

ΚΩΣΤΑ ΧΛΩΜΟΥΔΗ

Ε.Μ.Υ. του Τμήματος Οικονομικών Επιστημών της Α.Β.Σ.Θ.

Η ΔΥΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΙΣΤΙΟΦΟΡΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
1910-1939

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

	Σελ.
Εισαγωγή	587
Κεφάλαιο Πρώτο	
Γενικά χαρακτηριστικά της ελληνικής οικονομίας και εμπορικής ναυτιλίας, 1910-1939	591
Κεφάλαιο Δεύτερο	
Οι δύο μορφές οικονομικής δραστηριότητας της εμπορικής μας ναυτιλίας	593
Κεφάλαιο Τρίτο	
Τα χαρακτηριστικά της ιστιοφόρου ναυτιλίας στην Ελλάδα, 1910-1939	595
Α. Η ιστιοφόρος ναυτιλία στην Ελλάδα στον τομέα των μεταφορών, 1910-1939	595
Β. Τομέας ναυπηγικής δραστηριότητας: η κατασκευή των ιστιοφόρων	597
Γ. Οι αυξομειώσεις των μεγεθών της ιστιοφόρου ναυτιλίας της Ελλάδας, 1890-1939	599
Κεφάλαιο Τέταρτο	
Η ιστιοφόρος ναυτιλία ως οικονομική δραστηριότητα στην Ελλάδα, 1910-1939	609
Α. Η ναυτιλιακή επιχείρηση	609
Β. Η κοινωνική βάση	610
Εκτιμήσεις	612

ΕΙΣΑΓΩΓΗ*

Η προσέγγιση που έχει γίνει στο θέμα της ιστοφόρου ναυτιλίας των αρχών του αιώνα μας, ως παράγοντα των εθνικών μας μεταφορών, παρουσιάζει πολλές ελλείψεις. Ορισμένες από τις θέσεις, που διατυπώνονται από τους μελετητές του θέματος, φαίνεται να στηρίζονται σε ανεπαρκή δεδομένα ή σε απλουστευτικές ερμηνείες των στοιχείων που υπάρχουν.

Οι θέσεις αυτές, που σε ο,τι ακολουθεί θα επιχειρήσουμε να ανατρέψουμε, είναι:

α) Η μετάβαση από το ιστίο στον ατμό στην Ελλάδα καθυστέρησε λόγω της συνήθειας, της παράδοσης και της ανεπάρκειας του απαιτούμενου χρηματικού κεφαλαίου¹.

β) Η ανάπτυξη, σε κάποιες φάσεις της 30ετίας, της χωρητικότητας της ιστοφόρου ναυτιλίας μας, οφείλεται αποκλειστικά και μόνο σε εσωτερικούς λόγους και σε συγκυρίες².

γ) Η σχέση της ιστοφόρου ναυτιλίας με την οικονομία της Ελλάδας περατώνεται περίπου το 1914³ όταν «η διαδικασία της συγκέντρωσης (κεφαλαίου) μετά την εισβολή της ατμοπλοίας είναι τέτοια που διαλύει κυριολεκτικά την παραδοσιακή εμπορική ναυτιλία, η οποία ανασυντίθεται σε νέες, καθαρά κεφαλαιουχικές βάσεις»⁴.

δ) Η μεταβατική περίοδος μικτής χρήσης (ιστίο-ατμός) θεωρείται μικρή έως ανύπαρκτη και αυτό γιατί «στο πεδίο της τεχνολογίας ο κανόνας ήταν η επικράτηση απαρχαιωμένων στοιχείων»⁵, π.χ. η εξάρτηση της χωρητικό-

* Θα ήθελα να ευχαριστήσω τον καθηγητή κ. Μιχάλη Χατζηπροκοπίου και το λέκτορα κ. Γιώργο Μακρή για τις παρατηρήσεις και την πολύτιμη βοήθειά τους στην ολοκλήρωση αυτής της εργασίας.

1. Λαιμός Ανδρέας, *Εκατόν πενήντα χρόνια Χιακής δραστηριότητας, 1822-1972*

2. Λαιμός Ανδρέας, *Το ναυτικό του Γένους των Ελλήνων*. «Εσωτερικοί λόγοι» θεωρούνται ότι είναι: α) η ανυπαρξία σύγχρονης ναυπηγικής δραστηριότητας και β) οι διάφοροι πόλεμοι.

3. *Τα πεπραγμένα της επιτροπής επί της εμπορικής ναυτιλίας*, Τεύχος τρίτο, 1931, σ. 36.

4. Ανδρέα Ανδρέαδη, «La marine marchande greque», στο *Έργα*, τόμος Β', σ. 246.

5. Δερτιλής Γ., *Ελληνική Οικονομία και Βιομηχανική Επανάσταση, 1830-1910*, Αθήνα, 1984.

ητας από τα όρια που έθετε η δυνατότητα του ίδιου του καπετάνιου να βρει κεφάλαιο ή οι τεχνικές δυνατότητες των ελληνικών ναυπηγείων.

Τα παραπάνω στοιχεία χαρακτηρίζουν μια λογική γενίκευση των οικονομικών φαινομένων, θυσιάζοντας τη σχετική αυτονομία πολλών ιστορικών γεγονότων — ιδιαίτερα στο χώρο της οικονομίας — στο βωμό της «συγκεκριμένης ιστορικής ολότητας της πραγματικότητας»⁶.

Είναι βέβαια αναγκαία η ύπαρξη ενός διαρθρωμένου και δυναμικά διαλεκτικού συνόλου (με όλες τις αντιφάσεις του, με όλα τα αλληλοαποκλειόμενα και παράλληλα αλληλοσυμπληρούμενα στοιχεία του), που μας προσφέρει μια ικανοποιητική ερμηνεία απέναντι στην απειρία και την πολυμορφία των γεγονότων. Είναι όμως λάθος η επιλεκτική και ίσως αυθαίρετη προσέγγιση ιστορικών οικονομικών γεγονότων που εμείς θεωρούμε ότι εκφράζουν τους «βασικούς νόμους της ιστορικής εξέλιξης κάθε φαινομένου»⁷.

Η προσπάθειά μας θα είναι από το ειδικό να πλησιάσουμε, και συνάμα να γνωρίσουμε - καταλάβουμε το γενικό, στηριζόμενοι μεν σε γενικούς νόμους του ιστορικού γίνεσθαι, με τη μέθοδο της ανάλυσης, χωρίς όμως να υποβαθμίζουμε και να υποτιμούμε το γεγονός ότι η σχετικά αυτόνομη ανάπτυξη οικονομικών φαινομένων και η προσέγγισή τους με τη λογική αυτή μας βοηθά να εντοπίσουμε και να επιλύσουμε μια σειρά προβλήματα ή καλύτερα να φτάσουμε πιο κοντά στην πραγματικότητα που ερευνούμε⁸.

Πρέπει όμως να έχουμε συνείδηση ότι έτσι μπαίνουμε σε μια περιοχή προβληματισμού, που αφορά την όλη εξέλιξη των νεότερων χρόνων της Ελληνικής και Παγκόσμιας Ιστορίας και να θεωρούμε ότι η δομή του εμπορίου και των μεταφορών στις διεθνείς ανταλλαγές επεκτείνεται φυσικά στο εσωτερικό εμπόριο κάθε χώρας, όπως ενμέρει και το αντίστροφο. Η δομή του εμπορίου και των μεταφορών, αυτό το χρονικό διάστημα ειδικά, δεν αφορά μόνο την Οικονομία, αλλά και το σύνολο των κοινωνικών, οικονομικών, πολιτισμικών και πολιτικών σχέσεων μιας χώρας στο εσωτερικό της όσο και με άλλες χώρες.

Με δεδομένες όμως τις απαντήσεις που έχουν δώσει στα παραπάνω πολλοί σύγχρονοι επιστήμονες, που ασχολούνται με την οικονομική Ιστορία της Ελλάδας, θα περιορισθούμε, σ' αυτή την εργασία, σε όσα αφορούν την ιστο-

6. Ψυρούκης Νικ., *Το νεοελληνικό παροικιακό φαινόμενο*.

7. Το ίδιο.

8. Το ενδιαφέρον μας για το θέμα αυτό δεν έχει τις ρίζες του απλά στην ανάγνωση της Ιστορίας. Το γεγονός της διπλής μορφής οικονομικής δραστηριότητας μέσα σ' ένα τόμα (προκαπιταλιστικές - καπιταλιστικές επιχειρήσεις) εντοπίζεται και σήμερα με άλλες μορφές σε άλλες οικονομικές πρωτοβουλίες, τηρουμένων πάντα των αναλογιών των κοινοοικονομικών συνθηκών των δύο εποχών.

φόρο ναυτιλία στην Ελλάδα του 1910-1939 από τη σκοπιά της Οικονομίας.

