

## Μνήμων

Τόμ. 33 (2014)

ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΜΕΛΕΤΗΣ ΝΕΟΥ ΕΛΛΗΝΙΣΜΟΥ

# ΜΝΗΜΩΝ



### ΜΕΛΕΤΕΣ

ΦΩΤΙΝΗ ΧΑΙΡΕΤΗ, Χριστιανοί και μουσουλμάνοι στο Ιερόδικείο του Χάν-δακα. Ειδήσεις για τον ναχιγέ Μαλεβιζίου (1669-1689)  ΒΑΣΙΛΗΣ Κ. ΓΟΥΝΑΡΗΣ, Οι περιπέτειες του Κωνσταντή Καλαμάτα και άλλων ελλήνων κουρσάρων του Αιγαίου στην υπηρεσία της Βρετανίας (1756-1763)  ΧΡΗΣΤΟΣ ΛΟΥΚΟΣ, Ένας Έλληνας στο Παρίσι επιδοκιμάζει τη 18η Μαρτυρία του Λουδοβίκου Βοναπάρτη  ΞΕΝΙΑ ΜΑΡΙΝΟΥ, Αυτός που δεν ήταν εκεί. Σημειώσεις για τον Louis Auguste Blanqui στο Παρίσι του 1870-1871  ΚΩΣΤΑΣ ΡΑΪΤΗΣ, Έμποροι στην Αυστρία του «μακρού» 19ου αιώνα  ΛΑΒΕΝΣ ΠΟΛΙΤΗΣ, *Πού να βρούμεσαι κρυμμένα – το κοινό*; Αναγνώσεις στην εικοσαετία του Μεσοπολέμου. *Τυμφορστός, Η μικρούλα*, 1923  ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Ν. ΤΕΝΕΚΕΤΖΗΣ, *Τέχνη και πολιτική στον Ψυχρό Πόλεμο*. Ο διεθνής διαγωνισμός γλυπτικής για το Μνημείο του Αγνώστου Πολιτικού Κρατούμενου  ΔΕΘΝΙΔΑΣ ΚΑΛΑΜΒΡΕΤΑΚΗΣ, Το ελληνικό δικτατορικό καθεστώς στη συγκυρία του μεσανατολικού πολέμου του 1973

### ΒΙΒΛΙΟΚΡΙΤΙΚΟ ΑΡΘΡΟ

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΤΑΘΗΣ, *Ανακνώνοντας τη ματιά μας για το Εικοσιένα με αφορμή τον Μακρογιάση του Νίκου Θεοτοκά*

### ΒΙΒΛΙΟΚΡΙΣΙΕΣ

Αλέξανδρος Ναυπλιώτης, *Βίος Πάτσιου, Τάκης Καριολής, Γιαρός Μαντούβαλος, Ειρήνη Ριζάκη, Αλεξάνδρα Σφοίνη, Ολγα Κατσαρδής-Hering, Τριαντάφυλλος Ε. Σκλαβενίτης, Μάρια Βελιώτη-Γεωργιοπούλου, Βασίλης Κρεμμυδάς*

# 33

ΑΘΗΝΑ 2013-2014

Τζελίνα Χαρλαύτη, Κατερίνα Παπακωνσταντίνου (επιμέλεια), *Ναυτιλία των Ελλήνων, 1700-1821. Ο αιώνας της ακμής πριν από την Επανάσταση*, Κέδρος, Ιόνιο Πανεπιστήμιο, 2013

ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΡΕΜΜΥΔΑΣ

doi: [10.12681/mnimon.871](https://doi.org/10.12681/mnimon.871)

### Βιβλιογραφική αναφορά:

ΚΡΕΜΜΥΔΑΣ Β. (2014). Τζελίνα Χαρλαύτη, Κατερίνα Παπακωνσταντίνου (επιμέλεια), *Ναυτιλία των Ελλήνων, 1700-1821. Ο αιώνας της ακμής πριν από την Επανάσταση*, Κέδρος, Ιόνιο Πανεπιστήμιο, 2013. *Μνήμων*, 33, 314-321. <https://doi.org/10.12681/mnimon.871>

**Τζελίνα Χαρλαύτη, Κατερίνα Παπακωνσταντίνου** (επιμέλεια), *Ναυτιλία των Ελλήνων, 1700-1821. Ο αιώνας της ακμής πριν από την Επανάσταση*, Κέδρος, Ιόνιο Πανεπιστήμιο, 2013, 887 σ.

Πρόκειται για θηριώδη συλλογικό τόμο 887 σελίδων μαζί με τον «Πίνακα», 845 χωρίς αυτόν. Απ' αυτές τις σελίδες τις μισές έχουν γράψει η κ. Τζ. Χαρλαύτη και η κ. Κατ. Παπακωνσταντίνου (275 και 143 αντίστοιχα), που επιμελήθηκαν τον τόμο. Ερεθιστικό έργο, γιατί από την αρχή αναγγέλλεται ότι φέρνει «ανατροπές και νέες θεωρήσεις». Αυτός είναι ο λόγος που με έκανε να το παρουσιάσω, δηλώνοντας συγχρόνως ότι το διάβασα όλο!

