥΝΗΣ: Γάμοι στην 'Ερμούπολη (1845 - 1853). Δημογραφικά φαινόμενα μίας μοντέρνας πόλης του ελληνικού 19ου αιώνα ● Μ. ΧΡ. ΧΑΤΖΗΙΩΑΝΝΟΥ: «'Ο θάνατος του Δημοσθένους» του Ν.Σ. Πίτκολου και ο Γρηγόριος Παλαιολόγος ● Α. ΠΟΛΙΤΗΣ: 'Ο πεζός λόγος. Δύο μαρτυρίες για το 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](https://doi.org/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>

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΠΑΠΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ

ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΤΜΟΠΛΟΪΑΣ (1857 - 1869)

ΥΠΟΘΕΣΕΙΣ ΕΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΚΗ

Πρόθεση της πρόδρομης αυτής ανακοίνωσης είναι να παρουσιάσει ορισμένες υποθέσεις έρευνας για τη μελέτη της Έταιρείας Έλληνικής Ατμοπλοΐας και τη συναφή προβληματική: υποθέσεις και προβληματική που προκύπτουν κυρίως από την πληροφοριοδοτική ικανότητα των πηγών.

Τα χρονολογικά όρια της εργασίας αρχίζουν με την ίδρυση της ατμοπλοϊκής Έταιρείας της Σύρου (1857) και σταματούν στη λήξη του δωδεκαετούς προνόμιου (1869), το οποίο είχε παραχωρηθεί από την κυβέρνηση κατά τη σύσταση της Έταιρείας¹. Με βάση το προνόμιο αυτό απαγορευόταν σε κάθε άλλον ή εκτέλεση της ατμοπλοϊκής συγκοινωνίας μεταξύ των παραλίων της Ελλάδας και των νησιών και εξασφαλιζόταν τόκος 5% επί του μετοχικού κεφαλαίου (άρθρο II του Καταστατικού, § α' και β' αντίστοιχως).

Τα χρόνια αυτά οριοθετούν μια περίοδο αποφασιστική για τη διαμόρφωση της φυσιογνωμίας της Έταιρείας Έλληνικής Ατμοπλοΐας και καθοριστική για τη μετέπειτα πορεία της μέχρι και την οριστική της διάλυση, το 1892. Άρκει να σημειώσουμε ότι η ανανέωση ή όχι του παραπάνω προνόμιου συνδυαζόταν με τροποποίηση ή και με ριζική μεταβολή όλου του οργανισμού και του τρόπου διοίκησης της Έταιρείας.

Οι πηγές της μελέτης προέρχονται κυρίως από το Ιστορικό Αρχείο της Έθνικής Τράπεζας², τα Πρακτικά της Βουλής και της Γερουσίας, την Έφημερίδα των Συζητήσεων της Βουλής, τον περιοδικό τύπο της εποχής, καθώς επίσης και από τα έργα του Άριστείδη Δόσιου, ανθρώπου με βαθειά

1. Όπως φαίνεται και από τον τίτλο του θέματος, η εργασία αποτελεί την οργανική συνέχεια του έβδομου δημοσιεύματος στη σειρά των μελετών Οικονομικής Ιστορίας της Επιτροπής Ιστορίας της Έθνικής Τραπέζης της Ελλάδος, που είχε ως αντικείμενο την εμπορική ναυτιλία στο Έλληνικό Κράτος κατά τα έτη 1833 - 1856: Κ. Παπαθανασόπουλος, *Έλληνική εμπορική ναυτιλία (1833 - 1856)*. Έξελιξη και αναπροσαρμογή, Αθήνα 1983.

2. Το υλικό που υπάρχει για την Έταιρεία στο Ιστορικό Αρχείο της Έθνικής Τράπεζας (και στη συνέχεια ΕΤΕ/ΙΑ), βρίσκεται κυρίως στο Φάκελλο 32 (1351) με το γενικό τίτλο: Έταιρεία Έλληνικής Ατμοπλοΐας (1855 - 1872).

πείρα καὶ σπουδαίου οικονομικοῦ 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 ἐγγώρια ἀτμοπλοΐα εἶχε ἐκδηλωθεῖ ἔντονα πολλὰ χρόνια πρὶν ἢ Ἑλλάδα ἀποκτήσῃ τὴ δική της ἀτμοπλοϊκὴ μονάδα καὶ συνεχίστηκε ἀμείωτο καὶ μετὰ τὴν ἀπόκτησή της⁴.

Ἡ Ἑταιρεία Ἑλληνικῆς Ἀτμοπλοΐας ἰδρύθηκε τὸν Ἰανουάριο τοῦ 1857. Στὸ διάστημα 1849 - 1855 ἀναπτύσσονται στὴν Ἑλλάδα οἱ ἰδιωτικὲς προσπάθειες γιὰ τὴν ἱδρυση ἐγγώριας 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 ὑλοποιεῖται⁵. Μιὰ τρίτη προσπάθεια ποὺ θὰ ξεκινήσῃ 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 μετοχὴ. Παρ' ὅλα αὐτὰ ἡ Ἑταιρεία ξεκίνησε μὲ 1.094.500 δρχ. καὶ 2.189 μετοχές, ἀπὸ τὶς ὁποῖες 860 κατεῖχε ἡ κυβέρνησις, 400 ἡ Ἐθνικὴ Τράπεζα, 188 ἔμποροι ἀπὸ τὴ Σύρο, 300 ὁμογενεῖς ἀπὸ τὸ Μάντισστερ, Μασσαλία, Λίβερπουλ, Λονδίνο καὶ Ἀμστερνταμ, 118 Ἕλληνες ἀπὸ τὴν Κωνσταντινούπολη, Βουκουρεστί, Ἀλεξάνδρεια καὶ Ὁδησσό, 131 ἀπὸ τὴν Κέρκυρα καὶ τὴν Κεφαλονιά, 20

3. Τὰ ἄρθρα αὐτά, λόγω τῆς μεγάλης ἀποδοχῆς ποὺ ἔτυχαν ἀπὸ τοὺς εἰδικούς ἀλλὰ καὶ τὸ εὐρύτερο κοινὸ, ἐκδόθηκαν σὲ ἰδιαίτερο φυλλάδιο : Ἄρ. Δόσιος, *Κρίσεις καὶ σκέψεις περὶ τῆς ἑλληνικῆς ἀτμοπλοΐας*, Ἀθήνα 1869, καὶ ἀποτελοῦν ἀσφαλὴ ὁδηγὸ γιὰ ὅποιον θελήσῃ νὰ παρακολουθήσῃ διεξοδικὰ τὴν πορεία τῶν ἐργασιῶν τῆς Ἑταιρείας ἀπὸ τὴν ἱδρυσή της μέχρι τὸ 1869. Πράγματι, ἡ μὴ ἀνεύρεση τοῦ ἀρχείου τῆς Ἑταιρείας Ἑλληνικῆς Ἀτμοπλοΐας καὶ ἡ παντελὴς σχεδὸν ἔλλειψη οἰοῦδηποτε 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 ἀναντι-κατάστατη.