Μ' αυτό τον τρόπο, με την έρευνα στον εξειδικευμένο χώρο της ιστιοφόρου ναυτιλίας, ίσως συμβάλλουμε και από τη μεριά μας στην απαλλαγή απ' αυτές τις ιστορικοφιλοσοφικές θεωρίες «που βλέπουν στη γενική ιστορία της ανθρωπότητας την επέμβαση κάποιου πεπρωμένου, κάποιας υπερβατικής οντότητας, που επιβάλλει σε όλους τους λαούς κάποια ομοιόμορφη γραμμική πορεία»⁹, όποιες κι αν είναι οι συνθήκες, που επιτελούνται τα κοινωνικά και οικονομικά γεγονότα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ

ΓΕΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ, 1910-1939

Το ελληνικό κράτος, σ' αυτή την περίοδο, ζει μέσα σ' ένα ρευστό οικονομικό έδαφος, ολοένα και περισσότερο διαταρασόμενο από τις διακυμάνσεις της παγκόσμιας οικονομίας και των πολέμων, σε ένα ασφυκτικό κοινωνικό πεδίο, με πρωτοφανή γιγαντισμό της ανεργίας¹⁰ και της υποαπασχόλησης, μια υπέρμετρη διόγκωση του μικροαστισμού και ιλιγγιώδη χρέωση της δημόσιας οικονομίας¹¹ και του εφοπλιστικού κλάδου στο αγγλικό κεφάλαιο. Όλη η περίοδος του μεσοπολέμου αποτελεί περίοδο μετασχηματισμών στις δομές της οικονομίας, όπου μπαίνουν οι βάσεις του οικονομικού εκσυγχρονισμού και της νέας οικονομικής δραστηριότητας¹². Οι διεθνείς και εσωτερικές συγκυρίες συμπλέκονται με τους δομικούς παράγοντες και διαμορφώνεται μια νέα σύνθεση στην εξέλιξη όλων των ελληνικών οικονομικών φαινομένων. Ο εμπορευματικός καπιταλισμός, παρά την όποια εκβιομηχάνιση της περιόδου, είναι το κυρίαρχο στοιχείο, έξω από τον αγροτικό τομέα, κι έτσι εμποδίζονται κατευθύνσεις βιομηχανικής ανάπτυξης, συμπεριλαμβανομένων και των ναυπηγικών εργασιών, μιας και το εμπόριο αποφέρει μεγαλύτερα κέρδη στους επιχειρηματίες¹³.

Στις διεθνείς θαλάσσιες συγκοινωνίες, οι νέες θεσμικές, τεχνολογικές και οργανωτικές μορφές που υιοθετούνται ενισχύουν την ήδη ισχυρή θέση των μεταφορέων στην αγορά, την οποία ωθούν περισσότερο προς τον μονοπωλιακό ή ολιγοπωλιακό χαρακτήρα της.

Στην Ελλάδα, μια πληθώρα μικρών και μεσαίων εμπορικών και ναυτιλιακών επιχειρήσεων συνυπάρχει με μεγαλοκαπιταλιστικές επιχειρήσεις, που πολλές απ' αυτές είναι μάλιστα μονοπωλιακού χαρακτήρα¹⁴. Η συνύπαρξη

10. Ελεφάντης 'Αγ., *Η επαγγέλμα της αδύνατης επανάστασης, ΚΕΚ και αστισμός τον μεσοπόλεμο*.

11. Βεργόπουλος Κ., *Εθνισμός και οικονομική ανάπτυξη*, Αθήνα, 1978.

12. Βερέμης Θ., *Οικονομία και δικτατορία - συγκυρία 1925-26*, Μ.Ι.Ε.Τ., 1982.

13. Ελεφάντης 'Αγ., *Το ίδιο*.

14. *Το ίδιο*.

δλων αυτών των προκαπιταλιστικών, καπιταλιστικών ή μονοπωλιακών τρόπων και μορφών παραγωγής και μεταφορών δίνουν στον ελληνικό κοινωνικό σχηματισμό, και πιο συγκεκριμένα στην εμπορική ναυτιλία των αρχών του αιώνα μας, έναν ασαφή χαρακτήρα.

Πράγματι, οποιαδήποτε κι αν ήταν η σημαία που ύψωναν στα καράβια τους οι Έλληνες, ή το λιμάνι νηολόγησης, διατηρήθηκαν πολλά από τα χαρακτηριστικά των προδρόμων τους, του 19ου αιώνα, τόσο οργανωτικά και οικονομικά όσο και τεχνολογικά. Στο πεδίο της οικονομικής συγκρότησης και οργάνωσης, ο μικροκαπιταλισμός ήταν κανόνας, φανερός στα διαρθρωτικά στοιχεία, όπως η μικρή χωρητικότητα και η ιδιοκτησία από τον ίδιο τον καπετάνιο ή από την κοινοπραξία καπετάνιου-πληρώματος.

Στην Ελλάδα, η ουσιαστική στροφή του εφοπλισμού από την ιστοφόρο στην ατμοκίνητη ναυτιλία διευκολύνθηκε πολύ από τον πόλεμο των Τράνσβαλ. Ο γνωστός και ως «πόλεμος των Μπόερς», 1899-1902, ώθησε τις θαλάσσιες μεταφορές, με συνέπεια την αλματώδη άνοδο των ναύλων¹⁵.

Τότε πλέον λήγει και τυπικά η περίοδος της ακμής των άλλων ελληνικών ναυτικών λιμανιών (Σύρου κ.λπ.) και η ναυτική κίνηση μεταφέρεται οριστικά στον Πειραιά, που ταυτόχρονα γίνεται τόπος εγκατάστασης μεγάλων σιδηροβιομηχανιών, μονάδων επισκευών και μόνιμων δεξαμενών.

Όπως παγκόσμια, έτσι και στην Ελλάδα, με την εμφάνιση της ατμοκίνητης ναυτιλίας, αναπτύσσεται ταυτόχρονα και η χερσαία βιομηχανία και συγκοινωνία¹⁶, αφοτου δηλαδή το ειδικό τούτο μέσο μεταφοράς των πρώτων υλών επιτρέπει, εξαιτίας του όγκου του, της ακρίβειας των ταξιδιών του και της μεγαλύτερης εγγύησης του μεταφερομένου εμπορεύματος, την ανάγκη να μικρύνουν ακόμη περισσότερο οι αποστάσεις.

Αυτή την περίοδο, στη χώρα μας «ολοκληρώνεται» το άνοιγμα στο οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο και έτσι οι «χερσαίες» μεταφορές παρουσιάζουν μια μικρή πτώση στο κόστος τους, όχι όμως τόση που να ανταγωνίζονται ικανοποιητικά ακόμα τις θαλάσσιες μεταφορές¹⁷. Από την άποψη αυτή ο ελλαδικός χώρος διατηρεί ακόμα εκείνα τα στοιχεία του «παραλιακού» χαρακτήρα του αρχαίου πολιτισμού που τονίστηκε από τον Μαρξ Βέμπερ¹⁸. Στο χώρο αυτό συνυπάρχουν ακόμα ένα δαπανηρό και δύσκολο χερσαίο συγκοινωνιακό δίκτυο με ένα σχετικά φθηνό, ευέλικτο και λειτουργικό θαλάσσιο δίκτυο.

15. Τσουκαλάς Κ., *Κοινωνική ανάπτυξη και κράτος, η συγκρότηση του Δημόσιου Χώρου στην Ελλάδα*.

16. Παπαγιαννάκης Λ., *Οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι 1882-1910*, Μ.Ι.Ε.Τ., 1982.

17. Τσουκαλάς Κ., *Το ίδιο*.

18. «Agrarverhältnisse im Altetums», στο *Gesammelte Aufsätze zur Social- und wirts chafts geschichte*, Tübügen, 1924, σ. 4.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ

ΟΙ ΔΥΟ ΜΟΡΦΕΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ ΤΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΜΑΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Η συγκρότηση και ανάπτυξη της εμπορικής μας ναυτιλίας είχε όλα τα χαρακτηριστικά που εντοπίσαμε προηγουμένως σε σχέση με την ύπαρξη προ-καπιταλιστικών και καπιταλιστικών μορφών παραγωγής (μεταφορών).

Η ατομική ιδιοκτησία στα μέσα παραγωγής (μεταφορών), η ατομική ιδιοποίηση των προϊόντων της εργασίας και η διάθεσή τους στην αγορά¹⁹ υποδεικνύουν την κυριαρχία της απλής εμπορευματικής παραγωγής στην ιστιοφόρο ναυτιλία, σε αντίθεση με την κυριαρχία του καπιταλιστικού τρόπου παραγωγής στην ατμοκίνητη.