Δηλώνεται με σαφήνεια επίσης και στο βιβλίο ότι ως μόνη πηγή για όσα λέγονται εκεί χρησιμοποιήθηκε η βάση δεδομένων του ερευνητικού Προγράμματος του Τμήματος Ιστορίας του Ιονίου Πανεπιστημίου με την ονομασία «Αμφιτρίτη». Είναι προφανές γιατί αφήνεται να εννοηθεί ότι τα δεδομένα τοποθέτησαν στη βάση, στο Πρόγραμμα, οι ίδιοι που τα χρησιμοποίησαν προκειμένου να συντάξουν τις μελέτες που συγκροτούν τον τόμο που παρουσιάζω. *Γιάννης κερνάει, δηλαδή, Γιάννης πίνει*. Και αν δεν έβαλαν τα κατάλληλα δεδομένα και αν δεν τους υποβάλουν τις σύμφωνα με τις εκκρεμότητες της επιστημονικής έρευνας για το συγκεκριμένο υπό μελέτη (τους) θέμα ερωτήσεις, τι γίνεται;

Τι είναι οι «ανατροπές και νέες θεωρήσεις» που αναγγέλλεται ότι φέρνει το βιβλίο άρχισα να το καταλαβαίνω σύντομα, μόλις από τη σ. 45. Εκεί λέγεται ότι η δική μου μελέτη, σε δύο τομίδια, *Ελληνική ναυτιλία, 1776-1835*, «στηριζόμενη σε αρχαιακό υλικό από τα γαλλικά αρχεία [...] η χρήση του αρχαιακού υλικού παρέμεινε επιλεκτι-

κή και περιορισμένη και οδήγησε κατ' επέκταση σε περιορισμένα και μη ικανοποιητικά συμπεράσματα». Αυτά λέγονται εκεί και να σκεφτεί κανείς ότι δε χρειάζονταν πάνω από πέντε λεπτά της ώρας για να δουν ότι δεν έχουν χρησιμοποιηθεί μόνον γαλλικά αρχεία, αλλά και, άφθονα μάλιστα, αγγλικά και ελληνικά (πρώτος τόμος, σ. 16 και 17).

Πιο αποκαλυπτικά –αργότερα θα καταλάβουμε γιατί– είναι όσα λέγονται στις σ. 46-47 του βιβλίου: «ο Κρεμμυδάς βλέπει τη “ναυτική έκρηξη του τέλους του 18ου αιώνα” και την ακμή του Μεσολογγίου και Γαλαξειδίου από τη μια και της Ύδρας και των Σπετσών από την άλλη, ως διάττοντες αστέρες που αφενός δεν είχαν καμία σχέση μεταξύ τους και αφετέρου παρήκμασαν μετά τη δεκαετία του 1830». Αυτά τα λέει ο Κρεμμυδάς· ευτυχώς όμως «η επεξεργασία του αρχαιακού υλικού από δυτικομεσογειακά και ανατολικομεσογειακά αρχεία [...] μας αποκάλυψε ακριβώς το αντίθετο». Μας αποκάλυψε δηλαδή ότι «η άνοδος του Μεσολογγίου και του Γαλαξειδίου, της Ύδρας και των Σπετσών ήταν τμήμα μιας ευρύτερης “ναυτικής έκρηξης” που είχε αρχίσει να διαφαίνεται από τα μέσα του 18ου αιώνα [...]» για να συνεχίσει («και μετά την ελληνική επανάσταση στον 19ο αιώνα».

Ασφαλώς θα περιμένει κανείς κάποιο τεκμήριο που «αποκάλυψε» «το ακριβώς αντίθετο»· αδίκως θα περιμένει, γιατί δεν παρατίθεται κανένα. Πρέπει να αρκεστούμε σε αυτό: το λέει η κ. Τζελίνα Χαρλαύτη. Μόνο που αυτά

μοιάζουν περισσότερο με λογικές ακροβασίες και καθόλου με επιστημονικό, ιστοριογραφικό λόγο.

Ανάλογη είναι η εντύπωση που αποκομίζει κανείς από τη συνέχεια (σ. 47-56), όπου η κ. Τζελίνα Χαρλαύτη αναλύει τις επτά «επιλογές/μεθοδολογικές προσεγγίσεις» που ακολουθεί το βιβλίο· κάτι σαν απaráβατες αρχές, δεδομένα, κατακτημένη γνώση πάνω στην οποία «πατάει» η ανάλυση του βιβλίου. Μία απ' αυτές: «αντιμετωπίζουμε τη Μεσόγειο ως μια ενιαία αγορά, πέρα από πολιτικά σύνορα». Γνωρίζουμε όμως καλά ότι αν μπόρεσε η Μεσόγειος να γίνει ενιαία αγορά μέσα στο 18ο αιώνα –και η απάντηση κοιτάζει προς αρνητική κατεύθυνση– είναι ζητούμενο της επιστημονικής έρευνας, είναι μια εκκρεμότητα και δεν μπορεί να θεωρείται «επιλογή». Εκτός αν με το «αγορά» εννοούμε απλώς ένα χώρο. Αγορά είναι άλλο πράγμα, για το οποίο η επιστημονική σκέψη αναζητεί απάντηση από την εποχή του Adam Smith ακόμη.