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, ὁ.π., σ. 269, 348, 351 καὶ Γ. Δερτιλῆς, *Οἰκονομία καὶ διαμόρφωση Κράτους στὴν Ἑλλάδα τοῦ 19ου αἰῶνα*. (Ἀνέκδοτη ἐργασία).

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

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 Ἀγγλίας⁶.

Ἡ Ἑταιρεία ἄρχισε τὶς ἐργασίες της, τὴν ἐκτέλεση δηλαδή τῆς ἐγχώριας ἀτμοπολοῦσας συγκοινωνίας τὸν Ἰούλιο τοῦ 1857⁷ μὲ τρία ἀντὶ πέντε ἀτμόπλοια⁸· τὰ «Βασίλισσα τῆς Ἑλλάδος», «Πανελλήνιον», καὶ «Ὑδρα». Δεκατρεῖς μῆνες ἀργότερα, τὸ Σεπτέμβριο τοῦ 1858, δρομολογήθηκαν στίς γραμμὲς της δύο ἀκόμα ἀτμόπλοια· τὰ «Ὁμόνοια» καὶ «Καρτερία»⁹. Τὸ ἴδιο ἔτος ἡ Ἑταιρεία μὲ τὴ συνδρομὴ τῆς κυβέρνησης (ἄρθρο 2 τοῦ Καταστατικοῦ) ἀνοιξε τὶς πρῶτες γραμμὲς μὲ τὸ ἐξωτερικόν, δρομολογώντας τὰ πλοῖα της πρὸς τὴ Θεσσαλονίκη καὶ τὴν Κρήτη¹⁰. Τὸ Μάιο τοῦ 1859 οἱ ἐξωτερικὲς γραμμὲς τῆς Ἑταιρείας Ἑλληνικῆς Ἀτμοπλοίας ἐπεκτάθηκαν. Τώρα τὰ πλοῖα της ἐφθάναν μέχρι τὴν Τεργέστη καὶ τὴν Κωνσταντινούπολη¹¹.

Ἀντίθετα, τὸ ἐσωτερικόν δρομολόγιο τῆς Ἑταιρείας, παρὰ τὸ γεγονὸς ὅτι κανονίστηκε μὲ εἰδικὴ σύμβαση μεταξὺ τῆς κυβέρνησης καὶ τῆς Ἑταιρείας τὸν Ἰούνιο τοῦ 1857¹², χαρακτηρίζεται ἀπὸ ἔντονη ἀβεβαιότητα καὶ

6. Βλ. ἀναλυτικὰ ΕΤΕ/ΙΑ, ὁ.π., ὑποφ. Ι καὶ Α. Δόσιος, ὁ.π., σ. 12.

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

8. Τὸ ἄρθρο 2 τοῦ Καταστατικοῦ τῆς Ἑταιρείας Ἑλληνικῆς Ἀτμοπλοίας ὀριζε τὰ παρακάτω· «Σκοπὸς τῆς Ἑταιρείας ταύτης εἶναι ἡ σύστασις καὶ ἡ διατήρησις τακτικῆς συγκοινωνίας διὰ πέντε τοῦλάχιστον ἰδιοκτητῶν αὐτῆς ἀτμοπλοίων μεταξὺ τῶν παραλίων τῆς Ἑλλάδος, καὶ μεταξὺ αὐτῶν καὶ τοῦ ἐξωτερικοῦ, ἀνευ βλάβης τῆς ἐσωτερικῆς συγκοινωνίας. Τὰ ἀτμόπλοια ταῦτα θέλουσιν ἔχει δύναμιν οὐχὶ κατωτέρα τῶν ἐβδομήκοντα ἱππῶν ἕκαστον. Ὅλα θέλουσι φέρεи Ἑλληνικὴν σημαίαν. Οἱ πλοίαρχοι καὶ τὰ δύο τρίτα τοῦλάχιστον τῶν πληρωμάτων θέλουσιν εἶσθαι πολῖται Ἕλληνες, ἐκτὸς τῶν μηχανικῶν, οἵτινες δύνανται νὰ ᾔναι ἀλλοδαποί. Διὰ τὴν ἐπέκτασιν τῆς συγκοινωνίας εἰς τὸ ἐξωτερικὸν ζητεῖται ἡ συνδρομὴ τῆς Κυβερνήσεως πρὸς συνομολόγησιν τῶν ἀναγκαίων συμβάσεων». Ὅμως ἡ Ἑταιρεία ἔκανε χρῆσιν τοῦ ἁρθροῦ 6 τοῦ Καταστατικοῦ, πού τῆς ἐπέτρεπε νὰ ξεκινήσει μὲ λιγότερα κεφάλαια (1.200.000) καὶ τρία ἀτμόπλοια. ΕΤΕ/ΙΑ, ὁ.π., ὑποφ. 1.

9. Α. Δόσιος, ὁ.π., σ. 10.

10. Α. Δόσιος, ὁ.π., σ. 10 - 11.

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

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

ἀκαταστασία μέχρι τὸ Μάρτιο τοῦ 1864, πὺν ἡ τακτικὴ τοῦ ἐκτέλεση πα-
γιοποιήθηκε. Ἀρκεὶ νὰ σημειώσουμε ὅτι στὸ μεταξὺ διάστημα ἡ κυβέρνη-
ση, μετὰ ἀπὸ ἀπαίτηση τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τῆς Ἑταιρείας, μετέ-
βαλε τὸ δρομολόγιο τῶν ἐσωτερικῶν γραμμῶν πέντε φορὲς συνολικά : τὸν
Αὐγούστο τοῦ 1858, τὸ Μάιο τοῦ 1859, τὸν Αὐγούστο καὶ τὸ Σεπτέμβριο
τοῦ 1860 καὶ τὸ Μάρτιο τοῦ 1864¹³.

