

Μνήμων

Τόμ. 9 (1984)

ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΜΕΛΕΤΗΣ ΝΕΟΥ ΕΛΛΗΝΙΣΜΟΥ

ΜΝΗΜΩΝ

ΤΟΜΟΣ ΕΝΑΤΟΣ

ΑΛΕΞ. ΚΙΤΡΟΦ: 'Η ελληνική παροικία στην Αίγυπτο και ο δεύτερος παγκόσμιος πόλεμος ● Η. FLEISCHER — ΑΡ. ΣΤΕΡΓΕΛΛΗΣ (έπιμ.): 'Ημερολόγιο Φαίδωνα Μαηδώνη (24.6-10.9. 1944) ● LARS BÆRENTZEN: 'Η λαϊκή ύποστήριξη του ΕΑΜ στο τέλος της Κατοχής ● Γ. ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ: Πολιτικές προοπτικές και δυνατότητες μετά την άπελευθέρωση ● Κ. ΠΑΠΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: 'Εταιρεία 'Ελληνικής 'Ατμοπλοίας (1857-1869). 'Υποθέσεις έρευνας και προβληματική ● Γ. ΜΠΑΦΟΥΝΗΣ: Γάμοι στην 'Ερμούπολη (1845 - 1853). Δημογραφικά φαινόμενα μίας μοντέρνας πόλης του ελληνικού 19ου αιώνα ● Μ. ΧΡ. ΧΑΤΖΗΩΑΝΝΟΥ: «'Ο θάνατος του Δημοσθένους» του Ν.Σ. Πίκκολου και ό Γρηγόριος Παλαιολόγος ● Α. ΠΟΛΙΤΗΣ: 'Ο πεζός λόγος. Δύο μαρτυρίες για τό 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 τής πρόδρομης αὐτῆς ἀνακοίνωσης εἶναι νὰ παρουσιάσει ὀρισμένες ὑποθέσεις ἔρευνας γιὰ τὴ μελέτη τῆς Ἑταιρείας Ἑλληνικῆς Ἀτμοπλοΐας καὶ τὴ συναφὴ προβληματικὴ : ὑποθέσεις καὶ προβληματικὴ ποὺ προκύπτουν κυρίως ἀπὸ τὴν πληροφοριοδοτικὴ ἱκανότητα τῶν πηγῶν.

Τὰ χρονολογικὰ ὄρια τῆς ἐργασίας ἀρχίζουν μετὰ τὴν ἴδρυση 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 Ἑταιρείας¹. Μὲ βάση τὸ προνόμιο αὐτὸ ἀπαγορευόταν σὲ κάθε ἄλλον ἢ ἐκτέλεση τῆς ἀτμοπλοϊκῆς συγκοινωνίας μεταξὺ τῶν παραλίων τῆς Ἑλλάδας καὶ τῶν νησιῶν καὶ ἐξασφαλιζόταν τόκος 5% ἐπὶ τοῦ μετοχικοῦ κεφαλαίου (ἄρθρο II τοῦ Καταστατικοῦ, § α' καὶ β' ἀντιστοίχως).

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

Οἱ πηγές τῆς μελέτης προέρχονται κυρίως ἀπὸ τὸ Ἱστορικὸ Ἀρχεῖο τῆς Ἐθνικῆς Τράπεζας², 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 μετὰ βαθειὰ

1. Ὅπως φαίνεται καὶ ἀπὸ τὸν τίτλο τοῦ θέματος, ἡ ἐργασία ἀποτελεῖ τὴν ὀργανικὴ συνέχεια τοῦ ἑβδομοῦ δημοσιεύματος στὴ σειρά τῶν μελετῶν Οἰκονομικῆς Ἱστορίας τῆς Ἐπιτροπῆς Ἱστορίας τῆς Ἐθνικῆς Τραπεζῆς 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 ἀναπροσαρμογὴ, Ἀθήνα 1983.

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

πείρα και σπουδαίου οικονομικού εμπειρογνώμονα της εποχής, γνωστού ιδιαίτερα από τὰ άρθρα του για τὴν Έταιρεία Έλληνικής Άτμοπλοΐας στὸ ἀθηναϊκὸ «Μέλλον»³.

Πρόσθετη πηγή πού δὲν ἀξιοποιεῖται στὴν πρόδρομη αὐτὴ ἐργασία εἶναι ἡ Προξενικὴ Άλληλογραφία : τὸ ἐνδιαφέρον τῶν ξένων και ιδιαίτερα τῶν Άγγλογάλλων για τὴν ἐγγῶρια ἀτμοπλοΐα εἶχε ἐκδηλωθεῖ ἔντονα πολλὰ χρόνια πρὶν ἢ Ἑλλάδα ἀποκτήσει τὴ δικὴ της ἀτμοπλοϊκὴ μονάδα και συνεχίστηκε ἀμείωτο και μετὰ τὴν ἀπόκτησή της⁴.

