

Μνήμων

Τόμ. 24, Αρ. 2 (2002)



ΠΡΟΕΠΑΝΑΣΤΑΤΙΚΈΣ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΌΤΗΤΕΣ. Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΡΙΣΗ ΚΑΙ Η ΠΟΡΕΙΑ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΙΚΟΣΙΕΝΑ

ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΡΕΜΜΥΔΑΣ

doi: [10.12681/mnimon.735](https://doi.org/10.12681/mnimon.735)

Βιβλιογραφική αναφορά:

ΚΡΕΜΜΥΔΑΣ Β. (2002). ΠΡΟΕΠΑΝΑΣΤΑΤΙΚΈΣ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΌΤΗΤΕΣ. Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΡΙΣΗ ΚΑΙ Η ΠΟΡΕΙΑ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΙΚΟΣΙΕΝΑ. *Μνήμων*, 24(2), 71–84. <https://doi.org/10.12681/mnimon.735>

ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΡΕΜΜΥΔΑΣ

ΠΡΟΕΠΑΝΑΣΤΑΤΙΚΕΣ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΕΣ
Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΡΙΣΗ ΚΑΙ Η ΠΟΡΕΙΑ
ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΙΚΟΣΙΕΝΑ

Σε δημοσίευσμά μου του 1976¹ είχα προσπαθήσει να αναδείξω την έκταση και το βάθος μιας κρίσης των νέων κυρίως οικονομικών δραστηριοτήτων των Ελλήνων, υπηκόων του σουλτάνου ή μοναρχών της Ευρώπης, κατά τη δεύτερη δεκαετία του 19ου αιώνα, την τελευταία δηλαδή πριν από την έκρηξη της Επανάστασης του 1821· είχα επίσης επιχειρήσει να συνδέσω την κρίση με την Επανάσταση, προτείνοντας να υποθέσουμε ότι επιτάχυνε την έναρξή της. Κυρίως όμως προσπάθησα να περιγράψω ένα κλίμα συνολικότερης κρίσης, με τις ρίζες του στην κρίση των οικονομικών δραστηριοτήτων, το οποίο διαχύθηκε με μεγάλη ταχύτητα και έθιξε διαμορφωμένες κοινωνικές σχέσεις και εξουσίες, οικονομικές, ιδεολογικές και πολιτικές, προκειμένου να προτείνω ένα νέο αναλυτικό, εκτός από εννοιολογικό, εργαλείο για την καλύτερη κατανόηση του Εικοσιένα: οι νέες πραγματικότητες του ελληνισμού, που άρχισαν να διαμορφώνονται από τα μέσα του 18ου αιώνα, με χρονικό σημείο ωρίμανσης και ακμής τους την τελευταία δεκαετία του και την πρώτη του 19ου αιώνα, άρχισαν να βυθίζονται σε σοβαρή κρίση μετά το 1810, η οποία, όπως θα δούμε σ' αυτό εδώ το δημοσίευμα, ανέδειξε και πολλά αδιέξοδα, και, πάντως, η Επανάσταση δεν οργανώθηκε και δεν κηρύχθηκε μέσα σε κλίμα γενικής ανόδου και ευφορίας, παρά μέσα σε κατάσταση γενικευμένων περιπλοκών προβλημάτων και αδιεξόδων.

Στο δημοσίευμα εκείνο έχουν αποτυπωθεί ιστοριογραφικά δεδομένα και αιτήματα της εποχής του, όπως σε κάθε δημοσίευμα. Έκτοτε, η ιστοριογραφική πείρα και εμπειρία που συσσωρεύθηκαν είναι πλούσιες. Αυτά, καθώς και η αίσθηση ότι η ώρα για τη σύνταξη μιας νέας Ιστορίας του Εικοσιένα έχει πια έρθει, με κάνουν να επανέλθω στο ζήτημα που με είχε απασχολήσει το

1. Βασίλης Κρεμμυδάς, «Η οικονομική κρίση στον ελλαδικό χώρο στις αρχές του 19ου αιώνα και οι Επιπτώσεις της στην Επανάσταση του 1821», *Μνήμων* 6 (1976) 16-33.

1976:² πολλές από τις επιφυλάξεις που διέκριναν τότε παρατηρήσεις και υποθέσεις μου πρέπει τώρα να αρθούν· κρίσιμα ζητήματα που απλώς τέθηκαν τότε είναι τώρα δυνατόν να εξεταστούν αναλυτικότερα και διεισδυτικότερα· κάποιες παρατηρήσεις για συνολικότερα αιτήματα του ελληνισμού, κυρίως αυτό για την ανάγκη να δημιουργηθεί εθνική αγορά, πρέπει τώρα να διαβαστούν κάπως διαφορετικά· ενώ νέα τεκμήρια ανέδειξαν και άλλες όψεις της κρίσης, που την εμφανίζουν περισσότερο αδιέξοδη. Αυτά είναι η δική μου διεκδίκηση από αυτό εδώ το μελέτημα, το οποίο όμως δεν είναι δυνατό να διαβαστεί ανεξάρτητα από εκείνο του 1976.³

Και ως προστεθεί ότι τώρα η ματιά έχει περιοριστεί στη ναυτιλία και στο θαλάσσιο εμπόριο, όπου με λίγα νέα αρχειακά τεκμήρια και με την περαιτέρω επεξεργασία ήδη γνωστών είναι δυνατό να τοποθετήσουμε το πρόβλημα σε περισσότερο βάθος και μεγαλύτερη έκταση. Για άλλους τομείς οικονομικών δραστηριοτήτων δεν έχουν προκύψει νέα τεκμήρια· εξηγείται, ωστόσο, πιο κάτω ότι οι εμποροναυτιλιακές δραστηριότητες επηρέαζαν σημαντικό μέρος και της παραγωγής και της έξω απ' αυτές κυκλοφορίας. Χρειάζεται και μια τελευταία διευκρίνιση: η παρακμή των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων του δυτικού ελληνικού χώρου (Μεσολόγγι, Ήπειρος) συνέβη πολύ ενωρίτερα, στα μέσα του 18ου αιώνα, οφείλεται σε διαφορετικούς λόγους και δεν έχει τα ίδια χαρακτηριστικά με αυτήν του Αιγαίου· για πολλούς λόγους, είναι ένα διαφορετικό γεγονός.

Έγινε πιο πάνω λόγος για κρίση των νέων ελληνικών οικονομικών δραστηριοτήτων· αυτές είναι η ανάπτυξη πολύ ισχυρής εμπορικής ναυτιλίας και η διεξαγωγή εμπορίου με ευρωπαϊκή και μεσογειακή διάσταση, η δημιουργία και ακμή νέας βιομηχανικής παραγωγής, η οργάνωση μοντέρνων οικονομικών σχημάτων και θεσμών και η ένταξή τους στις οικονομικές σχέσεις που διαμορφώνονταν στην Ευρώπη, τη μητρόπολη της παγκόσμιας αγοράς.