Ἔτσι, πρὶν ἀκόμα καλυφθοῦν οἱ ἀνάγκες τῆς ἐγχώριας ἀκτοπλοΐας,
ἡ Ἑταιρεία ἔσπευδε μὲ τὴν ἀνοχὴ τῆς κυβέρνησης νὰ ἱκανοποιήσῃ τὸ δεύ-
τερο ἀπὸ τοὺς ἰδρυτικοὺς σκοποὺς πὺν ὄριζε τὸ ἄρθρο 2 τοῦ Καταστατικοῦ
τῆς : τὸ ἀναιγμα ἀτμοπλοϊκῶν γραμμῶν μὲ τὸ ἐξωτερικόν, ἀγνώνων πὺς
τὸ ἴδιο ἄρθρο ὄριζε 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 Ἑται-
ρεία καὶ γιὰ τὴν ἐκπλήρωση μιᾶς ἀκόμα ἀπὸ τὶς ὑποχρεώσεις πὺν ἀνέλαβε
μὲ τὴν ἰδρυσή της. Συγκεκριμένα, τὸ ἄρθρο 3 τοῦ Καταστατικοῦ τῆς ὄριζε
ρητὰ μεταξὺ ἄλλων ὅτι ἡ Ἑταιρεία ἐπρόκειτο :

α' Νὰ συστήσῃ ἐργοστάσιον πρὸς ἐπισκευὴν τῶν μηχανῶν τῶν ἀτμο-
πλοίων καὶ τῶν λεβήτων αὐτῶν, τὸ ὁποῖον συγχρόνως θέλει εἶσθαι καὶ τε-
χνουργεῖον σιδηρουργίας, ἰδίως διὰ τὴν ναυτιλίαν.

β' Νὰ κατασκευάσῃ ναυπηγεῖον καὶ νηοδόχον, ἢ ἀναβάθραν, πρὸς
ἐπισκευὴν τῶν ἰδίων αὐτῆς καὶ ἄλλων ἀτμοπλοίων¹⁴.

Παρ' ὅλα αὐτά, τὸ ἐργοστάσιο στήθηκε πρόχειρα τὸ 1859 καὶ ὀριστικὰ
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 χρησιμεύσῃ στὴν Ἑταιρεία¹⁵. Κι αὐτό,
παρὰ τὸ γεγονὸς ὅτι στὸ ἴδιο ἄρθρο (§ δ') τὸ ἐργοστάσιο καὶ ἡ ἀναβάθρα
λογίζονταν «ἀναγκαῖα συστατικά διὰ τὴν ὑπαρξίν τῆς Ἑλληνικῆς Ἀτμο-
πλοΐας» καὶ κατατάσσονταν «μεταξὺ τῶν πρώτων ὑποχρεωτικῶν ἔργων τῆς
Ἑταιρείας».

Ἀρχικὰ λοιπὸν ἔχουμε νὰ κάνουμε μὲ ὀρισμένους ἐνέργειες τῆς Ἑται-
ρείας, πὺν ἡ νομιμότητά τους ἀμφισβητεῖται. Ἔτσι μιὰ ἀπὸ τὶς βασικὲς
ὑποθέσεις εἶναι ἡ διάσταση πὺν ὑπάρχει ἀνάμεσα στὴν πρακτικὴ τῆς Ἑται-
ρείας καὶ στὶς συμβατικὲς τῆς ὑποχρεώσεις. Γιατὶ ἡ διάσταση αὐτὴ ἀπομά-
κρυνε τὴν Ἑταιρεία ἀπὸ σκοποὺς πὺν ἡ ἐπιδιώξῃ τους συνέβαλε ἀποφασι-
στικὰ στὴν ἰδρυσή της. Καθὼς, ὡστόσο, ἡ Ἑταιρεία ἀμφισβητεῖ μερικὸς

13. Α. Δόσιος, ὁ.π., σ. 10 - 11.

14. ΕΤΕ/ΙΑ, ὁ.π., ὑποφ. 1, 4.

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

από τους καταστατικούς της σκοπούς χωρίς αυτό να συνεπάγεται τη διάλυσή της ή την καθήλωση των δραστηριοτήτων της, χρειάζεται να διερευνηθεί μέσω ποιών μηχανισμών εξασφαλίζεται ή νομιμοποίησή της.

Βέβαια το χρονικό διάστημα 1857 - 1861 είναι πολύ μικρό για να απαιτεί κανείς από το Δημόσιο να προλάβει να διαμορφώσει μια πιό ολοκληρωμένη αντίληψη των προβλημάτων και να αντιδράσει κιόλας. Είναι όμως πολύ μεγάλο για να αντιληφθεί ότι η Έταιρεία είχε διεθνή κυρίως και όχι έλληνοκεντρικό προσανατολισμό. Είναι χαρακτηριστικό, για παράδειγμα, ότι ένα μόλις χρόνο μετά την ίδρυση της Έταιρείας οι μέτοχοι ανακάλυψαν ότι η προσέγγιση των νησιών του Αιγαίου ήταν επιζήμια· τον επόμενο χρόνο εμφάνισαν τις πρώτες ζημίες από την έσωτερική συγκοινωνία και το 1860 ήταν σαφώς αντίθετοι με την άκτοπλοία. Το ίδιο διάστημα το ατμόπλοια της Έταιρείας ταξιδεύουν γεμάτα στο έσωτερικό και στο έξωτερικό και γίνονται από τρία έντεκα. Και κάτι ακόμα : τα ατμόπλοια που προστίθενται είναι προορισμένα για την έξωτερική και όχι για την έσωτερική συγκοινωνία. Αυτό δηλώνει και η ιπποδύναμη και η χωρητικότητά τους.

Από τη στιγμή μάλιστα που το Κράτος σεβάστηκε τις υποχρεώσεις που ανέλαβε απέναντι στην Έταιρεία και μάλιστα δέχτηκε να αναλάβει και τελικά, όπως θα δούμε, αναλαμβάνει και νέες, προκειμένου να διευκολύνει την Έταιρεία στην αντιμετώπιση των προβλημάτων και των ανωμαλιών που δημιουργούνται, μια δεύτερη βασική υπόθεση είναι η σχέση που υπάρχει ανάμεσα στο Κράτος και στην Έταιρεία για να ελεγχθούν οι κρατικές διακηρύξεις για ατμοπλοία από την εφαρμογή τους στην πράξη. Γιατί οι διακηρύξεις αυτές θεμελιώνουν μια άλλη αντίληψη για την ανάπτυξη της ναυτιλίας στην κατεύθυνση της ατμοπλοίας, διαφορετική από εκείνη που προωθούσε η Έταιρεία με την ανοχή του Κράτους.

Αν και το στάδιο στο οποίο βρίσκεται σήμερα η έρευνα δεν επιτρέπει καμιά εκτίμηση ως προς τους βαθύτερους λόγους που επέβαλαν στο Κράτος να έχει μια τέτοια πολιτική απέναντι στην Έταιρεία, δεν μπορούμε να μη συνδυάσουμε αυτή την πολιτική με την ύπαρξη κάποιων αντιπαροχών από την πλευρά της Έταιρείας που πραγματώνονται στα πλαίσια γενικότερων ρυθμίσεων και αποβλέπουν στη διατήρηση μιάς αναλογίας ανάμεσα στους στόχους της κρατικής πολιτικής και στις επιδιώξεις της Έταιρείας.