Η τρίτη «επιλογή» θεωρεί ως δεδομένη την «αγαστή συνεργασία των Ελλήνων με τις κρατικές κυριαρχίες στις οποίες ανήκαν», δηλαδή με τους Βενετούς και τους Οθωμανούς. Μάλιστα, η έρευνα πρόσφερε, λέει, στους ερευνητές μια από τις πιο ενδιαφέρουσες «αποκαλύψεις»: ότι εντόπισε «την οθωμανική ναυτιλιακή πολιτική του Σελίμ Γ' που απέβλεψε στη μεγέθυνση της οθωμανικής εμπορικής ναυτιλίας» και που παρείχε και μια σαφή οικονομική, πολιτική και κοινωνική υποστήριξη των Ελλήνων οθωμανών υπηκόων». Και, επομένως, «ανατρέπεται» η παλαιότερη επιχειρηματολογία.

Και εδώ τα ίδια: «ανατρέπουμε» χωρίς να αισθανόμαστε την ανάγκη να

προσκομίσουμε κάποιο ανατρεπτικό τεκμήριο! Ονοματίζουμε ναυτιλιακή –και αλλού εμπορική– πολιτική τα μέτρα του Σελίμ Γ' για τη χρήση της οθωμανικής σημαίας από τα ελληνικά καράβια, εφευρίσκουμε και στήριξη, ακόμη και κοινωνική (!) προς τους υπηκόους και μένουμε ήσυχοι ότι βρήκαμε την ιστορική αλήθεια ότι, δήθεν, ο Σελίμ Γ' «απέβλεψε στη μεγέθυνση της οθωμανικής εμπορικής ναυτιλίας». Στην πραγματικότητα, ο Σελίμ Γ' ενδιαφέρθηκε να υψώνουν τα ελληνικά καράβια την οθωμανική σημαία, τουλάχιστον όσο έπλεαν στις θάλασσες της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας. Με αυτό το μέτρο ο εν λόγω σουλτάνος επιχείρησε απλώς να αυξήσει τα έσοδα του κρατικού ταμείου, αφού είναι γνωστό ότι τη σημαία που υψώναν τα καράβια που δεν ανήκαν σε κράτος, την αγόραζαν –υπήρχε μάλιστα και αγορά σημαίας, με διαφορετικές τιμές και παζάρια. Η συγκεκριμένη πολιτική, δηλαδή, ήταν σύμφωνη με τις φεουδαρχικού τύπου οικονομικές λογικές του οθωμανικού κράτους.

Άλλωστε, στο ίδιο το βιβλίο (σ. 131) λέγεται ότι η διαταγή του σουλτάνου προς τις τοπικές αρχές ήταν να μη δημιουργούν κανένα πρόσκομμα στα καράβια με οθωμανική σημαία, εφόσον έχουν πληρώσει τους τελωνειακούς δασμούς και τους λοιπούς φόρους. Αυτό, ως μου επιτραπεί να ισχυριστώ, δεν έχει καμία σχέση με μεταρρύθμιση της πολιτικής του οθωμανικού κράτους για το εξωτερικό εμπόριο. Μεταρρύθμιση μιας εμπορικής πολιτικής έχουμε όταν λαμβάνονται μέτρα υπέρ του εμπορεύματος, μείωση των τελωνειακών δασμών, για παράδειγμα, ή μέτρα για την προώθηση των εξαγωγών ή της αύξησης της παραγωγής εξαγωγί-

μου εμπορεύματος κ.λπ. Τέτοια μέτρα δεν υπάρχουν.

Στη σ. 52 λέγεται ότι «μετά τη δεκαετία του 1830» ήταν αλματώδης η ανάπτυξη της ελληνικής ιστιοφόρου ναυτιλίας που κυριάρχησε στο μεσογειακό και μαυροθαλασσίτικο εμπόριο στη διάρκεια του 19ου αιώνα. Βέβαια, τεκμηρίωση δεν υπάρχει ούτε γι' αυτά τα λεγόμενα και, γι' αυτό, είναι πιο συνετό ο μελετητής της ελληνικής ναυτιλίας να μείνει στα γνωστά και πριν από την κυκλοφόρηση του βιβλίου που παρουσιάζω. Ότι δηλαδή από την τελευταία δεκαετία πριν από το 1821 η ελληνική ναυτιλία και το εμπόριο που έκανε είχαν νεκρώσει· η επανάσταση του 1821 έφερε και την καταστροφή πολλών καραβιών που έλαβαν μέρος στις ναυμαχίες και ότι για να αρχίσει να συνέρχεται από όλα αυτά φτάσαμε στη δεκαετία του 1850· όσο για κυριαρχία στο μεσογειακό και μαυροθαλασσίτικο εμπόριο στη διάρκεια του 19ου αιώνα, ως προς το πρώτο μισό του αιώνα κάτι τέτοιο είναι ανυπόστατο και ως προς το δεύτερο μισό είναι άγνωστο.