Δεν είναι, δηλαδή, αλήθεια ότι έχουμε να κάνουμε με μια απλή κρίση του σιτεμπορίου που ασκούσαν τα ελληνικά πλοία: θα δούμε στη συνέχεια ότι έχουμε να κάνουμε με γεγονός βαθύτερο και συνολικότερο. Είναι όμως αλήθεια ότι η κρίση εκδηλώθηκε με μεγαλύτερη έμφαση στη ναυτιλία, επειδή σε αυτήν είχε εκφραστεί αρτιότερα ο χαρακτήρας των νέων οικονομικών δραστηριοτήτων· αυτή ήταν κάτι σαν η συνισταμένη τους. Για να κατανοήσουμε καλύτερα την έκταση και το χαρακτήρα της κρίσης στην προεπαναστατική ναυτιλία, πρέπει να ξέρουμε, εκτός από τον οικονομικό ρόλο, το σχήμα της λειτουργίας της: γνωρίζουμε τώρα καλά και τα δύο.

2. Δεν πρέπει να κρύψω ότι σ' αυτό πολύ συνέβαλαν και οι επανειλημμένες παροτρύνσεις φίλων, οι οποίοι γνωρίζουν την καταρχήν άρνησή μου να ξαναεπεξεργάζομαι αυτοτελώς παλαιά δημοσιεύματά μου.

3. Αυτός είναι ο λόγος που εδώ δε γίνεται καμιά επιμέρους παραπομπή στο περιεχόμενό του, αφού τούτο συνεχίζει εκείνο. Πάντως, καθόλου δεν είναι στις προθέσεις μου να προκαλέσω σύγκριση δύο ιστοριογραφικών στιγμών που απέχουν μεταξύ τους τουλάχιστον 27 χρόνια, μολοντί κάτι τέτοιο δεν είναι ίσως δυνατό να αποτραπεί.

Ξέρουμε δηλαδή ότι ο λόγος ύπαρξης του προεπαναστατικού⁴ ελληνικού⁵ πλοίου ήταν η διεξαγωγή εμπορίου από το ίδιο, η λειτουργία του δηλαδή ως εμπόρου· να είναι μεταφορικό μέσο δικών του εμπορευμάτων, περιστασιακά μόνον ξένων.⁶ Και ξέρουμε ότι λειτουργία του προεπαναστατικού ελληνικού πλοίου σημαίνει ταυτόχρονη λειτουργία δύο εταιρειών, μιας μεταφορικής και μιας εμπορικής, ή μιας εταιρείας της πλοιοκτησίας και μιας του φορτίου· ότι μέτοχοι των δύο εταιρειών ήταν τα ίδια πρόσωπα, όπως το ίδιο πρόσωπο ήταν διαχειριστής και των δύο εταιριών και ταυτόχρονα ένας από τους κύριους μετόχους τους και καπετάνιος του πλοίου· ότι οι εργαζόμενοι στο πλοίο λογίζονταν ως εργαζόμενοι και για τις δύο εταιρείες· και ότι μόνον στην εταιρεία του φορτίου υπήρχαν και «έμμεσοι» μέτοχοι, αυτοί που συμμετείχαν δηλαδή στο σχηματισμό του εταιρικού μεριδίου των άμεσων μετόχων και που δεν είχαν να λογαριαστούν παρά με τον άμεσο μέτοχο στον οποίο κατέβαλαν τα χρήματά τους.

Κάτι άλλο που ξέρουμε τώρα καλά είναι ότι η επένδυση στις δύο εταιρείες γινόταν κεχωρισμένως (άπαξ στην εταιρεία της πλοιοκτησίας, ανά ταξίδι στην εταιρεία του φορτίου), αλλά οι αποδόσεις και των δύο υπολογίζονταν ενιαία και μόνον επί των πεπραγμένων της δεύτερης: διαχωρισμός του μεταφορικού από το εμπορικό κέρδος (το ίδιο και στην περίπτωση ζημίας) δεν ήταν δυνατός από τον τρόπο λειτουργίας του πλοίου.⁷

Αυτό το σχήμα οργάνωσης της ελληνικής εμποροναυτιλιακής επιχείρησης οδηγούσε σε πλήρη κατάρρευσή της, αν η εταιρεία του φορτίου δοκίμαζε μακρόχρονη κρίση· ακόμη και μία ατυχής εμπορική πράξη συμπαρέσυρε αυτομάτως στην ατυχία και την εταιρεία της πλοιοκτησίας: οι αποδόσεις του επενδυμένου εφοπλιστικού κεφαλαίου ήταν πλήρως συναρτημένες με τις αποδόσεις του επενδυμένου στο ταξίδι εμπορικού κεφαλαίου· η κακή απόδοση του δεύτερου σήμαινε αυτομάτως το ίδιο και για το πρώτο. Είναι αυτό ακριβώς που

4. Με την ίδια λογική λειτούργησε και στη διάρκεια του Εικοσιένα και για δύο περίπου δεκαετίες κατόπιν.

5. Μέχρι την ίδρυση ελληνικού κράτους με το «ελληνικό» πλοίο δεν μπορούμε να ορίζουμε άλλο από την εθνικότητα της πλοιοκτησίας, ανεξάρτητα από τη σημαία με την οποία ταξίδευε.

6. Αντ. Λιγνός, *Ιστορία της νήσου Ύδρας*, τ. Α', Αθήνα 1946, σ. 601: «Δεν εταξίδευον τα πλοία της Ύδρας επί ναύλω, ειμή εν' αρχή· αλλ' εταξίδευον και εμπορεύοντο δι' ίδιον λογαριασμόν και προς ίδιον κέρδος». Οι σχετικές αρχειακές αναφορές είναι άφθονες. Πρόχειρα: Β. Κρεμμυδάς, *Αρχείο Χατζηπαναγιώτη*, Αθήνα 1973.

7. Ας μου επιτραπεί να παραπέμψω στα γνωστά: Β. Κρεμμυδάς, *Ελληνική ναυτιλία 1776-1835*, τ. Β', Αθήνα, Ιστορικό Αρχείο - Εμπορική Τράπεζα της Ελλάδος, 1986, σ. 20-25, 54-55, 58-65· του ίδιου, «Όψεις της τσακωνικής κοινωνίας (1784-1821)», *Χρονικά των Τσακωνών*, Γ' (1969) 17-31· και του ίδιου, *Αρχείο Χατζηπαναγιώτη*, ό.π., σ. 70-104, passim.

συνέβη: η δυσμενής για το ελληνικό εμπόριο πολιτική συγκυρία έφερε την κάμψη των εμπορικών εργασιών και τη μείωση των κερδών των εμπορικών πράξεων, καθώς και την αύξηση του κόστους λειτουργίας των δύο εταιρειών και ανέδειξε τα αδιέξοδα και του συγκεκριμένου οργανωτικού σχήματος και του «υπόδουλου» ελληνικού κεφαλαίου· και τελικά, ανέδειξε τα αδιέξοδα ενός ολόκληρου ελληνικού κόσμου.

Η δυσμενής πολιτική συγκυρία, για την οποία ο λόγος, είναι πολύ γνωστή και γι' αυτό αρκούν δυο λόγια: η διαφαινόμενη από το τέλος της δεκαετίας του 1800 λήξη της πολεμικής περιπέτειας στην Ευρώπη έφερε τη σταδιακή ανάκτηση των πριν από το 1789 εμπορικών θέσεων τους από τις ευρωπαϊκές εμπορικές δυνάμεις σε ολόκληρη τη Μεσόγειο —και στις δικές τους εθνικές αγορές, εννοείται—, χωρίς να έχει σημασία για το ζήτημα που μας απασχολεί εδώ αν οι συσχετισμοί παρέμειναν ίδιοι, διαφοροποιήθηκαν ή ανατράπηκαν· αν, αλλιώς, κάθε χώρα ανέκτησε την ίδια θέση, ως χώρο και ως ισχύ. Έχει όμως σημασία ότι ένα κενό το οποίο επιτυχώς είχε καλύψει η νέα ελληνική οικονομική δραστηριότητα άρχισε να ξανακαλύπτεται απ' αυτούς που το είχαν αφήσει.