Πρός το παρόν ως δούμε σύντομα ποιες ακριβώς ήταν οι υποχρεώσεις του Κράτους απέναντι στην Έταιρεία. Αυτός είναι πιστεύουμε ο ασφαλέστερος δρόμος για να διαφανούν τα πραγματικά κριτήρια των αποφάσεων του Δημοσίου και να καθοριστεί με ακρίβεια η μορφή και το είδος αυτών των αντιπαροχών.

Σύμφωνα με το Καταστατικό της 24 Ιανουαρίου 1857 και τη σύμβαση της 29 Ιουλίου 1857 η κυβέρνηση αναλάμβανε :

-- Γιά δώδεκα χρόνια τῇ χορήγησι τῇ Ἑταιρείᾳ ἀποκλειστικοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ προνόμιου καί τὴν ἐξασφάλισιν τόκου 5% ἑτησίως γιὰ κεφάλαιον μέχρι 2.000.000 δρχ.

— Γιά εἴκοσι χρόνια ἀτέλεια εἰσαγωγῆς γιὰ τὰ ἀτμόπλοια, τὸ ἐργοστάσιον καὶ τὸ ναυπηγεῖο, ἐξομοίωσιν τῶν πλοίων τῆς Ἑταιρείας μετὰ τὰ πολεμικὰ καὶ ἐξομοίωσιν τῆς Ἑταιρείας μετὰ τὸ Δημόσιον γιὰ τὴν ἀγορὰ τῶν οἰκοπέδων τῆς.

Ἐπιπλέον ἡ κυβέρνησις χωρὶς καμιά συμβατικὴ ἢ ἄλλη συννομολογημένη ὑποχρέωσιν στὸ διάστημα 1857 - 1869, δέκα ἔξι φορές συνολικὰ ἐσπευσε νὰ συνδράμει γενναῖα τὴν Ἑταιρείαν. Εἰδικότερα :

— Ἡ παραχώρησις τῶν τριῶν πρώτων ἀτμοπλοίων τῇ Ἑταιρείᾳ ἐγένετο «ἐπὶ ἐκτιμήσει» καὶ ὄχι «ἐπὶ τῇ γενομένῃ δαπάνῃ», ὥπως ὀριζε ρητὰ τὸ ἐγκριτικὸν Β. Διάταγμα τῆς 28 Ὀκτωβρίου 1856 (ἄρθρον 1). Μ' αὐτὸ τὸν τρόπον ἡ Ἑταιρεία ὀφελήθη κατὰ 463.000 δραχμές.¹⁶

— Στὰ τέλη τοῦ 1857, ὅταν χρειάστηκε νὰ ἐπισκευαστοῦν τὰ ἀτμόπλοια «Ὑδρα» καὶ «Βασίλισσα τῆς Ἑλλάδος», ἡ κυβέρνησις, χωρὶς καμιά ἀποζημίωσιν, δρομολόγησε στὶς γραμμὰς τῆς Ἑταιρείας τὶς βασιλικὰς γολέτες «Ἀφρόεσσα» καὶ «Σφενδόνη»¹⁷.

— Στὶς 6 Αὐγούστου 1858, ἡ κυβέρνησις μετὰ Β. Διάταγμα ἐπέκτεινε τὴν ἐγγύησιν τοῦ τόκου 5% καὶ στὸ τρίτον ἑκατομύριον τοῦ ἑταιρικοῦ κεφαλαίου¹⁸.

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

— Ἀπὸ τὰ δύο ἑκατομύρια ποῦ προστέθηκαν τὸ 1859, τὸ Δημόσιον ἀγόρασε μετοχὰς ἀξίας ἑνὸς ἑκατομμυρίου. Ἔτσι, ἡ δαπάνη τοῦ Δημοσίου γιὰ ἀγορὰ μετοχῶν τῆς Ἑταιρείας ἔφθασε τὸ 1.400.000 δρχ.¹⁹

— Ἡ κυβέρνησις ἐπέτρεψε τῇ Ἑταιρείᾳ νὰ ἀφήνῃ ἀνασφάλιστον τὸ μισθὸν τῆς ἀξίας τῶν ἀτμοπλοίων τῆς. Μ' αὐτὸν τὸν τρόπον ἡ Ἑταιρεία σχημάτισε

16. Τὰ ἀτμόπλοια αὐτὰ εἶχαν κοστίσῃ τῇ Κυβερνήσει 21,92 L τὸν τόνον καὶ παραχωρήθηκαν τῇ Ἑταιρείᾳ μετὰ ἀπὸ σκληρὰς διαπραγματεύσεις, ἡ «Ὑδρα» καὶ τὸ «Πανελλήνιον» μετὰ 20,26 L τὸν τόνον καὶ ἡ «Βασίλισσα τῆς Ἑλλάδος» μετὰ 12,3 L τὸν τόνον. Γιὰ περισσότερα βλ. ΕΤΕ/ΙΑ, δ.π., ὑποφ. 6, 8, Α. Δόσιος, δ.π., σ. 11, 19 - 20, *Τηλέγραφος τῶν Κεντρίων*, 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 *Ἐνωσις*, ἀρ. 252, 5 Ἀπριλίου 1857, ἀρ. 259, 24 Μαΐου 1857.

17. ΕΤΕ/ΙΑ, δ.π., ὑποφ. 8, Α. Δόσιος, δ.π., σ. 11 - 12 καὶ *Τηλέγραφος τῶν Κεντρίων*, 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, δ.π., ὑποφ. 4, 8.

19. ΕΤΕ/ΙΑ, δ.π., ὑποφ. 8, 11.

δικό της ασφαλιστικό κεφάλαιο και όφελήθηκε συνολικά ως τὸ τέλος τοῦ 1868 κατὰ 562.843,29 δραχμές²⁰.

— Τὸ Μάιο τοῦ 1859, κατὰ τὴ διάρκεια τοῦ Ἰταλικοῦ πολέμου, ἡ κυβέρνησις μὲ δικὰ της έξοδα δρομολόγησε γιὰ τέσσερις μῆνες τὸν «Ὁθωνα» καὶ τὴ «Σφενδόνη» στὶς γραμμὲς Τεργέστης, Κωνσταντινούπολης. Τὰ όφέλη τῆς Ἑταιρείας ἀπὸ τὴν ἐκτέλεση αὐτῶν τῶν γραμμῶν ἦταν σημαντικὰ²¹.

— Πρὶν γίνεи τὸ ἐργοστάσιο τῆς Ἑταιρείας, τὰ πλοῖα της ἐπισκευάζονταν δωρεάν στὸ Βασιλικὸ Ναύσταθμο τοῦ Ναυπλίου²².

— Τὸ Δημόσιο δώρισε στὴν Ἑταιρεία οἰκόπεδα συνολικῆς ἀξίας 200.000 δραχμῶν, στὴ Σύρο καὶ τὸν Πειραιά²³.