Σε παραδοξότητα πρέπει να αποδοθεί το «εύρημα» να διαιρεθεί ο θαλάσσιος χώρος του Αιγαίου· βόρειο, νότιο και κεντρικό, αλλά και ανατολικό και δυτικό (και αυτό σε ακόμη μικρότερα κομμάτια). Για να βρούμε, λέγεται, τα διάφορα μεταφορικά συστήματα. Έχουμε, λοιπόν, θαλάσσιες περιοχές, υποπεριοχές και διάφορα άλλα. Έτσι, η «Αμφιτρίτη» μάς είπε, για παράδειγμα, ότι «το βορειοανατολικό Αιγαίο εξάγει δημητριακά και η μισή ποσότητα δημητριακών προέρχεται από τα Ψάρα [...]» (σ. 76). Βέβαια, γνωρίζουμε ότι τεράστιες ποσότητες δημητριακών φορτώνονταν στην Ύδρα και σε άλλα ξερονήσια. Αυτά είναι γνωστά και

γνωρίζουμε και τον λόγο του γεγονότος –δεν περιμέναμε την «Αμφιτρίτη» να μας το πει! Η απορία όμως είναι η εξής: η «Αμφιτρίτη» τι νέο μας πρόσφερε. Πρέπει όμως να διευκρινίσω: με τη συγκεκριμένη βάση δεδομένων ή με το συγκεκριμένο ερευνητικό Πρόγραμμα δεν έχω τίποτε. Οι κατασκευαστές της και μελετητές της δεν θα 'πρεπε να έχουν καλύτερα και προσεκτικότερα μελετήσει για να μη μας παρουσιάζουν πασίγνωστα πράγματα για καινούργια; Και μάλιστα με πολλές τυμπανοκρουσίες;

Γίνεται στο βιβλίο πολύς λόγος για «μεταφορικά συστήματα», για «θαλάσσιες ζώνες», για «συνδεδεσιμότητα» με διπλανές περιοχές κ.λπ., χωρίς πουθενά να εξηγείται τι είναι, ας πούμε, «μεταφορικό σύστημα». Γιατί, αν εννοούμε το ίδιο πράγμα, γνωρίζουμε επίσης πολύ καλά ότι για το ελληνικό καράβι του 18ου αιώνα και έως το 1821 ως μεταφορικό σύστημα είχε επιλεγεί από το ίδιο το καράβι ότι δεν κατασκευαζόταν ως μεταφορικό μέσο γενικώς αλλά ως μεταφορικό μέσο του δικού του εμπορεύματος, ότι θα λειτουργούσε ως καράβι-έμπορος, δηλαδή, και ότι το όλο σύστημα λειτουργίας του –και το μεταφορικό– θα υπάκουε στους συμφωνημένους κανόνες του εταιρισμού· θα λειτουργούσαν, δηλαδή, συγχρόνως στην κίνηση του καραβιού δύο εταιρείες, αυτή του σώματος του καραβιού και αυτή του φορτίου.

Η συνέχεια είναι εξίσου παράδοξη· τώρα ο λόγος είναι για το Ιόνιο πέλαγος, το οποίο, ας σημειωθεί, δεν έχει κατατμηθεί σε θαλάσσιες περιοχές, υποπεριοχές, ζώνες και λοιπά. Στη σελίδα, λοιπόν, 77 διαβάζουμε ότι «διαμορφώθηκε ένα εξελισσόμενο αρχιπέλαγος τοπικών οικονομιών, ένας χώρος

που εμπεριέχει σχετικά ευημερούντες πυρήνες οικονομικής ανάπτυξης και μεγέθυνσης, που τελικά αποδείχτηκε και το συγκριτικό πλεονέκτημα των Ελλήνων έναντι στους ανατολικομεσογειακούς και δυτικοευρωπαϊκούς ανταγωνιστές τους». Πλήθος οι ερωτήσεις και απορίες. Πότε όλα αυτά (και η συνέχεια στη σ. 80), στον 18ο αιώνα; Και ποιοι ήταν οι ανατολικομεσογειακοί ανταγωνιστές των Ελλήνων; Αλλά και κάτι άλλο, αλλιώςτικο· στη φράση που αντέγραψα ποιο είναι το υποκείμενο, που λέγαμε στο σχολείο; Είναι το «αρχιπέλαγος τοπικών οικονομιών»; Και, αν ναι, μπορεί ένα αρχιπέλαγος (με τις μύριες αρετές του) «να αποδειχτεί συγκριτικό πλεονέκτημα»;

Θα μείνω λίγο ακόμη σε αυτό το σημείο· και, γι' αυτό, αντιγράφω: «μέσα στο ναυτότοπο, η συνομάδωση ναυτιλιακών επιχειρήσεων και η ανάπτυξη επιχειρηματικών δικτύων ενίσχυσε την ανταγωνιστικότητα των οικογενειακών ναυτιλιακών επιχειρήσεων και επέφερε εσωτερικές και εξωτερικές οικονομίες κλίμακος, αποτέλεσμα των “οικονομικών εντοπιότητας” ή συσπείρωσης» (σ. 81). Εδώ, οφείλω να ομολογήσω αδυναμία να αντιληφθώ· εκτός μόνον ότι το «ενίσχυσε» και το «επέφερε» πρέπει να γίνουν «ενίσχυσαν» και «επέφεραν». Θέλω να ρωτήσω μόνον· αυτά, πότε; Στον 18ο αιώνα; Και πού; Στο Ιόνιο; – Για την αδυναμία του βιβλίου στη χρήση του χρόνου και του χώρου θα μιλήσουμε και πιο κάτω.