Η κρίση στην ελληνική ναυτιλία, την κυριότερη νέα οικονομική δραστηριότητα με έδρα τον υπόδουλο ελληνικό χώρο και χαρακτηριστικότερο δείκτη της οικονομικής ανάπτυξής του, οφείλεται στη ραγδαία κάμψη του όγκου των εμπορικών εργασιών της:⁸ παντελής απουσία ανταγωνιστικότητας στο πεδίο των εμπορικών ανταλλαγών, αδυναμία δηλαδή συμμετοχής στις καταμεριστικές διαδικασίες της παγκόσμιας αγοράς, μολοντί τα οικονομικά δεδομένα (ισχυρό κεφάλαιο), η οργάνωση (μοντέρνα εταιρικά σχήματα) και η πολύχρονη διεθνής πείρα το επέτρεπαν. Αναλόγως ραγδαία ήταν και η κάμψη των κερδών· αυτό είναι ένα λεπτό ζήτημα και πρέπει να εξετάζεται με προσοχή, γιατί έχει οδηγήσει σε παρανοήσεις. Στην περίπτωση του εμπορίου που έκανε το ελληνικό πλοίο έχουμε κάμψη των κερδών κάθε εμπορικής πράξης και κάθε επιχειρηματία που είχε επενδύσει σε εμπορική πράξη. Το μεγάλο πρόβλημα της ελληνικής ναυτιλίας δεν ήταν αυτό, παρά ήταν η μεγάλη μείωση των εμπορικών πράξεων: όταν ένα πλοίο δεν κινείται και δεν εμπορεύεται, δεν μπορούμε να μιλούμε για κάμψη των κερδών· μιλούμε στην περίπτωση αυτή για ακινησία ή και νέκρωση των κεφαλαίων και της επιχειρηματικής δραστηριότητας. Γι' αυτό, το μέγεθος και ο χαρακτήρας της κρίσης δεν πρέπει να αναζητούνται στο ποσοστό κέρδους επί του επενδύμενου κεφαλαίου, αλλά στις επενδυτικές διεξόδους του συνόλου του διαθέσιμου κεφαλαίου· στην πρώτη περίπτωση η

8. Όλες οι πληροφορίες που διαθέτουμε για την κίνηση ελληνικών πλοίων στα λιμάνια της Μεσογείου μαρτυρούν για τη μεγάλη κάμψη: Β. Κρεμμυδάς, *Ελληνική ναυτιλία 1776-1835*, τ. Α', Αθήνα, Ιστορικό Αρχείο - Εμπορική Τράπεζα της Ελλάδος, 1985.

μείωση των κερδών θα μπορούσε να αποδοθεί στην κάμψη των τιμών, ιδιαίτερα αν το κεφάλαιο επενδυόταν στο εμπόριο ενός μόνον εμπορεύματος, των σιτηρών για παράδειγμα, μια πρακτική που λόγω της πολιτικής και οικονομικής συγκυρίας εφάρμοζε το ελληνικό πλοίο, κάτι όμως που δεν εξηγεί ικανοποιητικά το συνολικό γεγονός της κρίσης.

Και πράγματι μερικοί ερευνητές έχουν αποδώσει την κρίση στην εμπορική ναυτιλία στην κάμψη των τιμών των σιτηρών. Εντούτοις, αυτό που ξέρουμε είναι ότι κατά τις δύο πρώτες δεκαετίες του 19ου αιώνα έχουμε ραγδαία άνοδο των τιμών —και των σιτηρών—, που κατά περιπτώσεις έφτασε και στον τριπλασιασμό, με κυμάνσεις: απότομη άνοδος γύρω στο 1815 και κάμψη, ως προς αυτήν την άνοδο, από το 1819.⁹

Η οικονομική κρίση στο εμπόριο και στη ναυτιλία δημιουργούσε πολύ σοβαρό πρόβλημα με εκτεταμένες συνέπειες, επειδή αυτοί οι οικονομικοί το-

9. Ας αρχίσουμε με μια πληροφορία που μας δίνει ο γάλλος υποπρόξενος στο Ναύπλιο De Saint André (Archives du Ministère des Affaires Étrangères, correspondance consulaire, Naples de Roumanie, 20 Δεκ. 1819): «L'île d'Hydra n'est pas dans ce moment dans une situation brillante, le commerce des grains... est presque l'unique ressource qui alimente sa navigation, les bas prix auxquels se vendent généralement les blés portent une atteinte remarquable et bien rapide à la prospérité... Le mois dernier un parti nombreux, composé de matelots Idriotes sans emploi s'est mis dans un état de révolte... Le blés néanmoins ne se vend à Hydra que 5 1/2 piastres le kilo... Si, comme tout porte à le croire, ce prix n'éprouvait d'augmentation pendant plus d'une année, il est probable qu'une partie de la population d'Hydra se trouverait forcée à une émigration, qui, je pense, ne s'effectuerait dans un caractère paisible». Το απόσπασμα είναι πολλαπλώς ενδιαφέρον· εδώ, όμως, δε μας ενδιαφέρει παρά η πληροφορία για την τιμή του σιταριού, την οποία ο υποπρόξενος θεωρεί καταστρεπτική.

Η τιμή την οποία αναφέρει όμως ο De Saint André, δηλαδή 9,78 παράδες στην οκά, κινείται στα επίπεδα της τιμής εισαγωγής και εξαγωγής αυτού του εμπορεύματος στην Πελοπόννησο, κάτι που όφειλε να γνωρίζει. Η τιμή αυτή είναι υπερδιπλάσια από την τιμή της περιόδου 1783-1789, κατά 80% περίπου ανώτερη από την τιμή του πελοποννησιακού σιταριού στην αγορά της Μασσαλίας το 1791 (B. Κρεμμυδάς, *Το εμπόριο της Πελοποννήσου στο 18ο αιώνα*, Αθήνα 1972, σ. 206-209) και κατά 15% περίπου ανώτερη από την τιμή του 1809· είναι όμως κατά 60% περίπου κατώτερη από την, μοναδική, τιμή του 1815: πράγματι, εκεί στα 1814-1816 έχουμε μια απότομη άνοδο των τιμών, οι οποίες όμως άρχισαν να επανέρχονται στους προηγούμενους ανοδικούς ρυθμούς τους καθώς οι νέες πολιτικές πραγματικότητες στην Ευρώπη εδραιώνονταν (B. Κρεμμυδάς, *Συγκυρία και εμπόριο στην προεπαναστατική Πελοπόννησο, 1793-1821*, Αθήνα, Θεμέλιο, 1980, σ. 115-121).

Ο γάλλος υποπρόξενος επιμένει στη χαμηλή τιμή του σιταριού ως αιτία της κρίσης, ενώ γνωρίζει και το λέει ότι η εξέγερση έγινε από άνεργους ναυτικούς και ότι η ενδεχόμενη μετανάστευση, την οποία επίσης θα απέδιδε στη χαμηλή τιμή του σιταριού, θα γινόταν λόγω της ανεργίας.