Ἡ Έταιρεία Έλληνικής Άτμοπλοΐας ἰδρύθηκε τὸν Ἰανουάριο τοῦ 1857. Στὸ διάστημα 1849 - 1855 ἀναπτύσσονται στὴν Ἑλλάδα οἱ ἰδιωτικὲς προσπάθειες για τὴν ἴδρυση ἐγγῶριας ἀτμοπλοϊκῆς μονάδας ἀπὸ τις ὁποῖες οἱ σημαντικότερες εἶναι δύο : Ἡ μία γίνεται στὴν Ἀθήνα ἀπὸ τὴν Ἐθνικὴ Τράπεζα και τὸν Μιχαὴλ Τσοῖτσα, ἡ ἄλλη στὴν Πάτρα ἀπὸ Ἐπιτροπὴ κτηματιῶν και ἐμπόρων με ἐπικεφαλῆς τὸν Στέφανο Παπαῖ. Καμιά δὲν ὑλοποιεῖται⁵. Μιὰ τρίτη προσπάθεια πού θὰ ξεκινήσει τὸ 1855 και πάλι ἀπὸ τὴν Ἀθήνα και τὴν Τράπεζα, καταλήγει τελικὰ στὴν ἐπένδυση στὴ Σύρο.

Τὸ ἀρχικὸ κεφάλαιο τῆς νέας Έταιρείας ἦταν 3.000.000 δρχ., διαιρούμενες σὲ 6.000 μετοχὲς πρὸς 500 δρχ. ἢ κάθε μία μετοχὴ. Παρ' ὅλα αὐτὰ ἡ Έταιρεία ξεκίνησε με 1.094.500 δρχ. και 2.189 μετοχὲς, ἀπὸ τις ὁποῖες 860 κατεῖχε ἡ κυβέρνηση, 400 ἡ Ἐθνικὴ Τράπεζα, 188 ἔμποροι ἀπὸ τὴ Σύρο, 300 ὁμογενεῖς ἀπὸ τὸ Μάντισστερ, Μασσαλία, Λίβερπουλ, Λονδίνο και Ἄμστερνταμ, 118 Ἕλληνες ἀπὸ τὴν Κωνσταντινούπολη, Βουκουρέστι, Ἀλεξάνδρεια και Ὀδησσό, 131 ἀπὸ τὴν Κέρκυρα και τὴν Κεφαλονιά, 20

3. Τὰ ἀρθρα αὐτὰ, λόγω τῆς μεγάλης ἀποδοχῆς πού ἔτυχαν ἀπὸ τοὺς εἰδικούς ἀλλὰ και τὸ εὐρύτερο κοινὸ, ἐκδόθηκαν σὲ ἰδιαίτερο φυλλάδιο : Ἄρ. Δόσιος, *Κρίσεις και σκέψεις περὶ τῆς ἑλληνικῆς ἀτμοπλοΐας*, Ἀθήνα 1869, και ἀποτελοῦν ἀσφαλῆ ὁδηγὸ για ὅποιον θελήσει νὰ παρακολουθήσει διεξοδικὰ τὴν πορεία τῶν ἐργασιῶν τῆς Έταιρείας ἀπὸ τὴν ἴδρυσή της μέχρι τὸ 1869. Πράγματι, ἡ μὴ ἀνεύρεση τοῦ ἀρχείου τῆς Έταιρείας Έλληνικῆς Άτμοπλοΐας και ἡ παντελῆς σχεδὸν ἔλλειψη οἰοδηγότου σοβαροῦ στοιχείου πού σχετίζεται με τὴν Έταιρεία στὰ Γενικὰ Ἀρχεῖα τοῦ Κράτους και στὸ Δημοτικὸ Ἀρχεῖο Σύρου, καθιστοῦν τὰ ἀρθρα τοῦ Α. Δόσιου πηγὴ σημαντικὴ και ὑποχρεωτικὰ ἀναντικατάστατη.

