

Ο ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΕΧΕΙ ΜΙΑ ΗΓΕΜΟΝΙΚΗ ΘΕΣΗ ΣΕ ΚΑΘΕ ΣΥΖΗΤΗΣΗ ΠΟΥ ΑΦΟΡΑ ΤΗΝ ΙΔΡΥΣΗ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ. Η εφοπλιστική δραστηριότητα που ανέπτυξαν οι οθωμανοί και βενετοί υπήκοοι όλο το 18ο αιώνα αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα της οικονομικής ιστορίας του «πρώιμου νέου ελληνοισμού», ενώ έχει καθοριστική σημασία στις προσεγγίσεις που έχουν διατυπωθεί από την μαρξίζουσα διάνοηση -και όχι μόνο- για τη φύση και το χαρακτήρα του ελληνικού κράτους, απόψεις που επηρεάστηκαν και επηρέασαν την στρατηγική του οργανωμένου κομμουνιστικού και εργατικού κινήματος εδώ και έναν αιώνα. Το αν οι ελλινόφωνοι ορθόδοξοι έμποροι, στην ξηρά και τη θάλασσα, συγκρότησαν μια αστική τάξη, η υιοθέτηση (ή μη) της νεοελληνικής εθνικιστικής ιδεολογίας και η συσχέτιση με τους κύκλους της διασποράς, ο βαθμός συμπίεσης ή και ταύτισης με τους προεστούς και τους κοτζαμπάσηδες, τα επίπεδα αύξησης των διεθνών εμπορικών συναλλαγών και η υπαγωγή της οθωμανικής παραγωγής στις ανάγκες της παγκόσμιας εμπορευματικής κυκλοφορίας, και τέλος η ίδια η σημασία των μεταφορών εμπορευμάτων ως διαδικασία αξιοποίησης μέσα στον διεθνή καπιταλιστικό καταμερισμό εργασίας και ισχύος, όλα αυτά είναι ζητήματα που αναδεικνύουν την ανάλυση της ελλινόκτητης ναυτιλίας ως κομβικής για την προσέγγιση των όρων διαμόρφωσης του ελληνικού κράτους και του ελληνικού καπιταλισμού. Σ' αυτό το κείμενο δεν θα προσπαθήσουμε να απαντήσουμε σε όσα αναφέρονται παραπάνω αλλά να δούμε επιγραμματικά κάποιες βασικές πρακτικές και διαδικασίες που καθόρισαν την ανάπτυξη του ελλινόκτητου εφοπλισμού έτσι ώστε να φωτίσουμε κάποιες πτυχές τους.

Ο μακρύς και ιστορικά πυκνός 18ος αιώνας είναι η περίοδος ανάπτυξης αυτού που ξέρουμε ως ελλινόκτητη ναυτιλία. Είθισται η κυρίαρχη εθνοκεντρική οπτική να εμφανίζει αυτήν την ανάπτυξη ως ενιαία με βάση την κοινή (ελληνική) καταγωγή των πλοιοκτητών. Στην πραγματικότητα, όχι μόνο απουσίαζε η όποια εθνική ταυτότητα στο μεγαλύτερο μέρος του αιώνα στο συγκεκριμένο γεωγραφικό χώρο, αλλά και η ανάπτυξη της ναυτιλίας των γραικών συνέβη μέσω δύο διαφορετικών διαδικασιών. Σε πρώτη φάση αναπτύσσεται το θαλάσσιο εμπόριο των επανήσων, που

για αιώνες ανήκουν στο βενετικό κράτος, το 1797 καταλαμβάνονται από τον Ναπολέοντα, έπειτα από τους Ρώσους, μετά τους Άγγλους για να ενταχθούν στο ελληνικό κράτος τη δεκαετία του 1860. Η Βενετία, αν και παρηκμασμένο κράτος, είχε εδραιωμένες εμπορικές σχέσεις στην Αδριατική και τη δυτική μεσόγειο και μέσα σε αυτό το πλαίσιο αναπτύσσεται ο επανησιακός στόλος. Η συντριπτική πλειοψηφία αυτού του στόλου ανήκει στην Κεφαλονιά (63,7%), για να ακολουθήσει η Ζάκυνθος (16,8%) και έπειτα τα υπόλοιπα επτάνησα με μονοψήφια ποσοστά¹. Οι δεσμεύσεις που επέβαλλε η Βενετία στους υπηκόους της που διεξήγαν εμπόριο (κυρίως υποχρεωτικές νηοπομπές και χρήση βενετικής σημαίας) έστρεψε πολλούς από αυτούς σε πρακτικές αποφυγής των περιορισμών όπως το λαθρεμπόριο, οι συνιδιοκτησίες και οι επενδύσεις στον οθωμανικό χώρο, που έδιναν και τη δυνατότητα χρήσης οθωμανικής σημαίας. Λόγω της μεγάλης σημασίας του θαλάσσιου εμπορικού άξονα του Ιονίου και της Αδριατικής, τα πρώτα οθωμανικά λιμάνια που αναπτύχθηκαν ήταν το Μεσολόγγι και το Γαλαξίδι. Τα νησιά που μας είναι γνωστά από το 1821, όπως η Ύδρα, οι Σπέτσες και τα Ψαρά, αναπτύσσονται απότομα μετά τη ρωσο-οθωμανική συνθήκη του Κιουτσούκ Καϊναρτζή το 1774, και με διαφορετικό τρόπο.