μείς είχαν γνωρίσει στα χέρια των Ελλήνων τόσο μεγάλη ανάπτυξη, ώστε εν πολλοίς άλλαξαν το σύνολο των οικονομικών πραγματικοτήτων του υπόδουλου ελληνισμού και επηρέασαν τις αντίστοιχες του παροικιακού, και προετοίμασαν την οργάνωση μεγάλων επιχειρηματικών δραστηριοτήτων, μεγάλου εμπορίου και μεγάλης ναυτιλίας. Αυτός είναι και ο λόγος που έκανε την κρίση να απλωθεί σε ευρύτατα κοινωνικά στρώματα, αυτά που είχαν συνδέσει την υπόστασή τους με τις νέες οικονομικές δραστηριότητες, πολύ περισσότερο που σε χώρους ευμάρειας και αυξημένης ζήτησης μεταποιημένων αγαθών η παραγωγή τους είχε φτάσει να υπακούει σε προωθημένη εξειδίκευση και παραγωγική ιεράρχηση.¹⁰

Στο πρώτο επίπεδο των άμεσων επιπτώσεων, η κρίση ανέδειξε κοινωνικές εντάσεις με χαρακτηριστικά ταξικής σύγκρουσης και προκάλεσε εκφυλισμό του θεσμικού ιστού μέσω του οποίου είχε επί μακρό χρόνο διασφαλιστεί η ηθική της οικονομικής δράσης, έστω και με τη χρήση εθιμικών πραγματικοτήτων, χωρίς αυτό να είναι ο κανόνας. Δεν είναι χωρίς σημασία ότι στις Σπέτσες, για παράδειγμα, ναυτικός νόμος χρειάστηκε να συνταχθεί και να εφαρμοστεί μόλις το 1814, επειδή, όπως στον ίδιον λέγεται, «τον περασμένον χρόνον ηκολούθησαν πολλάι αταξίαι εις την συρμαγιά,¹¹ πράγμα ασυνήθιστον...»,¹² ενώ στην Ύδρα, η οποία διέθετε σχετικό νόμο από το 1804, χρειάστηκε να γίνει νέος, το 1818, προκειμένου να ρυθμιστούν σε νέα βάση, λόγω της κρί-

10. Το παράδειγμα είναι πάλι από την Ύδρα και αναφέρεται σε ανέκδοτη διατριβή για το D.E.A. της Evanthia Cascadiri με τον τίτλο «Etrangers et institutions commerciales: le cas de l'île d'Hydra, fin du XVIIIe-début du XIXe siècle», Paris 1989, σ. 66-67. Ας δούμε τη σχετική παρατήρηση, είναι ενδιαφέρουσα: «Les productions artisanales (manufacturières) constituent des petites entreprises. Le travail est organisé en corporation et sa répartition obéit à une spécialisation très poussée. Par exemple: Kazazis (l'ouvrier en soie) fabrique les cordonnets et les manchettes alors qu'un autre ouvrier qualifié siritas se charge de la fabrications des soutaches... Nous constatons une hierrachisation du travail qui correspond à une échelle sociale». Πρέπει όμως να έχουμε στη σκέψη μας τις οικονομικές δραστηριότητες που βλάπτονταν από την ακινησία ενός πλοίου και εννοώ πέρα από όσες είναι οι αμεσότερες, όπως η επένδυση κεφαλαίων και η εργασία των ναυτικών και είναι αυτές, η τροφοδοσία του πλοίου σε τρόφιμα, το εμπόριο σχοινιών, υλικών επισκευής γενικότερα, η εργασία επισκευής (πανιά, καλαφάτισμα κ.λπ.), η κίνηση της αγοράς λόγω μείωσης της αγοραστικής ισχύος, οι χρηματιστικές εργασίες, η κατασκευή και πώληση υλικών συσκευασίας, η παραγωγή αγαθών άμεσα συνδεδεμένων με την κίνηση του πλοίου κ.λπ. Και βέβαια, οι δραστηριότητες που βλάπτονταν δεν ήταν γεωγραφικά περιορισμένες μόνον στους ναυτικούς τόπους.

11. Υπενθυμίζεται ότι συρμαγιά ή σερμαγιά ήταν το εταιρικό κεφάλαιο που συγκροτούνταν ενόψει αγοράς φορτίου· ο όρος και το πράγμα είχαν εφαρμογή και σε οικονομικές δραστηριότητες άλλες από το ναυτικό εμπόριο, σήμαινε πάντοτε το εταιρικό κεφάλαιο, αλλά εκεί η χρήση του δεν ήταν γενικευμένη.

12. Κ. Παπαρρηγόπουλος, *Ιστορία του Ελληνικού έθνους*, 8η έκδοση, Ελευθερουδάκης, τ. 5, σ. 153.

σης ασφαλώς, ζητήματα εταιρικών και εργασιακών σχέσεων και να εφαρμοστούν αυστηρότερες διατάξεις αστικού δικαίου:¹³ η κρίση είχε αναδείξει προβλήματα και στους κόλπους του κεφαλαίου. Κάτι, που μπορεί να εξηγηθεί αν έχουμε υπόψη τις πολύ μεγάλες μειώσεις των αποδόσεων των ταξιδιών: το 1818 και το 1819 μερίδια και τόκοι κεφαλαίων κινήθηκαν σε επίπεδα κατά 60%-65% κατώτερα απ' αυτά που προβλέπονταν στο νόμο.¹⁴

Δυστυχώς, είναι πολύ λίγα αυτά που γνωρίζουμε για την κρίση στο ανεξάρτητο από τη ναυτιλία εμπόριο και εξακολουθούμε να αγνοούμε την κατάσταση στο εσωτερικό εμπόριο του ελληνικού χώρου, στο βαθμό που αυτό δεν επηρεαζόταν από την κρίση στη ναυτιλία, στη βιομηχανία και βιοτεχνία και στις συναφείς δραστηριότητες. Ξέρουμε, για παράδειγμα, για αθρόες χρεωκοπίες ελληνικών επιχειρήσεων της ευρύτερης περιοχής της Σμύρνης, όπου έλληνες έμποροι εκμεταλλεύονταν την πίεση που αισθάνονταν οι γάλλοι βιομήχανοι υφασμάτων να διεκδικήσουν μερίδιο στις μεγάλες αγορές της ανατολικής Μεσογείου από το σχεδόν κυρίαρχο πια αγγλικό εμπόριο, αγόραζαν μεγάλες ποσότητες εξολοκλήρου επί πιστώσει και πουλούσαν σε πολύ χαμηλές τιμές: στην πραγματικότητα ανταγωνίζονταν τους εκεί εγκατεστημένους γάλλους εμπόρους που πουλούσαν τα ίδια εμπορεύματα. Το αποτέλεσμα ήταν να αδυνατούν να αποσβέσουν τα χρέη τους:¹⁵ ήταν, ασφαλώς, αυτή η συμπεριφορά απόρροια δυσπραγίας των εμπορικών δραστηριοτήτων τους.

Μεγαλύτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει η πορεία της ναυπήγησης υδραύκιων και σπετσειώτικων πλοίων κατά τη δεκαετία 1811-1821 (πίνακες 1 και 2):¹⁶

13. Ο νόμος του 1804 είχε τιτλοφορηθεί «ναυτεμπορικός» και είχε 12 άρθρα· ο νέος του 1818 τιτλοφορήθηκε «αστικός και ναυτεμπορικός» και περιλάμβανε 65 άρθρα. Ο νόμος του 1818 αύξησε κατά 15%-20%, σε σύγκριση με τον προηγούμενο, το ποσοστό κέρδους ή τόκου επί του επενδύμενου κεφαλαίου και καθιέρωσε πολύ αυστηρές και λεπτομερειακές διατάξεις για την προστασία του.