4. Χαρακτηριστικὰ παραδείγματα ἡ γαλλικὴ ἀνησυχία για τὴν κυριαρχία τῆς ἀστριακῆς ἀτμοπλοΐας στὸ διαμετακομιστικὸ ἐμπόριο τοῦ Αἰγαίου γύρω στὰ 1840 και ἡ σύνδεση τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ προνόμιου με τὸ σταφιδικὸ ζήτημα πού ἀνέσυρε πρόσφατα ὁ Γ. Δερτιλῆς ἀπὸ τὰ διπλωματικὰ ἔγγραφα τῆς δεκαετίας 1860 - 1870, σύνδεση ἐνδεικτικὴ κατὰ τὸ συγγραφέα τῆς πολιτικῆς, τῆς τακτικῆς, ἀλλὰ και τῶν προθέσεων τοῦ Ἑλληνικοῦ Κράτους ἀπέναντι στὰ μακροχρόνια συμφέροντα τῆς οἰκονομίας ἀπὸ τὴ μιὰ και στὴν ἐξασφάλιση τῶν μέσων πού θὰ ἐνίσχυαν ἔστω και βραχυχρόνια τὴν ἐξουσία του ἀπὸ τὴν ἄλλη. Βλ. ἀντιστοίχως Κ. Παπαθανασόπουλος, ὁ.π., σ. 269, 348, 351 και Γ. Δερτιλῆς, *Οἰκονομία και 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 ἀξήθησε σὲ 5.000.000 καὶ οἱ μετοχές 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 Ἐταιρεία ἄρχισε τὶς ἐργασίες της, τὴν ἐκτέλεση δηλαδή τῆς ἐγχώριας ἀτμοπλοϊκῆς 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 «Ὀμόνοια» καὶ «Καρτερία»⁹. Τὸ ἴδιο ἔτος ἡ Ἐταιρεία μὲ τὴ συνδρομὴ τῆς κυβέρνησης (ἄρθρο 2 τοῦ Καταστατικοῦ) ἀνοίξε τὶς πρῶτες γραμμὲς μὲ τὸ ἐξωτερικὸ, δρομολογώντας τὰ πλοῖα της πρὸς τὴ Θεσσαλονίκη καὶ τὴν Κρήτη¹⁰. Τὸ Μάιο τοῦ 1859 οἱ ἐξωτερικὲς γραμμὲς τῆς Ἐταιρείας Ἑλληνικῆς Ἀτμοπλοῖας ἐπεκτάθηκαν. Τώρα τὰ πλοῖα της ἐφθάναν μέχρι τὴν Τεργέστη καὶ τὴν Κωνσταντινούπολη¹¹.

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

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

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

8. Τὸ ἄρθρο 2 τοῦ Καταστατικοῦ τῆς Ἐταιρείας Ἑλληνικῆς Ἀτμοπλοῖας ὄριζε τὰ παρακάτω : «Σκοπὸς τῆς Ἐταιρείας ταύτης εἶναι ἡ σύστασις καὶ ἡ διατήρησις τακτικῆς συγκοινωνίας διὰ πέντε τοῦλάχιστον ἰδιοκτῆτων 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 ἴπων ἕκαστον. Ὅλα θέλουσι φέρεи Ἑλληνικὴν σημαίαν. Οἱ πλοῖαρχοι καὶ τὰ δύο τρίτα τοῦλάχιστον τῶν πληρωμάτων θέλουσιν εἶσθαι πολῖται Ἕλληνας, 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 Ἐταιρεία ἔκανε χρῆσιν τοῦ ἄρθρου 6 τοῦ Καταστατικοῦ, πὸς 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 ἰδρυτικὸς νόμος ΣΠΑ' τῆς 22 Ἀπριλίου 1855 (ἄρθρο 4, § ε' καὶ ς'). Ἡ ἴδια ἄλλωστε σύμβαση ἐπικυρώθηκε μὲ τὸ Β. Διάταγμα τῆς 28 Ἰουλίου 1857.

ἀκαταστασία μέχρι τὸ Μάρτιο τοῦ 1864, ποῦ ἡ τακτικὴ του ἐκτέλεση παγιωτοῦντο. Ἄρκει νὰ σημειώσουμε ὅτι στὸ μεταξύ διάστημα ἡ κυβέρνησις, μετὰ ἀπὸ ἀπαίτησι τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τῆς Ἑταιρείας, μετέβαλε τὸ δρομολόγιο τῶν ἐσωτερικῶν γραμμῶν πέντε φορές 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 ἀτμοπλοΐας, ἡ Ἑταιρεία ἐσπευδε μετὰ τὴν ἀνοχὴ τῆς κυβέρνησις νὰ ἱκανοποιήσῃ τὸ δεύτερο ἀπὸ τοὺς ἰδρυτικoὺς σκοποὺς ποῦ ὄριζε τὸ ἄρθρο 2 τοῦ Καταστατικοῦ τῆς : τὸ ἀντικείμενον ἀτμοπλοϊκῶν γραμμῶν μετὰ τὸ ἐξωτερικόν, ἀγνοώντας πῶς τὸ ἴδιο ἄρθρο ὄριζε ρητὰ ὅτι ἡ δρομολόγησι τῶν πλοίων τῆς Ἑταιρείας καὶ σὲ ἐξωτερικὰς γραμμὰς πρέπει νὰ γίνεταί χωρὶς βλάβη τῆς ἐσωτερικῆς συγκοινωνίας.

Τὴν ἴδια ἄλλωστε ἔλλειψι ταχύτητος καὶ εὐκαίτησις ἔδειξε ἡ Ἑταιρεία καὶ γιὰ τὴν ἐκπλήρωσι μιᾶς ἀκόμα ἀπὸ τῆς ὑποχρεώσεως ποῦ ἀνέλαβε μετὰ τὴν ἰδρυσι τῆς. Συγκεκριμένα, τὸ ἄρθρο 3 τοῦ Καταστατικοῦ τῆς ὄριζε ρητὰ μετὰξὺ 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 ἀτμοπλοίων¹⁴.

