ΠΗΓΗ 1

Η µετεπαναστατική ναυτιλία

Οι παράγοντες που δηµιούργησαν τις ευκαιρίες για ανάδειξη άλλων δυνάµεων στον κόσµο των ναυτιλλοµένων συµβάδισαν µε την αντικατάσταση παλαιών σχηµάτων, όπως το σύστηµα της «σερµαγιάς» και των «συντροφοναυτών», τόσο από λόγους εγγενείς όσο και από εξωτερικές συνθήκες. Η εξάλειψη του µεριδίου σαν υπεραξιακής µονάδας καθοριστικής κεφαλοποιήσεως της εργασίας έφερε σαν αποτέλεσµα την αντικατάστασή της µε τη µισθοδοσία των πληρωµάτων. Αυτό είχε προέλθει άµεσα από την απότοµη µεταβολή των εµποροναυτών σε στρατιώτες τον καιρό της Επαναστάσεως. Στα χρόνια του Κριµαϊκού πολέµου, όταν οι ναύτες µισθοδοτούνταν προς 140 ως 150 δραχµές το µήνα, εµφανίζεται το φαινόµενο της εξαθλιώσεως της τάξεως αυτής των εργατών της θάλασσας, που είχαν πια καταστεί προλετάριοι, δέσµιοι των φρικτών συνθηκών ζωής στα άθλια εκείνα ατµόπλοια, αλλά και θύµατα της αγοράς εργασίας στα χρόνια εκείνα της έντονης εκµεταλλεύσεως της εργατικής τάξεως. Ο νέος τρόπος ναυτικής επιχειρήσεως απέκλεισε τη συµµετοχή του παράγοντα «εργασία» στον τοµέα του κέρδους και έκανε πιο προσωπική αλλά και πιο ευέλικτη την οικονοµική εκµετάλλευση, η οποία τώρα επιζητούσε συνδυασµούς για την εξεύρεση πιστωτικών κεφαλαίων από τη διεθνή κεφαλαιαγορά. Επίσης απαιτούσε την πρακτόρευση της ναυλαγοράς µ ε ένα δίκτυο καλά οργανωµένων γραφείων. Από την άλλη µεριά η συµβολή του κράτους άµεση ή έµµεση εµφανίζεται την περίοδο αυτή έντονη. Προσπαθεί να εκµεταλλευθεί τις δυνατότητες των διεθνών συµβάσεων, αλλά και να εφαρµόσει τους εσωτερικούς κανονισµούς, λιµενικούς και προξενικούς, σταχυολογώντας η εφαρµόζοντας τα επικρατούντα στα ξένα κράτη µε την ευχέρεια που διέθετε το νέο κράτος για την συγκρότησή του.

Ιστορία του Ελληνικού Έθνους, τόµος ΙΓ΄, σσ. 182-183

ΠΗΓΗ 2

Τι πρέπει να γίνει για την αναζωογόνηση της εµπορικής ναυτιλίας. Από έγγραφο του 1859 ∆ια ν’ ανορθώση δε η Ελληνική Κυβέρνησις την εµπορικήν πίστιν της ναυτιλίας και εις το εξωτερικόν, ανάγκη πάσα συστάσεως ασφαλιστικού καταστήµατος µε ικανά κεφάλαια, εκτεινοµένου από του Λονδίνου µέχρι της Μασσαλίας... Εσωτερικώς δε να ενεργήση την σύστασιν ∆ανειστικών ναυτικών καταστηµάτων, δια της Ελληνικής Τραπέζης, ή όπως άλλως εγκρίνη εις τας πόλεις εν αις υπάρχει συγκεντρωµένη ναυτιλία, τα οποία να δανείζωσι τους ιδιοκτήτας των πλοίων µε τόκους µετρίους... Να φροντίση η Κυβέρνησις περί συνδέσεως εµπορικών αµοιβαιότητος συνθηκών µεθ’ όλων των Κρατών, εις όσα η ελληνική εµπορική ναυτιλία συχνάζει, και ιδίως µετά της Γαλλίας και Ρωσίας... Να µετριάση όσον το δυνατόν τα προξενικά τέλη, τα οποία εις την ελληνικήν ναυτιλίας αποβαίνουν εις µέγας και επιβαρυντικός φόρος... Να φροντίση η Κυβέρνησις περί της διορθώσεως των δρόµων των σηµαντικωτέρων εν Ελλάδι ∆ασών, προς εύκολον εξαγωγήν ναυπηγησίµου αγρίας ξυλείας...

Β. Κρεµµυδά, Νεότερη Ιστορία Ελληνική και Ευρωπαϊκή, σ. 141.