14. Β. Κρεμμυδάς, *Ελληνική ναυτιλία 1776-1835*, τ. Β' (1986), σ. 108 (πίνακας 27) και 85-110. Κατά το άρθρο 40 του νόμου του 1818 οι αποδόσεις ταξιδιού που υπολείπονταν από τα προσδιοριζόμενα σ' αυτόν διανέμονταν τελικά από ειδικό σώμα κριτών της Κοινότητας· πριν, αυτό ήταν κανονικά μια αρμοδιότητα του καπετάνιου. Δεν πρέπει πάντως να λησμονούμε ότι αυτά που λέγονται εδώ αναφέρονται σε μέρος της κρίσης, στις αποδόσεις των εμπορικών πράξεων, ενώ το άλλο μέρος, το πιο σημαντικό, ήταν η απουσία τέτοιων πράξεων.

15. Archives du Ministère des Affaires Étrangères (AMAE), Correspondance consulaire (CC), Smyrne, τόμος 35 (1818-1820), Σμύρνη, 24 Ιουλίου 1820. Ο συντάκτης του σχετικού κειμένου μάλιστα υποσημειώνει ότι οι έλληνες έμποροι της Σμύρνης είχαν ιδρύσει στη Μασσαλία, όταν αποκαταστάθηκε η ειρήνη, δώδεκα εμπορικά καταστήματα, από τα οποία χρεωκόπησαν τα εννέα και εξημίωσαν τους ντόπιους προμηθευτές τους και τους βιομηχάνους του Languedoc δύο εκατομμύρια γαλλικά φράγκα.

16. Όλες οι πληροφορίες των πινάκων 1 και 2 στο Αντ. Λιγνός, *ό.π.*, τ. 2, Αθήνα 1953, σ. 58-62.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1

Ναυπήγηση νέων πλοίων της Ύδρας, 1811-1820

Έτος	Αριθμός πλοίων	Μήκος τρόπιδος (πήχεις)		Κόστος (τάληρα κολονάτα)		Μέσο κόστος ανά πήχυν (τάληρα κολονάτα)
		σύνολο	μ.ό.	σύνολο	μ.ό.	
1811	1	35,5		23.000		(648)
1812	4	144,5	36,1	136.010	34.003	941
1813	5	177	35,4	138.766	27.753	784
1814	—	—	—	—	—	—
1815	1	41		37.000		(902)
1816	3	94,5	31,5	59.000	19.667	624
1817	3	96,5	32,2	64.950	21.650	673
1818	6	124*	31	120.842	20.140	650
1819	6	157**	31,4	109.100	18.900	579
1820	6	188	31,3	105.772	17.628	563
	35			794.440		

* Για 4 πλοία

** Για 5 πλοία

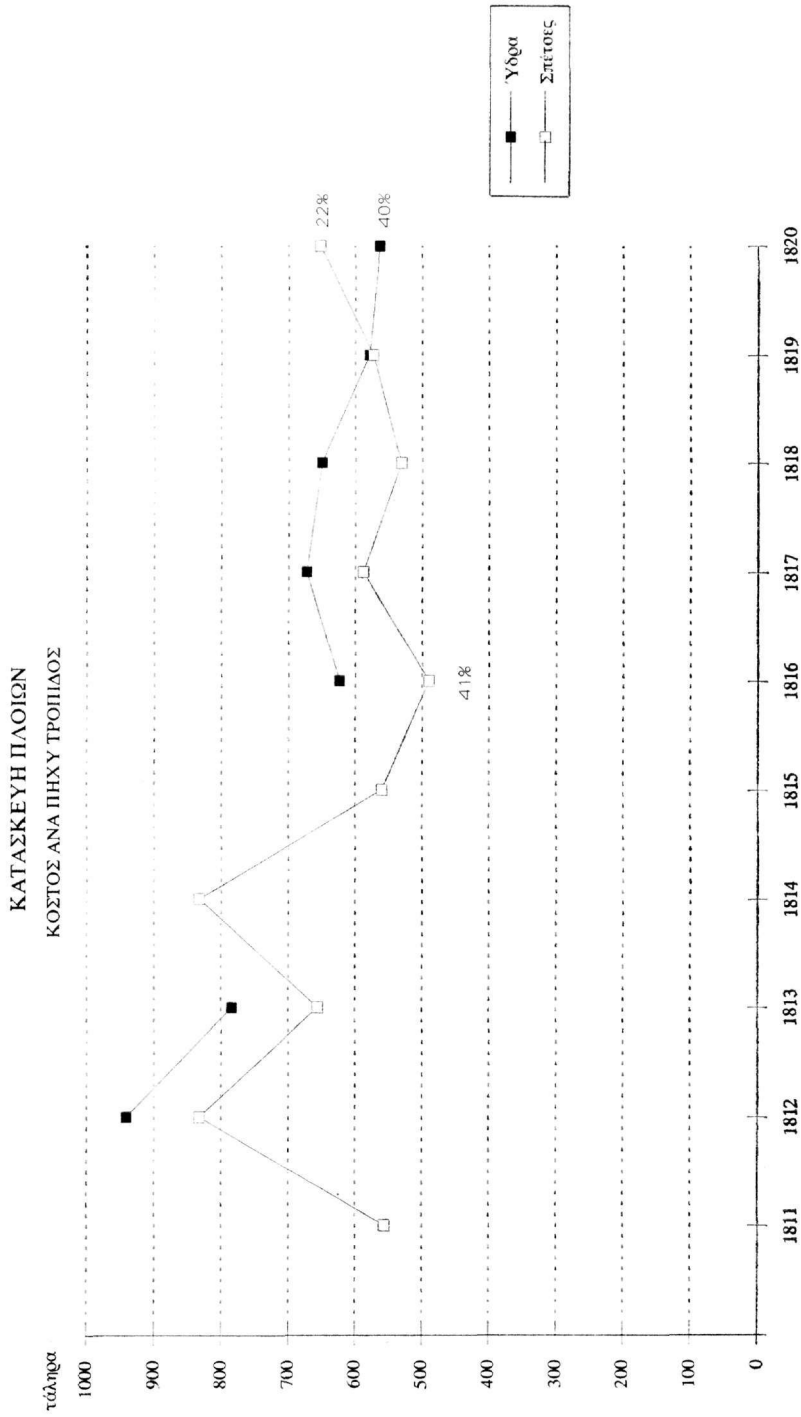
ΠΙΝΑΚΑΣ 2

Ναυπήγηση νέων πλοίων των Σπετσών, 1811-1820

Έτος	Αριθμός πλοίων	Μήκος τρόπιδος (πήχεις)		Κόστος (τάληρα κολονάτα)		Μέσο κόστος ανά πήχυν (τάληρα κολονάτα)
		σύνολο	μ.ό.	σύνολο	μ.ό.	
1811	2	62	31	34.470	17.235	556
1812	2	68	34	56.648	28.324	833
1813	2	65,5	33	42.989	21.495	656
1814	4	106,5*	35,5	118.323	17.925	833
1815	2	64	32	35.850	17.925	560
1816	5	152	30,4	74.500	14.900	490
1817	4	98,5*	32,8	77.000	19.250	588
1818	4	98,5*	32,8	69.551	17.388	531
1819	6	185,5	30,9	106.314	17.719	573
1820	4	135	33,8	88.000	22.000	652
	35			702.945		

* Για 3 πλοία

Σημ.: Το μήκος τρόπιδος των πλοίων για τα οποία αυτό δεν αναφέρεται, το έχω υπολογίσει με το μ.ό. των άλλων πλοίων του ίδιου έτους· αυτό, για τον υπολογισμό του κόστους ανά πήχυν.