Από την άποψη αυτή, και για τους σκοπούς της εργασίας, οι ιδιόκτητες οικονομικές μονάδες (πλοία), που χρησιμοποιούν οικογενειακή εργασία (ή εταιρείες που η οικογενειακή εργασία παίζει μεγαλύτερο ρόλο από τη μισθωτή), θα θεωρούνται πως είναι απλής εμπορευματικής παραγωγής. Φυσικά είναι αρκετά δύσκολο να προσδιοριστεί επακριβώς η διαχωριστική γραμμή ανάμεσα στις καπιταλιστικές και στις απλής εμπορευματικής παραγωγής επιχειρήσεις, ιδιαίτερα όταν πρόκειται για την εμπορική μας ναυτιλία τουλάχιστον ως το 1920. Χρησιμοποιούμε όμως αυτόν το διαχωρισμό, γιατί η μία οικονομική δραστηριότητα περισσότερο χαρακτηρίζει την ιστιοφόρο ναυτιλία και η άλλη την ατμοκίνητη. Η αιτία στην οποία οφείλεται ο διπλός αυτός οικονομικός χαρακτήρας της εμπορικής ναυτιλίας ερμηνεύει και την ύπαρξη της ιστιοφόρου ναυτιλίας ως το 1939. Το γεγονός αυτό είναι αποτέλεσμα μιας εξαιρετικά μακρόχρονης και αντιφατικής διαδικασίας, στη διάρκεια της οποίας η παγκόσμια αγορά «όχι μόνο δεν καταστρέφει — όσο αυξομειώνονται οι ναύλοι, τόσο αυξομειώνεται και η χωρητικότητα της ιστιοφόρου ναυτιλίας μας — τις ποικίλες προκαπιταλιστικές κοινωνικές και οικονομικές σχέσεις στις περιφερειακές κοινωνίες»²⁰, αλλά αντίθετα τις επιτρέπει να αντιστέκονται και να

19. S. Cook, «Value, Price and simple commodity Production», *Journal of Peasant Studies*, Τόμ. 3, αρ. 4, σ. 398.

20. Τσουκαλάς Κ., *Το ίδιο*.

συντηρούνται, ενώ ταυτόχρονα τις ενσωματώνει, σε άνισους βαθμούς και με ανόμοιους ρυθμούς, στο σύστημα κυκλοφορίας της αξίας και στις διαδικασίες της παγκόσμιας συγκέντρωσης και ιδιοποίησης των οικονομικών πλεονασμάτων.

Στη χώρα μας υπήρχαν και κάποιες ιδιοτυπίες που ευνόησαν ακόμα περισσότερο τη συντήρηση και των δύο αυτών μορφών οικονομικής δραστηριότητας της εμπορικής μας ναυτιλίας. Υπάρχει, πρώτα, η χρονική ιδιοτυπία. Σε σύγκριση με τις ναυτιλίες άλλων χωρών, η σύγχρονη ελληνική εμπορική ναυτιλία αναπτύσσεται πολύ αργά, στα τέλη του 19ου αιώνα, όταν πλέον είναι εξαιρετικά δυσμενείς οι διεθνείς ανταγωνιστικές συνθήκες για τους άλλους τομείς της οικονομίας μας. Ακολουθεί μια ιδιοτυπία γεωγραφική. Όσο αναπτύσσεται η εμπορική μας ναυτιλία (τέλη του 19ου αρχές του 20ού αιώνα), τόσο αυτή απομακρύνεται από τον Ελλαδικό χώρο, εδραιώνεται, εδρεύει και λειτουργεί έξω από τα γεωοικονομικά όριά του. Η σύνδεσή της με την εγχώρια παραγωγή και με τους άλλους τομείς της οικονομίας είναι ευκαιριακή και χαλαρή ή σε πολλές περιπτώσεις ανύπαρκτη. Τα κέρδη της εμπορικής ναυτιλίας μας επενδύονται κατά κανόνα στις παραδοσιακές εξωελλαδικές δραστηριότητες των ομογενών ή σε τοποθετήσεις μέσα στην Ελλάδα²¹, που ο χαρακτήρας τους ήταν κύρια χρηματιστικός και γι' αυτό δεν προώθησε με επάρκεια τον εκσυγχρονισμό, την εκβιομηχάνιση και ανάπτυξη του συνόλου της εμπορικής ναυτιλίας, συνεπώς και της ιστοφόρου.

Οι ιδιοτυπίες αυτές συμπληρώνονται και από τη σχετική παρακμή του ελληνικού εμπορίου στις αρχές του 20ού αιώνα αφενός, και αφετέρου, με τον κάθετο διαχωρισμό πλέον των επιχειρηματικών φορέων της εμπορικής μας ναυτιλίας, των παραδοσιακών πλοιοκτητών και της νέας διεθνικής τάξης των Ελλήνων εφοπλιστών που ανέρχεται αυτή τη χρονική περίοδο.

21. Δερτιλής Γ., *Ελληνική Οικονομία και βιομηχανική επανάσταση*, Αθήνα, 1984.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ

ΤΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΗΣ ΙΣΤΙΟΦΟΡΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ, 1910-1939

Οι αναφορές, που επιχειρήθηκαν προηγουμένως, δεν αποτελούν παρά το γενικό περίγραμμα που προδιαγράφει την ανισομερή και ανομοιογενή ανάπτυξη της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας και ορίζει τις συνθήκες ύπαρξης και λειτουργίας της ιστιοφόρου ναυτιλίας αυτή την περίοδο. Περίοδο, που ο όγκος του θαλάσσιου εμπορίου ελληνικών συμφερόντων²² έχει επεκταθεί πλέον πέρα απ' αυτά που μέχρι τότε περιορίζονταν μόνο στη Μεσόγειο και τη Μαύρη Θάλασσα. Όμως η δραστηριότητα της ιστιοφόρου ναυτιλίας αναπτύσσεται μόνο στα όρια της «μεσογειακής ακτοπλοΐας», μιας και γι' αυτή μόνο είχε τη σχετική καταλληλότητα (πλοία με περιορισμένο μεταφορικό δυναμικό). Το γεγονός ότι μόνο η ελληνική ιστιοφόρος ναυτιλία ασκούσε αυτό το εμπόριο (στον ιδιαίτερα σημαντικό γι' αυτήν ελλαδικό χώρο) αποτελεί εξαίρεση στη διεθνή πραγματικότητα, αλλά όμως δεν αλλάζει την ουσία του προβλήματος. Δε σημαίνει δηλαδή ότι η ελληνική ιστιοφόρος ναυτιλία στο σύνολό της είχε αποκτήσει άλλη μορφή, πιο σύγχρονη, ή ότι είχε μεγαλύτερη παραγωγική ικανότητα από όση επέτρεπε η οικονομική και τεχνολογική της διάρθρωση.

Α. Η ιστιοφόρος ναυτιλία στην Ελλάδα στον τομέα των μεταφορών, 1910-1939

Την περίοδο 1910-1939 ολοκληρώνεται η επίθεση του «εμπορίου της Δύσης» στην Ανατολική Μεσόγειο και μπαίνει σ' αυτές τις αγορές χωρίς τη βοήθεια επιτόπιων στηριγμάτων. Η αυξανόμενη ενοποίηση των παγκόσμιων οικονομικών κυκλωμάτων καταστρέφει οριστικά το «φυσικό μονοπώλιο» και τα ντόπια κέντρα της ανατολικής Μεσογείου έπαψαν να λειτουργούν όπως στο παρελθόν. Δεν είναι όμως οριστικό αυτό για τον Ελλαδικό παράκτιο χώρο, όπου ακόμα στις δύο πρώτες δεκαετίες του 20ού αιώνα, αλλά και αργότερα σε αρκετές περιπτώσεις, συναντάμε την ελληνική ιστιοφόρο ναυτιλία να επωφε-

22. Δένδιας Μ., *Ελληνικοί παροικίαι*. Φωκιάς Σπ. Γ., *Οι Έλληνες εις την ποταμοπλοΐαν του Δοινάβευς*.

λείται από το «φυσικό μονοπώλιο» που της παρεχόταν, κάπως περιορισμένο ακόμα, αυτό το χρονικό διάστημα, σ' αυτό το σημαντικό οικονομικό πεδίο.

Ο Πίνακας 1α δίνει στοιχεία για την κίνηση της ακτοπλοίας μας, που αφορούν την τελευταία πενταετία της περιόδου που εξετάζουμε, περιλαμβανοντας, βέβαια, και τα μικρά πετρελαιοκίνητα, με ή χωρίς ιστίο, όπως και τα αμιγή ιστιοφόρα.

Παρατηρείται ότι ο όγκος των μεταφορών στα εμπορεύματα από την ιστιοφόρο είναι ανταγωνίσσιμος (ποσοτικά) με τον μεταφερόμενο από την ατμοπλοϊκή ακτοπλοία της Ελλάδας. Γεγονός που δείχνει το σημαντικό ρόλο που έπαιξε η ιστιοφόρος ναυτιλία στο εμπόριο και τις μεταφορές, τουλάχιστον στο εσωτερικό της χώρας μας.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1α

Κίνηση επιβατών και εμπορευμάτων από την ελληνική ακτοπλοία το 1934-1938

Ετος	Ατμόπλοια		Ιστιοφόρα και Πετρελαιοκίνητα		Ποσοστό % των μεταφερομένων εμπορευμάτων από την ιστιοφόρο στο σύνολο των εμπορευμάτων
	Επιβάτες	Εμπορεύματα σε τόννους	Επιβάτες	Εμπορεύματα σε τόννους	
1934	1.685.227	1.450.653	21.022	1.050.236	40,99
1935	1.605.396	1.504.531	24.002	1.222.258	44,82
1936	1.824.099	1.577.891	25.677	1.275.458	44,70
1937	1.920.656	1.551.460	27.675	1.402.186	47,47
1938	1.888.511	1.625.896	30.078	1.537.701	48,60

Πηγή: Στοιχεία από το φύλλο της Στατιστικής Επετηρίδας της Ελλάδας του έτους 1939.