Το εμπόριο της Οθωμανικής αυτοκρατορίας, λόγω της απουσίας προστατευτισμού, βρισκόταν στα χέρια των μεγάλων δυτικών δυνάμεων, όπου με την παροχή διομολογήσεων μπορούσαν να διεξάγουν εμπόριο με ευνοϊκότερους όρους σε σχέση με τους οθωμανούς υπηκόους. Όπως είναι λογικό η εμπλοκή των δυτικών στο οθωμανικό εμπόριο κατέστησε αναγκαία τη συνεργασία με οθωμανούς υπηκόους, ανθρώπους που ήξεραν τη γλώσσα του χώρου εμπορίας αλλά και εν γένει την οθωμανική πραγματικότητα, ανθρώπους ενίοτε με κάποια αξιώματα που θα ήταν σε θέση να διαμεσολαβήσουν για τον εντολέα τους μεταξύ των θεσμών και των αξιωματούχων της αυτοκρατορίας για την διευκόλυνση της εμπορικής πράξης. Αυτοί ήταν οι μπερατλήδες, οι μη μουσουλμάνοι οθωμανοί υπήκοοι που τελούσαν χρέη «μεταφραστή» ή «δραγουμάνου» για τους ευρωπαίους πρεσβευτές. Οι μπερατλήδες ορίζονταν με μπεράτι (berat) από την Υψηλή Πύλη,

συνήθως ήταν έλληνες, αρμένιοι και εβραίοι ενώ ο αριθμός των μπερατλήδων που μπορούσε να έχει κάθε πρεσβευτής οριζόταν κάθε φορά στις διομολογήσεις². Το καθεστώς του μπερατλή σήμαινε ότι τελούσε υπό την προστασία της εκάστοτε ξένης χώρας και αντιμετωπιζόταν όπως και οι ξένοι έμποροι. Σε αντίθεση, λοιπόν, με τους ραγιάδες δεν καλούνταν να πληρώσει κεφαλικό φόρο, υποχρεούνταν σε μικρότερα ποσά στους υπόλοιπους φόρους ενώ «είχε το δικαίωμα να μεταβιβάσει τα προνόμιά του στους γιους του και σε δύο "υπηρέτες" (hizmetkar), τους οποίους είχε δικαίωμα να απασχολεί»³. Καθώς, λοιπόν, το καθεστώς των μπερατιών διευρύνεται δημιουργείται μια πολυπληθής τάξη μη μουσουλμάνων -και κυρίως ελλινόφωνων- οθωμανών εμπόρων με διευρυμένες ελευθερίες που συγκεντρώνουν σταδιακά στα χέρια τους το θαλάσσιο οθωμανικό εμπόριο.

Ένας από τους λόγους που οι παραπάνω διαδικασίες είναι σημαντικές είναι γιατί μας δείχνουν τη βασική διαδικασία συσσώρευσης κεφαλαίου μέσω της «τυπικής» διεξαγωγής θαλάσσιου εμπορίου σε μια περίοδο σταθερής αύξησης των διεθνών εμπορικών συναλλαγών, και σε αντίθεση με οπτικές που απέδιδαν το ρόλο αυτό στην πειρατεία. Η πειρατεία, ειδικά αυτή του παραδοσιακού τύπου όπου ένα πλήρωμα δρα σχετικά αυτόνομα, επιτίθεται σε άλλα πλοία και καρπώνεται τη λεία για τον εαυτό του είναι φαινόμενο μειοψηφικό και εκλείπει τον 18ο αιώνα, αν και ακόμα και μετά την ίδρυση του ελληνικού κράτους πραγματοποιούνται λειοδοκία για πειρατεία, όπως αυτά που αφορούν την ληστοπειρατική κοινότητα της Μάνης. Η πειρατική δραστηριότητα έχει χαρακτηριστεί ως «προκεφαλαιοκρατικός τρόπος σχηματισμού κεφαλαίου»⁴, ενώ πολλοί ιστορικοί είδαν στους πειρατές το θαλάσσιο αντίστοιχο των κλεφτών. Στην πραγματικότητα, πέρα από το επίσημο πολεμικό ναυτικό κάθε κράτους, οι ένοπλες θαλάσσιες δραστηριότητες κυμαίνονταν μεταξύ κούρσου και καταδρομών. Χαρακτηριστική περίπτωση κούρσου αποτελούν τα λεγόμενα «πειρατικά κράτη» της Μπαρμπαριάς (Τύνιδα, Αλγέρι, Τρίπολη) όπου τυπικά ανήκουν στην Οθωμανική αυτοκρατορία, πολεμούν για λογαριασμό της ή κάνουν επιδρομές σε ανταγωνιστικούς της στόλους, και συνάπτουν συμφωνίες έναντι αμοιβής