ΠΗΓΗ 3

Προσπάθειες και πρωτοβουλίες για την ανάπτυξη της ελληνικής ατµοπλοΐας Το 1857 άρχισε τις εργασίες της η «Ελληνική Ατµοπλοϊκή Εταιρεία» µε έδρα της τη Σύρο. Η πρωτοβουλία για την ίδρυσή της οφείλεται στην κυβέρνηση Μαυροκορδάτου που ψήφισε το νόµο της 22ας Απριλίου 1855, µε τον οποίο δινόταν η άδεια ιδρύσεως µετοχικής ανώνυµης εταιρίας µ ε σκοπό την ατµοπλοϊκή συγκοινωνία µεταξύ των νησιών και των παραλίων της χώρας. Η εταιρία συστήθηκε το 1856. Στο αρχικό κεφάλαιό της, που ήταν 3.000 δρχ., µετείχε η κυβέρνηση µε 800 µετοχές των 500 δρχ. η καθεµιά. Αργότερα το κεφάλαιο αυξήθηκε σε 5.000.000 και οι µετοχές του κράτους κατά 2.000 (νόµος ΦΙΘ΄). Επιπλέον το κράτος ενίσχυσε την εταιρία, παρέχοντας µε δάνειο οικόπεδα στη Σύρο και στον Πειραιά, καθώς και τρία επιβατικά ατµόπλοια, τα «Βασίλισσα της Ελλάδος», «Ύδρα» και «Πανελλήνιον», που τα αγόρασε προς 24.000 λίρες Αγγλίας. Ο αριθµός των ατµοπλοίων που διέθετε η εταιρία αυξήθηκε από 4 αρχικά σε 11 το 1861. ………………………………………………………………………………………………………………………………………

 Έντονο επίσης ήταν το κρατικό ενδιαφέρον για τη προστασία από καταδολιεύσεις των ναυτιλιακών νόµων. Πρέπει να τονισθεί επίσης ότι εκείνη περίπου την εποχή η έστω καχεκτική ανάπτυξη της ατµοπλοίας µ ας προκάλεσε στα ξένα συµφέροντα αντιδράσεις, κυρίως στο «Αυστριακό Λόυδ» της γραµµής Τεργέστης, µάλιστα και µετά την υπογραφή σχετικής συµβάσεως µε την Αυστρία στις 4 Μαρτίου 1835. Οι Αυστριακοί επιχείρησαν να εµποδίσουν ελληνικά ατµόπλοια να παραλαµβάνουν επιβάτες από και για την Τεργέστη, µε τον ισχυρισµό ότι το «Αυστριακό Λόυδ έχαιρε αποκλειστικού προνοµίου». Αλλά και αν προϋπήρχε το προνόµιο αυτό, η παραπάνω σύµβαση το είχε καταστήσει ανίσχυρο. Η ανησυχία ωστόσο για το συναγωνισµό στις διεθνείς γραµµές υπήρχε κυρίως από την ελληνική πλευρά. Η κρίση που περνούσε η ναυτιλία τα µεταβατικά εκείνα χρόνια µε την είσοδο του ατµού έπρεπε να καλυφθεί µε την εξεύρεση µεγάλων χρηµατικών πιστωτικών κεφαλαίων. Την δουλειά αυτή έπρεπε να αναλάβουν ειδικές τράπεζες µε αποκλειιστική οικονοµική δραστηριότητα στον τοµέα της ναυτιλίας. Έτσι στα 1860 συστήθηκε στην Πάτρα η «Ελληνική Ναυτική Τράπεζα» του Σωτηρίου Γερούση µε µετόχους Έλληνες εµπόρους και επιχειρηµατίες µέσα και έξω από την Ελλάδα. Το µετοχικό κεφάλαιό της ήταν µόλις δύο εκατοµµύρια δραχµές, αλλά η σηµασία της µεγάλη και ως παράδειγµα ναυτικής πίστεως για τη χώρα. Οι εργασίες της θα κάλυπταν από οικονοµικής απόψεως πολλούς τοµείς των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων, γι’ αυτό ανοίχθηκαν αµέσως πολλά υποκαταστήµατά της σε διάφορα λιµάνια της Ελλάδος.

 Ιστορία του Ελληνικού Έθνους, τόµος ΙΓ΄, σσ. 182-184

Λαµβάνοντας υπόψη το περιεχόµενο των πηγών και τις σχετικές πληροφορίες του σχολικού βιβλίου, να προσδιορίσετε και να αναλύσετε τους παράγοντες που επηρέασαν την εξέλιξη της ελληνικής εµπορικής ναυτιλίας κατά το 19 αιώνα.