Παρ' ὅλα αὐτὰ, τὸ ἐργοστάσιον στήθηκε πρόχειρον τὸ 1859 καὶ ὀριστικὰ τὸ 1861. Ὅσο γιὰ τὴν ἀναβάθρα, κατασκευάσθηκε ἐπίσης πρόχειρον 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 ἐργοστάσιον καὶ ἡ ἀναβάθρα λογίζονταν «ἀναγκαῖα συστατικὰ διὰ τὴν ὑπαρξιν τῆς Ἑλληνικῆς Ἀτμοπλοΐας» καὶ κατατάσσονταν «μετὰξὺ τῶν πρώτων ὑποχρεωτικῶν ἔργων τῆς Ἑταιρείας».

Ἀρχικὰ λοιπὸν ἔχουμε νὰ κάνουμε μετὰ ὀρισμένες ἐνέργειες τῆς Ἑταιρείας, ποῦ ἡ νομιμότητά τους ἀμφισβητεῖται. Ἔτσι μιὰ ἀπὸ τῆς βασικῆς ὑποθέσεως εἶναι ἡ διάστασις ποῦ ὑπάρχει ἀνάμεσα στὴν πρακτικὴ τῆς Ἑταιρείας καὶ στὶς συμβατικὰς τῆς ὑποχρεώσεως. Γιατὶ ἡ διάστασις αὐτὴ ἀπομάκρυνε τὴν Ἑταιρεία ἀπὸ σκοποὺς ποῦ ἡ ἐπιδιώξι τους συνέβαλε ἀποφασιστικὰ στὴν ἰδρυσι τῆς. 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 εσωτερική συγκοινωνία και το 1860 ήταν σαφώς αντίθετοι με την άκτοπλοία. Το ίδιο διάστημα το ατμόπλοιο της Έταιρείας ταξιδεύουν γεμάτα στο εσωτερικό και στο εξωτερικό και γίνονται από τρία έντεκα. Και κάτι ακόμα : τα ατμόπλοια που προστίθενται είναι προορισμένα για την εξωτερική και όχι για την εσωτερική 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 ποιές 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 :

-- Γιὰ δώδεκα χρόνια τῆ χορήγηση στήν Ἑταιρεία ἀποκλειστικῶ ἀκτοπλοῖκῶ προνόμιου καί τὴν ἐξασφάλιση τόκου 5% ἑτησίως γιὰ κεφάλαιον μέχρι 2.000.000 δρχ.

— Γιὰ εἴκοσι χρόνια ἀτέλεια εἰσαγωγῆς γιὰ τὰ ἀτμόπλοια, τὸ ἐργοστάσιον καί τὸ ναυπηγεῖο, ἐξομοίωση τῶν πλοίων τῆς Ἑταιρείας μετὰ τὰ πολεμικὰ καί ἐξομοίωση τῆς Ἑταιρείας μετὰ τὸ Δημόσιον γιὰ τὴν ἀγορὰ τῶν οἰκοπέδων τῆς.

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

— Ἡ παραχώρηση τῶν τριῶν πρώτων ἀτμοπλοίων στήν Ἑταιρεία ἐγένετο «ἐπὶ ἐκτιμήσει» καί ὄχι «ἐπὶ τῇ γενομένῃ δαπάνῃ», ὅπως ὄριζε ρητὰ τὸ ἐγκριτικὸ Β. Διάταγμα τῆς 28 Ὀκτωβρίου 1856 (ἄρθρον 1). Μ' αὐτὸ τὸν τρόπο ἡ Ἑταιρεία ὀφελήθηκα κατὰ 463.000 δραχμές.¹⁶

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

— Στὶς 6 Αὐγούστου 1858, ἡ κυβέρνησις μετὰ Β. Διάταγμα ἐπέκτεινε τὴν ἐγγύησιν τοῦ τόκου 5% καί στὸ τρίτον ἑκατομμύριον τοῦ ἑταιρικῶ κεφαλαίου¹⁸.

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

— Ἀπὸ τὰ δύο ἑκατομμύρια 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 στήν Ἑταιρεία νὰ ἀφήνει ἀνασφάλιστον τὸ μισθὸ τῆς ἀξίας τῶν ἀτμοπλοίων τῆς. Μ' αὐτὸ τὸν τρόπο ἡ Ἑταιρεία σχημάτισε

16. Τὰ ἀτμόπλοια αὐτὰ εἶχαν κοστῖσαι στήν Κυβέρνησιν 21,92 L τὸν τόνον καί παραχωρήθηκαν στήν Ἑταιρεία μετὰ ἀπὸ σκληρὰς διαπραγματεύσεις, ἡ «Ἵδρα» καί τὸ «Πανελλήνιον» μετὰ 20,26 L τὸν τόνον καί ἡ «Βασίλισσα τῆς Ἑλλάδος» μετὰ 12,3 L τὸν τόνον. Γιὰ περισσότερα βλ. ΕΤΕ/ΙΑ, ὁ.π., ὑποφ. 6,8, Α. Δόσιος, ὁ.π., σ. 11, 19 - 20, *Τηλέγραφος τῶν Κεντρικῶν*, 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 καί *Ἐνωσις*, ἀρ. 252, 5 Ἀπριλίου 1857, ἀρ. 259, 24 Μαΐου 1857.