Εάν, εκτός από τα παραπάνω, πάρουμε υπόψη και τις αυξομειώσεις της χωρητικότητας της ιστιοφόρου, στην ίδια περίοδο, τότε θα δούμε την ένταση της οικονομικής δραστηριότητας αυτού του τομέα της ναυτιλίας μας.

Στοιχεία, όπως τα παραπάνω, δεν έχουμε για την προηγούμενη περίοδο. Οι διακυμάνσεις όμως της χωρητικότητας από το 1900 και μετά (βλέπε Πίνακα 2) μπορούν να αποτελέσουν ένα δείκτη για τη σχέση της ιστιοφόρου ναυτιλίας με τις μεταφορές. Ιδιαίτερα για την περίοδο 1914 ως το 1918, με

την παρουσία αγγλογαλλικών στρατευμάτων στη Θεσσαλονίκη — στο Μακεδονικό Μέτωπο — αναπτύσσεται μια ζωηρή κίνηση μεταφορών (εφόδια προς τη στρατιά της Ανατολής), η οποία καλύπτεται ικανοποιητικά από την ιστοφόρο ναυτιλία της χώρας, χωρίς να αντιμετωπίζει το πρόβλημα του ανταγωνισμού από την ατμοκίνηση. Η αξιοποίηση της υποδομής της ιστοφόρου ναυτιλίας μας επαναλαμβάνεται στην περίοδο των Ελληνοτουρκικών πολέμων και ιδιαίτερα το 1920-1922. Έκτοτε παρουσιάζεται η πτωτική τάση της χωρητικότητας ως το 1929, οπότε αρχίζει η σταθεροποιητική πορεία μέχρι το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο. Αυτή η τάση σταθεροποίησης της χωρητικότητας δεν είναι ανεξάρτητη από τις ανάγκες που κάλυπτε στον τομέα των μεταφορών και του εσωτερικού εμπορίου αυτό το διάστημα.

Η ιστοφόρος, όμως, ναυτιλία της χώρας μας δεν εξυπηρετούσε μόνο τις επικοινωνίες μεταξύ των διαφόρων διαμερισμάτων της χώρας. Συναντούμε τα μεγάλα «τρίστια μπάρκα» να μεταφέρουν αλάτι από τις Φώκιες στη Συρία και τη Μαύρη Θάλασσα, χαρούπια από την Κρήτη και την Κύπρο προς τη Μασσαλία και από κει να επιστρέφουν με οικοδομικά υλικά προς την Ελλάδα και την Ανατολή, δοχεία πετρελαίου από το Βατούμ προς τα λιμάνια της Ελλάδας και Συρίας, κρασιά από την Ελλάδα προς την Ιταλία, ξυλοκάρβουνα από λιμάνια της Αλβανίας και της Μακεδονίας προς τη Σμύρνη, Κωνσταντινούπολη και Αίγυπτο, πορσελάνη (θηραϊκή γη) από τη Σαντορίνη προς την Τεργέστη. Παράλληλα, διατήρησαν την επαφή τους με το εμπόριο σιτηρών και άνθρακα από τα παραδουνάβια λιμάνια στη δυτική Μεσόγειο, ιδιαίτερα ως το 1916, οπότε και οι όροι αυτού του εμπορίου άλλαξαν ριζικά.

Β. Τομέας ναυπηγικής δραστηριότητας: η κατασκευή των ιστοφόρων

Το γεγονός της ύπαρξης πολλών αναγκών που κάλυπτε η ιστοφόρος ναυτιλία στη χώρα μας επιβεβαιώνεται και από τη ζήτηση που υπήρχε για τα ιστοφόρα πλοία. Έτσι, γύρω στο 1910, πάρα πολλά αυστριακά ιστοφόρα τρίστια (μπάρκα) αγοράστηκαν από τους Έλληνες για να χρησιμοποιηθούν στις εργασίες που προαναφέραμε. (Λόγος για την αγορά τους είναι και το μικρό κεφάλαιο που χρειαζόταν).

Όλη την περίοδο αυτή, και ιδιαίτερα μετά το 1925, τα μεγαλύτερα ιστοφόρα ήταν εφοδιασμένα με βοηθητικές ντιζελομηχανές, δεδομένου ότι η συνολική αντικατάσταση της κινητήριας δύναμης, των ιστίων με πετρελαιομηχανή στο ίδιο πλοίο, γινόταν εύκολα και με λίγες δαπάνες.

Η υποδομή της ναυπηγικής βιομηχανίας στην Ελλάδα δεν ανταπύχθηκε σε αντιστοιχία με τις ανάγκες της θαλάσσιας βιομηχανίας. Έχει, βέβαια, αρχίσει να αξιοποιείται η σιδηροβιομηχανία του Πειραιά στη ναυπηγική δρα

στηριδότητα²³. Η κατασκευή των ιστοφόρων μικρών σκαφών, στο πρώτο λιμάνι της χώρας, δεν ήταν μικρής σημασίας, παρά το γεγονός ότι δεν έχει εκτιμηθεί η οικονομική σημασία αυτής της δραστηριότητας στο σύνολό της. Να σημειώσουμε, όμως, ότι υπήρξαν προτάσεις για την ανάπτυξη και ενίσχυση αυτής της βιομηχανικής δραστηριότητας: δραστηριότητα που έπρεπε και μετά τον πόλεμο να προστατευθεί με κάθε τρόπο. Σε ένα διάστημα λίγων εβδομάδων είχαν κατασκευαστεί μερικά «σιδηρά ιστοφόρα»²⁴, συστήματος «βρατσέρας», που πέτυχαν με μεγάλη επάρκεια στο είδος τους. Ο συνδυασμός, μετά το 1915, των ιστιών με τις βενζινομηχανές ήταν πολύ πετυχημένος και δυστυχώς δεν αξιοποιήθηκε, γιατί είχε πλέον ηγεμονεύσει η άποψη του «τέλους της ιστοφόρου ναυτιλίας το 1914», που όμως, απ' ο,τι θα δούμε, δεν επιβραβιώθηκε.

Έτσι, και το κράτος δεν έστρεψε την απαιτούμενη προσοχή σ' αυτό τον τομέα της βιομηχανίας. Δεν ήταν τυχαίο το γεγονός ότι η Κυβέρνηση, το 1916 — μέσω του Υπουργού Γεωργίας (1) — παρακίνησε τους εργάτες, της ναυπηγικής μικροβιομηχανίας, να συμπήξουν ναυπηγικό συνεταιρισμό, με την υπόσχεση να τους χορηγηθούν πιστώσεις από την Εθνική Τράπεζα και όποια άλλη συνδρομή θα χρειάζονταν. Αρκούσε να σταματήσουν να εργάζονται αυτά τα μικροναυπηγεία²⁵. Στην πρώτη όμως έκφραση αμφιβολίας από τους καρβαρομαραγκούς, η Κυβέρνηση δεν επέμεινε καθόλου στην προοπτική αυτή. Συνέχισαν όμως να λειτουργούν τα ναυπηγεία ξύλινων πλοίων, βλέποντας καθημερινά τα έσοδα να γίνονται λιγότερα από το κόστος. Γιατί, και σε μικρότερη τιμή να προσφερόταν η πρώτη ύλη — ξύλο —, πάλι αυτό το είδος ναυπηγικής δραστηριότητας δεν μπορούσε να επιβιώσει, δεδομένου ότι οι μαραγκοί αλλά και άλλοι τεχνίτες της «κραταιάς» ναυπηγικής εποχής του 1880 άρχισαν να εκλείπουν. Από τη μια μεριά λοιπόν το ακριβό ημερομίσθιο στους μαραγκούς, από την άλλη η αδυναμία των ναυπηγείων αυτών να κάνουν προγραμματισμό κατάρτισης τέτοιων τεχνιτών, οδήγησαν στην αδυναμία αναπαγωγής στην Ελλάδα της ιστοφόρου ναυτιλίας — σιδηράς ή ξύλινης — στα επίπεδα που ακόμα πρόσφερε η πραγματικότητα και οι συνθήκες στην Ελλάδα. Κύρια λοιπόν δραστηριότητα του ναυπηγικού τομέα ήταν οι ανακαινίσεις και μετατροπές παλιών σκαφών, που αγόραζαν οι πλοιοκτήτες από εταιρείες ναυσιπλοίας ή από το κράτος²⁶. Παράδειγμα, κάποιο μικρό ξύλινο «τσάμι», που ήταν ακατάλληλο πλέον για τη μεταφορά πέτρας ή άμμου, μετατρέπóταν σε «καϊκι» δηλαδή σε σκάφος για τη μεταφορά ψαριών ή ξυλείας για καύσιμη ύλη.