— Τὸ 1861, τὸ Δημόσιο ἐγγυήθηκε στὴν Ἑθνικὴ Τράπεζα γιὰ τὴν παροχὴ στὴν Ἑταιρεία δανείου 320.000 δραχμῶν²⁴.

— Γιὰ νὰ καλυφθοῦν τὰ ἐλλειμματα 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 μετὰ, μόνο 3 ἀντὶ 6% κάθε χρόνο ἀπὸ τὴν ἀξία τῆς ἐταιρικῆς περιουσίας λόγω φθορᾶς²⁵.

— 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, δ.π., ὑποφ. Ι καὶ γιὰ περισσότερα ὑποφ. 4. Βλ. ἀκόμα Α. Δόσιος, δ.π., σ. 13.

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

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

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

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

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

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

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

— Μὲ ἄλλο νόμο, τὸ Σεπτέμβριο τοῦ 1864 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 δραχμὲς²⁷.

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 δραχμὲς²⁸. Στὴν πραγματικότητα βέβαια ἡ Ἑταιρεία Ἑλληνικῆς Ἀτμοπλοΐας κόστισε στὴν κυβέρνηση τὰ πρῶτα δώδεκα χρόνια τῆς λειτουργίας της 7.075.673, 52 δραχμὲς²⁹.

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 συμβατικές 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 σημαντικές ἐξυπηρετήσεις στὸ Κράτος σὲ ιδιαίτερα κρίσιμες στιγμές. Εἰδικότερα σὲ στιγμὲς ποὺ ἀπειλεῖται ἡ ἐσωτερικὴ τοῦ ἀσφάλεια καὶ κινδυνεύει ἡ ἐννομὴ 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 ἀλτρωτικὸ ζήτημα (Κρητικὴ Ἐπανάσταση).

Συγκεκριμένα ἔχουμε : γιὰ τόκους ποὺ πληρώθηκαν ἀπὸ τὴν κυβέρνηση κατὰ τὸν ἰσολογισμό τῆς 2 Μαΐου 1868, 223.876 δραχμὲς· 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 ποῦ ἀναλύεται ὡς ἑξῆς : γιὰ ἀγορὰ μετοχῶν 400.000 δραχμὲς· 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 ποῦ ἀναλύεται ὡς ἑξῆς : γιὰ ἀγορὰ 2.800 μετοχῶν 1.400.000 δραχμὲς· γιὰ ζημία κατὰ τὴν παραχώρηση τῶν τριῶν πρώτων ἀτμοπλοίων 463.000· γιὰ πρώτη συνδρομὴ στὴν Ἑταιρεία 150.000· γιὰ δευτέρη 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).

φόρων απαιτήσεων 500.000 και για μεταφορά γυναικόπαιδων από την Κρήτη 200.017³⁰.

Βλέπουμε λοιπόν, ότι η Έταιρεία από τις υπηρεσίες που πρόσφερε σε δύο μόνο περιπτώσεις —στη Ναυπλιακή εξέγερση και στην Έπανάσταση του Όκτωβρίου— έλαβε από το Δημόσιο 808.507,84 δραχμές. Το ποσόν αυτό, αν προσθέσουμε και τις 200.017 δραχμές που όφειλε η κυβέρνηση στην Έταιρεία για τη μεταφορά προσφύγων, ξεπερνάει το ένα εκατομμύριο (1.008.524,84).

Το ζήτημα είναι πιστεύουμε σημαντικό γιατί συνάγεται ότι το κυβερνητικό ενδιαφέρον για ατμοπλοία δεν είχε μόνο οικονομικό και αναπτυξιακό περιεχόμενο, αλλά και σαφείς πολιτικούς στόχους. Στην περίπτωση βέβαια της Κρητικής Έπανάστασης, όπως χαρακτηριστικά αναφέρουν οι πηγές της εποχής, η Έταιρεία δεν καταδέχτηκε να ζητήσει ούτε μία δραχμή από την κυβέρνηση για την εκτέλεση έντεκα συνολικά πλώων μεγάλης σημασίας για την έκβαση των επιχειρήσεων που διεξάγονταν τότε. Αυτό όμως δεν αναιρεί τα παραπάνω. Αντίθετα φανερώνει όχι μόνο το ποσοστό νόθευσης της επενδυτικής βούλησης του Δημοσίου, αλλά και το ποσοστό νόθευσης της ίδιας της επιχειρηματικής βούλησης της Έταιρείας κάτω από την πίεση της πολιτικής βούλησης του Κράτους.

Πάντως, και σ' αυτή την περίπτωση η Έταιρεία δε φαίνεται να ζημιώθηκε, αφού οι μισθοί των πληρωμάτων, τα έξοδα των ατμοπλοίων και οι δαπάνες των επισκευών επιβάρυναν την Κεντρική Επιτροπή της Έπανάστασης, η οποία μάλιστα είχε έγγυθηθεί για την ασφάλεια των πλοίων της Έταιρείας «κατά παντός κινδύνου»³¹.

Όσον αφορά την οικονομική κατάσταση της Έταιρείας είναι πιστεύουμε συνάρτηση πολλών παραγόντων: οι συχνές παρεκκλίσεις της Έταιρείας από τους καταστατικούς της σκοπούς· η άνοχη του Κράτους απέναντι στις παρεκκλίσεις αυτές· η συνεχής οικονομική ενίσχυση του Δημοσίου στην Έταιρεία σε συνδυασμό με κάποιες σοβαρές υπηρεσίες που παρέχονται στο Κράτος απ' την πλευρά της Έταιρείας· η μεγάλη άρρωγη της Έθνικης Τράπεζας απέναντι σ' ένα κακόχρεο οφειλέτη, όπως παρουσιάζεται η Έταιρεία στις έπίσημες εκθέσεις της Τράπεζας, όλα αυτά δημιουργούν προβλήματα στον έρευνήτή.

Το πρόβλημα του επακριβοῦς προσδιορισμοῦ όχι μόνο των άμεσων και έμμεσων στόχων της Έταιρείας, αλλά και των προσδοκιών όλων όσων ενδιαφέρθηκαν κατά τρόπο συγκεκριμένο άρχικά για την ίδρυσή της, και αργότερα για τη διατήρησή της, είναι νομίζουμε ένα απ' τα σπουδαιότερα.

30. ΕΤΕ/ΙΑ, δ.π., ύποφ. 4 και 13 και Α. Δόσιος, δ.π.

31. ΕΤΕ/ΙΑ, δ.π., ύποφ. 4 και Α. Δόσιος, δ.π., σ. 14 - 16, 104 - 106.