17. ΕΤΕ/ΙΑ, ὁ.π., ὑποφ. 8, Α. Δόσιος, ὁ.π., σ. 11 - 12 καί *Τηλέγραφος τῶν Κεντρικῶν*, 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, ὁ.π., ὑποφ. 4, 8.

19. ΕΤΕ/ΙΑ, ὁ.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 κυβέρνηση μὲ δικὰ τῆς ἔξοδα δρομολόγησε γιὰ τέσσερις μῆνες τὸν «Ὁθωνα» καὶ τὴ «Σφενδόνη» στὶς γραμμὲς Τεργέστης, Κωνσταντινούπολης. Τὰ όφέλη τῆς Ἐταιρείας ἀπὸ τὴν ἐκτέλεση αὐτῶν τῶν γραμμῶν ἦταν σημαντικά²¹.

— Πρὶν γίνει τὸ ἐργαστάσιο τῆς Ἐταιρείας, τὰ πλοῖα τῆς ἐπισκευάζονταν δωρεάν στὸ Βασιλικὸ Ναύσταθμο τοῦ Ναυπλίου²².

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

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

— Γιὰ νὰ καλυφθοῦν τὰ ἐλλειμματα τῆς Ἐταιρείας 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 Ἐταιρεία 396.173,52 δραχμὲς ἐπιπλέον.

— Μετὰ ἀπὸ ἐπίμονες καὶ ἐπανειλημμένες αἰτήσεις τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τῆς Ἐταιρείας, 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 Ἐταιρεία 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 Ἐταιρείας τῆς 28 Μαρτίου 1860 (Α. Δόσιος, ὅ.π., σ. 13, 97, 100). Γιὰ περισσότερα ἀναφορικά μὲ τὰ κέρδη τῆς Ἐταιρείας 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 Κεντῶν*, 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 Ἐταιρείας τῆς 30 Μαρτίου 1861. Γιὰ περισσότερα βλ. Α. Δόσιος, ὅ.π., σ. 13, 110 καὶ *Τηλέγραφος τῶν Κεντῶν*, ἀρ. 124, 24 Σεπτεμβρίου 1857.

24. Τὸ δάνειο αὐτὸ δόθηκε γιὰ νὰ μπορέσει ἡ Ἐταιρεία νὰ ἀνταποκριθεῖ σὲ κατεπείγουσες ἀνάγκες πὸν 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 Ἐταιρεία δὲν εἶχε δικαίωμα νὰ ὑψώνει τοὺς ναύλους ἀλλὰ μόνο νὰ τοὺς ἐλαττώνει μέχρι 70% (Α. Δόσιος, ὅ.π., σ. 13 - 14).

— Μὲ τὸν ἴδιο νόμο ἀπὸ τὴν 1 Ἰουλίου 1862 ὀρίστηκε 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 δραχμὲς²⁷.

Μὲ βάση ὅσα ἐκθέσαμε προκύπτει ὅτι ἂν ἡ κυβέρνησις 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 κυβέρνησις 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 συμβαικὲς 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 στιγμὲς. Εἰδικότερα σὲ στιγμὲς ποὺ ἀπειλεῖται ἡ ἐσωτερικὴ τῆς ἀσφάλεια καὶ κινδυνεύει ἡ ἐννομη τάξις (Ναυπλιακὴ ἐξέγερσις, Ἐπανάστασις τοῦ Ὀκτωβρίου). Τὸ ἴδιο ἀκριβῶς ἰσχύει καὶ γιὰ τὸ ρόλο τῆς Ἑταιρείας στὴν ἐξέλιξι τῆς βασικῆς ἐπιλογῆς τῆς κρατικῆς ἐξωτερικῆς πολιτικῆς : τὸ ἀλτρωτικὸ ζήτημα (Κρητικὴ Ἐπανάστασις).

Συγκεκριμένα ἔχουμε : γιὰ τόκους ποὺ πληρώθηκαν ἀπὸ τὴν κυβέρνησις κατὰ τὸν ἰσολογισμὸ 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 κυβέρνησις λόγω δια-

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

28. Ποσὸ ποὺ ἀναλύεται ὡς ἑξῆς : γιὰ ἀγορὰ μετοχῶν 400.000 δραχμὲς· γιὰ ἐγγύησις 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 δραχμὲς· γιὰ ζημίαι κατὰ τὴν παραχώρησι 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 ύπηρεσίες που πρόσφερε σε δύο μόνο περιπτώσεις —στη Ναυπλιακή εξέγερση και στην Έπανάσταση του Οκτωβρίου— 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).