23. Γαβριηλίδου Β., *Το εμπορικό μας Ναυτικό προ, κατά και μετά τον πόλεμο.*

24. *Το ίδιο.*

25. Σακαλλής Γ., *Το εμπορικό ναυτικό μας εν κινδύνω.*

26. Τσουκαλάς Κ., *Το ίδιο.*

Γ. Οι αυξομειώσεις των μεγεθών της ιστιοφόρου ναυτιλίας της Ελλάδας 1890-1939

Όπως αναφέρθηκε στην Εισαγωγή, οι απόψεις που αφορούσαν την ιστιοφόρο ναυτιλία αυτή την περίοδο υποστήριζαν ότι δεν αποτελεί υπολογίσιμο παράγοντα των μεταφορών και της εθνικής μας οικονομίας από το 1914 και μετά.

Οι απόψεις αυτές δεν διαμορφώθηκαν αυθαίρετα. Στηρίχθηκαν σε στοιχεία που, εφόσον αξιολογηθούν ως μοναδικά, οδηγούν σε λαθεμένα, κατά τη γνώμη μας, συμπεράσματα. Τα στοιχεία αυτά αφορούν τη σχέση της χωρητικότητας της ιστιοφόρου προς το σύνολο της χωρητικότητας της ελληνικής, εμπορικής ναυτιλίας.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1β

Η πορεία της χωρητικότητας του συνόλου της εμπορικής μας ναυτιλίας το 1913-1939 και το ποσοστό της χωρητικότητας της ιστιοφόρου ναυτιλίας την ίδια περίοδο

<i>Έτος</i>	<i>Σύνολο χωρητικότητας σε τόνους</i>	<i>Ποσοστό της ιστιοφόρου (%) στο σύνολο της χωρητικότητας</i>
1913	807.356	13,56
1914	994.321	10,22
1915	1.001.122	10,73
1916	263.186	52,01
1917	398.339	26,97
1920	563.353	23,62
1921	632.584	21,86
1922	837.000	18,16
1923	873.650	15,58
1924	884.712	13,82
1925	942.342	12,06
1926	980.405	6,91
1927	989.275	6,03
1928	1.169.736	5,01
1929	1.315.888	4,47
1930	1.408.083	4,11
1931	1.469.013	3,81
1932	1.543.376	3,61
1933	1.486.127	3,74

'Ετος	Σύνολο χωρητικότητας σε τόννους	Ποσοστό της ιστιοφόρου (%) στο σύνολο της χωρητικότητας
1934	1.732.505	3,23
1935	1.814.267	3,10
1936	1.847.817	2,93
1937	1.930.636	2,87
1938	1.929.596	2,90
1939	1.945.673	2,89

Πηγή: Για τη διαμόρφωση του πίνακα χρησιμοποιήθηκαν στοιχεία διασταυρωμένα από τους: Ανδρεάδη Ανδ., «La marine marchande greque», στο *Έργα*, Τόμ. Β, σ. 233, *Δελτίο ναυτικού επιμελητηρίου της Ελλάδας*, *Ναυτεμπορική* εφημερίδα, φύλλο της 31.5. 1973, *The statesman's Year - Book* για 1920-1926, *Leoyd's Register of shipping*, Δεδομένα επιθεωρήσεων εμπορικού ναυτικού.

Με αυτά λοιπόν μόνο τα δεδομένα εκτιμούν τη σαφή φθίνουσα τάση του ποσοστού συμμετοχής της ιστιοφόρου χωρητικότητας στο σύνολο της χωρητικότητας της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας και καταλήγουν στο συμπέρασμα ότι «η ιστιοφόρος παύει να έχει οικονομική σημασία μετά το 1914 και όπου αυτή εμφανίζεται είναι αποτέλεσμα κάποιων συγκυριών».

Τα στοιχεία όμως που παραθέσαμε στον Πίνακα 1α — και αυτό είναι χαρακτηριστικό — που αφορούν το πραγματικό τέλος της ιστιοφόρου μας ναυτιλίας, όπως και τα στοιχεία που έχουν σχέση μ' αυτή καθεαυτή τη χωρητικότητα και τις αυξομειώσεις του ναύλου, μας οδηγούν σε άλλα συμπεράσματα, που δεν είναι βέβαια ξεκομμένα από την ανάλυση-προσέγγιση που επιχειρήσαμε στο πρώτο και δεύτερο κεφάλαιο.

Με βάση λοιπόν τον Πίνακα 1α, αντιλαμβανόμαστε πόσο ουσιαστικός ήταν ο ρόλος της ιστιοφόρου ναυτιλίας μας στον τομέα των μεταφορών. Ενώ το ποσοστό της χωρητικότητας της ιστιοφόρου στο σύνολο της εμπορικής μας ναυτιλίας φθίνει (Πίνακας 1β), το ποσοστό συμμετοχής της ιστιοφόρου στις μεταφορές στον ελλαδικό χώρο αυξάνεται από το 1934 ως το 1939 (Πίνακας 1α). Αυτό γίνεται επειδή η αύξηση της συνολικής χωρητικότητας δεν έχει σχέση με τις μεταφορές στον ελλαδικό χώρο, ενώ η ιστιοφόρος έχει μεν πτωτική τάση στη δεκαετία 1930-1940, πλην όμως η ένταξη της δραστηριότητάς της οδηγεί στην αύξηση του συνόλου των μεταφερομένων εμπορευμάτων το 1934, στο 48,60% το 1938 (Πίνακας 1α).

ΠΙΝΑΚΑΣ 2

Ιστιοφόρος Ναυτιλία της Ελλάδας

Έτος	Αριθμός πλοίων	Χωρητικότητα σε τόνους
1890	1.193	197.738
1894	1.236	199.057
1898	1.152	198.196
1900	927	186.677
1901	925	181.479
1902	910	175.999
1903	1.152	181.473
1904	889	170.147
1907	1.135	147.402
1909	980	126.093
1913	760	101.459
1914	788	101.671
1915	884	107.466
1917	907	121.634
1918	886	136.889
1919	700	107.466
1920	1.056	133.116
1921	1.079	138.315
1922	1.093	152.000
1923	1.089	136.200
1924	1.060	122.354
1925	1.018	113.707
1926	814	67.796
1927	735	59.656
1928	726	58.684
1929	729	58.923
1930	718	57.926
1931	708	55.993
1932	698	55.753
1933	697	55.709
1934	699	56.061
1935	709	56.267
1936	700	54.161
1937	714	55.491
1938	712	55.996
1939	716	56.404
1939		
(Σεπτ.)	712	55.160

Πηγή: Τα στοιχεία που αναφέρονται στον Πίνακα 2 στηρίζονται στους: Ανδρεάδη Ανδρ., «La Marine Marchande», σ. 233, Λαϊμό Ανδρέα, *Το ναυτικό του γένους των Ελλήνων*, Νικολινάκο Μάριο, *Μελέτες πάνω στον ελληνικό καπιταλισμό*, Φιλιππακοπούλου Η. Φιλίπ., *Εμπορική - Ναυτική Πολιτική*, 1930, Ελληνική Εταιρεία Ασφαλίσεως Πλοίων και Αεροσκαφών, *Τα πεπραγμένα της επιτροπής επί της εμπορικής ναυτιλίας 1929-1931*, Τόμος 1, *Ναυτεμπορική*, φύλλο της 31.5.1973, *Lloyd's Register of shipping*.

ΠΙΝΑΚΑΣ 2α

*Εξέλιξη της χωρητικότητας της
Ιστιοφόρου Ναυτιλίας της Ελλάδας 1920-1939
με βάση το 1923*

<i>Έτος</i>	<i>Δείκτης χωρητικότητας</i>
1920	97,73
1921	101,55
1922	111,60
1923	100
1924	89,83
1925	83,48
1926	49,77
1927	43,80
1928	43,08
1929	43,26
1930	42,53
1931	41,11
1932	40,93
1933	40,90
1934	41,16
1935	41,31
1936	39,76
1937	40,74
1938	41,11
1939	41,41

Πηγή: Στοιχεία από τον Πίνακα 2.

Παρακολουθώντας την πορεία που είχε ο ναυλοτιμάρημος από το 1920 ως το 1939 και συγκρίνοντας την καμπύλη των δεικτών της χωρητικότητας της ιστοφόρου ναυτιλίας της Ελλάδας με την αντίστοιχη των ναύλων, γι' αυτή την περίοδο, βλέπουμε ότι η χωρητικότητα της ελληνικής ιστοφόρου ναυτιλίας (Πίνακας 4β) ακολουθεί την εξέλιξη των ναύλων, κάτι που δεν συμβαίνει με τη χωρητικότητα της Διεθνούς Ιστιοφόρου Ναυτιλίας (Πίνακας 5).