‘Ιδιαίτερα όταν αὐτὸ τὸ ἐνδιαφέρον συνδυάζεται κάθε φορά 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 ‘Εταιρείας καὶ στὴν ὑλοποίηση τῶν στόχων, καὶ τῆς ἴδιας καὶ κυρίως τῶν ὑπολοίπων φορέων τῆς ἐπένδυσης στοὺς ὁποίους συγκαταλέγεται καὶ τὸ Κράτος : χρειάζεται ἐπομένως νὰ διερευνηθεῖ σὲ ποιοὺ βαθμοὺ ζημιώθηκε ἡ ‘Εταιρεία, ὅταν γιὰ παράδειγμα μετὰ τὴ λήξη τοῦ Ἰταλικοῦ πολέμου ἢ μὲ τὴν ἔναρξη τῆς Κρητικῆς Ἐπανάστασης καὶ τὴν ἀπαγόρευση ἀπὸ τὴν Τουρκία τῶν πλοίων στὴν Ἀνατολή, πλοῖα τῆς ‘Εταιρείας τῶν 175 ἱππῶν δρομολογήθηκαν σὲ ἀσήμαντες γραμμὲς τοῦ ἐσωτερικοῦ.

Ἐδῶ χρειάζεται ἐνδεχομένως νὰ ἀναφερθοῦμε καὶ σ’ ἓνα ἀκόμα στοιχεῖο, σημαντικὸ γιὰ τὴν προβληματικὴ μας. Τὸ πρόσθετο αὐτὸ στοιχεῖο ἀφορᾷ βέβαια τὸ ἔλλειμμα ποὺ παρουσίασε ἡ ‘Εταιρεία ἀπὸ τὸ πρῶτο ἔτος τῆς λειτουργίας της μέχρι τὸ 1869³², ἀλλὰ κι ἀργότερα. Μέχρι δηλαδὴ τὴν ὁριστικὴ της διάλυση τὸ 1892.

Ἄν μάλιστα λάβουμε ὑπόψη ὅτι τὸ ἔλλειμμα τῶν ἐτῶν 1857 - 1861 ξεπέρασε τὸ ἓνα ἑκατομμῦριο δραχμὲς (1.243.891,85) καὶ καλύφθηκε σχεδὸν ὁλόκληρο ἀπὸ διάφορες ἑκτακτες συνδρομὲς τοῦ Δημοσίου· ὅτι τὸ γενικὸ ἔλλειμμα τῆς δωδεκαετοῦς διαχείρισης ξεπέρασε τὸ ἐνάμισι ἑκατομμῦριο (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 ‘Εταιρεία 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 ‘Εταιρείας ἀπὸ τὸ 1857 μέχρι τὸ 1869, ξεπέρασε τὰ πέντε ἑκατομμύρια (5.043.344,72)³³.

Τὰ συνεχῆ ἐλλείμματα δημιουργοῦν ὀρισμένα σοβαρὰ προβλήματα ὡς πρὸς τὴν ὀρθὴ ὀργάνωση τῆς ‘Εταιρείας 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 ‘Εταιρεία παρουσίασε ἔλλειμμα 31.618,20 δραχμῶν· 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, ὁ.π., ὑποφ. 4, *Ἐφημερίς τῶν Συνετηρήσεων τῆς Βουλῆς*, Περίοδος Γ’, Σύνοδος Β’, τ. δεῦτερος, 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, *Ἐρμούπολις* ἀρ. 86, 4 Μαΐου 1866, ἀρ. 228, 15 Φεβρουαρίου 1869 καὶ Α. Δόσιος, ὁ.π., σ. 17 - 20, 106 - 116).

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

μᾶς ὥθει 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 πελυτέλεια 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 ζημιές ἀπὸ τὴν ἐκτέλεση ὀρισμένων ἐσωτερικῶν γραμμῶν καὶ τέλος ἡ κακὴ διαχείριση τῶν ἀσφαλιστικῶν κεφαλαίων τῆς Ἑταιρείας.

Οἱ λόγοι ὅμως αὐτοὶ δὲν ἔχουν ἀκόμα διερευνηθεῖ. Ἡ συστηματικὴ τους ἐξέταση θὰ δείξει ἂν πρέπει νὰ ληφθοῦν σοβαρὰ ὑπόψη στὴ δημιουργία τῆς κακῆς οἰκονομικῆς κατάστασης τῆς Ἑταιρείας³⁴.

Τὸ ἴδιο ἀκριβῶς ἰσχύει καὶ γιὰ τὶς ζημιές ἐκεῖνες ποὺ δὲν ὀφείλονται σὲ διαρθρωτικὰ μειονεκτήματα τῆς Ἑταιρείας, ἀλλὰ σὲ σύμπτωση δυσμενῶν συγκυριῶν καὶ κυρίως σὲ διαρθρωτικούς περιορισμοὺς τοῦ ἐγχώριου ναυτιλιακοῦ τομέα. Ἐχομε ἔτσι νὰ κάνουμε κυρίως μὲ τὴν κατάσταση τῆς ἐλληνικῆς οἰκονομίας, τὴν κρατικὴ πολιτικὴ, τὸν ἀνταγωνισμό 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 αὐτὴ, 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, ὅχι μόνο δὲν ἀναθεώρησε τὴν πολιτικὴ του ἀπέναντι στὴ φθίνουσα Ἑταιρεία, ἀλλὰ ἐπιπλέον δὲν ἀσχολήθηκε οὔτε μὲ τὴν ἐξυγίανση, οὔτε μὲ τὴν καλὴ τῆς 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 ἱκανοποιητικούς ὅρους.

Στὴν πραγματικότητα δηλαδή, ἐγκατέλειψε τὴν προστατευτικὴ του πο-

34. Πράγμα δύσκολο, γιατί 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 δρομολογίου. Συνεπῶς δὲν εἶναι εὐκόλο νὰ ἐξακριβωθεῖ γιὰ παράδειγμα ἂν πράγματι ἡ ἐσωτερικὴ συγκοινωνία ζημιώνει τὴν Ἑταιρεία, ὅπως ἰσχυρίζονταν οἱ μέτοχοι καὶ τὸ Διοικητικὸ Συμβούλιο ἤδη ἀπὸ τὸ 1858.

λιτική πολὺ πρὶν τὸ δικαίωμα τῆς ἀκτοπλοΐας γίνεи ἀντικείμενο διαπραγματεύσεων καὶ συνδεθεὶ εἴτε μὲ τὸ σταφιδικὸ ζήτημα εἴτε μὲ τὴ μεταβίβαση τῆς Ἑταιρείας σὲ νέο ὄμιλο μετόχων³⁵. Καὶ αὐτὸ γιατί τόσο ἡ παραχώρηση τοῦ ἀκτοπλοικοῦ προνόμιου, ὅσο καὶ οἱ συνεχεῖς καὶ γενναῖες κρατικὲς ἐπιχορηγήσεις πρὸς τὴν Ἑταιρεία Ἑλληνικῆς Ἀτμοπλοΐας, ἀποτελοῦν πιστεύουμε τὴ μία ὄψη τῆς προστατευτικῆς πολιτικῆς. Ἡ ἄλλη τῆς ὄψης ἀφορᾷ ὅλες ἐκεῖνες τὶς παρεμβάσεις ποὺ ὄφειλε νὰ κάνει καὶ τελικὰ δὲν ἔκανε τὸ Δημόσιο.