Τό ζήτημα είναι πιστεύουμε σημαντικό γιατί συνάγεται ότι τό κυβερνητικό ενδιαφέρον για άτμπολοία δέν είχε μόνο οικονομικό και άναπτυξιακό περιεχόμενο, αλλά και σαφείς πολιτικούς στόχους. Στην περίπτωση βέβαια τής Κρητικής Έπανάστασης, όπως χαρακτηριστικά άναφέρουν οι πηγές τής εποχής, ή Έταιρεία δέν καταδέχτηκε νά ζητήσει ούτε μία δραχμή από την κυβέρνηση για τήν εκτέλεση έντεκα συνολικά πλώων μεγάλης σημασίας για τήν έκβαση τών επιχειρήσεων που διεξάγονταν τότε. Αυτό όμως δέν άναιρεί τά παραπάνω. Άντίθετα φανερώνει όχι μόνο τό ποσοστό νόθευσης τής επενδυτικής βούλησης του Δημοσίου, αλλά και τό ποσοστό νόθευσης τής ίδιας τής επιχειρηματικής βούλησης τής Έταιρείας κάτω από τήν πίεση τής πολιτικής βούλησης του Κράτους.

Πάντως, και σ' αυτή τήν περίπτωση ή Έταιρεία δέ φαίνεται νά ζημιώθηκε, αφού οι μισθοί τών πληρωμάτων, τά έξοδα τών άτμπολίων και οι δαπάνες τών επισκευών επιβάρυναν τήν Κεντρική Έπιτροπή τής Έπανάστασης, ή όποία μάλιστα είχε έγγραψει για τήν ασφάλεια τών πλοίων τής Έταιρείας «κατά παντός κινδύνου»³¹.

Όσον άφορά τήν οικονομική κατάσταση τής Έταιρείας είναι πιστεύουμε συνάρτηση πολλών παραγόντων: οι συχνές παρεκκλίσεις τής Έταιρείας από τούς καταστατικούς της σκοπούς· ή άνοχη του Κράτους άπέναντι στις παρεκκλίσεις αυτές· ή συνεχής οικονομική ένίσχυση του Δημοσίου στην Έταιρεία σε συνδυασμό με κάποιες σοβαρές ύπηρεσίες που παρέχονται στο Κράτος άπ' τήν πλευρά τής Έταιρείας· ή μεγάλη άρωγη τής Έθνικής Τράπεζας άπέναντι σ' ένα κακόχρεο όφειλέτη, όπως παρουσιάζεται ή Έταιρεία στις έπίσημες εκθέσεις τής Τράπεζας, όλα αυτά δημιουργούν προβλήματα στον έρευνητή.

Τό πρόβλημα του έπακριβοϋς προσδιορισμού όχι μόνο τών άμεσων και έμμεσων στόχων τής Έταιρείας, αλλά και τών προσδοκιών όλων όσων ενδιαφέρθηκαν κατά τρόπο συγκεκριμένο άρχικά για τήν ίδρυσή της, και άργότερα για τή διατήρησή της, είναι νομίζουμε ένα άπ' τά σπουδαιότερα.

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

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

Ἰδιαίτερα ὅταν αὐτὸ τὸ ἐνδιαφέρον συνδυάζεται κάθε φορά μὲ τὴν προβολὴ στόχων ἀνάλογον μὲ τοὺς λόγους πού τὸ ὑποκινοῦν καὶ μὲ τὴ διεκδίκηση ἀπαιτήσεων ἀνάλογων μὲ ἐκεῖνες πού τὸ συντηροῦν. Ἔτσι μιὰ τρίτη ὑπόθεση πού ἀναδεικνύεται εἶναι ἡ σχέση πού 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 ἐπομένως νὰ διερευνηθεῖ σὲ ποῖο 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' ἓνα ἀκόμα στοιχεῖο, σημαντικὸ γιὰ τὴν προβληματικὴ μας. Τὸ πρόσθετο αὐτὸ στοιχεῖο ἀφορᾷ βέβαια τὸ ἔλλειμμα πού παρουσίασε ἡ Ἑταιρεία ἀπὸ τὸ πρῶτο ἔτος τῆς λειτουργίας της μέχρι τὸ 1869³², ἀλλὰ κι ἀργότερα. Μέχρι δηλαδὴ τὴν ὀριστικὴ 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 ὀλόκληρο ἀπὸ διάφορες ἔκτακτες συνδρομὲς τοῦ Δημοσίου· ὅτι τὸ γενικὸ ἔλλειμμα τῆς δωδεκαετοῦς διαχείρισης ξεπέρασε τὸ ἐνάμισυ 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 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 ὀρισμένα σοβαρὰ προβλήματα ὡς πρὸς τὴν ὀρθὴ ὀργάνωση τῆς Ἑταιρείας καὶ ὡς πρὸς τὴν ἀποτελεσματικὴτητα 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 δραχμὲς· 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, ὀ.π., ὑποφ. 4, Ἐφημερὶς τῶν Συζητήσεων 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, ὀ.π., σ. 17 - 20, 106 - 116).