ΠΙΝΑΚΑΣ 3

Εξέλιξη του ναυλοτιμάριθμου 1920-1939
με βάση το 1923

Έτος	Δείκτης ναυλοτιμάριθμου
1920	339,90
1921	157,40
1922	135,85
1923	100
1924	101,86
1925	92,99
1926	101,80
1927	98,57
1928	89,59
1929	89,19
1930	72,31
1931	71,31
1932	67,09
1933	64,51
1934	65,92
1935	66,37
1936	76,48
1937	115,60
1938	91,34
1939	116,89

Πηγή: Τα στοιχεία που αναφέρονται στον πίνακα στηρίζονται στους: Ν. Κομνηνός, *Οικονομική επετηρίδα της Ελλάδας 1938*, Τόμ. ΙΙ, σ. 68-69, Αγαπητίδου Σωτ., *Τάσεις Ναυτικής εργασίας 1940*, *British - chamber of shipping*, Παπαμιχαλόπουλος Δ., *Ελευθέριος Βενιζέλος και η Ελληνική εμπορική ναυτιλία*, Λαμιός Αν. Γ., *Το ναυτικό του Γένους των Ελλήνων*.

Η ιστιοφόρος λοιπόν ναυτιλία της Ελλάδας (τρεχαντήρια, γολέττες και περάματα των 100-300 τόννων) εξελίσσεται με βάση τα παγκόσμια οικονομικά μεγέθη — το κόστος μεταφορών. Με τη χρησιμοποίηση, βέβαια, της υποδομής — που προκύπτει από διεθνείς παραμέτρους — καλύπτονται οι ανάγκες που ορίζουν οι εσωτερικοί όροι της ελληνικής πραγματικότητας. Δεν ήταν λοιπόν οι «εσωτερικές συγκυρίες» που καθόρισαν τις αυξομειώσεις της ιστιοφόρου ναυτιλίας μας σ' αυτή την περίοδο.

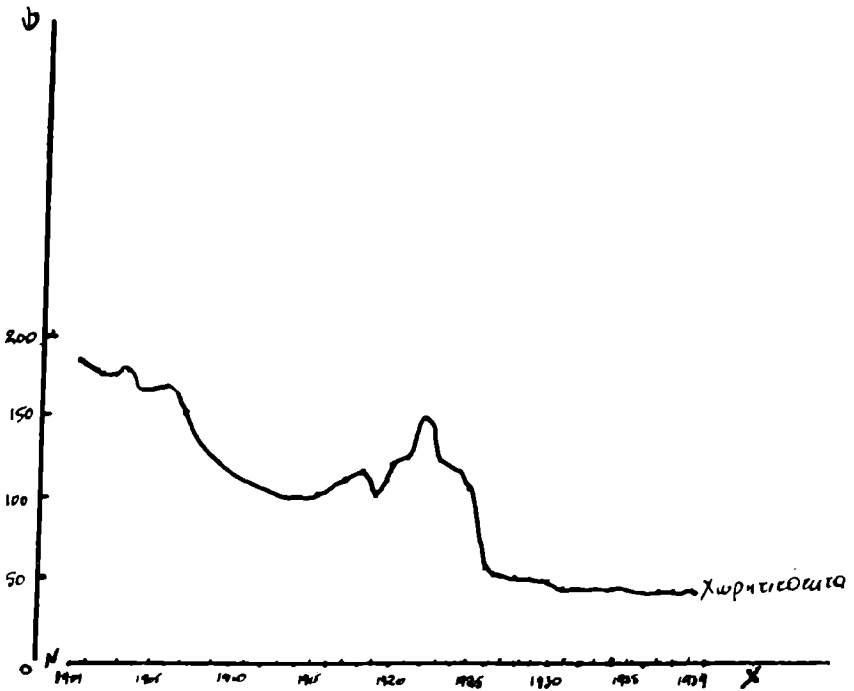
Πέρα όμως από τις θεωρητικού τύπου προσεγγίσεις που επιχειρήσαμε (προκαπιταλιστικές — καπιταλιστικές ή απλής εμπορευματικής παραγωγής —

ΠΙΝΑΚΑΣ 4α

Καμπύλη χωρητικότητας της Ιστιοφόρου Ναυτιλίας της Ελλάδας
1909-1939

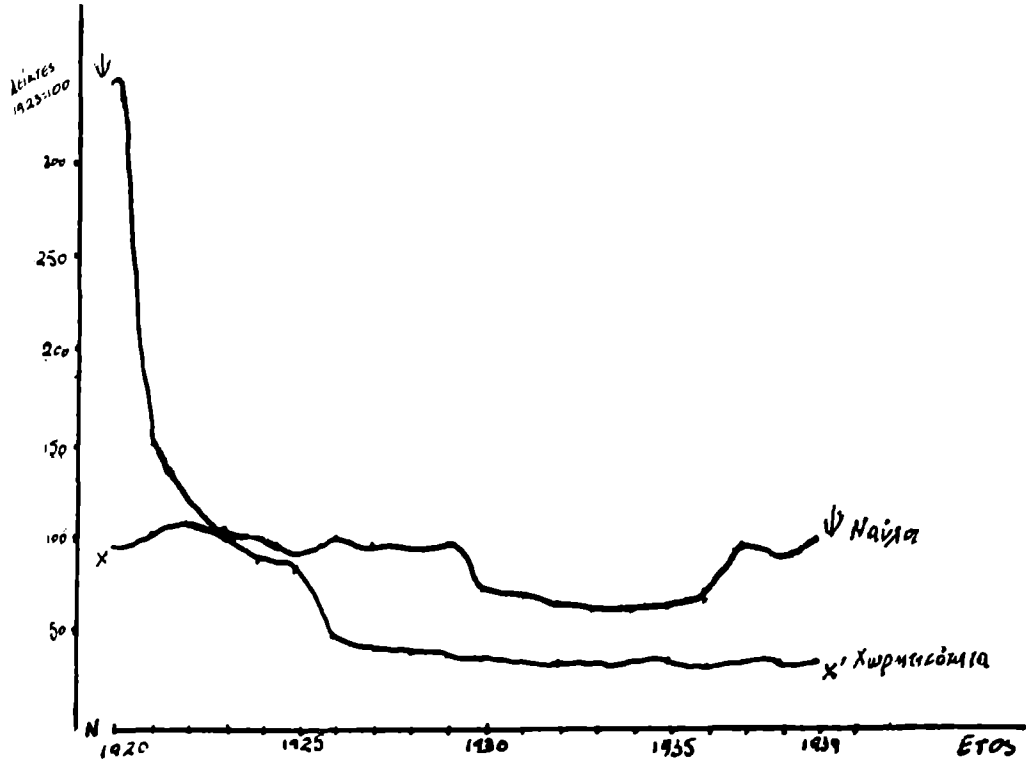
ΟΨ = Χιλιάδες τόνοι

ΟΧ = Έτος



ΠΙΝΑΚΑΣ 4β

Καμπύλη δεικτών με βάση το έτος 1923 = 100, της χωρητικότητας ΧΧ' της Ελληνικής Ιστιοφόρου Ναυτιλίας και των ναύτων ΨΨ', για το διάστημα 1920-1940



καπιταλιστικές), στηρίζουν την ερμηνεία μας και οι εμπειρικές αναλύσεις. Αυτές έχουν σχέση με:

- α) το χαρακτηριστικό της γεωγραφικής θέσης της Ελλάδας,
- β) τους όρους του μεσογειακού εμπορίου,
- γ) το εμπόριο δημητριακών στα λιμάνια του Δούναβη και της νότιας Ρωσίας,
- δ) τη μικρή δαπάνη για την κινητήρια δύναμη που άφηνε περιθώρια διαπραγμάτευσης για το ύψος των ναύλων και
- ε) το χαμηλό κόστος εργασίας και απαιτήσεων των εργαζόμενων στην ιστιοφόρο ναυτιλία.

Μέσα σ' αυτές τις συνθήκες, η ιστιοφόρος ναυτιλία μας δεν παρακολούθησε την πρόοδο που συντελέστηκε στις άλλες χώρες, που ολοκλήρωναν πλέον τη μετάβασή τους από το ιστίο στον ατμό.