Τὸ γεγονὸς αὐτὸ καὶ μόνο δημιουργεῖ πιστεύουμε ὀρισμένα 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 δραματισμοὺς τοῦ Ἀλέξανδρου Μαυροκορδάτου³⁶;

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

Ἐχει ὑποστηριχθεὶ ὅτι στὰ προβλήματα τῆς ἐλληνικῆς 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 πολιτικῆς³⁷. 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 ἀφορᾷ τὴν Ἑταιρεία Ἑλληνικῆς Ἀτμοπλοΐας, φαίνεται πὼς εἶχε πλήρη γνώση γιὰ τὰ περισσότερα διαρθρωτικὰ τῆς μειονεκτήματα. Παρόλα αὐτὰ δὲν ἀσχολήθηκε καθόλου μὲ τὴν ἐξάλειψή τους. Τὰ μειονεκτήματα αὐτά, ἀπ' ὅ,τι μπορούμε νὰ υποθέσουμε, συνέχισαν νὰ τὴ χαρακτηρίζουν μέχρι καὶ τὴν ὀριστικὴ τῆς διάλυση, τὸ 1892.

35. Γ. Δερτιλῆς, ὁ.π.

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

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

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

Ἔτσι, οἱ ὀχλήσεις τῆς Ἑταιρείας πρὸς τὸ Κράτος εἶχαν πάντα τὸ χαρακτηριστὴρ διεκδικήσεων εἴτε διευκολύνσεων, μὲ σκοπὸ τὴν αὐξηση 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, πού ἡ ἐφαρμογὴ τους θὰ ὀδηγοῦσε στὴν ἐπίλυση πολλῶν προβλημάτων πού 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 πού ὀδηγεῖ τὴν ἐργασία σὲ προσωπογραφικοῦ τύπου διερευνήσεις. Χρειάζεται ἐπομένως νὰ δοῦμε, ἂν ἀπομονώσουμε περιπτώσεις μελῶν τῆς Διοίκησης, ποιά ἀτομικὰ καὶ κοινωνικὰ συμφέροντα καὶ ποιὲς ταξικὲς ὁμάδες ἐκπροσωποῦν. Ἐπιπρόσθετα μὲ ποιὲς κατηγορίες συμφερόντων συνδέονται. Ἔτσι θὰ φανεῖ γιὰ παράδειγμα ἂν ἐπῆρεσε 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 δραστηριότητος. Γι' αὐτὸ ἄλλωστε εἶχαν ὡς πᾶρεργο 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 ἐξωτερικόν.

Ἡ Ἑταιρεία Ἑλληνικῆς Ἀτμοπλοΐας διευκόλυνε ὁμως τὴν ἐσωτερικὴ συγκοινωνία· ἐνίσχυσε τὴν ἀνάπτυξη τοῦ ἐσωτερικοῦ καὶ ἐξωτερικοῦ ἐμπορίου· ὑπῆρξε ὁπωσδήποτε διαρκὲς ἀγωγὸς προόδου καὶ πολιτισμοῦ· ὑπηρετήσε πιστὰ τὰ συμφέροντα τῆς διοίκησης· βοήθησε σημαντικὰ τὴν κυβέρνησις τοῦ Ὀκτωβρίου στὴν ἐδραίωσις τῆς Ἐπανάστασης καὶ τὴν ἐνίσχυσις τῆς δημόσιας τάξης· συνέδραμε ἀποτελεσματικὰ τὴν Κρητικὴ Ἐπανάστασι· ἱδρυσεν ἐργοστάσιο σιδηρουργίας· κατασκεύασεν νεωκλειόν· τὸ 1861 ἀπασχολοῦσε 600 ὑπάλληλους καὶ μέχρι τὸ 1869 ἐκπαίδευσε συνολικὰ δεκαεπτὰ νέους Ἑλλήνες μηχανικοὺς. Κατὰ συνέπεια ἡ Ἑταιρεία βοήθησε τὸ Κράτος νὰ δημιουργήσῃ συγκοινωνιακὴ ὑποδομὴ, πού ἡ σημασία της στὴ διαδικασία τοῦ ἐκσυγχρονισμοῦ δὲν πρέπει νὰ ὑποτιμᾶται. Ὅπως ἄλλωστε δὲν πρέπει νὰ παραγνωρίζεται τὸ γεγονὸς ὅτι τὰ πλοία της χρησιμοποιήθηκαν ὡς οἰκονομικὸ καὶ στρατιωτικὸ ὄπλο ἡπειρωτικῆς ἐμ-

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

Ἀπὸ τὴν ἄλλη μεριά ὅμως, μέχρι τὸ 1869 ἡ Ἑταιρεία εἶχε σωρεῖσει ἓνα παθητικὸ ἀπὸ ζημιές πού 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 πού 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 πού σχετίζονται μὲ τὸν πολιτικὸ του ἀγῶνα 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 Ἑθνικὴ Τράπεζα.

Ἡ Ἑθνικὴ Τράπεζα: Ὡς πρὸς τὸ ἐνδιαφέρον τῆς Ἑθνικῆς πού καταλήγει τελικὰ στὴν ἐπένδυση καὶ ὡς πρὸς τὴ στρατηγικὴ πού τὸ κατευθύνει, ἔχουμε νὰ παρατηρήσουμε τὰ ἑξῆς :

Ἀπὸ τὸ 1849 ἡ Ἑθνικὴ 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 ἐπιτυγχάνει³⁸. Ὡστόσο, προοιωνίζει τὴν οἰκονομικὴ στρατηγικὴ πού ἐπιδιώκει νὰ χαράξει ἡ Τράπεζα σὲ σχέση μὲ τὴ ναυτιλία.

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

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

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

ἐπτανησιακῆς ὁμογένειας, χωρὶς νὰ ἀναιρεῖ τίποτα ἀπὸ τὰ προηγούμενα ὡς πρὸς τὸ ἐνδιαφέρον τῆς Τράπεζας γιὰ ἀτμοπλοῖα — πὺν διατηρεῖται ἔντονο— ἀποσαφηνίζει περισσότερο ὀρισμένα χαρακτηριστικὰ στοιχεῖα τῆς στρατηγικῆς τῆς.