Ας δούμε τώρα πώς το Πρόγραμμα που μας έδωσε το βιβλίο ανέδειξε το Ιόνιο πέλαγος σε μια θάλασσα κατεξοχήν ναυτική-ναυτιλιακή σε όλο τον 18ο αιώνα· μάλιστα, να υπερέχει σε σύγκριση με το Αιγαίο. Στη σ. 296, το Διάγραμμα 7.2 μας δείχνει τις

«αναχωρήσεις ελληνικών πλοίων από το Ιόνιο, το ΒΑ Αιγαίο και το ΝΔ Αιγαίο, 1700-1821». Πρόκειται για ένα Διάγραμμα πολλαπλώς πονηρό –και απατηλό. Πρώτα πρώτα, γιατί δεν πρόκειται για τις «αναχωρήσεις», αλλά για «αριθμό εγγραφών» στη βάση δεδομένων. Κατόπιν, η κατάτμηση του Αιγαίου δεν επιτρέπει σύγκριση ενός πελάγους με άλλο πέλαγος, αλλά κάνει σύγκριση πελάγους με κομματάκια άλλου πελάγους. Τέλος, η γραμμή που παριστάνει τις αναχωρήσεις από το Ιόνιο υπερέχει σε όλο το χρονικό διάστημα των 120 χρόνων (1700-1821). Το σχόλιο λέει ότι «η περιοχή του Ιονίου παρουσιάζει έντονη ναυτιλιακή κίνηση που παρουσιάζει περιόδους έντασης κατά τα διαστήματα 1723-1724 [...]» (σ. 297). Αν διαβάζω σωστά το Διάγραμμα, η «ένταση» μεταφράζεται σε 14-15 πλεούμενα τον χρόνο.

Οι εγγραφές στην «Αμφιτρίτη» δεν μπορώ να ξέρω πόση ακρίβεια και πόση πληρότητα έχουν. Βλέπω όμως στο βιβλίο ότι μπορούν να δώσουν κάποιες χρήσιμες πληροφορίες που όμως οι συντάκτες των σχετικών άρθρων δεν μπορούν ή δεν θέλουν να διαβάσουν, ούτε να σχολιάσουν. Βλέπω, για παράδειγμα, στο Διάγραμμα 2.1 (σ. 116) τη γραμμή να κάμπτεται κατακόρυφα μετά το 1811· δεν βλέπω όμως να κάνει καμιά εντύπωση, ούτε να προκαλεί κάποιο σχόλιο, μολονότι ο χρόνος είναι ευαίσθητος, είναι παραμονές του 1821. Το ίδιο ισχύει και προκειμένου για τον Πίνακα 3.1 (σ. 132).

Υπάρχει όμως και ένας χάρτης, ο Χάρτης 7.8, στη σ. 299, όπου αποτυπώνεται, με μαύρες βούλες, ο κατά τις εγγραφές στην «Αμφιτρίτη» αριθμός αναχωρήσεων φορτωμένων πλοίων από το Ιόνιο –σε λίγο θα δούμε και την

έκταση του Ιονίου πελάγους. Ο ίδιος ο χάρτης δείχνει ότι στα περισσότερα από τα σημεία φόρτωσης η βούλα δείχνει λιγότερες από 20 φορτώσεις σε 120 χρόνια! Ούτε αυτό σχολιάζεται στο βιβλίο. Γι' αυτό ας μου επιτραπεί: πρόκειται για βάρκες που φόρτωναν σε κάποιο όρμο εμπόρευμα και το μετέφεραν σε κάποιο πλοίο, ξένο πολλές φορές, που ήταν αραγμένο σε κοντινό λιμάνι ή αρόδο περιμένοντας να συμπληρώσει το φορτίο του και να αναχωρήσει. Ή πρόκειται για βάρκες πάλι που μετέφεραν εμπόρευμα στον διπλανό όρμο. Ό,τι όμως και να ήταν, πρόκειται για κάτι ασήμαντο: ένα τέτοιο πλεούμενο ανά έξι χρόνια. Θα μπορούσε κανείς να σχολιάσει και κάπως αλλιώς, αν γνωρίζαμε τους χρόνους αναχώρησης αυτών των πλοιαρίων.

Υπάρχει όμως και μια απορία που δημιουργεί η ανάγνωση του ίδιου αυτού χάρτη: καλά η Πάτρα και το Μεσολόγγι και η Λιβαδειά Ιόνιο είναι; Και η Κόρινθος; Και η Κορώνη και η Καλαμάτα και η Νεάπολη Λακωνίας, δίπλα στη Μονεμβασιά και στις Σπέτσες; Και κάτι που είχα μάθει στο σχολείο, ότι υπήρχε ένα «Μυρτών πέλαγος» κάπου εκεί, λάθος ήταν ή μετακόμισε;

Την αναξιπιστία των εγγραφών στην «Αμφιτρίτη» μαρτυρεί ο Πίνακας 7.2 (σ. 311). Εκεί, ένα σχεδόν νεκρό λιμάνι σε όλο τον 18ο αιώνα εμφανίζεται να έχει τον μεγαλύτερο αριθμό αναχώρησης ελληνικών πλοίων. Μεγαλύτερο όχι μόνον από την Ύδρα και από τις Σπέτσες αλλά από την Αλεξάνδρεια και από την Κωνσταντινούπολη, που ξαφνικά έγιναν Αιγαίο! Ακόμη μεγαλύτερη γίνεται η απορία με τη σκέψη: μα καλά, δεν τα είδε κανένας αυτά πριν δημοσιευτούν; Και αν «διαβάσουμε» τον Χάρτη 7.5 (σ. 212) και δούμε ότι