Σημ. Ως προς την Υδρα δεν έχουν υπολογιστεί τα έτη με ένα πλοίο.

όσο προχωρούμε προς το 1821 και όσο η κρίση βαθαίνει, τόσο αυξάνει ο αριθμός των ναυπηγούμενων πλοίων· είναι κάτι που το ξέρουμε ήδη, ότι τα αργούντα κεφάλαια επενδύθηκαν κυρίως σε καινούρια καράβια. Είναι πάντως αξιοσημείωτο ότι κατά την τριετία 1818-1820, όταν δηλαδή η προετοιμασία της Επανάστασης προχωρούσε με καλπασμό, οι Ύδραίοι ναυπήγησαν πάνω από το 50% και οι Σπετσιώτες το 40% των πλοίων της δεκαετίας.¹⁷ Ακόμη πιο αξιοσημείωτη όμως είναι η πορεία του κόστους παραγωγής του πλοίου: την ώρα που σε ολόκληρο τον ελληνικό χώρο οι τιμές ανεβαίνουν, στους κεντρικούς χώρους της κρίσης και στο κεντρικότερο παραγωγικό σημείο τους οι τιμές κάμπτονται σημαντικά και το κόστος παραγωγής συμπιέζεται· στην Ύδρα διαπιστώνεται συνεχής καθοδική πορεία σε όλη τη δεκαετία, που έφτασε στο 40% από το πρώτο στο τελευταίο έτος της, ενώ στις Σπέτσες παρατηρούνται ισχυρές κυμάνσεις, που έφτασαν στο 41% από το μέγιστο στο ελάχιστο, το 1816, για να καταλήξουν σε ένα τελικό 22%.

Η ερμηνεία του γεγονότος δεν μπορεί να αναζητηθεί έξω από την κρίση: το υπό επένδυση κεφάλαιο πίεσε όλους τους παράγοντες της ναυπήγησης, από την πώληση των υλικών κατασκευής μέχρι την πώληση της εργασίας, οι οποίοι επίσης βρίσκονταν σε κατάσταση κρίσης, προκειμένου να επιτύχει το χαμηλότερο κόστος παραγωγής πλοίων. Είναι χαρακτηριστικό ότι δύο πλοίων που κατασκευάστηκαν για λογαριασμό υδραίων εφοπλιστών το 1822, όταν η επανάσταση βρισκόταν σε πλήρη και επιτυχή ανάπτυξη, αλλά οι εμπορικές δραστηριότητες της ναυτιλίας σε ακόμη βαθύτερη κρίση από πριν, το κόστος παραγωγής είχε καταρρεύσει στα 157 τάληρα του ενός και στα 134 του άλλου,¹⁸ από πάνω από τα 500 που ήταν.

Κάτι άλλο που ενδιαφέρει και προκύπτει από τις πληροφορίες μας είναι το συνολικό ύψος των επενδύσεων στην παραγωγή πλοίων κατά τη δεκαετία της κρίσης: 794.440 τάληρα οι Ύδραίοι, 702.945 οι Σπετσιώτες, δηλαδή κάτι ανάμεσα σε πέντε και έξι εκατομμύρια γρόσια από κάθε νησί.¹⁹ Η παρατή-

17. Οι πληροφορίες που κάνουν λόγο για δραματική μείωση του όγκου της ελληνικής ναυτιλίας (αριθμός πλοίων και χωρητικότητας) από το 1813 στο 1821 (Pouqueville, 1813 = 153.580 τόνοι, 1821 = 61.449 τόνοι: *Πανδώρα* 4 (1853-1854) 174-175) δεν έχουν καμία σχέση με ό,τι πράγματι συνέβη. Πρβλ. Β. Κρεμμυδάς, *Αρχείο Χατζηπαναγιώτη*, ό.π., σ. 59, πίνακας XXIX, όπου η αξία των σπετσιώτικων καραβιών από το Αρχείο Χατζηπαναγιώτη ακολουθεί την ίδια πορεία με αυτήν που μας δίνει το Αρχείο της Ύδρας και ο Αντ. Λιγνός.

18. Αντ. Λιγνός, ό.π., σ. 62· οι αύξοντες αριθμοί πλοίων 36 και 37. Πρβλ. τις τιμές με τα δεδομένα των πινάκων.

19. Αξίζει παρεμπιπτόντως να σημειωθεί ότι τα ποσά που απαιτήσαν —και τους εγκρίθηκαν αρμοδίως— τα δύο νησιά ως αποζημίωση για τη συμμετοχή τους στην Επανάσταση ήταν 1.000.000 τάληρα για την Ύδρα και 557.000 για τις Σπέτσες (Αντ. Λιγνός, ό.π., σ. 713) ή, χονδρικά πάλι, κάπου 7.000.000 και 4.000.000 γρόσια αντίστοιχα: για την

ρηση που μπορεί να κάνει κανείς είναι ότι ένα τόσο ισχυρό κεφάλαιο δε στάθηκε ικανό να αποτρέψει την κρίση, τη δική του και εκτεταμένων οικονομικών δραστηριοτήτων και, χωρίς αμφιβολία, δεν ήταν το μόνο διαθέσιμο, μολοντί η αναπαραγωγή του μειωνόταν χρόνο με το χρόνο σε υψηλά ποσοστά.

Ας επανέλθουμε σε κάτι ειπωμένο: το εμπόριο και η ναυτιλία κινητοποιούν ως οικονομικές δραστηριότητες ευρύτατες κοινωνικές δυνάμεις: από τον υλοτόμο, το χαμάλη, τη ράφτρα και τον αγωγιάτη μέχρι τον τεχνικό, τον κατασκευαστή, τον ιδιοκτήτη αποθηκών και το φύλακα: από τον παραγγελιοδόχο και τον έμπορο της Οδησού και του Λιβόρνου μέχρι το μικροεπενδυτή, το μεγαλέμπορο και το μεγαλοεφοπλιστή: μαζί, και όσους αφορούσαν οι δραστηριότητες αυτές. Το συντριπτικά μεγαλύτερο τμήμα αυτού του κόσμου, ο οποίος με την πλήρη ένταξή του ή και με την απλή συμμετοχή του και τη σύνδεσή του με τις νέες οικονομικές δραστηριότητες του ελληνικού χώρου και του ελληνισμού είχε συγκροτήσει, ως σύνολο, τις νέες κοινωνικές πραγματικότητες και υπέστη αμέσως τον κλονισμό από την κρίση, δεν είχε τη δυνατότητα να την αντέξει επί μακρό χρονικό διάστημα και βρέθηκε σε αδιέξοδο²⁰ όπως σε αδιέξοδο βρέθηκε και το κεφάλαιο. Μόνο που το πρώτο ήταν ένα αδιέξοδο με μόνη διέξοδο τη σύγκρουση: το δεύτερο, την άμυνα: η αρχική λαϊκή δυσaráσκεια μετατράπηκε γρήγορα σε κοινωνική αναταραχή.