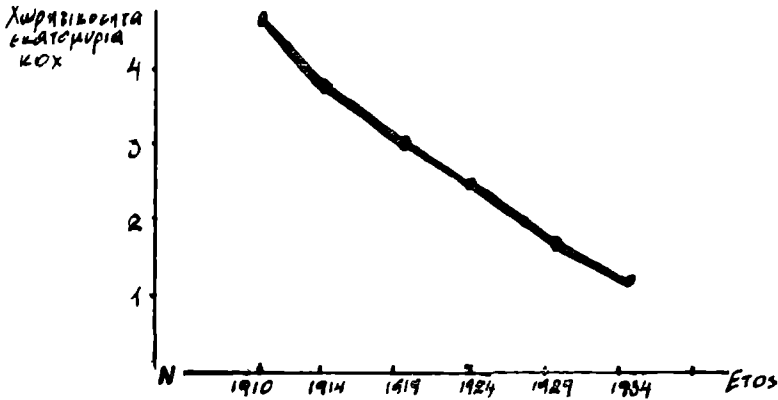
ΠΙΝΑΚΑΣ 5

Εξέλιξη των μεγεθών της Διεθνούς Ιστιοφόρου Ναυτιλίας

Έτος	Χωρητικότητα εκατομμύρια κοχ.	Αριθμός πλοίων
1910	4,6	7.935
1914	3,7	6.314
1919	3,0	4.762
1924	2,5	3.919
1929	1,7	2.870
1934	1,2	2.033

Στην Ελλάδα αυτή την περίοδο ολοκληρώνεται η μετάβαση της εμπορικής μας ναυτιλίας από το ιστίο στον ατμό. Η μετάβαση όμως αυτή δε γίνεται από τους ίδιους επιχειρηματικούς φορείς που μεταβάλλουν τη δραστηριότητά τους (από το ιστίο στον ατμό). Οι παραδοσιακοί επιχειρηματίες παραμένουν και αναπτύσσουν την οικονομική τους δραστηριότητα, η οποία καθορίστηκε από τα γενικότερα οικονομικά μεγέθη της περιόδου (ναύλα, κόστος ναυπήγησης, κόστος εργασίας, είδος μεταφερόμενου προϊόντος κ.λπ.).

Καμπύλη Χωρητικότητας
της Διεθνούς Ιστιοφόρου Ναυτιλίας



Πηγή: Lloyd's Register of shipping.

Μ' αυτά τα δεδομένα, παρατηρούμε ότι η χωρητικότητα της ιστιοφόρου ναυτιλίας μας, ως και τον πόλεμο του 1915-16, δε μεταβάλλεται σε σύγκριση με κανένα ναυτικό (ακτοπλοϊκό, φορτηγό, επιβατηγό, υπερωκεάνιο), ούτε όμως και με το σύνολο της παγκόσμιας και ελληνικής ναυτιλίας²⁷. Το αντίθετο μάλιστα αυξάνεται, όχι σε σημαντικό βέβαια βαθμό. Η χωρητικότητα της παγκόσμιας ιστιοφόρου ναυτιλίας (Πίνακας 5) είχε πριν τον πόλεμο 3.700.000 τόννους περίπου καθαρής χωρητικότητας, η αντίστοιχη της Ελλάδας ήταν 107.500 τόννους περίπου. Δηλαδή, σχεδόν τα δύο εκατοστά της παγκόσμιας.

Όπως φαίνεται στους Πίνακες 2 και 4, μετά το 1916 εμφανίζεται μια, αρκετά ενδιαφέρουσα, αύξηση της χωρητικότητας στη χώρα μας στο διάστημα του πολέμου ως και το 1922, παρά τις απώλειες που είχαμε από τον πόλεμο²⁸.

27. Σακαλλής Γ., *Το ίδιο*.

28. Αναλυτικά οι απώλειες αυτές ήταν: 198 ιστιοφόρα 15.368 τόννων που βυθίστηκαν από υποβρύχια, 3 ιστιοφόρα 875 τόννων που έπαθαν σοβαρές ζημιές, 31 ιστιοφόρα 7.205 τόννων που καταστράφηκαν από επιδρομές, 3 ιστιοφόρα 854 τόννων που βυθίστηκαν από νάρκες, 4 ιστιοφόρα 980 τόννων που χάθηκαν από διάφορους λόγους σχετικούς με τον πόλεμο. Συνολικά, 236 ιστιοφόρα ήταν οι απώλειες της ιστιοφόρου ναυτιλίας της Ελλάδας από τον πόλεμο αυτό.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ

Η ΙΣΤΙΟΦΟΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΩΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ, 1910-1939

A. Η ναυτιλιακή επιχείρηση

Οι περισσότερες ναυτιλιακές επιχειρήσεις ακόμα και αυτή την εποχή δεν έχουν αποκλειστική απασχόληση τις ναυλώσεις φορτίων που προορίζονται για κάποια λιμάνια. Οι ιδιοκτήτες του πλοίου το χρησιμοποιούσαν πολλές φορές για να μεταφέρουν δικά τους εμπορεύματα. Η ειδική λειτουργία αυτών των επιχειρήσεων, σαν ναυτιλιακές, ήταν αποτέλεσμα περισσότερο του εμπορικού τους χαρακτήρα. Στο πρόσωπο του ιδιοκτήτη του πλοίου ενώνονταν δύο λειτουργίες. Η ναυτιλιακή και η εμπορική²⁹. Στην περίπτωση αυτή λεγόταν *καρaboκύρης*³⁰. Προοδευτικά, και μετά το 1919, οδηγείται και η ιστιοφόρος ναυτιλία στις καθαυτό εφοπλιστικές επιχειρήσεις. Είναι γεγονός ότι οι Έλληνες πλοιοκτήτες ιστιοφόρων, μεσαίοι και μικροί επιχειρηματίες οι περισσότεροι, δυσκολεύονταν να συγκεντρώσουν τα μεγάλα κεφάλαια που απαιτούσε η κατασκευή των ατμόπλοιων. Τα νησιά, όπου οι ιστιοφόροι επιχειρηματίες έχουν οργανική σχέση, έχουν χάσει όλο το ναυτιλιακό τους κεφάλαιο³¹. Ήταν λοιπόν δύσκολος ο σχηματισμός αποταμίευσης για την κατασκευή ή αγορά ατμοκίνητων πλοίων από το εξωτερικό, αφού στην Ελλάδα, η ναυπηγική δραστηριότητα δεν ανταποκρινόταν σ' αυτόν τον τομέα. Μόνο σε ξύλινα σκάφη ατμοκίνητα πετύχαιναν κάποιες καλές τιμές, μιας και μπορούσαν αυτά να μετατραπούν ή ακόμα και να κατασκευασθούν σε μικρά εργοτάξια της χώρας, έχοντας πάντα οι ίδιοι την επίβλεψη της κατασκευής.

29. Λαιμός Ανδρέας, *Το ναυτικό του Γένους των Ελλήνων*. Βόρειος Σ., *Το Ελληνικό Εμπορικό Ναυτικό κατά τον XVIII (18ον) αιώνα*.

30. Καρaboκύρης (capitain - patron): Φόρτωνε για δικό του λογαριασμό εμπορεύματα και τα πουλούσε όλα ή τμηματικά σε διάφορα λιμάνια.

31. Ο Μηλιαράκης, που μελέτησε την οικονομία της Ύδρας, μας πληροφορεί ότι κύριο εισόδημα τώρα πια είναι η σπογγαλιεία. Ο δε Ανδρέας Λαιμός, που μελέτησε τη ναυτιλία της Χίου, υποχρεώνεται από ένα σημείο και μετά (1910) να αναφέρεται στους Χιώτες εφοπλιστές, οι οποίοι όμως αναπτύσσουν την επιχειρηματική τους δραστηριότητα στο εξωτερικό και η σχέση τους με τη Χίο είναι ελάχιστη ως καθόλου οικονομική.

Αυτή η δυσχέρεια ανεύρεσης κεφαλαίου, για την αγορά ακόμα και ιστιοφόρου, αντιμετωπιζόταν με την αξιοποίηση του θεσμού της «συρμαγιάς». Κάθε ιστιοφόρο δηλαδή (το ίδιο συναντάμε και στην ατμοκίνητη) χωριζόταν σε ένα αριθμό μεριδίων, όπου το κάθε μερίδιο έγραφε το όνομα του δικαιούχου στα νηολόγια του λιμανιού όπου ήταν καταχωρημένο το πλοίο. Ο θεσμός όμως αυτός άρχισε να μην αξιοποιείται και τόσο μετά το 1912, οπότε αποσαφηνίστηκε πλέον ο θεσμός της «υποθήκης».

Με το μικρό λοιπόν κεφάλαιο που διέθεταν επιβαλλόταν και η προσωπική εργασία στο πλοίο και του εφοπλιστή. Η ίδια η επιχείρηση έχει οικογενειακό χαρακτήρα. Τα αποτελέσματα βέβαια, μ' αυτό το σύστημα εργασίας, είναι φανερά, εάν σκεφτούμε τους δεσμούς που έχουν μεταξύ τους οι εργαζόμενοι, αλλά και την αποτελεσματικότητα εξαιτίας της άμεσης επίβλεψης του καπετάνιου - πλοιοκτήτη. Σύστημα εργασίας όπου οι εργαζόμενοι επεξέτειναν συνήθως τις οικονομικές τους φιλοδοξίες, μιας και με το σύστημα της συμπλοιοκτησίας μπορούσε κάποιος να ελπίζει ότι με λίγα χρήματα και εύκολα θα «πετύχαινε». Έτσι, ερμηνεύουμε την ένταση και αποτελεσματικότητα του συντελεστή εργασία που συνέβαλε καθοριστικά στη διατήρηση της ιστιοφόρου ναυτιλίας μέχρι το 1939.

Το μικρό κεφάλαιο λοιπόν, η μικτή άσκηση του εμπορικού και ναυτικού επαγγέλματος, η συνεργασία κεφαλαίου και εργασίας, το ιλιγοδάπανο της συντήρησης του πλοίου, οι ίδιες οι ανάγκες των μεταφορών αφενός και η δυνατότητα της ιστιοφόρου να αντιστέκεται, στο χώρο δράσης της, στον ανταγωνισμό της ατμοκίνητης αφετέρου, όπως και η δυνατότητα συνύπαρξης και συμβίωσης ανισομερών δραστηριοτήτων στο εσωτερικό του τομέα της εμπορικής ναυτιλίας (ιστιοφόρος - ατμοκίνητη) ήταν τα κύρια χαρακτηριστικά της ιστιοφόρου ναυτικής επιχείρησης ως το 1939. Έκτοτε η ιστιοφόρος υπάρχει σαν αντικείμενο ψυχαγωγικής ναυτιλίας. Το ρόλο που έπαιζε στις μεταφορές τον ανέλαβαν τα μικρά φορτηγά τύπου «κόστερ».

B. Η κοινωνική βάση

Η ιστιοφόρος ναυτιλία ήταν άρρηκτα δεμένη με την κοινωνική και οικονομική βάση της Ελλάδας, ενώ προσπαθούσε ακόμα κι αυτή την περίοδο να διατηρήσει την επαφή της με τα παλιά ναυτικά κέντρα. Πρόκειται για την επιχειρηματική δραστηριότητα της περιόδου που έθρεψε ένα ιδιαίτερο τύπο κοινωνικών σχέσεων, στον τομέα του διαμετακομιστικού εμπορίου, σε πλήρη αντιδιαστολή με τους υπόλοιπους Έλληνες εφοπλιστές. Να επισημάνουμε εδώ το γεγονός ότι η ιστιοφόρος οικονομική δραστηριότητα στηρίζεται πρώτα και κύρια στη βάση της άντλησης του ντόπιου οικονομικού πλεονάσματος, ενώ ταυτόχρονα δεν έχει καμία οργανική σύνδεση με τις άρχουσες μερίδες της Ελ-

ληνικής κοινωνίας³². Παρουσιάζει δε πλήρη αυτονομία σε σχέση με την υπόλοιπη εμπορική ναυτιλία, αντλώντας άμεσα από μια «κοινωνική ενδοχώρα»³³ που κάλυπτε ένα γεωγραφικό και κοινωνικό χώρο, όπου η Ελλάδα αντιπροσωπεύει την κυρίαρχης σημασίας αναφορά. Σε σύγκριση με την ατμοκίνητη εμπορική ναυτιλία, η ιστιοφόρος διατήρησε τις μικρότερες και ασθενέστερες σχέσεις με τον κρατικό μηχανισμό.

Η προσπάθεια διατήρησης αυτής της κοινωνικής και οικονομικής σχέσης με τον ελλαδικό χώρο δε σημαίνει ότι έμεινε ανεπηρέαστη από τις συντελούμενες κοινωνικές διεργασίες. Τα «ναυτικά νησιά» γίνονται όλο και περισσότερο τροφεία ειδικευμένης ναυτικής εργατικής δύναμης, αλλοιώνοντας έτσι όχι μόνο τις κοινωνικές αλλά και τις οικονομικές μορφές άρθρωσης των ντόπιων κοινωνιών με τις ευρύτερες ναυτιλιακές δραστηριότητες.

Ο ρόλος του κράτους στην πορεία της ιστιοφόρου ναυτιλίας ήταν ουδέτερος. Οι νόμοι, που στο διάστημα αυτό ορίζουν τις σχέσεις εργασίας στα πλοία, συγκλίνουν με το διεθνές δίκαιο εργασίας³⁴. Η ιστιοφόρος εντάσσεται κι αυτή στους ίδιους νόμους. Παρ' όλα αυτά όμως η εργασία στα ιστιοφόρα δεν ακολούθησε την εξέλιξη που παρουσίασε την ίδια περίοδο η ατμοκίνητη ναυτιλία μας. Οι νόμοι δεν πέρασαν εύκολα στο εσωτερικό του ιστιοφόρου πλοίου. Η σχέση των εργαζομένων στα ιστιοφόρα με τα ναυτεργατικά σωματεία που συγκροτούνται και λειτουργούν αυτό το διάστημα είναι μηδαμινή ως ανάπτυκτη.

Στην περίοδο λοιπόν του μεσοπολέμου, ελάχιστη αλλαγή υπήρξε στις συνθήκες εργασίας των εργαζομένων στα ιστιοφόρα, στο καθεστώς των ωρών εργασίας, στις συνθήκες διαβίωσης, στη σύνθεση των πληρωμάτων και στις υπερωρίες.

32. Τσουκαλάς Κ., *Το ίδιο*.

33. *Το ίδιο*.

34. Το είδος της κινητήριας δύναμης του πλοίου ή η κατασκευή του ήταν χωρίς σημασία. Μόνο στη Μ. Βρετανία, Ιαπωνία και Φινλανδία εξαιρούνταν τα πλοία που κινητήρια δύναμη ήταν το «κουπί», και στην Αργεντινή και Καναδά τα ιστιοφόρα που δεν έχουν κατάστρωμα. Στην Ελλάδα πλοίο όριζε ο νόμος κάθε σκάφος που είχε καθαρή χωρητικότητα (10) δέκα τουλάχιστον κόρους (*Protection*, σ. 17).

ΕΚΤΙΜΗΣΕΙΣ

Συνοψίζοντας, μπορούμε, έχοντας πλέον πιο σαφή εικόνα του θέματος που εξετάσαμε, να υποστηρίξουμε ότι:

α) Η ιστιοφόρος ναυτιλία μας δεν παρακολούθησε τις εξελίξεις που συντελέστηκαν στις άλλες χώρες. Εξελίξεις οι οποίες χαρακτηρίστηκαν από την αντικατάσταση πολύ νωρίς του ιστίου με ατμό. Όπου δε η ιστιοφόρος ναυτιλία διατηρήθηκε σε κάποια επίπεδα, αυτή προσαρμόστηκε στις σύγχρονες απαιτήσεις των μεταφορικών αναγκών, αποτελώντας μάλιστα επικίνδυνο ανταγωνιστή της ατμοκίνητης φορτηγού ναυτιλίας, ιδιαίτερα στον καθορισμό των ναύλων μεταφοράς ορισμένων πρώτων υλών.

β) Η ελληνική ιστιοφόρος ναυτιλία αρκέστηκε ως το τέλος της να καλύψει τις ανάγκες του εσωτερικού εμπορίου, με τους παλιούς όμως όρους συγκρότησης των οικονομικών της μονάδων. Ευκαιριακά δε κάλυπτε και μεταφορικές ανάγκες μέσα στη Μεσόγειο, ιδιαίτερα για εμπορεύματα μικρής αξίας που δεν υπέκειντο εύκολα στη φθορά του χρόνου και της μεταφοράς.

γ) Ο επιχειρηματικός κόσμος της ιστιοφόρου ναυτιλίας δεν αξιοποίησε τις δυνατότητες μετάβασης από το ιστίο στον ατμό. Είτε με τη μορφή της συμπλοιοκτησίας — αξιοποιώντας το θεσμό της υποθήκης — είτε με την ανεύρεση κεφαλαίου από την αγγλική κεφαλαιαγορά, μέσα από τις προσβάσεις που είχαν στο Λονδίνο τα ελληνικά ναυτιλιακά γραφεία της περιόδου. (Μένει να εκτιμηθούν οι όροι αυτών των δανείων).

δ) Η μεταβατική περίοδος μέσα στην οποία συντελέστηκε η μεταβολή της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας σε ατμοκίνητη άρχισε από το 1899 (πόλεμος των Μπόερς) και ολοκληρώθηκε μέχρι το 1939.

ε) Η λειτουργία των δύο αυτών μορφών οικονομικής δραστηριότητας (απλής εμπορευματικής παραγωγής - προκαπιταλιστική) ήταν αποτέλεσμα της δυνατότητας που είχε η παγκόσμια αγορά και να τις συντηρεί και να τις ενσωματώνει ταυτόχρονα στο σύστημα κυκλοφορίας της αξίας.

στ) Ο ρόλος της ιστιοφόρου ναυτιλίας στη διακίνηση των προϊόντων στον ελλαδικό χώρο αλλά και η σχέση της με την οικονομική ανάπτυξη διαρκεί μέχρι και το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο.

ζ) Παράλληλα με το σημείο (ε) και με τη σχέση που είχε η αυξομείωση της χωρητικότητας της ιστιοφόρου ναυτιλίας με την αυξομείωση του ναυλοτιμάριθμου, αποδεικνύεται ότι οι λόγοι που αιτιολογούν το ρόλο της ιστιοφόρου ναυτιλίας ως σημαντικού οικονομικού παράγοντα, ιδιαίτερα στον τομέα των μεταφορών, δεν ήταν ούτε συγκυριακοί ούτε συμπτωματικοί.