με άλλα κράτη για να αφήνουν ανενόχλητα τα εμπορικά πλοία που φέρουν τη σημαία τους. Η πρακτική, όμως, στην οποία διακρίνονται οι γραικοί πλοιοκτήτες είναι αυτή των καταδρομών. Οι καταδρομείς «είχαν την άδεια να ασκήσουν βία στη θάλασσα, με την υποχρέωση να ακολουθήσουν τους νόμους και τις ρυθμίσεις του κράτους που υπηρετούσαν»⁵. Ουσιαστικά πρόκειται για έναν πολεμικό στόλο που νοικιάζεται από τα κράτη είτε για συμμετοχή στις μάχες στο πλάι του επίσημου πολεμικού ναυτικού και εναντίον των εχθρικών πολεμικών στόλων είτε για να χτυπούν τα εμπορικά πλοία του εχθρικού κράτους. Οι στόλοι αυτοί μπορούσαν κάλλιστα να έχουν μια τυπική εμπορική δραστηριότητα και σε πολεμικές περιόδους -ανάλογα με τη συνθήκη- να προβαίνουν σε συμφωνίες για καταδρομική επιχείρηση για συγκεκριμένο ποσό και συγκεκριμένο χρονικό διάστημα. Μια κανονική, νόμιμη και τυπική, εμπορική συμφωνία, μια κανονική καπιταλιστική επιχείρηση. Έτσι, λοιπόν, βλέπουμε γραικούς να λαμβάνουν μέρος στον Γαλλοαυστριακό πόλεμο (1729-1735), στον πόλεμο διαδοχής του Αυστριακού Θρόνου (1744-1748), στον βενετοοθωμανικό πόλεμο (1714-1718), ενώ πολεμούν μαζί στο πλευρό των άγγλων κατά τον επταετή αγγλογαλλικό πόλεμο (1756-1763). Εκεί, όμως, που έχουμε την πιο μεγάλη ελληνική συμμετοχή είναι στους ρωσοοθωμανικούς πολέμους στα τέλη του αιώνα, μέσα από τους οποίους οι γραικοί πλοιοκτήτες αναλαμβάνουν σχεδόν μονοπωλιακά το εμπόριο σιτηρών της Μαύρης Θάλασσας και πολλά νησιά του αιγαίου απολαμβάνουν πλέον διευρυμένη διοικητική αυτονομία. Είναι τόσο απότομη η ναυτιλιακή ανάπτυξη των αιγιακών εφοπλιστών που από το 1774 μέχρι την ίδρυση του ελληνικού κράτους πραγματοποιούν ίδιο αριθμό ποντοπόρων ταξιδιών σε σχέση με αυτούς του ιονίου από την αρχή του αιώνα.

Η συμμετοχή στον πόλεμο αποτέλεσε για την ελλινόκτητη ναυτιλία μια ευκαιρία για αύξηση των κερδών και απόκτησης προνομίων μέσω της σύμπλευσης με ισχυρές ευρωπαϊκές δυνάμεις. Ο πόλεμος των άλλων, όμως, αποτέλεσε μεγαλύτερη ευκαιρία κυρίως για τις εμπορικές προοπτικές που δημιουργούσε. Η απασχόληση των ευρωπαϊκών στόλων στις μεταξύ τους πολεμικές συγκρούσεις, η δέσμευση μέρους αυτού του στό-

λου στην Αμερική κατά τον πόλεμο της Ανεξαρτησίας, οι αποκλεισμοί λιμανιών στα ξένα εμπορικά πλοία, η αύξηση των ναύλων λόγω κινδύνου, η συνεπακόλουθη μείωση της παραγωγής και η ανάγκη για τροφοδοσίες των εμπόλεμων δυνάμεων αποτέλεσε μια διαρκή και χρυσή ευκαιρία για συσσώρευση κεφαλαίου. Την ώρα που οι Ναπολεόντιοι πόλεμοι ανακατατάσσουν την κυριαρχία στην Ευρώπη, τα ελληνικά πλοία κυκλοφορούν από τη Μεσόγειο μέχρι τον Ατλαντικό φορτωμένα με σιτάρι και εμπορεύματα, αλλάζοντας σημαία από λιμάνι σε λιμάνι με βάση την φορολογική επιβάρυνση και την δήλωση θέσης ουδετερότητας- αυτός είναι και ο λόγος που χρησιμοποιούν κυρίως την οθωμανική σημαία.