Τα γεγονότα - έκφραση του συγκρουσιακού κλίματος που διαμορφωνόταν είναι λίγο-πολύ γνωστά, για μερικά έχουμε ήδη μιλήσει: τα γνωρίζουμε εμμέσως περισσότερο, από τα μέτρα, οικονομικά και θεσμικά, που έλαβαν οι τοπικές οικονομικές και πολιτικές εξουσίες. Με κέντρο των παρατηρήσεών μας τις εμποροναυτιλιακές δραστηριότητες πάντοτε, γνωρίζουμε ότι τα περισσότερα μέτρα απέβλεπαν στην εκτόνωση της κοινωνικής έντασης και στην αποτροπή της λαϊκής εξέγερσης. Προς την κατεύθυνση της αποτροπής αυτής της τελευταίας απέβλεπαν μέτρα όπως η δωρεάν διανομή τροφίμων στους εξαθλιωμένους ανέργους,²¹ η οργάνωση άσκοπων και επιζήμιων ταξιδιών²² και η, σκόπιμη και επιζήμια επίσης, αύξηση του αριθμού των πληρωμάτων σε όσα πλοία εργάζονταν.

¹⁹ Ύδρα πολύ υψηλότερο από την επένδυση στην παραγωγή 35 —μεγάλων, ας σημειωθεί— πλοίων κατά τη δεκαετία 1811-1820: και μολοντί και στη διάρκεια του Αγώνα είχαν λάβει σημαντικά ποσά για επισκευές, μισθοτροφοδοσίες κ.λπ.

²⁰ Στην Ύδρα πάλι, το 1819, οκτώ ομότεχνοι όφειλαν να καταβάλουν έναν κοινοτικό φόρο (36 γρόσια) από 5 γρόσια οι επτά και ένα γρόσι ο όγδοος: τέσσερις μόνον απ' αυτούς μπόρεσαν να εξοφλήσουν κανονικά το μηδαμινό ποσό της οφειλής τους (E. Cascardi, *ό.π.*, σ. 65-66).

²¹ A.M.A.E., C.C., Naples de Romanie, *ό.π.*

²² A.M.A.E., *ό.π.*

Σ' αυτό το τελευταίο πρέπει να μείνουμε λίγο περισσότερο. Ξέρουμε ότι ο αριθμός των τόνων χωρητικότητας που αναλογούσε σε κάθε μέλος πληρώματος των ελληνικών πλοίων που κινήθηκαν στο λιμάνι της Οδησού στα χρόνια 1816-1820 υπολείπεται από τον αντίστοιχο των αγγλικών πλοίων, στο ίδιο λιμάνι και στην ίδια περίοδο, κατά 43,42% και ότι κατά την περίοδο 1821-1835 το ποσοστό αυτό μειώθηκε δραστικά: 12,07%. Γενικότερα, κατά τη δεύτερη δεκαετία του 19ου αιώνα, στο σύνολο της ελληνικής ναυτιλίας, η σχέση πλήρωμα-χωρητικότητα βάρυνε συνεχώς υπέρ του πληρώματος, αναλογούσαν δηλαδή όλο και περισσότεροι τόνοι χωρητικότητας σε κάθε μέλος πληρώματος· από το 1821 η σχέση αυτή άρχισε να κινείται αντίστροφα και μάλιστα, όπως είπαμε, δραστικά.²³

Ας επιχειρήσω μια εξήγηση: κατά τα τελευταία πριν από το 1821 χρόνια, προκειμένου να αντιμετωπίσουν την αυξανόμενη κοινωνική πίεση από την ανεργία των ναυτικών, που όπως είπαμε δεν έπληξε μόνον αυτούς, οι πλοιοκτήτες αύξαναν τον αριθμό των πληρωμάτων των πλοίων, προκαλούσαν δηλαδή συνειδητά και προγραμματισμένα αύξηση του κόστους της εμπορικής πράξης²⁴ από το 1821 η Επανάσταση απορρόφησε την ανεργία, μαζί με τα δεμένα ή μισοαπασχολούμενα καράβια, τα οποία μετατράπηκαν αμέσως σε πολεμικά: η Επανάσταση ανέλαβε τελικά το οικονομικό κόστος της κρίσης και, ταυτόχρονα, ενσωμάτωσε στο χαρακτήρα της —χωρίς να την απορροφήσει— την κοινωνική ένταση.

Αξίζει στο σημείο αυτό να διαβάσουμε μια σχετική με αυτό το ζήτημα παρατήρηση του Κ. Παπαρηγόπουλου: «Μετά την ειρήνην του 1815, επειδή εξέλιπον αι αφορμαί των δαψιλών κερδών, οι ναυτικοί όχλοι, οι αποταμιεύματα μη έχοντες, εδυσφόρουν επί τη αργία αυτών και απορία, ου μόνον εν Ύδρα, αλλά και εν Σπέτσαις· εν Ύδρα δε επί τοσούτον αφηνίασαν, ώστε αυτοί πρώτοι εκήρυξαν την έναρξιν του αγώνος του 1821. Και όμως οι πρόκριτοι αμφοτέρων των νήσων, προϊσταμένου του περιφανούς Ύδραίου Λαζάρου Κουντουριώτου, κατώρθωσαν δι' όλης της Επαναστάσεως να πηδαλιουχήσωσιν... τα πλήθη δια μόνης της θηικής επιρροής, ην ανέκαθεν εκτήσαντο, πολιτευθέντες προς τον λαόν ως πατέρες και αδελφοί και σύντροφοι».²⁵

Το σχήμα λειτουργίας της προεπαναστατικής ελληνικής ναυτιλίας, η ταυτόχρονη δηλαδή λειτουργία, στην ίδια εμπορική πράξη, μιας μεταφορικής και μιας εμπορικής εταιρείας, δεν μπορούσε να ευδοκιμήσει παρά με συνεχή εργα-

23. Όλες οι σχετικές πληροφορίες στο Β. Κρεμμυδάς, *Ελληνική ναυτιλία 1776-1835*, ό.π., τ. 2, σ. 69-72.

24. Ίσως εδώ πρέπει να δούμε και έναν από τους λόγους της αύξησης των ποσοστών κέρδους του κεφαλαίου που πρόβλεψε ο νόμος της Ύδρας του 1818.

25. Κ. Παπαρηγόπουλος, ό.π., σ. 155.

σία και υψηλές αποδόσεις· αυτό το είδος σύμπραξης δύο διαφορετικού περιεχομένου εταιρειών συμπιέζε κάπως το κόστος λειτουργίας και των δύο, οι αποδόσεις όμως έπρεπε να προσφέρουν κέρδος και στο μεταφορικό μέσο και στον επ' αυτού έμπορο: επρόκειτο για δύο διαχωρισμένες επενδύσεις που ανέμεναν το κέρδος από τη μία εταιρεία, αυτήν του φορτίου, του πλοίου δηλαδή με την ιδιότητά του ως εμπόρου, που όμως έπρεπε να κερδίσει και ως μεταφορικό μέσο. Σε αυτό ακριβώς το σημείο είναι που κατέρρευσε το σύστημα, επειδή χαλάρωσε δραματικά ο ρυθμός των εργασιών —η μείωση των αποδόσεων θα είχε περιορισμένες επιπτώσεις, αν συνεχίζονταν οι εμπορικές εργασίες με τους προηγούμενους ρυθμούς: τώρα, ακόμη και υψηλά κέρδη αν απέφεραν τα, όλο και λιγότερα, ταξίδια, το κενό από την απώλεια των εμπορικών θέσεων θα ήταν αδύνατο να καλυφθεί.