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

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

Βέβαια, στὶς πηγές τῆς ἐποχῆς καὶ εἰδικότερα στὴν ὀρθογραφία τοῦ Α. Δόσιου καὶ τῶν ἀντιπάλων του ἀναφέρονται συχνὰ ὡς λόγοι τῆς ἀποτυχίας αὐτῆς : ἡ κακὴ διοίκηση, ἡ περλιτέλεια στὶς δαπάνες, οἱ καταχρήσεις στὴν ἔκδοση τῶν εἰσιτηρίων, ἡ ὑπερβολικὴ κατανάλωση γαιανθράκων, ὁ μεγάλος ἀριθμὸς τῶν ἀτμοπλοίων, οἱ συχνές καθυστερήσεις στὶς πληρωμές 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. Ἔχουμε ἔτσι νὰ κάνουμε κυρίως μὲ τὴν κατάσταση τῆς ἐλληνικῆς οἰκονομίας, τὴν κρατικὴ πολιτικὴ, 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 μπορούσαν βέβαια νὰ βελτιωθοῦν ἀπὸ τὴν ἴδια τὴν Ἑταιρεία καὶ ὑπῆρχε ἀνάγκη νὰ πάρει τὸ Κράτος τὰ κατάλληλα μέτρα. Πρὸς τὴν κατεύθυνση αὐτῆ, θεωρητικὰ τουλάχιστον, μπορούσε 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 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 ὄρους.

Στὴν πραγματικότητα δηλαδή, ἐγκατέλειψε τὴν προστατευτικὴ του πο-

34. Πράγμα δύσκολο, γιὰτι 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 ζημίωσε 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 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 τῆς ὄψη ἀφορᾷ ὄλες ἐκείνες τὶς παρεμβάσεις ποῦ ὄφειλε νὰ κάνει καὶ τελικὰ δὲν ἔκανε τὸ Δημόσιο.

Τὸ γεγονός 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 ποῦ θὰ μπορούσε νὰ ἀποδώσει μιὰ πραγματικὰ ὀρθὴ ναυτιλιακὴ πολιτικὴ καὶ ὅτι συνδυάζεται μὲ κάποια ἀνταλλάγματα ἀπὸ τὴν πλευρὰ τῆς Ἑταιρείας, ποῦ 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 ποῦ 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 δυσβρωτικά τῆς μειονεκτήματα. Παρόλα αὐτὰ δὲν ἀσχολήθηκε καθόλου μὲ τὴν ἐξάλειψή τους. Τὰ μειονεκτήματα αὐτὰ, ἀπ' ὅ,τι μπορούμε νὰ υποθέσουμε, συνέχισαν νὰ τὴ χαρακτηρίζουν μέχρι καὶ τὴν ὀριστικὴ τῆς διάλυση, τὸ 1892.

35. Γ. Δερτιλῆς, ὀ.π.

36. Γιὰ περισσότερα βλ. τὴν εἰσηγητικὴ ἐκθεση τοῦ νομοσχεδίου «Περὶ συστάσεως ἀτμοπλοίων» ποῦ διάβασε στὴ Βουλὴ στὶς 31 Μαρτίου 1855 ὁ τότε πρῶθυπουργὸς 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, ὀ.π., σ. 153 - 169.

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

Ἔτσι, οἱ ὀχλήσεις τῆς Ἑταιρείας πρὸς τὸ Κράτος εἶχαν πάντα τὸ χαρακτηριστὴρ διακεδικήσεων εἴτε διευκολύνσεων, μὲ σκοπὸ τὴν αὐξηση τῶν κερδῶν τῆς, εἴτε ἐπιχορηγήσεων μὲ βασικὴ ἐπιδίωξη τὴν κάλυψη τῶν ζημιῶν τῆς. Ποτὲ πάντως δὲν ἐπιδίωκαν τὴ λήψη συγκεκριμένων μέτρων ἀπ' τὴν πλευρὰ τοῦ Κράτους, ποῦ ἢ ἐφαρμογὴ τους θὰ ὀδηγοῦσε στὴν ἐπίλυση πολλῶν προβλημάτων ποῦ εἶχαν δημιουργηθεῖ ἀπὸ παράγοντες πέρα ἀπὸ τὴ δραστηριότητά τῆς. Ἔτσι μία ἀκόμα ἀπὸ τὶς βασικὲς ὑποθέσεις αὐτῆς τῆς μελέτης εἶναι ἡ ἀντίληψη τῆς ἴδιας τῆς Ἑταιρείας γιὰ τὴν παθολογία τῆς. Πράγμα ποῦ ὀδηγεῖ τὴν ἐργασία σὲ προσωπογραφικοῦ τύπου διερευνήσεις. Χρειάζεται ἐπομένως νὰ δοῦμε, ἂν ἀπομονώσουμε περιπτώσεις μελῶν τῆς Διοίκησης, ποῖα 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 τῆς 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 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 ἐξωτερικὸ.