Το τέλος των Ναπολεόντιων πολέμων σημαίνει μια τεράστια οικονομική κρίση στους γραικούς εμπόρους, που έχει συνδεθεί από πολλούς ιστορικούς με την πορεία προς το 1821. Την κρίση της ελλινόκτητης ναυτιλίας ακολουθούν και βιοτεχνικά κέντρα του οθωμανικού χώρου όπως του Τυράβου και των Αμπελακίων, αλλά και τμήμα της αγροτικής παραγωγής. Η ειρήνη στην Ευρώπη μεταφράζεται σε οικονομική καταστροφή. Το 1818 ο κύκλος εργασιών της ελλινόκτητης ναυτιλίας βρισκόταν στο 20% από ό,τι βρισκόταν στις αρχές της δεκαετίας. Την ίδια χρονιά στην Κρήτη δεν καταγράφεται καμία συμμετοχή του ντόπιου στόλου στο εξωτερικό εμπόριο, ενώ και η μονοπώληση του θαλάσσιου εμπορίου της Οδυσσούς που έφτανε το 90% του συνολικού εμπορίου, το 1821 φτάνει στο 27%. Στον ίδιο βαθμό επλήγη και η επιχειρηματική δραστηριότητα των εμπορικών οίκων της διασποράς. Έγραφε ο σπετσιώτης πολιτικός Ανάργυρος Χατζηναργύρου: «Πρώδευσαν, ναι, οι Σπετσιώται και επλούτησαν, αλλ' ότε πραγματικώς ευρέθησαν εις θέσιν να κατασκευάσωσι τα κάλλιστα των πλοίων, ήτοι μετά το 1815, επήλθεν η ειρήνη τον κόσμου. Το άπειρον δε χρηματικόν αυτών είχε καταναλωθή εις την ναυπηγίαν των, ουδαμώς καρποφόρησαν, διότι έκτοτε μέχρι τον 1821, ότε επανεστάτησαν, όχι μόνον δεν ανεδείχθησαν παραγωγό, αλλά και ζημίας επέφεραν τα ταξιδεύοντα πλοία των οικοκυραίων»⁶. Αυτήν την οικονομική καταστροφή που προκάλεσε η ειρήνη στους έλληνες πλοιοκτήτες αναγνώρισε και ο ιστορικός Λάμπρος Κουτσονίκας: «η επικερδής όμως αυτή περίστασις, γράφει,

διήρκεσε μέχρι τον 1813-1814, διότι εν Ευρώπη αποκατέστη πλέον η γενική ειρήνη... Περί το 1820-1821 δεν υπήρχον πλέον τα θαλάσσια κέρδη, απεναντίας επεληθούσης της ειρήνης τον 1815, είχε σταματήσει το εμπόριον θαλάσσης»⁷.

Ανεξάρτητα από τον βαθμό εμπλοκής των εκάστοτε πλοιοκτητών στα γεγονότα του 1821 -που είναι αναντίρρητα μεγάλος- είναι σαφές πως η εφοπλιστική εμπορική τάξη είχε σημαίνοντα ρόλο στη διαμόρφωση του ελληνικού κράτους. Η εδραίωση των καπιταλιστικών σχέσεων στον ελλαδικό χώρο είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με το τρόπο που η εμπορική τάξη διαχειρίστηκε αυτήν την κρίση. Τα χαρακτηριστικά που ανέπτυξαν οι γραικοί πλοιοκτήτες όλο τον 18ο αιώνα γίνονται συγκροτητικό στοιχείο του νέου κράτους. Η επιδίωξη του πολέμου και ο πόλεμος των άλλων ως ευκαιρία είναι ο τρόπος που θα βαδίσει ο ελληνικός καπιταλισμός όλο τον επόμενο αιώνα.

Το πρότζεκτ21 είναι μια αυτόνομη ομάδα έρευνας, τεκμηρίωσης και αυτομόρφωσης σχετικά με ζητήματα που άπτονται της εξέγερσης των Ελλήνων υπηκόων της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας το 1821. Διαβάζει, ερευνά και συζητάει, ερασιτεχνικά και μεθοδικά από τις αρχές του 2019, όταν άρχισε να γίνεται κάτι περισσότερο από αντιληπτό ότι το 2021 θα είναι μια χρονιά που θα πήξουμε στην εθνική ιδεολογία, τα στερεότυπα και το φολκλόρ. Μπροστά στην επικείμενη καταιγίδα τσαρουκιών, λοιπόν, να προετοιμαστούμε κατάλληλα.

*Για επικοινωνία: project21athens@gmail.com
Στο διαδίκτυο: project21athens.wordpress.com*