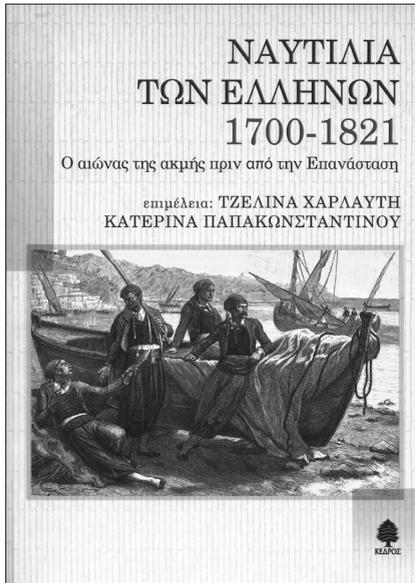
η μαύρη βούλα που αποτυπώνει τα 100 πλοία και αυτή για τα 400 πλοία έχουν το ίδιο πάχος, τότε μόνον άφωνοι μπορούμε να μείνουμε.

Παραπλανητικοί είναι και οι χρόνοι, οι διάρκειες δηλαδή του ταξιδιού (σ. 338 κ.ε.) γιατί δεν λαμβάνονται υπόψη όλοι οι παράγοντες του ταξιδιού. Ας πούμε, ο πεζοδρόμος του 18ου αιώνα, ένας άνθρωπος πολύ πιο κοντός από τον σημερινό, δεν μπορούσε να περπατήσει 8 χλμ. την ώρα.

Ένα άλλο ζήτημα, καίριο, είναι το ζήτημα της σχέσης του ιστορικού με τον χρόνο. Ο ιστορικός εργάζεται με κεντρικό του ερώτημα, δηλαδή κεντρικό του ερευνητικό –και ερμηνευτικό– εργαλείο, τον χρόνο και τον χώρο. Ας μείνουμε στον χρόνο. Αφορμή παίρνω, τυχαία, από μια φράση, ας πούμε στη σ. 348: «Στη διάρκεια του 18ου αιώνα [...]». Αυτή η φράση βρίσκεται παντού στο βιβλίο. Και διαπιστώνουμε παντού –η φράση είναι απλώς η συμπύκνωσή του– ότι ο «18ος αιώνας», τα 120 χρόνια δηλαδή έως την επανάσταση του 1821 –αυτός είναι ο χρόνος του βιβλίου– αντιμετωπίζεται ως ενιαίος χρόνος. Για το βιβλίο αυτό, το 1720 και το 1790 ή το 1810 είναι ίδιος χρόνος, είναι 18ος αιώνας. Ένας χρόνος με συνεχή και ομαλή εξέλιξη, με ανόδους και καθόδους εξαιτίας της πολιτικής συγκυρίας.

Γνωρίζουμε, εντούτοις, ότι ο 18ος αιώνας, αυτά τα πάνω-κάτω 120 χρόνια είναι ο κατεξοχήν αιώνας των τομών, των αλλαγών, των ανατροπών, των επαναστάσεων –αυτά δεν επιτρέπουν να θεωρούμε αυτή την περίοδο ως ισόπεδο χρόνο. Τα πρώτα 40-50 χρόνια θα μπορούσαν, ίσως, να θεωρηθούν πιο «ομαλά», πιο «ήρεμα», κυρίως για τον υπόδουλο ελληνισμό. Αλλά και

σ' αυτά οι ευρωπαϊκές αποικιοκρατικές χώρες ερευνούν για να καταλάβουν τις, ανταγωνιστικά μεταξύ τους, πιο συμφέρουσες θέσεις στις νέες αγορές, τις ανατολικομεσογειακές, δηλαδή τις οθωμανικές που οι ίδιες οργανώνουν. Για το δεύτερο τμήμα του αιώνα, τα δεδομένα είναι πολύ γνωστά σε όλους: κίνημα του Διαφωτισμού, Αμερικανική και Γαλλική Επανάσταση, ένταση και επέκταση των διεθνών ανταγωνισμών, έναρξη της Βιομηχανικής Επανάστασης. Παλινρόθωση ή Παλινορθώσεις.