Ἡ Ἑταιρεία Ἑλληνικῆς Ἀτμοπλοῖας διευκόλυνε ὁμως τὴν ἐσωτερικὴ συγκοινωνία· ἐνίσχυσε τὴν ἀνάπτυξη τοῦ ἐσωτερικοῦ καὶ ἐξωτερικοῦ ἐμπορίου· ὑπῆρξε ὀπωσδήποτε διαρκῆς ἀγωγὸς προόδου καὶ πολιτισμοῦ· ὑπῆρέτησε πιστὰ τὰ συμφέροντα τῆς διοίκησης· βοήθησε σημαντικὰ τὴν κυβέρνησι τῶν Ὀκτωβρίου στὴν ἐδραίωση τῆς Ἐπανάστασης καὶ τὴν ἐνίσχυση τῆς δημόσιας τάξης· συνέδραμε ἀποτελεσματικὰ τὴν Κρητικὴ Ἐπανάσταση· ἱδρυσε ἐργοστάσιο σιδηρουργίας· κατασκεύασε νεοκλεῖο· τὸ 1861 ἀπασχολοῦσε 600 ὑπάλληλους καὶ μέχρι τὸ 1869 ἐκπαίδευσε συνολικὰ δεκαεπτὰ νέους Ἑλλήνες μηχανικούς. Κατὰ συνέπεια ἡ Ἑταιρεία βοήθησε τὸ Κράτος νὰ δημιουργήσῃ συγκοινωνιακὴ ὑποδομὴ, ποῦ ἢ σημασία τῆς στὴ διαδικασία τοῦ ἐκσυγχρονισμοῦ δὲν πρέπει νὰ ὑποτιμᾶται. Ὅπως ἄλλωστε δὲν πρέπει νὰ παραγνωρίζεται τὸ γεγονὸς ὅτι τὰ πλοῖα τῆς χρησιμοποιήθηκαν ὡς οἰκονομικὸ καὶ στρατιωτικὸ ὄπλο ἡπειρωτικῆς ἐμ-

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

Ἀπὸ τὴν ἄλλη μεριά ὅμως, μέχρι τὸ 1869 ἡ Ἐταιρεία εἶχε σωρεύσει ἕνα παθητικὸ ἀπὸ ζημιές ποῦ 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 ποῦ ἔχει ἔνσωματωθεῖ 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 ποῦ 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 Ἐθνικὴ Τράπεζα.

Ἡ Ἐθνικὴ Τράπεζα: Ὡς πρὸς τὸ ἐνδιαφέρον τῆς Ἐθνικῆς ποῦ καταλήγει τελικὰ στὴν ἐπένδυση καὶ ὡς πρὸς τὴ στρατηγικὴ ποῦ 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 Ἐταιρεία 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 ποῦ ἐπιδιώκει νὰ χαράξει ἡ Τράπεζα σὲ σχέση μὲ τὴ ναυτιλία.

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

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

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

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

Ἡ Ἑλληνικὴ Ἀτμοπλοῖα Πατρῶν, προσανατολισμένη κατὰ κύριο λόγο στὴν ἐξυπηρέτηση τοῦ σταφιδεμπορίου καὶ τῶν ἐξαγωγῶν τῶν ἐπίδοξων ἰδρυτῶν τῆς, 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 Ἀτμοπλοῖας Πατρῶν, καὶ ἀνεπίσημα μὲ τὴ διατύπωση συγκεκριμένων ὄρων 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 ἴδρυση 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 ἐπιδιωξέων.

Τὰ πράγματα ἀλλάζουν, ὅταν ἡ νέα Ἑταιρεία ἰδρύεται 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 ἰδρυτικὸ 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 γιὰ τὴν ἔβλεπαν πρὸς τὴ Σύρο, δὲ μετέχουν καὶ τώρα. Ἴσως ἀντιλαμβάνονται ἐγκαιρὰ ὅτι ἡ ἑλληνικὴ Ἑταιρεία θὰ καθηλωθεῖ τελικὰ στὸ ἐσωτερικὸ. ΕΤΕ/ΙΑ, ὁ.π., ὑποφ. Ι καὶ φακ. 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 ἀπαγορεύουν 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 τῆς⁴¹. Ἔτσι μετὰ τὴν πρώτη ἀποτυχημένη προσπάθεια τῆς Τράπεζας ποὺ γίνεται μὲ τὴν ἴδρυση τοῦ Πρακτορείου ποὺ κλείνει τὸ 1847, ἡ δευτέρη 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 τῆς καὶ τοὺς ὑποστηρικτές της 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 ἐπιστημάνουν ὅ,τι νοσεῖ στὴν Ἑταιρεία καὶ στὴν προσπάθεια γιὰ ναυτιλιακὴ ἀνάπτυξη γενικότερα. Κάτι ποὺ ὀδηγεῖ 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, ὁ.π., ὑποφ. 4.

43. ΕΤΕ/ΙΑ, ὁ.π., ὑποφ. 2, 3, 6.

τὸ χαρακτῆρα αὐτῆς τῆς σύνδεσης θὰ φανεῖ, πιστεύουμε, ἂν ἔχουν πραγματικά μιὰ οἰκονομική στρατηγική τέτοια ποὺ νὰ ὀδηγεῖ στὴν ἀνάπτυξη τοῦ ἐγγῶριου 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, 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 ἐσωτερικὸ 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 ἢ Ἑθνικὴ.