

Ματθαίος Λω

«Θαλασσινοί και θαλασσομάντεις»



Η φύση του θαλασσινού, τα διδάγματα της ιστορίας και το άδηλο μέλλον. Και, παράλληλα, το ελληνικό επιχειρείν, τα πολιτικά και οικονομικά «αμαρτήματα», και ο μετασχηματισμός ολόκληρης της ναυτιλιακής βιομηχανίας στην Ελλάδα και διεθνώς. Μια απολαυστική αφήγηση για τους θαλασσινοί και τους «θαλασσομάντεις» όλων των εποχών. Η ομιλία του εφοπλιστή κ. Ματθαίου Λω στο πλαίσιο του συνεδρίου «The Sea Nation»

Το μέλλον άδηλον! Στο νησί μου μάλιστα λέγουν και το χαριτωμένο... «πας μετά Χριστόν προφήτης γάδαρος». Και, όσο το μέλλον είναι άδηλο στη ζωή μας, άλλο τόσο είναι και στη ναυτιλία, με τα απρόβλεπτα και τα αστάθμητα που την επηρεάζουν κάθε ώρα και στιγμή. Από τα χρόνια του μεσαίωνα ήδη, οι θαλασσινοί της ναυτιλίας σε όλη τη Μεσόγειο είχαν πλήρη επίγνωση της αβεβαιότητας και επικινδυνότητας των έργων τους. Φονικές τρικυμίες, πειρατές, σε συνδυασμό με τη στενότητα διαθέσιμων κεφαλαίων για τα πλοία αλλά και για τα φορτία, ωθούσαν μαθηματικά στη συμπλοικτησία σαν μοντέλο διαχείρισης των ιστιοφόρων. Η έννοια του συνεταιρισμού, καταγεγραμμένη ήδη από την αρχαιότητα στους νόμους των Ροδίων, έγινε αργότερα ο κανόνας και στην τουρκοκρατούμενη Ελλάδα, όπου η συνένωση των πολλών στην κυριότητα ενός πλοίου προστάτευε και το πλοίο και τους ίδιους με τον επιμερισμό των κινδύνων. Κάποιοι επενδυτές εκείνης της εποχής, μάλιστα, συμμετείχαν από λίγο σε περισσότερα ιστιοφόρα, για μεγαλύτερη ασφάλεια. Για παράδειγμα, στην ελεύθερη πια Ύδρα του 1838, από τα 121 ιστιοφόρα του εμπορικού στόλου της, μό-

λις στα επτά αναφέρεται ιδιοκτήτης «κατά το όλον».

Με την πάροδο των ετών η ναυτιλία πήρε τη μορφή που γνωρίζουμε σήμερα. Η ναυτασφάλεια και η ναυτιλιακή πίστη μπήκαν στη ζωή των θαλασσινών και έθεσαν κάποιες σταθερές στο πάντα αβέβαιο μέλλον του κλάδου. Προσεκτικοί και σώφρονες στην πλειονότητά τους, οι καραβοκύρηδες μας δεν εγκατέλειψαν το μοντέλο της συμπλοικτησίας. Όσο μάλιστα, από τα τέλη του 19ου αιώνα, εδραιωνόταν στις τάξεις τους η ατμοπλοία, με την επαναστατική τεχνολογία για την εποχή, με αυξημένα κεφάλαια και ανάλογα ρίσκα, τόσο το μοντέλο συσπειρωνόταν γύρω από τους πυρήνες των οικογενειών και του συγγενικού περιβάλλοντος. Λόγου χάρη, η αγορά του πρώτου ατμόπλοιου της ναυτιλίας των Οινουσιών, του ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΡΑΛΛΗ το 1905, προήλθε από τη συνένωση εννέα οικογενειών ναυτικών-καραβοκύρηδων και την επικουρική χρηματοδότηση δύο Κωνσταντινουπολιτών ομογενών φίλων τους.

Ο οικογενειακός χαρακτήρας των αποκαλούμενων «παραδοσιακών» εταιρειών επεκτεινόταν στα ιστιοφόρα και τα ατμόπλοια, όπου συχνά συναντάμε τους ίδιους τους πλοιοκτήτες να τα κυβερνούν, μαζί με τα