Να θεωρείς ίδιο τον χρόνο 1700-1821 από το πρώτο έτος μέχρι το τελευταίο σημαίνει ότι δεν διαθέτεις μία από τις πιο σημαντικές ιδιότητες που διακρίνουν τον ιστορικό από τους άλλους, επιστήμονες και μη. Ο ιστορικός πρέπει να διαθέτει την ικανότητα να βρίσκεται στον χρόνο που μελετάει· όταν μελετάει τον 18ο αιώνα να μην τον μελετάει σαν να είναι ο 20ός· όταν μελετάει ένα θέμα στον χρόνο που οι

άνθρωποι μετακινούνταν με το γαϊδούρι, να μη θεωρεί ότι είναι το ίδιο με τον χρόνο όπου μετακινούνται με το αεροπλάνο. Αυτή η «εξομοίωση» των χρόνων είναι διάχυτη σε όλο το βιβλίο που παρουσιάζω. Πιο χαρακτηριστική είναι μια φράση που εντελώς στην τύχη αλίευσα· στη σ. 772-773: «Πιο συγκεκριμένα, ενώ παραμονές (προφανώς: στις παραμονές) του 1821 ο συνολικός στόλος των Ελλήνων συγκροτείται από χίλια περίπου μεγάλα φορτηγά πλοία [...]». Όταν αισθάνεσαι την ανάγκη να κάνεις τη διάκριση «φορτηγά» πλοία, σημαίνει ότι δεν γνωρίζεις πως στον 18ο αιώνα δεν υπήρχαν ούτε επιβατηγά, ούτε άλλα πλοία, γιατί δεν χρειάζονταν· σημαίνει ότι θεωρείς τον 18ο αιώνα ίδιον με τον 20ό και τον 21ο.

Θα με απασχολήσει για λίγο ακόμη ή ίδια φράση, στις σ. 772-773, γιατί θέτει ένα ζήτημα που είναι το κατεξοχήν μειονέκτημα του βιβλίου, αφού τινάζει στον αέρα όλες τις «ανατροπές, αμφισβητήσεις, νέες θεωρήσεις» κ.λπ. Διαβάζω: «Όπως αποδείξαμε σε αυτή τη μελέτη, οι μεγάλοι εμπορικοί στόλοι των Ελλήνων του 18ου αιώνα, μέχρι και τη δεύτερη δεκαετία του 19ου αιώνα, είναι πρωτίστως εκείνοι του Ιονίου Πελάγους και ακολουθούν οι αιγαιοπελαγίτικοι. Πιο συγκεκριμένα, ενώ παραμονές του 1821 ο συνολικός στόλος των Ελλήνων συγκροτείται από χίλια περίπου μεγάλα φορτηγά πλοία [...] μόνο τα διακόσια πενήντα εξ αυτών ανήκουν στην Ύδρα, τις Σπέτσες και τα Ψάρα [...]».

Βλέπουμε, λοιπόν, ότι με αριθμούς αναχώρησης πλοίων από λιμάνια επιχειρήθηκε η μεγάλη «ανατροπή» όλης αυτής της έρευνας, που εμφανίζεται στο βιβλίο σαν κάποια εφεύρεση που έσωσε την ανθρωπότητα! Εντούτοις, ούτε

«ανατροπή» έγινε όσων γνωρίζουμε, ούτε καν κάποια ανεπαίσθητη αλλαγή. Γιατί όλα τα δεδομένα που υπάρχουν στο βιβλίο και εμφανίζονται ως αριθμοί πλοίων σχηματίζουν εικόνα απατηλή. Είναι γνωστό ότι ο όγκος των αναχωρήσεων και αφίξεων πλοίων, η κίνηση ενός λιμανιού και κάθε σύγκριση λιμανιών ή και γεωγραφικών χώρων ποτέ δεν μετριέται με αριθμούς πλοίων· μετριέται μόνον με χωρητικότητες. Για παράδειγμα, στον Πίνακα 7.2 (σ. 311) ποιος μπορεί να μας βεβαιώσει ότι τα 205 πλοία που αναχώρησαν από τις Σπέτσες δεν είναι σε χωρητικότητα πολύ «περισσότερα» από τα 420 που αναχώρησαν από τον Βόλο; Το πιο εντυπωσιακό όμως είναι άλλο: οι μελετητές που δημοσίευσαν κείμενά τους στον τόμο δεν ασχολούνται πρώτη φορά με τη ναυτιλία. Είναι δυνατό να μη γνωρίζουν ότι η χωρητικότητα δείχνει την ισχύ ενός εμπορικού στόλου και τίποτε άλλο;

Δυστυχώς όμως –και λυπάμαι γι' αυτό– τα πράγματα είναι πολύ χειρότερα: ούτε στους αριθμούς πλοίων υπερέχει το Ιόνιο. Ας δούμε τους αριθμούς μέσα από το βιβλίο. Στον Πίνακα 9.3 (σ. 413 και 414) διαβάζουμε «αριθμούς πλοίων κατ' εκτίμηση): δεκαετία 1780-1789 το Ιόνιο είχε 321 πλοία, το Αιγαίο 335· δεκαετία 1800-1809 το Ιόνιο 295 πλοία, το Αιγαίο 509· δεκαετία 1810-1819 το Ιόνιο είχε 406 πλοία, το Αιγαίο 539· τέλος, στα 30 χρόνια 1750-1779 το Ιόνιο είχε 195 πλοία, το Αιγαίο 208. Και ενώ περιμένω να βρω έστω και έναν αριθμό –από το βιβλίο, το ξαναλέω– που να δείχνει την υπεροχή του Ιονίου, να τες και κάποιες χωρητικότητες (Πίνακας 9.4, σ. 416 και 417). Δεκαετία 1810-1819, Ιόνιο 50.750 τόνοι, Αιγαίο 67.375.