Ἡ Ἑλληνικὴ Ἀτμοπλοῖα Πατρῶν, προσανατολισμένη κατὰ κύριο λόγο στὴν ἐξυπηρέτηση τοῦ σταφιδεμπόριου καὶ τῶν ἐξαγωγῶν τῶν ἐπίδοξων ἱδρυτῶν τῆς, δὲν καταφέρνει τελικὰ —παρ' ὅλες τὶς διαβεβαιώσεις τοῦ Γ. Σταύρου καὶ τῶν συνεργατῶν του— νὰ ἐνεργοποιήσῃ 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 δεῦτερος ἐκδηλώνεται ἐπίσημα μὲ τὴν ἀπουσία τῶν Συριανῶν ἀπὸ τὴν πρώτη προσπάθεια συγκέντρωσης τοῦ μετοχικοῦ κεφαλαίου τῆς Ἑλληνικῆς Ἀτμοπλοῖας Πατρῶν, καὶ ἀνεπίσημα μὲ τὴ διατύπωση συγκεκριμένων ὁρῶν 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, πὺν 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 Ἑθνικῆς, μπροστὰ στὴν ἱδρυση μιᾶς Ἑταιρείας μὲ διαφορετικὴ ἀντίληψη καὶ διαφορετικὸ προσανατολισμό³⁹.

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 ἐγγυήσή του ἀπὸ τὴν Ἑθνικὴ γιὰ τὴ δικὴ τῆς κεφαλαιακὴ συμμετοχὴ, τὴ συμμετοχὴ τῶν Συριανῶν ἐπιχειρηματιῶν καὶ τὴν ἀναμενόμενη ὑποστήριξη τῶν ὁμογενῶν κεφαλαιούχων τῆς Πόλης⁴⁰.

39. Κ. Παπαθανασόπουλος, ὁ.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 πὺν γράφεται στὴν Ἑταιρεία γιὰ σαράντα μετοχές. Ὁ Δ. Στεφ. Σκυλίτζης, ὁ Α. Ἰγγλέσης καὶ ὁ Γ. Ζαρίφης πὺν δὲν μετέχαν στὴν προσπάθεια τῆς Πάτρας γιὰτὶ ἐβλεπαν πρὸς τὴ Σύρο, δὲ μετέχουν καὶ τώρα. Ἴσως ἀνιλαμβάνονται ἐγκαιρα ὅτι ἡ ἑλληνικὴ Ἑταιρεία θὰ καθηλωθεῖ τελικὰ στὸ ἐσωτερικὸ. ΕΤΕ/ΙΑ, ὁ.π., ὑποφ. Ι καὶ φак. 36 : Ἑταιρεία Ἑλληνικῆς Ἀτμοπλοῖας στὴν Πάτρα : Σύστασις, Πρακτικὰ Ἐπιτροπῆς, Ἀλληλογραφία (1853). Πρακτικὰ Ἐπιτροπῆς, ἀρ. 313, 319, 320.

Στὴν περίπτωση αὐτή, ἡ Ἐθνικὴ συμμετέχει μὲ 400 μετοχές. Δύο χρόνια ἀργότερα, τὸ 1859, ἡ Τράπεζα θὰ δανείσει στὴν Ἑταιρεία Ἑλληνικῆς Ἀτμοπλοΐας ἓνα 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.

Εὐκόλα ἐπομένως θὰ μπορούσε κανεὶς νὰ υποθέσει 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 ἴδρυση τοῦ Ὑποκαταστήματος τῆς Τράπεζας τὸ 1857, δὲν ἦταν γιὰ τὴν Ἐθνικὴ ἓνα προνομιακὸ πεδίο δράσης, ἀφοῦ ἐπὶ μία δεκαετία περίπου προσπαθοῦσε χωρὶς ἐπιτυχία νὰ ἐνσφηνωθεῖ στὴν οἰκονομία της⁴¹. Ἔτσι μετὰ τὴν πρώτη ἀποτυχημένη προσπάθεια τῆς Τράπεζας ποὺ γίνεται μὲ τὴν ἴδρυση τοῦ Πρακτορείου ποὺ κλείνει τὸ 1847, ἡ δεύτερη σοβαρὴ προσπάθεια ἐπιχειρεῖται τὸ 1857 μὲ τὴ μετατροπὴ τοῦ Πρακτορείου σὲ Ὑποκατάστημα καὶ τὴν ἴδρυση τῆς Ἑταιρείας Ἑλληνικῆς Ἀτμοπλοΐας.

Ἡ διαπίστωση αὐτὴ ἐνισχύεται ἐκτὸς τῶν ἄλλων καὶ ἀπὸ τὸ γεγονός 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 Ἑταιρείας⁴².

Ἐκτὸς ὅμως ἀπὸ τὴν Ἐθνικὴ Τράπεζα, τοὺς ἐταίρους της καὶ τοὺς ὑποστηρικτές τους στὸ Βουκουρέστι, στὴν Ὀδησσό, τὴν Ἀλεξάνδρεια καὶ τὴν Κωνσταντινούπολη, ὑπάρχουν ἀκόμα καὶ οἱ ὁμογενεὶς ἀπὸ τὴν Κέρκυρα, τὴν Κεφαλονιά, τὴ Μασσαλία, τὸ Ἀμστερνταμ, τὸ Λίβερπουλ, τὸ Μάντσεστερ καὶ τὸ Λονδίνο⁴³.

Οἱ τελευταῖοι μάλιστα ὄχι μόνον 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 μορφή καὶ

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

42. ΕΤΕ/ΙΑ, δ.π., ὑποφ. 4.

43. ΕΤΕ/ΙΑ, δ.π., ὑποφ. 2, 3, 6.

τὸ χαρακτῆρα αὐτῆς τῆς σύνδεσης θὰ φανεῖ, πιστεύουμε, ἂν ἔχουν πραγματικά μιὰ οἰκονομικὴ στρατηγικὴ τέτοια ποὺ νὰ ὀδηγεῖ στὴν ἀνάπτυξη τοῦ ἐγχώριου ναυτιλιακοῦ τομέα ἢ περιορίζονται μόνο στὴ διατύπωση κάποιων ἀπόψεων, οἱ ὁποῖες ὅμως καὶ σ' αὐτὴ ἀκόμα τὴν περίπτωσι, συνθέτουν στὸ σύνολό τους καὶ σὲ σύγκριση πάντα μὲ τὸν προσανατολισμὸ τῶν Συριανῶν καὶ τῶν ὁμογενῶν συνεργατῶν τους, ἓνα διαφορετικὸ κόσμο, μιὰ διαφορετικὴ ταξικὴ ὁμάδα, μιὰ ἄλλη ἀντίληψη καὶ σὲ τελευταία ἀνά-λυση 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 Μάντισεστερ, 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 ἔδρα της ἡ Ἑθνικὴ.