Η κρίση των εμποροναυτιλιακών δραστηριοτήτων ξεκίνησε λοιπόν από την εταιρεία του φορτίου· από το πλοίο-έμπορος και όχι από το πλοίο-μεταφορικό μέσο. Πρέπει να μελετήσουμε καλά το συγκεκριμένο αδιέξοδο· γιατί έχουμε πει και ξέρουμε περισσότερα για την ανεργία, τη φτώχεια και την κοινωνική έκπτωση, που ήταν το ένα αδιέξοδο από την κρίση, λιγότερο όμως έχουμε εξετάσει το άλλο, το εξίσου σοβαρό αδιέξοδο, που ήταν τα συσσωρευμένα και αργούντα μετά την έναρξη της κρίσης κεφάλαια, τόσο όσα είχαν επενδυθεί σε πλοία, εγκαταστάσεις κ.λπ., όσο και αυτά που βρίσκονταν σε επενδυτική αναμονή. Γι' αυτά λοιπόν, σύμφωνα με όσα είπαμε λίγο πριν, μία διέξοδος θα ήταν να διαχωριστούν οι δύο συμπιπτουσες λειτουργίες, να εγκαταλειφθεί η εταιρεία-φορτίο και να λειτουργήσει το ελληνικό πλοίο ως μεταφορικό μέσο και να επιδιώξει ανταγωνιστικό μερίδιο στη διεθνή αγορά των ναύλων, όπου την επιτυχία καθόλου δεν πρέπει να την υποθέσουμε απίθανη· θα είχε έτσι απολεσθεί η δυνατότητα αναπαραγωγής του εμπορικού τμήματος του συσσωρευμένου κεφαλαίου ως τέτοιου, όχι όμως και του εφοπλιστικού. Για μια τέτοια αλλαγή υπήρχαν δύο, προφανώς ανυπέρβλητα, στο άμεσο μέλλον, εμπόδια: η λογική της λειτουργίας του προεπαναστατικού ελληνικού πλοίου, αυτή που το έκανε πανίσχυρο, ήταν εμπορική, όχι ναυτιλιακή, δηλαδή μεταφορική,²⁶ και η εγκαθίδρυση μιας άλλης απαιτούσε χρόνο και θεσμικές αλλαγές σε κρατικό επίπεδο· όμως, μας είναι γνωστό ότι στη λογική οργάνωσης των οικονομικών σχέσεων, στην οικονομική πολιτική, δηλαδή, του οθωμανικού κράτους μερκαντιλιστικές και λιμπεραλιστικές λογικές δε χωρούσαν ως ασύμβατες μ' αυτήν²⁷ και η χρήση σημαίας μιας χώρας που η οικονομία της λειτουργούσε

26. Σε όλα τα σχετικά πρωτότυπα κείμενα αυτό που ζητείται είναι, «να κατασκευάσουμε ένα πλοίο, να κάνουμε μ' αυτό εμπόριο και να κερδίσουμε».

27. Β. Κρεμμυδάς, «Το οθωμανικό κράτος και η αναγκαστική αυτονομίηση του εμπορικού», *Ο Πολίτης* 40 (19 Σεπτ. 1997) 30-33.

με βάση αυτά τα δόγματα θα έκανε το ελληνικό πλοίο να εκκινεί από υψηλότερο κόστος.

Θα μπορούσε να σκεφτεί κανείς δύο ακόμη διεξόδους για τα συγκεκριμένα κεφάλαια, με εντελώς διαφορετικό χαρακτήρα και περιεχόμενο. Η μία συνιστούσε ένα είδος «επιστροφής» και υποδήλωνε αποδοχή της «ήττας»: να επενδυθούν τα αργούντα συσσωρευμένα κεφάλαια σε γη· κάτι όμως που δεν αποτελούσε απάντηση ούτε για τα ήδη επενδυμένα κεφάλαια (το είπαμε: πλοία, εγκαταστάσεις κ.λπ.), ούτε για το κοινωνικό πρόβλημα. Η δεύτερη δεν βρισκόταν σε τίποτε άλλο απ' αυτό που έλειψε την ώρα της κρίσης: στην κρατική προστασία. Η δημιουργία εθνικού κράτους σήμαινε επανάσταση.²⁸ Η Επανάσταση ενσωμάτωσε, πράγματι, κι' αυτό το είπαμε, την κοινωνική ένταση, απορρόφησε τα αργούντα πλοία, όπως και τα αργούντα κεφάλαια και την ανεργία· για τα κεφάλαια, επενδυμένα και αργούντα, προσφερόταν ως μια ενδιαφέρουσα επένδυση. Γενικότερα, η Επανάσταση ανέλαβε να εξοφλήσει το κόστος, το υλικό και το ιδεολογικό, της οικονομικής κρίσης.

Στο αίτημα για ίδρυση μοντέρνου εθνικού, δηλαδή αστικού, κράτους, εμπιρεύεται η ανάγκη για οργάνωση εθνικής αγοράς, όχι με την περιοριστική έννοια του εθνικού χώρου ανταλλαγής εμπορευμάτων —το εμπόριο και η ναυτιλία είναι περισσότερο διεθνικές οικονομικές δραστηριότητες—, αλλά κυρίως με την έννοια της θεσμικής οργάνωσης των «εθνικών» οικονομικών δραστηριοτήτων· κάτι που αφορούσε και ενδιέφερε και τον, σε κρίση επίσης, αλλά για διαφορετικούς λόγους, εκτός ελληνικού χώρου ελληνισμό.²⁹

28. Με τη φιλοδοξία ότι δε μου έχει διαφύγει κάτι, ο πρώτος που συνέδεσε, με κάποιο τρόπο, την οικονομική κρίση με την επαναστατικοποίηση του ελληνισμού είναι ο Γιάννης Ζεύγος (*Σύντομη μελέτη της νεοελληνικής ιστορίας, μέρος Α', τρίτη έκδοση* (Ισως: 1964), σ. 38), σε μια πολύ σύντομη φράση του: «Μα κι' αυτή η οικονομική κρίση αποτέλεσε με τη σειρά της κίνητρο για το δυνάμωμα της επαναστατικής κίνησης».

29. Είναι και αυτό ένα ενδιαφέρον ζήτημα σε άμεση συνάρτηση με την πορεία προς το Εικοσιένα. Και αυτό το τμήμα του ελληνισμού βρέθηκε σε οικονομική κρίση, των εμπορικών του δραστηριοτήτων επίσης, η οποία όμως δεν εκκινούσε από οικονομικούς λόγους, ούτε από λόγους πολιτικής συγκυρίας —γι' αυτό ήταν σταθερά αργόσυρτη—, αλλά από εθνικιστικούς: η ανάπτυξη των εθνικισμών στα Βαλκάνια και στην Ευρώπη, στις αρχές του 19ου αιώνα είχε αρχίσει εξαρχής να αποβάλλει τα ισχυρά ξένα οικονομικά συμφέροντα.