Όμως εδώ συμβαίνει κάτι παράξενο: ο υπολογισμός της χωρητικότητας είναι τεχνητός και αυθαίρετος: υπολόγισαν έναν μέσο όρο 125 τόνων ανά πλοίο. Γιατί και πώς, μην ψάχνουμε! Δεν υπάρχει. Τώρα, πώς προέκυψε το συμπέρασμα για υπεροχή του στόλου του Ιονίου και πού βρίσκεται η «ανατροπή» αδυνατώ να καταλάβω.

Μια και καμία «Αμφιτρίτη» και κανένα βιβλίο σαν αυτό που παρουσιάζω δεν μπόρεσε να μας πει τι ακριβώς συνέβη, ας μου επιτραπεί να το επιχειρήσω. Με δυο λόγια. Κάπου στο 1720 εμφανίστηκε ένας μικρός στόλος στο Μεσολόγγι αποτελούμενος από πλοία-ρια που διασφάλιζαν κυρίως τις μεταφορές κοντινών αποστάσεων· το ίδιο και στο Γαλαξείδι. Ο βίος αυτών των στολίσκων υπήρξε βραχύς· δεν έφτασε ή δεν ξεπέρασε τον μέσο όρο του 18ου αιώνα. Στον 18ο αιώνα και έως το 1821 μεγάλη εμπορική ναυτιλία στο Ιόνιο δεν είχαμε· ίσως, από τα μέσα του 19ου αιώνα και μετά.

Η συζήτηση για υπεροχή του στόλου του Ιονίου ή του Αιγαίου εκτός από αντιεπιστημονική είναι και ανόητη. Αν δεν μπόρεσα να μην εμπλακώ σ' αυτήν, είναι γιατί στο βιβλίο γίνεται λόγος για «ανατροπή» των λεγομένων σε όλη την προηγούμενη βιβλιογραφία, από τον Παπαρρηγόπουλο έως την αφεντιά μου. Και δεν θα συνεχίσω, γιατί και οι άλλες «ανατροπές» που προσφέρει αυτό το βιβλίο (8 συνολικά) έχουν την ίδια ή ανάλογη αξία. Παρεμπιπτόντως μόνον να σημειώσω ότι η φράση που μου αποδίδεται στη σ. 782 του βιβλίου δεν υπάρχει στη σ. 20 του τόμου 2 της δικής μου *Ελληνικής ναυτιλίας (1776-1835)*.

Γενικά: Εμφανίστηκε ένα βιβλίο 887 σελίδων με πολλές φιλοδοξίες που

εξαγγέλλονται στην Εισαγωγή (σ. 13-35). Πρόκειται για συλλογικό τόμο, ο οποίος έχει για πηγή τις εγγραφές στο Πρόγραμμα – βάση δεδομένων του Ιονίου Πανεπιστημίου με την ονομασία «Αμφιτρίτη». Θα περίμενε κανείς ότι η μεγάλη φιλοδοξία του Θηριώδους τόμου θα ήταν να καλύψει κενά που άφησαν στις γνώσεις μας προηγούμενες έρευνες για την ελληνική ναυτιλία στον 18ο αιώνα και έως το 1821 και, ενδεχομένως, να υποδείξει ημαρτημένα αυτών των προηγούμενων ερευνών.

Δυστυχώς, τα ερωτήματα που έθεσε το βιβλίο δεν συνάδουν, καθόλου μάλιστα, με αυτά. Κενά στην έρευνα υπάρχουν κενά στις γνώσεις μας σχετικά με το θέμα που απασχολεί το βιβλίο υπάρχουν. Ας πω κάτι, ενδεικτικά μόνον: η λειτουργία των ναυπηγείων στον κατακτημένο ελληνικό χώρο κατά τον 18ο αιώνα έως το 1821. Αυτό δεν έχει περάσει καν στο σκεπτικό του βιβλίου.

Διέκρινα δύο μεγάλες φιλοδοξίες-στόχους σ' αυτό το βιβλίο: να θεωρήσουμε ότι οι προηγούμενοι μελετητές

του θέματος έχουν κάνει λάθος και κυρίως να αναδείξουμε την υπεροχή του εμπορικού στόλου του Ιονίου πελάγους έναντι αυτού του Αιγαίου. Αντιεπισημονικά ερωτήματα και τα δύο. Η εκκίνηση, μάλιστα, θεωρεί ως δεδομένα πραγματικά ζητούμενα της επιστημονικής έρευνας. Για να επιτύχει τους στόχους του, το βιβλίο χρησιμοποιεί παραπλανητικά στοιχεία ή στοιχεία που χρησιμοποιούνται με παραπλανητικό τρόπο. Γίνονται, στο βιβλίο αυτό, πλήθος από αυθαίρετες παρεμβάσεις στον χώρο και στον χρόνο και από λογικές ακροβασίες. Καμιά φροντίδα δεν βρίσκει κανείς για κείμενα σε σωστά –ει δυνατόν και ωραία– ελληνικά. Κρίμα. Απαιτήθηκαν κόπος, χρόνος, χρήμα. Χωρίς καμία, ούτε την παραμικρή, νέα γνώση.

Το πλοίο η «Αμφιτρίτη», στο παρθενικό του ταξίδι, από αδεξιότητα του καπετάνιου έπεσε σε βράχο και τσακίστηκε.

ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΡΕΜΜΥΔΑΣ