

Γ. Β. ΔΕΡΓΙΑΗΣ

ΙΣΤΟΡΙΑ  
ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ  
1830-1920

ΤΟΜΟΣ Β'

Επιστημονικοί συνεργάτες

Έρευνα και επεξεργασία ποσοτικών στοιχείων

Δρ Αλέξης Φραγκιάδης

Βιβλιογραφική έρευνα

Δρ Άννα Μανδουλάρα

Εικονογραφική τεκμηρίωση

Δρ Πάννης Σαΐτης

ΤΡΙΤΗ ΕΚΔΟΣΗ

ΒΙΒΛΙΟΠΩΛΙΟΝ ΤΗΣ «ΕΣΤΙΑΣ»  
Ι. Δ. ΚΟΛΛΑΡΟΥ & ΣΙΑΣ Α.Ε.  
ΑΘΗΝΑ 2005

## Η ΘΑΛΑΣΣΑ ΚΑΙ Η ΔΙΔΕΠΟΡΑ

Ο τρόπος με τον οποίο αντιλαμβανόμαστε και ερμηνεύουμε την νεοελληνική ιστορία εξαρτάται εν πολλοίς από το πώς αντιλαμβανόμαστε και κατανοούμε την ιστορία των ελλήνων αστών της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας και της διασποράς, από τον 18ο αιώνα έως το τέλος του 20ού.<sup>1</sup> Η οικονομική ιαχός αυτών των ανθρώπων ήταν ανέκαθεν καθοριστική και για τις άλλες επιδράσεις τους στην νεότερη ελληνική κοινωνία – ιδεολογικές, πολιτισμικές, κοινωνικές και πολιτικές.<sup>2</sup> Και κατά μέγα μέρος, η οικονομική τους δύναμη στηρίχθηκε στην ναυτιλία. Από την ναυμαχία της Ναυπάκτου έως το τέλος του Α. Παγκοσμίου Πολέμου, στην ναυτιλία στηρίζονταν το εμπόριο που ασκούσαν, εμπόριο αγαθών και χρήματος, και σε αυτήν κατέληξαν τα κέρδη που είχαν συσσωρεύσει από το εμπόριο, όταν χρειάστηκε να το εγκαταλείψουν – στην φυγή τους από την καταρρέουσα Οθωμανική Αυτοκρατορία, από την νεογέννητη Τουρκία, από την επαναστατημένη Ρωσία. Το 1914, 85 μόλις χρόνια μετά τον καταστροφικό πόλεμο της Ανεξαρτησίας, η ελληνόκτητη ναυτιλία κατέλαβε μίαν από τις πρώτες θέσεις στον κόσμο: προς το τέλος του 20ού αιώνα, κατέλαβε την πρώτη θέση. (Πίνακας 73). Πώς μπορεί να ερμηνευθεί αυτό το φαινόμενο;

1. Οι πρώτες προσπάθειές μου να ερμηνεύσω την μακροχρόνια εξέλιξη της ναυτιλίας καταγράφηκαν στα εξής διηγήματα: GHJ (1983), ΓΠΑ (1983 β) και Λεπτιλάς, Κορδίσκος & Παπαθανασίου (1983, Σημώριο του Ιστορικού Αρχείου Ήθικης Τριμής). Μεταγενέστερες και διαφωτιστικότερες ερμηνείες: GHJ (1988, 1994).

2. Εν γνώσει ότι οι όροι αυτοί, «οιμωγένοια» και «διασπορά», είναι αφαιρετικοί και σχηματικοί, όπως όλες οι κατηγορίες. Έκτο ήδη διακερνίζω, από την αρχή αυτού του βιβλίου, το πώς κερτίζωμαι τους όρους αυτούς. Διευκρινίζω επίσης ότι θα αποφεύγα όσο μπορώ τον γενικευτικό όρο «ελληνική ναυτιλία» και θα χρησιμοποιώ όσο γίνεται περισσότερο τους όρους «ναυτιλία υπό ελληνική σημαία» και «ναυτιλία υπό ξένες σημαίες, θα χρησιμοποιώ τον γενικό όρο «ελληνική ναυτιλία». Για το άθροισμα των στόλων υπό ελληνική και υπό ξένες σημαίες, θα χρησιμοποιώ τον γενικό όρο «ελληνική ναυτιλία» ή απλώς «ναυτιλία», ιδίως όποτε τα συμπεράσματα δέχονται τη σφραγίδα εννοώ. Και τούτο, επειδή οι περιφραστικοί όροι προξενούν ενίοτε αμπερόματες διασκέψεις στην διατύπωση.



ΠΙΝΑΚΑΣ 73  
ΟΙ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟΙ ΕΜΠΟΡΙΚΟΙ ΣΤΟΛΟΙ ΜΗ ΒΑΣΗ ΤΗΝ ΘΩΝΙΚΟΤΗΤΑ  
ΤΩΝ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ, 1994-2002

Μηχανοκίνητα πλοία, αριθμός, χωρητικότητα σε χιλιόμετρα τόνους γκρος και μέση ηλικία πλοίων

	Χωρητικότητα				Αριθμός πλοίων				Μέση ηλικία πλοίων			
	1994	1998	2001	2002	1994	1998	2001	2002	1994	1998	2001	2002
ΕΛΛΑΣ	68.570	76.337	86.675	89.468	3.970	3.144	3.151	3.101	21	19	19	19
ΙΑΠΩΝΙΑ	63.467	65.024	71.620	73.200	(?)	2.937	2.979	2.912	10	8	8	9
ΑΓΝΩΣΤΗ ΕΘΝ.	-	-	41.550	-	-	-	5.091	-	-	-	23	-
ΝΟΡΒΗΓΙΑ	32.858	35.212	41.548	39.624	2.723	1.615	1.708	1.691	21	15	16	17
ΗΠΑ	35.091	31.172	30.930	30.746	6.319	1.336	1.465	1.452	21	19	18	19
ΚΙΝΑ	22.896	24.925	27.203	28.609	3.011	2.060	2.234	2.320	16	18	19	20
ΧΟΝΓΚ ΚΟΝΓΚ	17.655	18.673	20.461	21.416	820	570	555	570	14	12	12	13
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	13.110	20.510	28.615	30.527	2.097	1.786	2.212	2.301	16	9	10	11
ΝΟΤΙΑ ΚΟΡΕΑ	13.430	16.156	17.105	17.152	2.520	863	872	855	18	12	14	16
ΒΡΕΤΑΝΙΑ	15.307	14.353	15.220	14.977	2.121	824	825	780	19	15	15	15
ΡΩΣΙΑ	19.827	13.964	13.376	13.770	5.514	2.496	2.511	2.548	16	17	20	22
ΤΑΙΒΑΝ	8.989	11.736	14.783	15.046	881	475	542	528	16	12	12	13
ΣΙΝΓΚΑΠΟΥΡΗ	7.202	12.237	11.114	11.950	1.344	736	714	714	14	15	15	1
ΔΑΝΙΑ	9.405	9.865	13.010	12.796	1.308	666	721	692	17	12	13	14
ΣΟΥΔΙΑ	8.550	13.315	6.736	6.095	743	402	346	324	25	15	17	17
ΙΤΑΛΙΑ	8.809	8.646	10.230	10.103	1.554	583	645	630	20	17	17	17
ΙΝΔΙΑ	7.324	7.327	7.083	6.361	941	426	407	385	14	15	16	17
ΤΟΥΡΚΙΑ	5.414	5.699	5.893	5.759	1.007	409	562	573	22	18	18	19

Πηγές: Πλ. στο τέλος του Μέρους Γ.

Ας μιν ειπδοθούμε σε δοξολογίες του «ναυτικού δαιμονίου», ας ξεκάσουμε τον Οδυσσέα και την Αρχαιότητα. Ας παραμείνουμε στην πεζή πραγματικότητα της εποχής, όπως φαίνεται ότι την εβίωσαν οι ελληνορθόδοξοι ραγιάδες των Σουλτάνων και οι υπήκοοι της Γαλιγοτάτης, οι μικρές ομάδες των εμπόρων αλλά και οι πληθυσμοί των φτωχών παραλιών περιοχών, των ανθρώπων που αγνοούσαν εντέλως την μακρινή ιστορία του τόπου τους ή, έστω, την εγνώριζαν από τα λαϊκά παραμύθια που είχαν συντηρήσει εντός τους μίαν ιστορική μνήμη αμυδρή, θολή και άμορφη. Ας παραμείνουμε στους παραβοκέρηδες, τους καπετάνιους και τους ναυτικούς, στους καταδιωγμένους που γίνονταν πειρατές, στους σκλάβους και τους απελεύθερους που επάνδρωναν τα βενετσιάνικα, τα γενοβέζικα, τα οθωμανικά πλοία και, φυσικά, τα πειρατικά· η ελληνική ναυτιλία είχε τις ρίζες της στην πειρατεία, όπως όλες οι μεγάλες ναυτιλίες της ιστορίας. Αυτές ήταν οι «Μεγάλες του Γένους Σχολές» που εκπαίδευσαν τους ελληνορθόδοξους ναυτικούς· οι στόλοι του Σουλτάνου και της Γαλινοτάτης, το εμπόριο και το λαθρεμπόριο, το δουλεμπόριο και η πειρατεία.

Στο ένα άκρο του κοινωνικού φάσματος οι νομοταγείς αστοί των παραλιών περιοχών, στο άλλο οι απόκληροι αλήτες της θάλασσας. Και οι ενδιάμεσοι χώροι, κοινωνικοί και γεωγραφικοί, χώροι που δεν χωρίζουν αλλά ενώνουν, εκεί όπου οι πάντες κινούνται κατά καιρούς, ανάλογα με τις περιστάσεις. Εκεί όπου ανθού το παράνομο εμπόριο και η νόμιμη πειρατεία, δραστηριότητες κερδοφόρες σε καιρούς ειρηνικούς, χρυσοφόρες σε καιρούς πολέμου. Τους χώρους αυτούς ενώνουν οι θαλάσσιες οδοί που τις διανοίγουν οι έμποροι και οι ναυτικοί, οι τυχοδιώκτες και οι πειρατές.

Το άνοιγμα προς την θάλασσα και η ατελείωτη περιμετρος των παραλιών είναι η μεγάλη ιδιαιτερότητα της ελληνικής κερσονήσου, ιδιαιτερότητα που την διακρίνει από την κερσαία ενδοκώρα της, από τις άλλες περιοχές των Βαλκανίων. Άνοιγμα στην Μεσόγειο, που προσκαλούσε τους έλληνες εμπόρους των μικρασιατικών και ελληνικών παραλιών να ξεφύγουν από την ανασφάλεια. Έως τα τέλη του 19ου αιώνα, οι ελληνορθόδοξοι έμποροι δεν αισθάνθηκαν ποτέ την ασφάλεια που έδενε τους αστούς της Δύσης με την πόλη τους. Η αυθαίρετη οθωμανική εξουσία δεν μπορούσε να προσφέρει το αίσθημα ασφάλειας που οι αστική Θεομοί των ευρωπαϊκών πόλεων ενείνεαν ήδη από τον Μεσαίωνα. Η φυσικότερη διέξοδος ήταν γι' αυτούς η θάλασσα, το υπερπόντιο εμπόριο και ο γρήγορος πλοτισμός που συνήθως ακολουθούσε. Πλούτος σωρευμένος είτε σε εμπορεύματα είτε σε χρήμα και σε χρεόγραφα, πλούτος κινητός ή άλυος, ευκίνητος, ανεξέλεγκτος, διεσπαρμένος· ο ενδεχειγμένος πλούτος μιας διασποράς. Από τον 17ο αιώνα και ύστερα, οι δρόμοι που τους προσελευσαν ήταν κυρίως αυτοί που οδηγούσαν στην Δύση, στον πλούτο, τις γνώσεις και τις ιδέες της Ευρώπης.

Σε όλους αυτούς τους παράγοντες, γεωγραφικούς και φυσικούς, κοινωνικούς και πολιτικούς, οφείλεται η άνθηση της ναυτιλίας των ελληνορθόδοξων στον 18ο αιώνα: σε αυτό το σύνολο μακροχρονίων συνθηκών που συνέθεσαν το κατάλληλο πλαίσιο ανάπτυξης και όχι μόνο, βεβαίως, στην Συνθήκη του Κιουτσούκ-Καϊναρτζή. Και επιπλέον, οφείλεται ακόμη στην παγκόσμια επέκταση, ήδη από τον 16ο αιώνα, του εμπορίου, του δουλεμπορίου και της πειρατείας· στην παράκμηση της Βενετίας και την κατάρρευση της εμπορικής της κυριαρχίας· στην διεσάδυση των ολλανδών, των γάλλων και των βρετανών εμπόρων στην Ανατολή και στην ανάπτυξη του διαμεσογειακού εμπορίου στον 17ο και τον 18ο αιώνα· στους πολέμους αυτών των αιώνων· στην επήρροη των ευρωπαϊκών προξενείων στην παρακμάζουσα Οθωμανική Αυτοκρατορία· στην πρώιμη Βιομηχανική Επανάσταση· στους Ναπολεοντελικούς Πολέμους· και, τέλος, στην οργάνωσή τους σε θαλάσσια δίκτυα, συναρθρωμένα με τα ελληνορθόδοξα δίκτυα του Δούναβη και της βαλκανικής ενδοκώρας.



## Η ΒΑΛΚΑΝΙΚΗ ΕΝΔΟΧΩΡΑ ΚΑΙ ΤΑ ΔΙΚΤΥΑ

Ας επιστρέψουμε στην ενδοχώρα της ελληνικής χερσονήσου: στα Βαλκάνια του 17ου και του 18ου αιώνα – και ως κοιτάξουμε τον χάρτη, Ποιος διόδους μπορούσε ν' ακολουθήσει στην στεριά και 'τὴν θάλασσα το εξωτερικό εμπόριο της βαλκανικής ενδοχώρας, των βαλκανικών επαρχιών της Αυτοκρατορίας;

Ήδη από τον 17ο αιώνα, στις θαλάσσιες οδούς κυριαρχούσαν τα δίκτυα των ελληνορθόδοξων, στα οποία συμμετείχαν οι караβόκърηδες και οι εμποροκαπιετάνιοι των ναυτικών νήσων και των λιμανιών της ελληνικής χερσονήσου, οι έμποροι των μικρών παραλίων πόλεων και οι μεγαλύτεροι της Ραγούζας, της Θεσσαλονίκης, της Κωνσταντινούπολης, της Βάρνας και του Ιασίου, με τους ανταποκριτές και σύνταίρους τους στην Οδησσό, την Τεργέστη, την Βενετία, το Λιβόρνο, το Άμστερνταμ, αργότερα στην Μασσαλία και το Λονδίνο – για ν' αναφέρω λίγες μόνο από τις πόλεις όπου έφθαναν τα υπερπόντια αυτά δίκτυα. Και έως την Γαλλική Επανάσταση, η εμποροναυτιλία των ελληνορθόδοξων τρέφταν σχεδόν αποκλειστικά από το εξωτερικό εμπόριο της Μαύρης Θάλασσας και, κυρίως, της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας και των βαλκανικών κτισεών της.<sup>4</sup>

Αλλά και οι χερσαίες οδοί των Βαλκανίων τροφοδοτούσαν το οθωμανικό εξωτερικό εμπόριο. Συνέδεαν την βαλκανική ενδοχώρα αφενός με τις αγορές της Κεντρικής και της Ανατολικής Ευρώπης και, αφετέρου, με τα λιμάνια της Αυτοκρατορίας στον Δούναβη και τα παράλια του Ευξείνου, της ελληνικής χερσονήσου και της Δαλματίας. Τα λιμάνια διοχέτευαν στις θαλάσσιες οδούς τα εξαγωγικά προϊόντα της ενδοχώρας, και τα ίδια αυτά λιμάνια διοχέτευαν επίσης τα εισαγόμενα αγαθά προς τις χερσαίες οδούς, τροφοδοτώντας έτσι την ενδοχώρα.

Τοπικοί μικρέμποροι και αγωγάτες, γυρολόγοι των μικρών και των μεγάλων αποστάσεων, έμποροι και τοκιστές των πόλεων της ενδοχώρας, ήταν οι ενδιάμεσοι κόμβοι των χερσαίων δικτύων<sup>5</sup> και όπτε κορυφαίες θέσεις τους, στα σταυροδρόμια όπου συναντιόνταν πολλά και διαφορετικά δίκτυα, σταυροδρόμια της ενδοχώρας αλλά και των παραλίων, ήταν εγκατεστημένοι μεγαλύτεροι με υποκατάστηματα που απλώνονταν έως την Βιέννη, την Βουδαπέστη και την Πράγα, το Κίεβο και την Αγία Πετρούπολη.

Ήδη από τις αρχές του 18ου αιώνα, αν όχι και νωρίτερα, τα χερσαία δίκτυα τα είχε πλέον κατακτήσει ο κατακτητικός βαλκάνιος ορθόδοξος έμπορος, όπως ονόμασε ο Γάιος Στοιαννιχί τον ιδεοτυπικό βαλκάνιο έμπορο – που ήταν, κατά κανόνα, ελληνορθόδοξος ή, πάντως, μιλούσε και έγραφε ελληνικά.<sup>6</sup> Τα πράγματα δεν ήταν έτσι ανέκαθεν, πριν από τον 18ο αιώνα. Σε προγενέστερες επο-

χές, υπήρχαν επίσης πολλοί έμποροι που προέρχονταν και από άλλες «εθνοτίτες», μιλούσαν και άλλες γλώσσες, πίστευαν και σε άλλες θρησκείες: όχι μόνο Ββραίοι και Αρμένιοι – που υπήρχαν ανέκαθεν και εξακολούθησαν να υπάρχουν έως τον 20ό αιώνα – αλλά και Άλβανοί, Σέρβοι, Βούλγαροι, Μολδαβοί, Βλάχοι, ακόμη και Οθωμανοί από τα μεσαία και τα κτώτερα κοινωνικά στρώματα. Το ερώτημα που εγείρεται πλέον είναι πώς τελικά οι ελληνογλώσσοι και ελληνορθόδοξοι έμποροι κατόρθωσαν, ήδη από τον 18ο αιώνα, να σχηματίσουν ένα είδος πλειονότητας και να επικρατίσουν στο εμπόριο της ενδοχώρας.

Μπορούμε να σκεφθούμε πολλά αίτια που οπωσδήποτε συνέτέλεσαν στην επικράτησή τους. Ένα από αυτά θα ήταν, π.χ., η δύναμη της ελληνικής γλώσσας, η νομιμότητα που αντλούσε από την σχέση της με την Κοινή των Ευαγγελίων, αλλά και από την χρησιμότητα και την λειτουργικότητα της. Ένας άλλος παράγων, πολιτισμικός αλλά και πολιτικός, θα ήταν η ισχυρή επιρροή του Πατριαρχείου, της Ορθόδοξης Εκκλησίας και του ανώτερου κλήρου, τον οποίο τότε αποτελούσαν αποκλειστικώς ελληνογλώσσοι κληρικοί. Ένα τρίτο αίτιο θα ήταν η εγκαθίδρυση της ηγεμονίας των Φαναριωτών στην Μολδοβλαχία στις αρχές του 18ου αιώνα. Ένα τέταρτο και εξίσου σημαντικό είναι η πολύ προγενέστερη διεύθυνση των ελληνορθόδοξων εμπορών στις πλουσιότερες αυτές παραδουνάβιες χώρες – που είχε ξεκινήσει ήδη από τον 14ο αιώνα, ακολουθώντας την εξάπλωση της επιρροής του Πατριαρχείου, του ανώτερου κλήρου και των μονών του Αγίου Όρους. Ωστόσο, δεν θα αρκέσθω στα αίτια αυτά. Η ισχύς της γλώσσας του Πατριαρχείου, της Εκκλησίας, των μονών, των Φαναριωτών και των ελληνορθόδοξων αστών στις παραδουνάβιες χώρες έπαιξαν οπωσδήποτε σημαντικό ρόλο: αλλά δεν αρκούσαν για να επιβάλουν την επικράτηση των ελληνορθόδοξων εμπορών στα Βαλκάνια. Υπήρχε ένας ακόμη παράγων, μια συνθήκη που μπορεί να μην ήταν ικανή, ήταν όμως αναγκαία στην κατάκτηση των αγορών της ενδοχώρας και των χερσαίων δικτύων από τους «κατακτητικούς ελληνορθόδοξους εμπόρους». Ήταν ο τρόπος με τον οποίο, χρησιμοποιώντας την ισχύ των θαλασσιών δικτύων, μπόρεσαν να διεισδύσουν και τελικώς να κατακτήσουν και τα χερσαία δίκτυα που ασκούσαν το εξωτερικό εμπόριο των Βαλκανίων.

Περιέγραφα δύο σύνολα δικτύων, τα χερσαία και τα θαλάσσια. Αυτά τα δύο σύνολα συναντιόνταν και συγγείονταν μεταξύ τους στις παράλιες πόλεις, και οι κοινοί κόμβοι που τα συνέδεαν μεταξύ τους ήταν οι έμποροι των λιμανιών. Κόμβοι κοινοί, επειδή ο καθένας από τους εμπόρους αυτούς έπρεπε ν' ανήκει ταυτοχρόνως σε ένα θαλάσσιο και σε ένα χερσαίο δίκτυο ώστε να λειτουργήσει ως κόμβος επαφής, ώστε να έχει την αναγκαία πληροφόρηση και αποτελεσματικότητα, ώστε να μπορεί να αντλεί τα έσοδα και τα κέρδη του από τις δύο πηγές, από αιμψότερα τα δίκτυα που διασυνέδεε.<sup>7</sup>

4. Leon (1973)· Κρημιούδης (1972, 1985, 1996)· Κατσιορδά (1986)· Καρδάσης (1993, 1998)· Harlaftis (1996)· Mandylaris (1998)· Βλάμη (2000).

5. Πρβλ. GBD (1983/1985, 1988)· Fontaine (1984, 1997).

6. Stoiannovich (1960), *The Conquering Balkan Orthodox Merchant*.

7. Keyder, Özveren & Quiliciert (1993).



Αλλά στο θαλάσσιο εμπόριο, οι ελληνορθόδοξοι παραβοκώρυδες και εμποροκαπετάνιοι ήταν περισσότεροι και ισχυρότεροι από τους ανταγωνιστές τους άλλων βαλκανικών εθνοτήτων. Εφε υπό την οθωμανική σημαία είχαν τα πλοία τους εφε υπό χριστιανικές σημαίες, είχαν υιοθετήσει, ήδη από τον 17ο αιώνα, τα τεχνικά επιτεύγματα των βρετανικών ναυπηγείων.<sup>8</sup> Στον 18ο αιώνα, στον Δούναβη και στην Μαύρη Θάλασσα, στο εμπόριο ξυλείας και διημερικών, είχαν επικρατήσει αφενός χάρη στην υποστήριξη των ορθόδοξων τους στην Μολδοβλαχία και την νότια Ρωσία και, αφετέρου, χάρη στην σύνδεσή τους με τα ισχυρά ελληνορθόδοξα δίκτυα της Κωνσταντινούπολης και με τον ίδιο τον κρατικό μηχανισμό, που ήταν ο κυριότερος αγοραστής βασικών αγαθών για τον στρατό, τον στόλο και τον τεράστιο πληθυσμό της αυτοκρατορικής πρωτεύουσας. Στις ελληνικές θάλασσες είχαν επίσης επικρατήσει από καιρό, παράλληλα με την ανάπτυξη των γαλικών νήσων και των εμπορικών λιμανιών της κερσονήσου, όπως π.χ. το Γαλαξειδί και το Αιτωλικό.<sup>9</sup> Στην Αδριατική και το Ιόνιο, οι Βενετοί, οι Γενουάτες, οι Πιζάνοι και οι Λιβουρνίοι τους ανταγωνίζονταν και παλαιότερα υπερέτερούσαν, κυριαρχώντας στο εμπόριο της Ιταλίας, της Επτανήσου και των ακτών της Δαλματίας και της Ηπείρου.<sup>10</sup> Αλλά η παρρημία της Γένοβας και της Βενετίας επέτρεψε τελικώς στους ελληνορθόδοξους εμπόρους και καπετάνιους να διεισδύσουν και σε αυτές τις περιοχές και να συμμετάσχουν στο ιταλικό εμπόριο. Οι μεγαλύτεροι ανταγωνιστές τους, τέλος, οι Βεραίοι, ενώ έφθαναν έως τις παράλιες πόλεις, δεν ξανοίγονταν στην Θάλασσα. Στον Έμπορο της Βενετίας, ο Σάυλοκ κοκίζει κεφάλαια. Και αν εμπορευόταν θαλάσσια φορτία, δεν θ' αγόραζε πλοία για να τα μεταφέρει ούτε θα τα ναύλωνε με ρίσκο.

Οι θαλάσσιες και ποτάμιες μεταφορές ήταν οικονομικότερες από τις κερσαίες για ορισμένα βασικά προϊόντα του εξωτερικού εμπορίου των Βαλκανίων και κατεξοχήν για τα διημερικά και την ξυλεία – ενίοτε ήταν ο μόνος δυνατός τρόπος μεταφοράς. Ενώνοντας τον Εύξεινο και την Μεσόγειο με την Κεντρική Ευρώπη, ο Δρύναβης ήταν Πακτωλός για τους Έλληνες. Για την ενδοχώρα, ο συνδυασμός της θαλάσσιας και ποτάμιας μεταφοράς με την κερσαία ήταν συμπεριφέρτερος. Επιπλέον, τα βασικά αυτά αγαθά ήταν ζωτικής σημασίας για την συντήρηση των λαϊκών στρωμάτων των οθωμανικών πόλεων και, επομένως, για την διατήρηση της πατερναλιστικής αυθεντίας του Σουλτάνου. Έτσι, με τον χρόνο, τα δίκτυα της Θάλασσας και των λιμένων στερέωναν όλο και περισσότερο την ισχύ τους και έφθασαν να επιβάλουν τους όρους τους στα δίκτυα της ενδοχώρας.

Οι ελληνορθόδοξοι έμποροι και πλοιοκτήτες που είχαν επικρατήσει στα θαλάσσια δίκτυα ήταν φυσικό να προτιμούν την συνεργασία με τους ομοδόξους τους των λιμανιών να συναλλάσσονται, να συνεργάζονται και να συνεταιρίζον-

ται με ανθρώπους που μιλούσαν την ίδια γλώσσα, που πίστευαν στην ίδια θρησκεία, που είχαν τις ίδιες αξίες και τα ίδια συναλλακτικά ήθη. Με την σειρά τους, οι ελληνορθόδοξοι έμποροι των λιμανιών είχαν και αυτοί κάθε λόγο να ευνοούν συστηματικά την συνεργασία με ελληνορθόδοξους εμπόρους των κερσαίων δικτύων και όχι με αλλόθρησκους και αλλόγλωσσους να συνεργάζονται με ανθρώπους που, εκτός από το πλεονέκτημα της κοινής ταυτότητας, είχαν επιπλέον και την υποστήριξη, μαντού στα Βαλκάνια, του κλήρου, των ελληνορθόδοξων προεστών και των φαναριωτών αρχόντων.

Έτσι, οι ελληνορθόδοξοι των κερσαίων δικτύων, στηριζόμενοι στους ομολόγους τους που ήδη κυριαρχούσαν στις θαλάσσιες οδούς, απέκτησαν ένα συγκριτικό πλεονέκτημα πρώτης τάξεως στον ανταγωνισμό με τους αλλοεθνείς ανταγωνιστές τους της ενδοχώρας. Και από την πλευρά τους, οι ελληνορθόδοξοι των θαλασσίων δικτύων μπόρεσαν να διεισδύσουν όλο και περισσότερο στο κερσαίο εμπόριο και τελικά να κυριαρχήσουν στις πειρωτικές αγορές. Βλέγοντας τις διόδους που συνέδεαν τις αγορές αυτές με τον λοιπό κόσμο χάρη στην υπεροχή τους στην ναυτιλία, ελέγχοντας δηλαδή τον Δούναβη, τα λιμάνια και τις θαλάσσιες οδούς προς την Ανατολή, την Δύση και τον Νότο, μπόρεσαν τελικά να ελέγξουν και τις κερσαίες οδούς που οδηγούσαν στην Κεντρική και την Ανατολική Ευρώπη.

Όσο αναπτυσσόταν η ναυτιλία των ελληνορθόδοξων, τόσο ενισχυόταν η θέση των ομοεθνών συνεργατών τους στην ενδοχώρα απέναντι στα ανταγωνιστικά δίκτυα των αλλοεθνών. Αυτός ο «ενάρετος κύκλος» ενισχύθηκε ακόμη περισσότερο, στον 18ο αιώνα, από την αλματώδη αύξηση της συμμετοχής των ελλήνων εμπόρων στο εξωτερικό εμπόριο της Αυτοκρατορίας. Πράγματι, στον αιώνα αυτόν το εξαγωγικό εμπόριο της Θεσσαλονίκης πολλαπλασιάστηκε και γενικότερα, η κίνηση ελληνικών πλοίων στα μεσογειακά λιμάνια αυξήθηκε με ραγδαίους ρυθμούς. Π.χ., η συμμετοχή ελληνικών συμπεριόντων στις συνολικές εισαγωγές της Μασσαλίας από τα λιμάνια της Ανατολικής Μεσογείου αυξήθηκε από ποσοστό 5% στα τέλη του 17ου αιώνα σε 24% το 1784.<sup>11</sup> Στο τέλος του αιώνα, το μερίδιο του ανατολικού εμπορίου που διακινούσαν έλληνες πλοιοκτήτες έφθασε στα τρία τέταρτα του συνόλου.<sup>12</sup>

Το ευρύ άνοιγμα προς την Θάλασσα επιβίωσε καθοριστικά την ιστορική εξέλιξη των ελλαδικών κοινωνιών· είναι μία από τις σημαντικότερες συγχθήκες που διαφοροποιούν την ελληνική περίπτωση από τις άλλες βυζαντινικές χώρες, με τις οποίες υπάρχουν, βεβαίως, και σημαντικές ομοιότητες· π.χ., οι φυσικές και κλιματικές ομοιότητες των ορεινών περιοχών της ενδοχώρας, από τον Πάρνασο έως τα Τρανσυλβανικά Όρη· οι ομοιότητες στην διάρθρωση και οργάνωση των κτηνοτροφικών κοινωνιών· οι κοινές συνέπειες που είχε το κοινό οθω-

8. Scammell (1972), σ. 387.

9. Κρημμυδάς (1972)· Καρδάρης (1998 και 1987, 1993).

10. Βλασιούτσιου (1996), *Η ναυτιλία των Ιονίων Νήσων 1700-1864*· Καρδάρης (1998)· Βλάμη (2000).

11. C. P. Volney (in C. Issawi, ed, 1961), σ. 28 κ.ε. Πρβλ. Σπορσιός (1956), σ. 194 κ.ε.  
12. Leon (1973), σ. 30-31.



μιανικό παρελθόν» οι κοινές επιδράσεις των γεωπολιτικών συνθηκών στις διεθνείς σχέσεις όλων ανεξαιρέτως των βαλκανικών χωρών κ.ο.κ. Παρά τις ομοιοσότητες ομοιοσότητες, όμως, δεν μπορούμε να ταξινομήσουμε στην ίδια κατηγορία όλες αυτές τις χώρες.<sup>13</sup> Και πάλιν, ως προς την Ελλάδα, είμαστε υποχρεωμένοι να λήθουμε υπ' όψιν τον θαλάσσιο, μεσογειακό προσανατολισμό των νησιωτικών και των παραλλήλων περιοχών της και με βάση αυτό το στοιχείο να την διακρίνουμε από τις άλλες χώρες της Βαλκανικής Χερσονήσου. Η ελληνική ιστορία μπορεί και πρέπει, βεβαίως, να συγκρίνεται με την ιστορία των άλλων βαλκανικών χωρών. Αλλά οι ταξινωμώσεις έχουν τα όριά τους.<sup>14</sup>

Αλλάσσει, και στην γεωπολιτική δεν είναι τυχαία η τομή που χάραξε ανέκαθεν τα όρια ανάμεσα στις νοτιοδυτικές και τις βορειοανατολικές περιοχές της Βαλκανικής Χερσονήσου, μεταξύ των ελληνικών και βαλκανικών νήσων και παραλλήλων και, αφετέρου, της υπόλοιπης Βαλκανικής. Αυτή η τομή ορίζει τα σύνορα που η Δύση είχε επιβάλει στην Βυζαντινή Αυτοκρατορία ήδη από την εποχή της Δ' Σταυροφορίας. Αυτήν διακρίνουμε και στην διαμάχη μεταξύ Βενετίας και Οθωμανικής Αυτοκρατορίας. Τα ίδια όρια προσαρμόζονται την εξέλιξη του Ανατολικού Ζητήματος στον 19ο αιώνα. Την ίδια τομή, τέλος, ακολουθήσε ο διαχωρισμός των ζωνών επιρροής των Δυνάμεων στον ύστερο 20ο αιώνα, με την «αδέσμευτη» Γιουγκοσλαβία στο μεταίχμιο.<sup>15</sup>

ΟΙ ΟΜΟΤΗΤΕΣ ΕΠΙΧΡΗΜΑΤΙΣΤΕΣ ΑΝΑΠΡΟΣΑΝΑΤΟΛΙΣΜΟΙ

Ας επανέλθουμε στις πρώτες δεκαετίες της Ανεξαρτησίας και ας δοήμε εν ολίγοις νεφέλα και την περίοδο που φθάνει έως το τέλος του 19ου αιώνα. Στην περίοδο αυτήν και ιδίως στην αρχή της, υπήρξαν άρνητικές συνθήκες και δυσμενείς συγκυρίες που δυοχέραναν και ενίοτε ανέστειλλαν την ανάπτυξη της ναυτιλίας — τόσο της υπό Ελληνική σημαία ναυτιλίας όσο και της ελληνόκτητης.<sup>16</sup>

Συνθήκες άρνητικές για την ναυτιλία θεωρώ κυρίως αυτές που περιόριζαν σε σημαντικό βαθμό τα ομογενειακά κεφάλαια που ήταν διαθέσιμα για ναυτι-

13. Σημειώνω ότι μια τέτοια ταξινόμηση έχει ήδη κυκλοφορήσει προ πολλού και με την βοήθεια της μόδας, μπορεί να καταστεί ένα στερεότυπο, ίσως παρωδικό, αλλά σπουδαιότερο ανεπιθύη.  
 14. Ως ερμηνευτική παράμετρος, ένας άλλος λόγος που απορρέει από την «βαλκανική» ταξινόμηση της Ελλάδας είναι οι μεγάλες διαφορές μεταξύ αφενός του ελληνικού εθνικισμού και, αφετέρου, του αερβικού και των λοιπών βαλκανικών εθνικισμών. Διαφορές στην ιστορική εξέλιξη, την χρονολόγηση και, βεβαίως, το περιεχόμενό. Και ακόμη, αφετέρου, την ίδια τομή έτεινε να ακολουθήσει η χώρα των ορίων της Ευρωπαϊκής Ένωσης μετά το 1989, με τον επηρεασμένο (αλλά και αναπόφευκτο) διαμελισμό της Γιουγκοσλαβίας: η Σλοβενία και η Κροατία αντιμετώπισαν (από την Γερμανία και την Ιταλία, κυρίως) ως οι χώρες που έπρεπε να ορίσουν ειδικά σχέσεις τα ανατολικά όρια της Ευρωπαϊκής Ένωσης.  
 15. Παρολοτι οι εθνικές καταλογισμοί είναι από τις βιολογικότερες πηγές που έκω χρησιμοποιείται γι' αυτό το Μέρος: Roumelle (1927), Λιγός (εκδ., 1921-), Μάξimos (1940 / 1976), Λιγός (1946), Volnay (1961), Μακρικόπουλος (1963), Aliveller (1966), Κατιφόρου-Θέμελι (1973, 1976), Κρητιμιώδης (1972, 1980, 1985/1986), Εθνική Γραμμή της Ελλάδας (εκδ.) (1973), Λέων (Ανατολίας, στην έκδοση Εθνικής Γραμμής 1973), Herlihy, P. (1976), Ασαντοράκης (1981), Hadziioannidis (1983 / 1985), Παλάς (1985 και 1992), Ντογιάν (1993), Λαίου (1988, 1993), Κρητιμιώδης (1990, 1987, 1993, 1998), Παπαλάς (1996), Μανιάνη (1998), Βλάχου (2000).

λιακές επενδύσεις. Συνθήκες με αυτά τα χαρακτηριστικά διαμορφώθηκαν μετά το 1854 και το 1876, δηλαδή στην περίοδο που άρχισε με τον Κριμαϊκό Πόλεμο και έληξε με την παύση πληρωμών του οθωμανικού κράτους, το 1876. Αυτές επέτρεψαν στους ομογενείς κεφαλαιούχους να αποκομίσουν τεράστια κέρδη αφενός από το «πολεμικό» εμπόριο και, αφετέρου, από την εκριτάλλευση του οθωμανικού δημόσιου χρέους και, επομένως, τους προέτρεμαν να στρέψουν τα κεφάλαιά τους, σχεδόν αποκλειστικά, σε αυτά τα δύο πεδία.

Λέγοντας «πολεμικό εμπόριο», εννοώ αυτό που αναπτύχθηκε πρώτα με τον εφοδιασμό των εμπόλεμων του Κριμαϊκού Πολέμου (1854-1857)· εν συνεχεία, από το 1866 και μετά, δηλαδή κατά την διάρκεια του αμερικανικού εμφυλίου πολέμου και ύστερα από το τέλος του, με το εμπόριο βίβλας. Πράγματι, ο Κριμαϊκός άνοιξε μεγάλες ευκαιρίες στους ομογενείς επιχειρηματίες, ίσως και στους ελλαδίτες εμπόρους που ασκούσαν διαμετακομιστικό εμπόριο στα λιμάνια της Σύρου, του Πειραιά και της Πάτρας. Όπως γράφει ο Ανδρέας Συγγρός, κατά την τριετία του πολέμου εισέρευσε στην Κωνσταντινούπολη «*ἀμύθητος πλοήθος διά της ἀνατολικής τῆς σιμμάκων*». <sup>17</sup> Μια δεκαετία αργότερα, κατά τον εμφύλιο πολέμο στις ΗΠΑ, ο ναυτικός αποκλεισμός και η μείωση της προσφοράς βαρβακίου από την κοινοπολιτεία του Νότου προκάλεσαν ευνοϊκές συνθήκες για τον εφοδιασμό των μεγάλων κέντρων της δυτικής υφαντουργίας με οθωμανικό και, κυρίως, αιγυπτιακό βίβλακα. Λημενής μάρτυς, ο Συγγρός περιγράφει διά μακρών την στροφή του προς το βίβλακ και τα τεράστια κέρδη που αποκόμιζαν οι Έλληνες της Αιγύπτου από το εμπόριο και την τοκογλυφική χρηματοδότηση του φελλάκου παραγωγού, που ήταν ο καμμένος ευτυχής όταν έπαιρνε μια προκαταβολή λίγων λιρών, με την οποία μπορούσε «*νά αγοράσῃ μέγα γινάκειον*». <sup>18</sup>

Λέγοντας «εκριτάλλευση του οθωμανικού δημοσίου χρέους», εξάλλου, εννοώ τις χρηματοπιστωτικές και τραπεζικές επιχειρήσεις που οι Έλληνες του Παλατιού οικοδόμησαν με στόχο τις βραχυπρόθεσμες χρηματοδοτήσεις της Πύλης κατά την εποχή της τερστικής διόγκωσης του οθωμανικού χρέους, δηλαδή, από την δεκαετία του 1850 έως την παύση πληρωμών του 1876. Οι νέες συνθήκες διαμόρφωσαν νέο κλίμα για τους ομογενείς κεφαλαιούχους και τους οδήγησαν βαθμιαία σε αναπροσανατολισμό από το εμπόριο προς νέες, τραπεζικές και χρηματιστικές επιχειρήσεις. Πράγματι, σιό την δεκαετία του 1860 και μετά, είναι σαφές αυτή η διαφοροποίηση των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων τους. Οι μεγαλύτεροι της Κωνσταντινούπολης αναεδέθηκαν, μετά το 1856, σε μεζονες δανειστές του Οθωμανικού Δημοσίου. <sup>19</sup> Ήκτοτε, και έως τα 1870, οι ίδρυση τραπεζών και οι τοποθετήσεις στα χρηματιστήρια και τις αγοράς συναλλαγμάτων, χρέματα και κεφαλαίων απορρόφησαν το μεγαλύτερο μέρος των διαθέσιμων τους. Την τάση αυτήν ακολουθούσαν μάστα και κεφαλαιούχοι που είχαν την έδρα τους στην Ελλάδα.

17. Συγγρός (1908), τ. Α', σ. 240, 249 κ.ε.

18. Συγγρός (1908), τ. Β', σ. 103. Γενικότερα, σ. 102 κ.ε.

19. Πετριζόγλου (1982).



Τις συνθήκες αυτές μπορούμε να τις χαρακτηρίσουμε συνοπτικά «συνθήκες ανταγωνισμού επενδύσεων» εις βάρος της ναυτιλίας, η οποία θα είχε αναπτυχθεί νωρίτερα και ακόμη περισσότερο αν δεν υπήρχε αυτός ο ανταγωνισμός.

Αλλά η οιονεί «φυγή» των διαθεσίμων κεφαλαίων προς άλλες επενδύσεις δεν επρόκειτο να διαρκέσει. Ο προανατολισμός των ομογενών κεφαλαιούχων προς τις μαζικές εμπορικές και χρηματιστικές επενδύσεις ήταν συγκυριακός και βραχυχρόνιος: σφειλόταν στις παροδικές ευκαιρίες τεραστίων κερδών. Ήνας άλλος παράγων, μακροχρονιότερος και διαρθρωτικός, αντιστρατεύονταν αυτόν τον προανατολισμό, συγκυριακό, βραχυχρόνιο και αβέβαιο: ήταν ο εντεινόμενος ανταγωνισμός που οι ομογενείς αντιμετώπιζαν στο εμπόριο του Ευξείνου και της Ανατολής. Στον ανταγωνισμό αυτόν συμμετείχαν ανέκαθεν οι παραδοσιακοί τους αντίπαλοι, τα εβραϊκά και αρμενικά δίκτυα, αλλά τώρα πλέον τον ενέτεινε και τον δυσχέραινε πολύ περισσότερο η επαναμφάνιση εντοπίων ανταγωνιστών αλλά και των δυτικοευρωπαϊών εμπορέων, που είχαν επανακάμψει σφαιριζόμενοι όλο και περισσότερο στην ραγδαία διεξόδου των δυτικών τραπεζών στην Οθωμανική Αυτοκρατορία.<sup>20</sup>

Έτσι, μισροστά στην ισχυρότατη δυναμική της μακράς διάρκειας και της παγκόσμιας οικονομίας, ο βραχυχρόνιος προανατολισμός των ομογενειακών κεφαλαίων δεν μπορούσε να διαρκέσει. Η στροφή των ομογενών επιχειρηματιών προς το πολεμικό εμπόριο ήταν το κύκνειον άσμα της εμπορικής κυριαρχίας τους στην Ανατολή. Και η στροφή προς τις τράπεζες ήταν μια απλή τακτική κίνηση με σκοπό την εκμετάλλευση της έκτακτης συγκυρίας.

Βεβαίως, οι κινήσεις αυτές ήταν επιχειρηματικώς ορθές. Και είναι απόδειξη της ευελιξίας των ομογενών επιχειρηματιών, της προσαρμοστικότητας τους και των νεωτερικών επιχειρηματικών μεθόδων που εφάρμοζαν.<sup>21</sup> Αποδεικνύει ότι γνώριζαν και μπορούσαν να πλέουν με το ρεύμα της εκάστοτε συγκυρίας, ένα από τα θεμελιώδη χαρακτηριστικά του καπιταλισμού όλων των εποχών και, κατεξοχήν, εκείνης που τότε μόλις άρχιζε: της εποχής του μεγάλου, ρευστού, κινητικού κεφαλαίου που χαρακτηρίζει τον 20ό και τον 21ο αιώνα.

Όσο και αν ήταν επιχειρηματικώς ορθές και αποδοτικές, όμως, οι τακτικές αυτές κινήσεις ήταν, ως εκ της φύσεώς τους, προσωρινές. Η εκμετάλλευση του πολεμικού εμπορίου είχε την προσωρινότητα των πολέμων, ενώ η φυγή των ελληνικών κεφαλαίων από το μεγαλύτερο εμπόριο ήταν οριστική, διότι την επέβαλλαν οι νέες, μακροχρόνιες και διαρθρωτικές συνθήκες ανταγωνισμού. Παρομοίως, η επιχειρηματική διαφοροποίηση προς τις τράπεζες και το χρηματιστήριο ήταν επίσης προσωρινή, διότι την ευνόησε παροδικά η ευνοϊκή συγκυρία της οθωμανικής υπέρχρεωσης. Αλλά η συγκυρία αυτή, όπως όλες οι ευκαιρίες εκτάκτων και υψηλών κερδών, είχε τα χρονικά της όρια, είχε και τους

αντιστοίχους υψηλούς κινδύνους – ήταν αμφιστομη μάκαιρα. Η εξάντληση της ευνοϊκής συγκυρίας ήταν φυσικό να συμπίσει με την εξάντληση του Οθωμανικού Δημοσίου. Και η παύση πληρωμών του 1876 σήμανε και για τους Έλληνες κεφαλαιούχους την εξάντληση των εκτάκτων ευκαιριών – και για ορισμένους εξ αυτών, την εξάντληση και του κεφαλαίου τους, που μειώθηκε δραματικά ή χάθηκε ανεπιστρεπτή.

Η αντιστροφή της συγκυρίας, επομένως, επέβαλε νέα προσαρμογή, νέον αναπροσανατολισμό, και μάλιστα στρατηγικό: επέβαλε νέα φυγή κεφαλαίων, μακριά από τις τράπεζες, τις χρηματοδοτήσεις κρατών και τα χρηματιστήρια κρατικών ομιολόγων. Οι Έλληνες, παρά τον πλούτο τους, δεν ήταν Εβραίοι: δεν είχαν ούτε την οικονομική επιφάνεια για να γίνουν τραπεζίτες, ούτε την παράδοση, ούτε την συνακόλουθη τεχνογνωσία,<sup>22</sup> ούτε την εξειδικευμένη δικτύωση που απαιτούσε η διεθνής τραπεζική δραστηριότητα. Όπως το έθετε ο Συγγρός, κακίζοντας τους Έλληνες που επέμεναν να παίζουν τον ρόλο του μικροτραπεζίτη ή να ροκανίζουν τις περιουσίες τους αναπολώντας περασμένα μεγαλεία,

*Ἡδὴ νῦν [...] γὰρ καλλιεργήσασιν τὰ τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλίας, ὁμηροφρονέοντι πρὸς τὴν νέαν ἀδείην θέσιν μετὰ τὴν γενέσασιν τῆς Δημοσπλαΐας, μισοῦμενοι τοὺς ἐν τῇ Δουνῶναι Ἐπιχειρητικοῦς, Σταθιτοῦς, Παναδές, Θεοφιλοῦς κ.λ.π. Ὅλοι οὗτοι ἀπεκρίθησαν σπουδασιότηας σχετικῶς περιουσίας, ὡς πρὸν ἡλολαρχοι, μετέπειτα δὲ δημοσιολοκιστῆρες.»*

Βεβαίως, οι περιουσίες δεν ήταν «σχετικῶς» σπουδαιότερες: ήταν μεγάλες, με το μέσο κριτήριο της εποχής. Με την λέξη «σχετικῶς» ο Συγγρός δεν ακριβολογεί: απλώς υπονοεῖ, υπό τας γραμμάς, ότι οι περιουσίες αυτές δεν μπορούσαν να συγκριθοῦν με την δική του – δείγμα μικρῆς και ανθρώπινης ματαιοδοξίας. Βεβαίως, οι επικρίσεις του Συγγρού δεν στοχεύουν όλους τους ομογενείς επιχειρηματίες, αλλά κυρίως τους γόνους των παλαιών ομογενών οικογενειών, οι οποίοι προτίμησαν να γίνουν μικροτραπεζίτες και τελικά ραντιέρηδες αντί να στραφούν προς την ναυτιλία, όπως οι οξυδερκέστεροι και εργατικότεροι «ἐν τῇ Δουνῶναι» ἔμποροι και πλοιοκτίτες.

Τέλος – και αυτό είναι το σπουδαιότερο – οι επικρίσεις αυτές περιορίζονται και στον χρονικό ορίζοντα των Απομνημονευμάτων του Συγγρού – δηλαδή εκτείνονται έως το τέλος του 19ου αιώνα. Ο οξύνους αυτός επιχειρηματίας και καλός συγγραφέας δεν πρόλαβε να δει την ολματώδη εξέλιξη της ελληνόκτητης ναυτιλίας, την οποία ευχάθηκε και διέβλεψε ως δυνατότητα, χωρίς όμως να μπορεί να την προβλέψει με βεβαιότητα στην δεκαετία του 1890, όταν έγραψε τα απομνημονεύματά του. Δεν διέβλεψε ότι, με την οριστική εξάντληση της συγκυρίας, θα επικρατούσαν και πάλι οι ισχυρές επιρροές της μακράς διάρκειας, οι μακροχρόνιες τάσεις της διεθνούς οικονομίας: στις αρχές του 20ού

<sup>20</sup> Βουγιόκ (1961), FBD (1983) και GBD (1983, 1988, 1994).

<sup>21</sup> Η προσαρμοστικότητα αυτή ήταν και τότε συγκριτικό πλεονέκτημα μάλλον παρά δίπλεν αδυναμία συγκρισιμού με τον μοντέρνο, βιομηχανικό καπιταλισμό, όπως το έχει θέσει η κριτική επιμροφή των ακημάτων της «καπιταλιστικής ανάπτυξης» με κριτήριο την θεωρία των σταθίων του καπιταλισμού.

<sup>22</sup> Συγγρός (1908), τ. Β', σ. 258 κ.ε., 260-272, 287.

<sup>23</sup> Συγγρός (1908), τ. Β', σ. 272: μολονότι ο ίδιος δεν υκολόθηκε ποτέ με την ναυτιλία, ο Συγγρός διέκρινε αμέσως την μεγάλη ευκαιρία της εκσυγχρονισμένης, εριόλατης ναυτιλίας καθώς, και τις επιτυχίες των μεγάλων επιχειρηματιών.



αιώνα, πολλοί από τους οξυδερκέστερους και σημαντικότερους κεφαλαιούχους της διασποράς και της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας θα έχουν πλέον στραφεί, μαζικά και οριστικά, προς την Θάλασσα.<sup>24</sup>

Την ανάγκη αυτής της μεταβολής δεν είναι δυνατόν να την αντελήφθη μόνον ο Συγγρός – και μάλιστα τόσο αργά – και να μην την είχαν αντιληφθεί, πολύ νωρίτερα, οι ίδιοι οι πλοιοκτίτες και οι έμποροι των παραλίών πόλεων. Την ανάγκη να διαφοροποιηθούν οι επενδύσεις, να προσανατολιστούν οι περισσότερες προς την ναυτιλία, να αυξηθούν τα πλοία αλλά και να ανανεωθούν τεχνολογικά, πρέπει να την συνειδητοποίησαν, ήδη από την εποχή τους, οι πλοιοκτίτες που βίωσαν την Βιτανόσταση και τις πρώτες δεκαετίες της ζωής του ελληνικού κράτους. Την μεταβολή, όμως, δεν την πραγματοποίησαν αυτές οι δύο γενιές, αλλά οι δύο επόμενες: η αναδιάρθρωση της ελληνόκτητης ναυτιλίας άρχισε στην δεκαετία του 1870 και ολοκληρώθηκε σε δύο φάσεις: 1874-1895 και 1896-1914. Και δεν την πραγματοποίησαν οι ίδιοι κεφαλαιούχοι, οι ίδιοι άνθρωποι, οι ίδιες οικογένειες, στους ίδιους τόπους.

Στις αρχές του 20ού αιώνα οι κυρίαρχοι της ελληνικής ναυτιλίας δεν ήταν πλέον οι εμποροκαπετάνιοι της Ύδρας, των Σπετσών και του Γαλαξειδίου· δεν ήταν ούτε καν οι πλοιοκτίτες της Κεφαλλονιάς και της Ιθάκης, της Πάτρας, της Ανδρού, της Σύρας και της Χίου. Η μορφή και η σύνθεση των εφοπλιστικών επιχειρήσεων είχε αρχίσει να μεταβάλλεται από πολύ νωρίτερα· οι έδρες τους είχαν προ πολλού αρχίσει να μεταφέρονται προς όλα τα σημεία του ορίζοντα και παράλληλα μεταβαλλόταν και η σύνθεση των εφοπλιστικών οικογενειών.

Έχοντας αυτήν την εικόνα μπροστά μας μπορούμε, σχηματιζόμενοι, να χαράζουμε μια τομή στην ιστορία της ελληνικής ναυτιλίας και των ελληνών πλοιοκτιτών· μπορούμε να λέμε, σχηματικά, ότι κάπου εκεί στις αρχές του 20ού αιώνα είχε ολοκληρωθεί η «παρακμή» όχι βεβαίως της ελληνικής ναυτιλίας, αλλά των παραδοσιακών εμποροκαπιεταναίων και πλοιοκτιτών· και είχε αρχίσει η άνοδος της νέας «διεθνικής τάξης» των ελληνών εφοπλιστών.

Φθάνει να έχουμε πάντοτε στον νου ότι η λέξη «παρακμή» είναι μια απλουστευτική συντομογραφία, ένα ιστορικό επίγραμμα. Όπως, άλλωστε, και ο όρος «διεθνική τάξη» είναι μια αναλυτική κατηγορία, επίσης απλουστευτική. Κάτω από τις λέξεις μας και τις κατηγορίες μας οι άνθρωποι έχουν υφάνει την αδιανόητη πολυπλοκότητα της ιστορίας· οι άνθρωποι ως άτομα, ως μέλη των θεσμών που οι ίδιοι θεοπίζουν, ως μέλη των ομάδων που οι ίδιοι φαντάζονται ή σχημα-

τίζουν, είτε για κοινωνικές τάξεις πρόκειται είτε για δικτυώσεις. Και η πολυπλοκότητα της ιστορίας δεν επαναλαμβάνεται, αιχμώδως θυμίζει στους ανθρώπους τις μεγάλες δυνάμεις που μπορούν να τους οδηγήσουν σε ιστορικές μεταβολές, κεντρίζοντας έτσι την φαντασία τους ώστε, με άλλους τρόπους από αυτούς που τους δείχνει η Ιστορία, να ανοίξουν νέους δρόμους – για το καλό και για το κακό.

Ήδη από την δεκαετία του 1870, στις ελληνικές περιοχές και στα γησιά που ανήκαν ακόμη στην Οθωμανική Αυτοκρατορία, στα λιμάνια του Ευξείνου, στην Σμύρνη και την Πόλη, όσο και περισσότερα πλοία ελλήνων δεν αγήκαν πλέον σε παραδοσιακούς καταβοκύρηδες, αλλά σε ομογενείς πλοιοκτίτες και εφοπλιστές.<sup>25</sup> Ορισμένοι ήταν πρόσφατοι μετανάστες από την ηπειρωτική Ελλάδα και τα γησιά του Ιονίου και του Αιγαίου. Οι πιο επιτυχημένοι συνδέθηκαν με τους μεγαλεμπόρους και χρηματιστές της ομογένειας. Συνδέθηκαν με την δικτύωση και με τον συνεταιρισμό, αλλά και με την πρόθυμότητα συγγένειας ή με την αγιστία και την προσία.<sup>26</sup> Συνδέθηκαν επίσης με ομογενείς όχι μόνο της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, αλλά και της Ρωσίας και των ελληνικών παροικιών στην Κεντρική και την Δυτική Ευρώπη. Έτσι, αυτοί οι πρόσφατοι μετανάστες συζευχθηκαν βαθμιαίως με τους παλαιότερους ομογενείς πλοιοκτίτες, αλλά και με τους εμπόρους και τους χρηματιστές που μόλις είχαν κάνει την μεγάλη στροφή προς την Θάλασσα.

Με άλλα λόγια, στην περίοδο αυτήν μεταβλήθηκε και ανανεώθηκε ακόμη και το κοινωνικό στρώμα που έλεγχε τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις, τόσο στην Ελλάδα όσο και εκτός αυτής. Και η αναδιάρθρωση της ναυτιλίας περιέλαβε τέσσερις γενιές καπετάνιων, εμπόρων και εφοπλιστών. Με αυτό δεν εννοώ ότι επρόκειτο για συμπαγή επαγγελματική και κοινωνική ομάδα, κοινωνικώς αναλλοίωτη επί τέσσερις γενιές, δηλαδή επί έναν αιώνα. Η διαδοχή των τεσσάρων γενεών δεν ήταν απλή αναπαραγωγή του κοινωνικού στρώματος που έλεγχε κατά καιρούς την ναυτιλία. Ήταν συνάμα και ανανέωση και αναδιάρθρωση του κοινωνικού αυτού στρώματος. Χάρη στην πολιτισμική τους παράδοση, χάρη στην ευελιξία των δικτυώσεών τους και τις δυνατότητες κοινωνικής ανόδου που τα δίκτυα παρέχουν στα μέλη τους, οι ομογενείς και οι έλληνες πλοιοκτίτες ανανέωσαν εις βάθος την σύνθεση της ίδιας της κοινωνικής τους τάξης, χωρίς να την επιδιώκουν πάντοτε, συνεχώς και σε αυτόν τον βαθμό, χωρίς να ενεργούν πάντοτε με συνειδητές και μακρόβιες στρατηγικές επιλογές. Γι' αυτό, άλλωστε, όταν αναφερόμαι και γενικότερα στους «κεφαλαιούχους της διασποράς και της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας», δεν εννοώ διόλου μια κοινωνική ομάδα συμπαγή και αμετάβλητη, ούτε μίαν απρόδοκτη ιστορική συνέχεια.

24. Για έναν παραλληλισμό με τις μικρές χιόρκες στην Θάλασσα, όπως τις βλέπει ο P. Braudel, βλ. *Le Temps du Monde...*, σ. 48-51, *Les Structures...*, σ. 540 κ.ε.

Στην ελληνική περίπτωση, οι μακρές διάρκειες της ναυτιλίας και της βιομηχανίας αλληλοδιαπλέκονται. Οι δύο τομείς είναι σίμωφ ανταγωνιστικοί. Εάν οι κεφαλαιούχοι και οι επιχειρηματίες στην πλειονότητά τους επέλεξαν επενδύσεις στην μεταποίηση, οδηγούν την οικονομία προς το κλασικό υπόδειγμα κεφαλαιοκρατικής ανάπτυξης, ευρωπαϊκό και δυτικό· στην εκβιομηχανία. Αντιθέτως, εάν πολλοί επέλεξαν την ναυτιλία, οδηγούν την οικονομία της χώρας προς ένα μεικτό σύστημα, που στηρίζεται κυρίως στον τριτογενή τομέα. Ένα τέτοιο, μεικτό υπόδειγμα οικοδόμησε, ιστορικά, το ιδιότυπο ελληνικό οικονομικό σύστημα.

25. Νεολόγος Κωνσταντινουπόλεως, 29/10/Ιουνίου 1871, 7/19 Αυγούστου 1871. Μεταξύ των νέων πλοίων περιλαμβάνονταν και μερικά από τα πρώτα «ελληνικά» ατμόπλοια στον Ευξείνο και τον Δούναβη. Χαρακτηριστικός είναι ο συνεταιρισμός εσχός καπετάνιου, του Αγγελικούση, με τους μεγαλεμπόρους και τραπεζίτες της Πόλης και της Αλεξανδρείας Γ. Ζαρίφη, Σ. Στεφάνοβικ και Ι. Αντωνιάδη.

26. Harlaftis (1996), κυρίως σ. 39-103, 312 κ.ε.



Οι εξελίξεις αυτές είχαν τρεις συνέπειες μεγάλης σημασίας για την ιστορία της ομογένειας και της διασποράς, αλλά και για την ελληνική ιστορία γενικότερα. Υπήρξαν ο καταλύτης που επέφερε την εκπαικτική ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας κατά τον 20ό αιώνα. Ανανέωσαν τις ανώτερες τάξεις του ελληνικού στόιχείου στην Οθωμανική Αυτοκρατορία και την διασπορά και αποκατέστησαν τις απώλειές τους από την στασιμότητα και την υποχώρηση των άλλων οικονομικών τους δραστηριοτήτων. Ήσαν, τέλος, σημαντικές συνέπειες για την ελλαδική οικονομία. Οι συνέπειες ήταν στην αρχή έμμεσες – απαασκόληση, συνάλλαγμα. Αλλ' αργότερα, έγιναν αμεσότερες και πολύ σημαντικότερες: επεδύσεις που είχαν άμεσὴ σχέση με τὴν ελληνικὴ οικονομία, και όχι μόνο στον ναυτιλιακό κλάδο. Έτσι, προς το τέλος του 20ού αιώνα, συνέβη κάτι που θυμίζει αμυδρά, ὅτι είχε συμβεί και στον 18ο αιώνα. Κατά κάποιον τρόπο, τα θαλάσσια δίκτυα της ελληνοκύπριας ναυτιλίας συνάγτησαν και πάλι τα δίκτυα της ελληνικής ενδοχώρας. Με δὴν διαφορές από το παρελθόν: ὅτι τώρα δεν επρόκειτο για οθωμανικά, ἀλλὰ για ελλαδικά δίκτυα· και ὅτι ο κοινός στόχος δεν ήταν απλῶς και μόνο η δικτύωση στις τοπικές αγορές, ἀλλὰ και η συνεργασία των κεφαλαίουκων και η σύζευξη των κεφαλαίων τους.<sup>27</sup>

ΟΜΟΓΕΝΕΙΑ, ΔΙΑΣΠΟΡΑ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΑΙΑΚΑ ΔΙΚΤΥΑ

Ας επαναφέρουμε το ερώτημα που ἔθεσα στην αρχή: πῶς μπορεί να ερμηνευθεί το φαινόμενο της ελληνικής ναυτιλίας; Ας διατηρήσουμε, προς το παρόν, τον κοινό τρόπο περι ναυτικής παράδοσης και, αντί να θεωρήσουμε (ανοήτως) ὅτι η παράδοση αυτή φθάνει ἔως τὴν Αρχαιότητα, θὰ περιοριστοῦμε στους τρεις τελευταίους αιώνας. Αλλ' αυτά δεν αρκοῦν, βεβαίως, για να σώσουμε τὴν κατάσταση. Έστω και περιορισμένη σε τρεις αιώνας, η λέξη «παράδοση» είναι ἀσαφής. Από μόνη της, δεν εξηγεί τίποτε. Ἴσχυιανει παράδοση και γιατί προώθησε τὴν ανάπτυξη της ναυτιλίας;

Το περιεχόμενο της παράδοσης, ὅπως τὴν εννοῶ, ἴταν ο στρατηγικές επιλογές των πλοιοκτητῶν και γενικότερα των επιχειρηματιῶν της ομογένειας, η επιχειρηματική τους συμπεριφορά και η δικτυακὴ ὀργάνωσή τους. Ἦταν οἱ ιδιαιτεριές που διέκριναν αὐτὴν τὴν συγκεκριμένη ομάδα επιχειρηματιῶν από άλλες, ἀντίστοιχες και ανταγωνιστικές, και συνιστοῦσαν μέγα συγκριτικό πλεονέκτημα. Και οἱ πρακτικές αυτές ἔχουν παράδοση, συνέχεια τριῶν περίπου αιώνων.<sup>28</sup>

Ἴσχυιανει «συνέχεια»: Στον 18ο αιώνα, η συμμετοχή στα ελληνορθόδοξα δίκτυα ἴταν κοινή και συνήθης μορφή ὀργάνωσης των πλοιοκτητῶν και των

επιπόρων. Οἱ δεσμὸι που συνέδεαν μεταξύ τους τα μέλη των δικτύων ἴταν η θρησκεία, η κοινή κατάγωγή (το «Γένος»), η οικογένεια και η ευρύτερη συγγένεια. Αὐτὴ η μορφή ὀργάνωσης εξακολουθεῖ να υφίσταται τρεις αιώνας αργότερα, μολοντί τα χαρακτηριστικά της δεν είναι πλέον τόσο έντονα στις αρχές του 21ου αιώνα και οἱ δεσμὸι οικογένειας καὶ συγγένειας είναι πλέον ισχυρότεροι από τους θρησκευτικούς και εθνικούς δεσμούς.

Αὐτὸ ἴταν φυσικό. Η παράδοση δεν είναι κάτι ἀναλλοίωτο και στατικό. Ο κάθε ἄνθρωπος, η κάθε οικογένεια, η κάθε γενιά προσλαμβάνουν τὴν παράδοση διαφορετικά και τὴν ερμηνεύουν ὑπὸ το δικὸ τους πρίσμα, προσαρμόζοντας τὴν ελαφρῶς ἢ ελαφρότατα στις νέες ιδέες και ἀνάγκες της δικῆς τους εποχῆς – ἢ ἀλλοιώνοντας τὴν βαθύτατα, σε εποχές μεγάλων μεταβολῶν στην ἰδεολογία, τις αξίες και τὴν διαβίωση των ἀνθρώπων. Έτσι και στην περίπτωση των επιχειρηματιῶν και των πλοιοκτητῶν. Η παράδοσή τους ἴταν φυσικό να ἀναπλάσσεται συνεχῶς στην διάρκεια των τριῶν αιώνων. Το ενδιαφέρον δεν είναι αὐτὸ, δεν είναι οἱ μεταβολές· είναι οἱ σταθερές, οἱ συνέχειες· είναι το ὅτι διατηρήθηκαν τα βασικά στοιχεία της αρχικής, δικτυακῆς παράδοσης, ὅτι διατηρήθηκε το μείγμα τους, ἔστω και με ἀλλαγές στο εἰδικὸ βάρος που ἔχε το κάθε επιμέρους στοιχείο.<sup>29</sup> Κοινὴ κατάγωγή και γλώσσα, κοινὸ σύστημα αξιών, οικογένεια και ευρύτερη συγγένεια: αὐτὰ ἴταν τα βασικά στοιχεία που διατηρήθηκαν και εξακολουθῆσαν να συνιστοῦν ἓνα εἶδος συγκριτικού πλεονεκτήματος στον διεθνή ανταγωνισμό. Θα δούμε αμέσως το γιατί.

Ὅπως ἔχουμε πει και σε προηγούμενα Μέρη του βιβλίου, τα μέλη ενός επιχειρηματικού δικτύου συμμερίζονται πάντοτε κοινὰ συστήματα αξιών, ἔχουν κοινὰ συμφέροντα μέχρις ἐνός σημείου και, ὄντας επιχειρηματίες, επιδιώκουν παρόμοιους και ἐνίοτε κοινούς σκοπούς. Αὐτὰ τα κοινὰ χαρακτηριστικά δεν αποκλείουν ἐντελῶς τον ανταγωνισμό μεταξύ μελών. Ἄλλωστε, τα δίκτυα δεν ἔχουν αὐστηρή θεσμικὴ ὀργάνωση· είναι συνήθως χαλαρές συσσωματώσεις ἀτόμων, συνεχῶς μεταβαλλόμενες. Ὅστόσο, η ἔλλειψη αὐστηρῆς θεσμικῆς ὀργάνωσης ἔχε και σοβαρὰ πλεονεκτήματα για το δίκτυο: προωθοῦσε τὴν τακτικὴ ευελιξία του δικτύου και των μελών του, τὴν προσαρμοστικότητα του, τις μεταλλά-

27. Καλὸ παράδειγμα είναι οἱ διαφορές στην ιστορικὴ εξέλιξη της ελληνικῆς και της βρετανικῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας, μολοντί η σύγκριση μπορεί να ξεκινᾷ ἐκ τῆς ἀρχῆς της ἀνάθης, στον 16ο και τον 17ο αιώνα, η βρετανικὴ ναυτιλία διαμορφώνεται με τρόπους που θυμίζουν τὴν ελληνικὴ περίπτωση, τρόπους που «[...] ἀπεικάζονται στενὰ με τὴν ταξικὴ και δικόγενειακὴ παράδοση» και ἀνοητόσεται στηριγμένη σε «[...] ἓνα ἀριστὸν τοχυρῶν οικογενειῶν» (Scahilliel, 1972, σ. 394, 390-392). Αλλὰ στην βρετανικὴ περίπτωση ὑπάρχει ἓνα πρόσθετο στοιχείο: η προστασία του κράτους και, εἰδικότερα, του Ἐθνίου. Μικροαποκρίτως, ο Ἐθνὸς μπορεί να ἀποσπείρει, το κράτος ὅμως παραμένει. Στην ελληνικὴ περίπτωση, το κράτος (οθωμανικὸ και, αργότερα, ελληνικὸ) εὐνοεῖ, ἐνδιαφέρεται, ἀλλὰ τελικῶς ἀποξενώνεται ἀπὸ τὴν ἴδια τὴν ἀδιαφορία των ελλήνων πλοιοκτητῶν· το ἀποξενώνει ὁ στρατηγικὸς προσανατολισμός τους προς διεθνὴ ἀνάγκη. Ἀντιθέτως, η βρετανικὴ ἐμπορικὴ ναυτιλία, ἢ μᾶλλον οἱ βρετανοὶ πλοιοκτήτες, δεν μπόρεσαν και δεν ἔλλειψαν ποτέ να χειραφετηθοῦν ἐντελῶς ἀπὸ το πανόχυρο κράτος που ἴταν η βρετανικὴ Αυτοκρατορία. Και ὅταν η Αυτοκρατορία κατέρρευσε, μετὰ τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, δεν μπόρεσαν να ἀλλάξουν ἐγκλίρωσ και μοζικὴ τὴν στρατηγικὴ και τὴν τακτικὴ τους, να μνησθῶν τους ἔλληνες, τους νυρβηγούς και τους κινέζους ἐφοπιλιστές. Το ἀποτέλεσμα ἴταν η παρακμὴ της βρετανικῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας.

27. Τέλος, θα μπορούσαμε να ὑποθέσουμε και κάτι λίγο τολμηρότερο: ὅτι ἀπὸ το 1989 και ὕστερα, τα νέα μετὰ δίκτυα ἀπλώνονται και στην βαλκανικὴ ἐνδοχώρα, ἀναζητώντας νέους βαλκανικούς κόμβους, νέα μέλη, νέους συνεταιρῶς – και νέους δρόμους προς τὴν Κεντρικὴ, τὴν Βόρεια και τὴν Ἀνατολικὴ Ἐυρώπη.

28. GBD (1988), σ. 35-41 και passim.



λαπλές συνθέσιές τους: διεύθυναν το δίκτυο· πολλαπλασίαζαν τους κόμβους του, διηλλάδῃ τὰ μέλη του· δοκιμαζάν στην πράξη ὅτι μόνο τὰ νέα μέλη, ἀλλὰ καὶ νέα επιχειρηματικὰ ὄκεδια, νέες τεχνικὲς καὶ νέες οργανωτικὲς μορφές· καὶ, κυρίως, δέχονταν μεταξὺ τῶν μελῶν τους κινδύνους ἀπὸ αὐτοὺς τους νεώτεροιους. Με αὐτὴν τὴν λογικὴν, αὐξήθηκε ὁ επιχειρηματικὸς πληθυσμὸς του ἐφοπλισμοῦ, τὸ ἐπίμηκο ὑλικὸ του· ἐξασφαλιζόταν ἡ συνεχὲς ἀνανέωσή του καὶ, κυρίως, καταγενηθῆκε ὁ κίνδυνος.

Ἐρχομαί τώρα στην τελευταία λειτουργία τοῦ δικτύου, στην πληροφορία, ἀπόκτηση καὶ τὴν ἀνημετάδοση νέων γνώσεων καὶ τεχνικῶν, ποὺ σημαίνει, ἀναληκτικότερα, ἐγκαιρὴ πληροφορία:

- γιάφτις συγκυριακὲς καὶ τὴς μακροχρόνιες διακυμάνσεις τῆς οικονομίας·
- γία επιχειρηματικὲς ευκαιρίες καὶ τοὺς επιχειρηματικὸὺς κινδύνους·
- γία νέες τεχνικὲς διοίκησης καὶ διαχείρισης·
- γία νέες τεχνολογίες, με τὴν ἐννοια, ἰδίως, τῶν νέων γνώσεων καὶ τεχνικῶν ποὺ ὀδηγοῦν σε διαρθρωτικὸὺς, μακροχρόνιους νεώτερισμοὺς· ποὺ ἀνα-νεύουν διηλλάδῃ ἐκ θεμελίων τὴν ἐκδότοτε τεχνολογία.

Αὐτὰ τὰ χαρακτηριστικὰ εἶναι βασικὲς προϋποθέσεις του νεώτερισμοῦ ὡς θεμελιώδους στοιχείου του καπιταλισμοῦ.<sup>30</sup> Αὐτὰ ἀκριβῶς, συνδιασπείνα, συ-νιστοῦσαν τὸ μείζον συγκριτικὸ πλεονέκτημα τῶν ἐλλάνων πλοιοκτητῶν στην ἀρένα του μοντέρνου καπιταλιστικοῦ ανταγωνισμοῦ. Ἡ λειτουργικὴ ικανότη-τα τῶν ἐλλάνικῶν δικτύων νὰ ἰσχύουν πληροφορία, κυρίως γία νέες γνώ-σεις καὶ τεχνικὲς, προσέδιδε στα μέλη τους μια ἰδιόζουσα ικανότητα γία συνε-κὴ νεοτερικὸ ἐκσυγχρονισμὸ στα δύο ζῶτικὰ γ' αὐτοὺς πεδία τῆς τεχνολογίας· στο πεδίο τῆς ναυτιλιακῆς τεχνολογίας (κυρίως τῆς ναυπηγικῆς καὶ τῆς μηχανολογίας) καὶ στο πεδίο τῆς επιχειρηματικῆς οργάνωσης, αὐτὸ ποὺ σήμερα ἀποκαλοῦμε «management technology».

Οἱ τεχνολογικὲς καὶ οργανωτικὲς βελτιώσεις ποὺ ἐφίρμιζαν οἱ ἐλλάνες πλοιοκτῆτες δὲν ἴταν, βεβαίως, ἐλλάνικὲς ἀποκλειστικότητες. Αλλὰ τὰ δι-κτύα τους, στηγμῆνα στην ἐθνικὴ καὶ οἰκονομικὴ οργάνωση, με βάση τοὺς ἐδικούς κώδικες τῆς ἐνδοδικτικακῆς ἀλληλεγγύης καὶ ἐμπιστοσύνης, ἐξ-σφράλιζαν ταχύτητα πληροφορίας καὶ ευελιξία ἀντίδρασης, ἄρα, αὐξήμενη προσαρμολογικότητα καὶ ταχεία ἀνανέωση τῆς τεχνολογίας. Θα ἀρκέσῃ, σε δύο παραδείγματα.

Τὸ πρῶτο ἀφορᾷ στὴς «ναυτιλιακὲς» τεχνολογίες. Στὸν ὕστερο 19ο αἰ-ῶνα, οἱ ἐλλάνες πλοιοκτῆτες μπόρεσαν ἐγκαίρως νὰ ἀντιληφθῶν τὴν σημασία τῆς νέας τεχνολογίας του αἰμοῦ. Κατὰ συνέπεια, ἴταν ἀπὸ τοὺς πρῶτους ποὺ προσαρμολογήσαν καὶ ἐπιώφεληθῆκαν στὴς τεχνολογικὲς καθυστερημένους πε-ριοχὲς ὅπου δρούσαν, στην Ὀθωμανικὴ Αυτοκρατορία καὶ τὰ λιμάνια του Εὐ-ξείνου καὶ του Λουναβίου, με ἀποτελέσμα τὴν ταχύτητα μείζουσας τῆς ἐλλάνι-κῆς ναυτιλιακῆς μέσα σε δύο γενιές, ἀπὸ τὴν δεκαετία του 1860 ἕως το 1914. Στὸν

30. Με τὴν ἀσχημπετηριῶν ἐννοια.

Ξεις του με τὸν κρόνο καὶ τὴν συνεκὴ τοῦ ἀνανέωσις, με μέσα τὴν στρατολόγη-ση νέων μελῶν ἀλλὰ καὶ τὴν κινητικότητα στο ἐσωτερικὸ του δικτύου. Ἐτσι, τὰ δίκτυα ὡς σύνολο μπόρουν ἀρκετὰ εὐκόλα νὰ διατηρήσει τὴν συνοχή του, γιὰ τοὺς ἐσωτερικοὺς ἀτομικοὺς ἀνταγωνισμοὺς καὶ παρὰ τῆς ἀτομικῆς «ἀπό-λειψης» μελῶν, ποὺ μετέβαλλαν κατὰ καιροὺς τὴν σύνθεσή του.

Με αὐτὰ τὰ δεδομένα, τὰ βασικὰ κοινὰ στοικεία ποὺ συνέδεσαν μετὰξὺ τους τὰ μέλη —φρηνικεία, καταγωγή, συγγένεια, γλώσσα, ἀξίες, ἴδη, κοινὰ συμφέροντα— παρήμειναν ἰσχυροὶ συνεκτικοὶ δεσμοί, ποὺ σήμαιναν ὅτι κάθε επιχειρηματικὸ δίκτυο μπόρουν νὰ λειτουργεῖ ὡς ἓνα εἶδος καλαροῦ καρτέλ, νὰ ἐπεκτείνεται πέραν τῶν οἰσιονομικῶν συνόρων καὶ νὰ ἐνισχύει τὰ μέλη του στην προσπῆδὴ ἐπὶ τους νὰ διεφεύδουν καὶ νὰ ἐλέγξουν τὴς ἀγορὲς στὴς ὁποίες κινούνηταν.

Μποροῦμε, λοιπὸν, νὰ παρομοιάσουμε τὰ δίκτυα με διαύλους ποὺ διεκί-νησαν τὴν ροή τῶν ἀνθρώπων καὶ του κεφαλαίου, τὴν μετάδοση τῶν πληροφοριῶν καὶ τὴν δίδουση του επιχειρηματικῶν κινδύνου. Με ἄλλα λόγια, οἱ λει-τουργίες τους ἴταν:

- Νὰ διευκολύνουν τὴν γεωγραφικὴ κινητικότητα τῶν μελῶν, πέραν τῶν συνόρων.
- Νὰ πρῶφλοῦν τὴν οἰκονομικὴ καὶ κοινωνικὴ κινητικότητα καὶ ἀνοδο τῶν μελῶν.
- Νὰ υποβοηθοῦν τὴν στρατολόγηση νέων μελῶν καὶ επιχειρηματικῶν προ-σωπικῶν.
- Νὰ διαφύγουν προσβλακείες σε τὴν γῆς ἀντλασις κεφαλαίου.
- Νὰ ἐπιτρέπουν τὴν ἀμοιβαία ὑποστήριξη τῶν μελῶν σε περιόδους κρίσεων.
- Νὰ διακείουν μέρους τῶν επιχειρηματικῶν κινδύνων.
- Νὰ ἐξασφαλιζοῦν ἐγκαιρὴ πληροφορία, ἀπόκτηση καὶ ἀναμετάδοση νέ-ων γνώσεων καὶ τεχνικῶν.

Λιὸ τὴς λεπτομγῆς αὐτῆς, οἱ σημαντικότερες ἴταν οἱ δύο πρῶτες καὶ οἱ δύο τελευταίες. Στὴς δύο πρῶτες ἔκουμε ἐπανεληθιμένως ἀναφερθεῖ, ἄρα δὲν θα ἐπανέλθω. Θα ἐπιμείνω στὴς ἄλλες δύο καί, κυρίως, στην τελευταία.

Γία τὴν δίδουση τῶν επιχειρηματικῶν κινδύνων, θα ἀναφέρω μόνο δύο κοι-νότητες πρακτικῆς καὶ θα τὴς συνομήσω σε δύο ἐπιγραμματικὲς, ἀπλοστευτικὲς φράσεις. Ἡ φράση «κάθε μέλος τῆς οἰκογένειας καὶ ἓνα υποκατάστημα ἢ μια ἐπι-χείρηση» μνημοποιεῖ καλὰ τὴν μία πρακτικὴ. Ἄν ἄλλη πρακτικὴ τὴν συνομῆζει ἡ φράση «κάθε πλοιο καὶ μια κοριστὴ ἐπιχείρηση». Ἡ φράση αὐτὴ, μάλιστα, ἀν-δρα τὴν παράδοση τῶν ἐταιρειῶν ποὺ συνιστοῦσαν οἱ ἐπιπορκοπεπῆνοι στον 18ο καὶ τὸν 19ο αἰῶνα, ἐταιρειῶν ποὺ μόνο σκοπὸς εἶχαν ἓνα ταξίδι με ἓνα φορτίο καὶ διαλύνηταν αὐτοδικαίως με τὸ πέρας του ταξιδιοῦ· ἀλλὰ καὶ ἀκόμη ἐδικό-τερα, στην ναυτοσυνηρομικὴ παράδοση, θεομὶ εθιμομὸ δικαίου ποὺ συνδύαζε τὴν συμπετοχὴ τῶν ναυτῶν στα κέρδη (ἐνῶστε καὶ στὴς ζημίες) του ταξιδιοῦ με τὴν κεφαλαιομικὴ πρῶτοκαθεδρία καὶ με τὴν πατριαρχικὴ ἐξουσία του ἐπιπο-ροκαπεπῆνου καί, σε τελευταίον βαθμῶ, του συμβουλίου τῶν πρῶστών.

Ἄν ἀκεφλοῦμε καλὰ τὴς δύο αὐτῆς πρακτικῆς, ἰδίως ὅπως συνεκιστικῶν καὶ ἐφευρίδονταν καὶ μετὰ τὸν μέσο 19ο αἰῶνα, ἀντιληθιβανόμαστε εὐκόλα τὴς πολ-



200 αιώνα, απέκτησαν ακόμη οξύτερα συνείδηση της σημασίας που είχε η πλω-  
ροφόρηση και μπορούσαν πλέον να εφοπληθούν από την δικτυακή τους ορ-  
γάνωση ακόμη και στις τεχνολογικώς υπερανπτυγμένες περιοχές του κόσμου,  
όπου είχαν πλέον εξαπλώσει την δράση τους. Δεν είναι τυχαίο ότι ήταν από  
τους πρώτους που υποβελούσαν τις τολμηρές καινοτομίες της ναυπηγικής –  
όπως, π.χ., τα υπερμεγέθη πετρελαιοφόρα ή τα μικρως εξειδικευμένα πλοία ζη-  
ρού ψορτίου.<sup>31</sup>

Το δεύτερο παράδειγμα αφορά στην οργανωτική επιχειρηματική τεχνολογία.  
Στον 19ο αιώνα, ο «καρφοκυκλός» ήταν συχνότητα και έμπορος, ενίοτε και κα-  
πετάνιος. Από την δεκαετία του 1890 και ύστερα, οι καρφοκυκλούς και οι εμπό-  
ροκαπετάνιοι άρχισαν να μεταλλάσσονται σε εμπολιστές με την σύγχρονη έλ-  
νοια του όρου: άρχισαν να επενδύουν σε πολλά πλοία, να τα ναυλώνουν και να  
τα προναυλώνουν, να τα αγοράζουν ή να τα ναυπηγούν σε περιόδους ύφεσης  
και να τα πωλούν εγκαίρως, στο τέλος των περιόδων ακμής. Με άλλα λόγια, άρ-  
χισαν να αντιμετώπιζουν το πλοίο όχι μόνο ως μέσο, ως εργαλείο, ως στοιχείο  
του παραγωγικού εξοπλισμού, ως στοιχείο του ενεργητικού, αλλά και ως εμπό-  
ρευμα. Ως ένα αυθύπαρκτο αγαθό που πρέπει να αγοράζεται φθηνά και, αν χρει-  
ασθεί, να μεταπωλεθεί στην κατάλληλη συγκυρία ώστε να αντικατασταθεί (υρ-  
γότερα από ένα πιο σύγχρονο και πιο υπαγωγικό. Ήνα αγαθό, όμως, του οποί-  
ου οι τιμές υποκείνται σε μεγάλες διακυμάνσεις, εν μέρει ήρρατιμότητες και  
προβλέψιμες. Στον 20ό αιώνα, οι ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις κατέκτη-  
σαν ένα είδος πρωτοπορίας σε αυτόν την οργανωτική τεχνολογία.

Από αυτήν την σκοπιά, η στρατηγική της δικτύωσης, παρά τις παραδοσια-  
κές της καταβολές, μπορεί να θεωρηθεί βαθύτατα «νεωτερική», μοντέρνα, εκ-  
συγχρονιστικά και, βεβαίως, σύμφωνη με την λογική της εποχής της: με την  
λογική του νεωτερικού κεντραλισμού της βιομηχανικής και της μεταβιομη-  
χανικής εποχής.

31. Πηγή: Τζούτζις (1996) για τα υπερκοκκείνια επιβατηγά.