

Δημήτρης Λιθοξοου

Προσεγγίσεις και σημειώσεις σχετικά με την οικονομική κατάσταση στην Ελλάδα την περίοδο 1830-1840*

Ι. Μέσα στα στενά εδαφικά όρια¹ του ανεξάρτητου κρατιδίου -μικρού μόνο κλάσματος του όλου ελλαδικού χώρου- ένας αποδεκατισμένος² από τις συνεχείς αματηρές μάχες λαός, η μειοψηφία³ ενός έθνους που παρέμενε υπόδουλο και πάροικο, άφηγε τα άρματα και άρχιζε πάλι να εργάζεται. Εκεί, στο παράκτιο ορεινό νότιο άκρο της Βαλκανικής, οι υπήκοοι του νέου Βασιλείου ξανασυναντούσαν τα προβλήματα του οικονομικού βίου που αναγκαστικά εγκατέλειψαν το '21.

Η σύντομη καποδιστριακή περίοδος, η εποχή της Αντιβασιλείας και τα πρώτα χρόνια της οθωνικής μοναρχίας, έθεταν ένα πλαίσιο. Η δεκαετία που ακολουθούσε το τέλος των εχθροπραξιών και την αποχώρηση των Τούρκων, ήταν περίοδος επιλογών, ⁴ύψης σημαντικών αποφάσεων, καθοριστικών για τις μελλοντικές οικονομικές εξελίξη και τις προοπτικές ανάπτυξης του τόπου.

Οι απαντήσεις που θα δοθούν σε ζητήματα όπως εκείνα της εκλογής πρωτεύουσας⁵ της διάθεσης των εθνικών γαιών ή της χρησιμοποίησης του δανείου των 60 εκατομμυρίων, σημάδεψαν βαθιά τη συνέχεια, χάραξαν την κατεύθυνση, προετοίμασαν ⁶τα γεγονότα και τις καταστάσεις που έρχονταν.

* ¹ ² ³ ⁴ ⁵ ⁶ ΥΓΡαφέας ευχάριστα τον Γιώργο Κωστέλενο για τις παρατηρήσεις και τις εποικοδομητικές ανζητήσεις που είχε μαζί του χάνι στο κείμενο.

II. Για τους ευρωπαίους κεφαλαιούχους, τους βιομηχάνους και τους εμπόρους τα ελληνικά λιμάνια αποτελούσαν πάντοτε ασφαλείς σταθμούς πάνω στους πλωτούς δρόμους της νοτιοανατολικής Μεσογείου. Ο ελληνικός εφοπλισμός ήταν ένας παλιός και φτηνός συνεργάτης.

Ωστόσο αν η θαλασσινή Ελλάδα, το εμπορικό πέρασμα μεταξύ ανατολής και δύσης, ήταν ήδη βασικός κρίκος στην παγκόσμια αγορά, το εσωτερικό της χώρας, παρέμενε άγνωστο και απρόσιτο.

Η έλλειψη έστω και ενός στοιχειώδους, για τα μέτρα της εποχής, οδικού δικτύου καταδίκαζε σε απομόνωση το μεγαλύτερο τμήμα της χώρας. Οι δρόμοι ήταν κυρίως δύσβατα ορεινά μονοπάτια, ιστορική ανάμνηση κάποιων παλιών καταστραμμένων βυζαντινών, ενετικών και τούρκικων δρόμων, φαγωμένων από τα νερά της βροχής, με γκρεμισμένα ή ετοιμόρροπα γεφύρια.⁴ «Δρόμοι» εκατοντάδες χρόνια απάτητοι από τροχό, μια και τα κάρρα ήταν άγνωστα στη νεώτερη Ελλάδα,⁵ κομμένοι πολλές φορές σύριζα στις χαράδρες, κουραστικοί ακόμα και για άλογα, κατάλληλοι για σκληρά υποζύγια⁶, έβαζαν φραγμό στην ανάπτυξη του εσωτερικού εμπορίου.

Ελεύθερη επικοινωνία υπήρχε μόνο ανάμεσα στα παράκτια μέρη του Μωριά, της Ρούμελης και των νησιών. Δευτερευόντως ένα μικροεμπόριο διεξαγόταν μεταξύ των πεδινών χωριών και των κωμοπόλεων - λιμανιών.⁷

Εκτός από την κατάσταση των δρόμων, που εμπόδιζε τη σύνδεση με την ενδοχώρα, ο κίνδυνος των ληστών, ο αριθμός των οποίων καθημερινά μεγάλωνε, απέτρεπε και τους πιο τολμηρούς εμπορευόμενους να τολμήσουν μια πολυέξοδη μετακίνηση με αργοκίνητα* αρματωμένα καραβάνια.⁹ Το κόστος μεταφοράς επιβάρυνε υπερβολικά την τιμή του προϊόντος αφαιρώντας του την ανταγωνιστικότητα.¹⁰

Η έξοδος των ηπειρωτικών επαρχιών από την οικονομική απομόνωση, η ανάπτυξη της πρωτόγονης γεωργίας, το ξεπέρασμα της αυτοκατανάλωσης της οικιακής οικονομίας, η σταδιακή ενσωμάτωση και της ορεινής χώρας στην παγκόσμια αγορά, προϋπέθετε τη δημιουργία ενός οδικού δικτύου. Η Αντιβασιλεία εκπόνησε μία μελέτη για την κατασκευή επτά μεγάλων δρόμων σε σύντομο χρονικό διάστημα. Ελάχιστα ωστόσο πραγματοποιήθηκαν από αυτό το αισιόδοξο σχέδιο." Τα απαιτούμενα κεφάλαια για τη χρηματοδότηση των έργων δεν μπόρεσαν να διατεθούν από το δημόσιο ταμείο.¹² Είκοσι χρόνια αργότερα οι δρόμοι του Ελληνικού Βασιλείου δεν ξεπερνούσαν τις 30 λεύγες.¹³ Η πρόσβαση και η «εμπορία» με τις ορεινές περιοχές παρέμενε προνόμιο των φτωχών πρματευτάδων.

III. Τα προβλήματα και οι προοπτικές της αγροτικής παραγωγής κυριαρχούσαν και σημάδευαν την οικονομική ζωή του τόπου.¹⁴ Ο γεωοικονομικός διαχωρισμός της σε μη συμπληρωματικά και λειτουργικά μεταξύ τους σύνολα —γεωργικό-κτηνοτροφικά καθυστερημένα έως «προκατακλυσμαία»¹⁵— στάθηκε παράγοντας αποφασιστικής σημασίας στην παραπέρα πορεία της.

Η έξοδος από τον πολύχρονο εθνικό και εσωτερικό αγώνα υποβάθμισε τον πρωτογενή τομέα σε απελπιστικά χαμηλά επίπεδα. Η τακτική της κομμένης γης των Οθωμανών, η ανάγκη διατροφής των μαχόμενων επαναστατικών στρατευμάτων, το πλιάτσικο, των παλληκαριών, η απληστία των αρχόντων¹⁶, η ωμή βία των στρατιωτικών¹⁷, η πληγή των ληστών και η απελπισία των πεινασμένων χωρικών άλλαξε την όψη της χώρας: Η γη χερσώθηκε. τα δέντρα και τα αμπέλια αφανίστηκαν¹¹, τα ζώα

σφάχτηκαν", οι οικισμοί γέμισαν με τα ερείπια των πυρπολημένων σπιτιών²⁰. Ήταν μια κληρονομιά κοινή τόσο για την απομονωμένη ορεινή Ελλάδα, όσο και για τις νησιώτικες και παραθαλάσσιες περιοχές.

Ενα άλλο στοιχείο καθοριστικό για το μέλλον της γεωργίας ήταν οι σχέσεις των αγροτών με την καλλιεργούμενη γη, το πρόβλημα των εθνικών γαιών,²¹ της μικρής γαιοκτησίας και των τσιφλικιών. Οι ταλαντεύσεις του κυβερνήτη, της Αντιβασιλείας και των οθωνικών κυβερνήσεων ανάμεσα α) στο λαϊκό αίτημα της διανομής των πρώην τουρκικών κτημάτων στους άκληρους καλλιεργητές, β) στις πιέσεις των ισχυρών προυχόντων και των οικονομικά εύρωστων εμπόρων για το πούλημα της γης²² και γ) στη δική τους λογική για τη δημιουργία ενός κράτους - μεγαλοϊδιοκτήτη, έφεραν τους φτωχούς αγρότες, την πλειοψηφία δηλ. του πληθυσμού,²³ σε θέση χειρότερη από ότι βρίσκονταν κατά την τουρκοκρατία.²⁴ Τα χωράφια που φρόντιζαν τους έγιναν περισσότερο ξένα, οι νέοι φόροι ασύγκριτα πιο βαρείς.²⁵ Χιλιάδες ακτήμονες προτίμησαν τη σκλαβιά από την ανεξαρτησία. Πήραν το δρόμο για τα υπόδουλα μέρη, πήγαν να ζήσουν στη Θεσσαλία και τη Μικρασία.

Αυτή ακριβώς την εποχή, όπου η αυτοκατανάλωση²⁶ της ενδοχώρας επιδίωκε το ύψος της απλής επιβίωσης, ορισμένα μέρη στα πεδινά στρέφονταν στη μονοκαλλιέργεια της σταφίδας²⁷. Η δυνατότητα εισαγωγής των απαραίτητων αγροτικών προϊόντων²⁸ και η τεράστια διαφορά της απόδοσης κατά στρέμμα, συγκριτικά προς τις άλλες καλλυργείες²⁹, μετέτρεπαν τη νέα χώρα σε σταφιδοπαραγωγό,³⁰ υπονομεύοντας έτσι την όποια σφαιρική ανάπτυξη της αγροτικής οικονομίας. Η επυλογή αυτή οδηγούσε στην κατ' ευθείαν εξάρτηση από την εγγλέζικη αγορά και στις σταφιδικές κρίσεις που ακολουθούσαν αναπόφευκτα.³¹



Κιλαμιάτα: Φωτογραφία από λιθογραφία του Γ. Η. Heber. Αριστερά διακρίνεται ο ποταμός Νέονας και πίσω το φρούριο της ηόλης.

IV. Η απομόνωση της ενδοχώρας διχοτομούσε οικονομικά τον τόπο. Πλάι στην κλειστή οικονομία, αναπτυσσόταν δυναμικά και ανεξάρτητα, στις ακτές και τα νησιά, μια κοινωνία που σύσφιγγε τους εσωτερικούς της δεσμούς και πολλαπλασίαζε τις σχέσεις της με την Ευρώπη και την Ανατολή.

Οι Έλληνες θαλασσινοί ήταν πάντα εξαιρετικοί ναυτικοί κι ήξεραν να χρησιμοποιούν με τον καλύτερο τρόπο τους πλωτούς εμπορικούς δρόμους της Ανατολικής Μεσογείου.³² Το ελληνικό εμπορικό ναυτικό παρά τις σημαντικές του απώλειες κατά τη διάρκεια του αγώνα της ανεξαρτησίας, βοηθούμενο και από τα μέτρα της βαβαρικής κυβέρνησης,³³ ανέκαμψε με γρήγορους ρυθμούς,³⁴ καλύπτοντας σύντομα τις υπάρχουσες ανάγκες³⁵ ανταλλαγών του εσωτερικού, το μεγαλύτερο μέρος του εξωτερικού και ένα σημαντικό τμήμα του διαμετακομιστικού εμπορίου.³⁶ Σύντομα η ελληνική σημαία ταξίδευε από το Γιβραλτάρ ως τη Μαύρη Θάλασσα.³⁷ Η απελευθέρωση ωστόσο των εδαφών που συγκρότησαν το Ελληνικό Βασίλειο, από την οθωμανική κυριαρχία και η διατάραξη των οικονομικών σχέσεων που συνεπάγετο για την περιοχή αυτός ο αποχωρισμός, ώθησε σε σοβαρές ανακατατάξεις και διαφοροποιήσεις μέσα στους κόλπους του εφοπλιστικού κεφαλαίου της εποχής.³⁸ Αν στην προεπαναστατική Ελλάδα η Ύδρα, οι Σπέτσες και τα Ψαρά κατείχαν το μεγαλύτερο ποσοστό του θαλάσσιου εμπορίου της αυτοκρατορίας,³⁹ την περίοδο της Αντιβασιλείας τα πρωτεία πέρασαν στην άθικτη από τον πόλεμο Σύρα,⁴⁰ το σπουδαιότερο από τα λιμάνια της χώρας,⁴¹ ενώ ταυτόχρονα αναπτυσσόταν αλματωδώς ο Πειραιάς,⁴² το επίγειο της νέας πρωτεύουσας.⁴³

Ο τοπικισμός, κυρίαρχο στοιχείο της οικονομικής ζωής, χαρακτηρίζει και τον εφοπλισμό.⁴⁴ Υπάρχει βέβαια το ισχυρό εμποροναυτικό κεφάλαιο της Ερμούπολης,⁴⁵ του Γαλαξειδίου, της Ύδρας, των Σπετσών, της Σαντορίνης, της Άνδρου, της Σκιάθου, της Μυκόνου κλπ., αυτό όμως δρα έχοντας περισσότερο σαν άξονα τις ιδιαίτερες πατρίδες και λιγώτερο την επικράτεια ή τον ευρύτερο εθνικό χώρο.

Το καθεστώς των σχέσεων ανάμεσα στα πληρώματα,⁴⁶ τους καπεταναίους και τους παραβοκώρηδες, χαρακτηρίζεται κυρίως από τη συντροφικότητα, τον οικογενειακό ή φιλικό δεσμό και την με ορισμένες αναλογίες αμοιβαία συμμετοχή στα κέρδη.⁴⁷ Η απουσία της μισθωτής εργασίας και το κράτημα των ναύλων σε χαμηλά επίπεδα έκανε την ελληνική ναυτιλία σκληρό ανταγωνιστή των ευρωπαϊκών στόλων.

Μεγάλη ανάπτυξη γνώρισαν επίσης λόγω του μικρού κόστους κατασκευής⁴⁸ τα ελληνικά ναυπηγεία,⁴⁹ με επικεφαλής τη Σύρα, όπου η ναυπηγοκατασκευαστική έφτασε σε υψηλά επίπεδα παραγωγής, καλύπτοντας το 1/3 της εγχώριας προσφοράς μεγάλων σκαφών.

V. Τα αρχικά σπέρματα της τότε ανύπαρκτης βιομηχανίας, ήταν αναπόφευκτα προσαρμοσμένα στον υπάρχοντα διαχωρισμό μιας μεσόγειας κλειστής οικιακής οικονομίας και μιας παράλιας μικρής αλλά διευρυνόμενης αγοράς. Στην πρώτη, σαν σημάδια των αιώνων εξακολουθούσαν να διατηρούνται κάποιες μορφές οικοτεχνίας, στη δεύτερη, μέσα από τα ερείπια και τις καταστροφές, άρχιζαν δειλά να εμφανίζονται μερικές βιοτεχνίες.⁵⁰

Η έλλειψη κεφαλαίων, το περιορισμένο μέγεθος της εσωτερικής ζήτησης, η εισαγωγή των αναγκαίων βιομηχανικών ειδών από την καπιταλιστική Ευρώπη⁵¹ και η επιβολή φόρου εξαγωγής (6%) στα προϊόντα, περιόριζαν το ποσοστό κέρδους των υπο

ψηφίων επιχαραγματιών, καθιστούσαν ασύμφορες τις επενδύσεις στον κλάδο, τους προσανατόλιζαν σε γνωστές, περισσότερο προσοδοφόρες δραστηριότητες, όπως το εμπόριο και η τοκογλυφία.

Τα μέτρα του Όθωνα για την «εμφύχωση της εθνικής βιομηχανίας» υπήρξαν άτολμα και ανενεργά.⁵² Εκτός των ναυπηγείων ιστιοφόρων σκαφών μόνο λίγες βιοτεχνίες κατασκευής εθνικών ενδυμάτων λειτουργούσαν ικανοποιητικά έχοντας φτάσει σε ένα υψηλό επίπεδο παραγωγής.⁵³

Θετικό για τη μελλοντική βιομηχανική ανάπτυξη του τόπου ήταν η παρατηρούμενη τα χρόνια αυτά, μετανάστευση ενός αριθμού ειδικευμένων τεχνιτών από την Ιταλία και τη Γερμανία. Οι ξένοι αυτοί τεχνίτες αποτέλεσαν αργότερα το δυναμικό πάνω στο οποίο στηρίχθηκε ο εκσυγχρονισμός της βιοτεχνικής παραγωγής και οι πρώτες προσπάθειες δημιουργίας ορισμένων εργοστασίων.⁵⁴

VI. Όσον αφορά τα διαθέσιμα χρηματικά κεφάλαια και τη νομισματική κυκλοφορία, η καθυστέρηση ήταν παράλληλη συμβαδίζοντας με το γενικό επίπεδο υπανάπτυξης. Υπολογίζεται ότι το συνολικό ποσό όλων των νομισμάτων που κυκλοφορούσαν⁵⁵ ή βρίσκονταν αποθησαυρισμένα στην απελευθερωμένη χώρα δεν ξεπερνούσε τα 130 εκατ. δρχ.⁵⁶ Η περιορισμένη έκδοση ενός αριθμού φοινίκων⁵⁷ και δραχμών⁵⁸ από τον Καποδίστρια και τον Όθωνα, πολύ λίγα πρόσφερε στην κατεύθυνση του εκχρηματισμού της οικονομίας. Η μεγάλη ζήτηση ρευστών κεφαλαίων κράτησε υψηλά τα επιτόκια χορηγήσεων⁵⁹ των ιδιωτών τραπεζιτών - σαράφηδων τροφοδοτώντας την τοκογλυφία. Η Χρηματιστική Τράπεζα⁶⁰ που δημιουργήθηκε από τον Κυβερνήτη, λειτουργήσε μάλλον σαν δανειστικός οργανισμός παρά σαν πιστωτικό ίδρυμα. Έτσι μέχρι το 1841 που ιδρύθηκε⁶¹ από ξένους κεφαλαιούχους και Έλληνες τραπεζίτες του εξωτερικού η Εθνική Τράπεζα, η έλλειψη κεφαλαίων και ο χαμηλός βαθμός εκχρηματισμού υπήρξαν ένα από τα σημαντικότερα αναπτυξιακά προβλήματα, η αντιμετώπιση του οποίου επηρέαζε αποφασιστικά και την έκβαση των προσπαθειών στους τομείς της γεωργίας, της μεταποίησης και του εμπορίου.

VII. Τέλος, στα χρόνια της Αντιβασιλείας έχουν τις ρίζες τους ο σχηματισμός του δημόσιου χώρου και η δημιουργία της δημοσιούπαλληλίας.⁶²

Μετά το κενό εξουσίας της περιόδου 1821 -1832, οι βαβαρικές κυβερνήσεις ανέλαβαν το έργο της δόμησης του ελληνικού κράτους. Φορέας σύγχρονων ευρωπαϊκών αντιλήψεων, εξελιγμένων ολιγαρχικών έως ριζοσπαστικών αστικών, η «ελέω συμμαχικών δυνάμεων» βασιλική αυλή προσπάθησε να θεμελιώσει τη νομική, διοικητική και στρατιωτική βάση⁶³ της κυριαρχίας της σε ξένο έδαφος.

Έχοντας να κάνει με ένα πεινασμένο, αμόρφωτο και απελτισμένο λαό, μαθημένο στην κλοπή και το ρουσφέτι, το έργο της ανασυγκρότησης αποκτούσε τεράστιες διαστάσεις. Κάτω από τέτοιες συνθήκες, το κριτήριο επιλογής των συνεργατών της δεν Μπορούσε παρά να είναι η απόλυτη υποταγή στη μοναρχία. Τα προερχόμενα από τις <ξεις των κοτζαμπάσηδων, των φαναριωτών, των κλεφταρματολών, των εμπόρων >α των λογίων του εξωτερικού, κυβερνητικά στελέχη, στη συντριπτική τους πλειοψηφία υστερούσαν στην ικανότητα και υπερκέρραζαν στη διαφθορά του εργοδότη τους.

Τα έσοδα των δημόσιων ταμείων.⁶⁴ προερχόμενα κυρίως από τον έγγειο φόρο, το

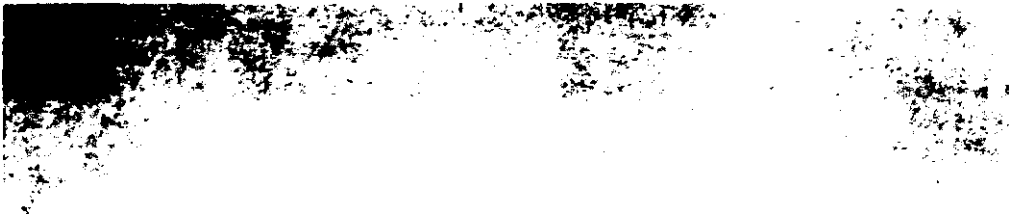
φόρο επικαρπείας, τους τελωνειακούς δασμούς και το φόρο επί των ζώων, υπολείπονταν μέχρι και του 1839 των κρατικών δαπανών.⁶⁵ Μεγάλο μέρος των τελευταίων υπήρξε αναμφίβολα προϊόν σπατάλης, βασικός υπεύθυνος της οποίας στάθηκε ο κόμης Άρμανσπεργκ.⁶⁶ Τη διαφορά αυτή κάλυψε υπονομεύοντας τη φερεγγυότητα του Ελληνικού Βασιλείου, το δάνειο των 60 εκατ. φράγκων,⁶⁷ δάνειο που ενώ προοριζόταν για παραγωγικούς αναπτυξιακούς σκοπούς, εξανεμίσθηκε τελικά σε μισθούς και χορηγίες.

Αν και στο τέλος της πρώτης δεκαετίας της βουαροκρατίας, δεν ήταν δυνατό να γίνει λόγος για την ύπαρξη μοντέρνου κράτους, σύμφωνα με τα ευρωπαϊκά πρότυπα της εποχής, το έργο το οποίο επιτελέσθηκε προς αυτή την κατεύθυνση υπήρξε αξιόλογο.

Η νέα χώρα άρχισε να ελέγχεται σταδιακά —από τα παράλια προς τα ορεινά— από την κεντρική εξουσία. Σε σύντομο χρονικό διάστημα ένας λίγο πολύ αποτελεσματικός διοικητικός - κατασταλτικός μηχανισμός λειτουργούσε στις κωμοπόλεις - πρωτεύουσες των επαρχιών.

Η επιβολή της οθωνικής τάξης, στο μέτρο του δυνατού, στάθηκε ευεργετικός παράγοντας για την οικονομική ανάπτυξη.

Ας υπογραμμισθεί επίσης ότι το Ελληνικό Δημόσιο με την κατοχή των εγκατελειμμένων τούρκικων ιδιοκτησιών, διέθετε μια τεράστια περιουσία, που παρά την κακή διαχείριση, του απέφερε ένα ετήσιο εισόδημα αρκετών εκατομμυρίων δραχμών. Πρόκειται για ένα ποσό που ικανοποιούσε τις ανάγκες της αυλής⁶⁸ αλλά επίσης και των ιθαγενών κυβερνητικών στελεχών, οι αμοιβές των οποίων ήταν ιδιαίτερα υψηλές.⁶⁹



Σαϊαέντζι και Μεθώνη: Φωτογραφία από λιθογραφία του St. Aulaire μί βάση σχέδιο του Baccuet.

ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ

1. Το νέο Βασίλειο δεν ξεπερνούσε σε έκταση τα 48 χιλ. τετρ. χιλιόμετρα. Έξω από τα σύνορα του άφηνε το Βόλο, την Άρτα, όλα τα νησιά εκτός της Εύβοιας, των Β. Σποράδων, των Κυκλάδων και των νησιών του Αργοσαρωνικού. Η Πελοπόννησος καταλάμβανε το 44,9% της συνολικής έκτασης, η Στερεά το 40,9 και τα νησιά το 14,2%. Όσον αφορά τη φύση των επιφανειών, στο Μωριά υπήρχαν πολλά αρόσιμα εδάφη, που κάλυπταν το 53,4% της περιοχής. Οι άγονες ορεινές και βραχώδεις εκτάσεις κατείχαν το 23,4%, τα δάση το 14,0%, οι λίμνες και τα ποτάμια το 7,0%, οι αμπελώνες το 1,2%. Συγκριτικά, τα αρόσιμα εδάφη στη Ρούμελη ήταν λιγώτερα, 41,9% του γεωγραφικού διαμερίσματος, περισσότερα ήταν τα Βουνά 25,6%, τα δάση 20,5%, οι λίμνες και τα ποτάμια 10,3%. Στο ίδιο ποσοστό ήταν οι αμπελώνες 1,0%. Τα εδάφη των νησιών αποτελούνταν κύρια από Βουνά και βράχια 883%. Αρόσιμα εδάφη υπήρχαν ελάχιστα 4,5%, υπήρχαν όμως αρκετά αμπέλια 4,8% και περιβόλια 1,7%. Βλ. Fr. Strong, «Greece as a Kingdom, or a statistical description of that country from the arrival of king Otto in 1833 down to the present time». LONGMAN, London 1842, σελ. 2.

2. Σύμφωνα με τις πληροφορίες του Καποδίστρια, ο χριστιανικός πληθυσμός των επαρχιών που ελευθερώθηκαν ελαττώθηκε κατά 133.450 στη διάρκεια του αγώνα, δηλ. υπήρξε μία απώλεια γύρω στο 15%. Βλ. Δημητρίου Ζωγράφου, «Ιστορία της Ελληνικής γεωργίας», 2η εκδ. ΑΓΡΟΤΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΑΣ, 1976 τομ. Α . σελ. 145-146.

3. Ο πληθυσμός της χώρας έφτανε το 1836 τις 752 χιλιάδες. Από αυτούς οι 407 χιλ. κατοικούσαν στην Πελοπόννησο, 19 κάτοικοι/τετρ. χιλιόμετρο, οι 180 χιλ. στη Στερεά, 9 κατ. / τ. χλμ., και οι 166 χιλ. στα νησιά, 25 κατ./τ. χλμ. Ο πληθυσμός του Βασιλείου, εξαιρουμένης της Μάνης και των νησιών συνολικά ζούσε σε 116 κωμοπόλεις και 2.146 χωριά. Βλ. Strong, σελ. 4-5· Φρειδερίκου Τίρς, «Η Ελλάδα του Καποδίστρια, η παρούσα κατάσταση της Ελλάδος (1828-1833) και τα μέσα για να επιτευχθεί η ανοικοδόμηση της», μτφρ. Α. Σπήλιου, εκδ. ΤΟΛΙΔΗ, 1972, τομ. Α', σελ. 267-273. Επίσης βλ. τους υπολογισμούς των Ι. Πετρόπουλου - Αικ. Κουμάρια νου στην εργασία τους «Το ελληνικό κράτος από το 1833 ως το 1862» στην «Ιστορία του ελληνικού Έθνους», εκδ. ΕΚΔΟΤΙΚΗΣ ΑΘΗΝΩΝ, τομ. ΙΓ', σελ. 94.

4. Οι κύριοι «δρόμοι» - μονοπάτια τα χρόνια εκείνα περνούσαν από: α) Λαμία - Άμφισσα - Λετβαδά - Θήβα - Μέγαρο - Κόρινθο - Αίγιο - Πάτρα - Πύργο - Ναυαρίνο - Μεθώνη - Κορώνη, β) Άμφισσα - Αταλάντη - Χαλκίδα - Ωρωπό - Αθήνα, γ) Αργίνο, Μεσολόγγι - Ναύπακτο - Άμφισσα, δ) Ναύπλιο - Άργος - Τρίπολη - Πάτρα, ε) Τρίπολη - Λεοντάρι - Μυστρά. στ) Μεσσήνη - Λεοντάρι - Καρύταινα - Ολυμπία. Βλ. Τίρς, τομ Β'. σελ. 33 Χρ. Ευελπίδη. «Οικονομική και κοινωνική ιστορία της Ελλάδος», εκδ. ΠΑΠΑΖΗΣΗ. 1950. σελ. 42· Γεωργίου Σ. Πλουμίδα, «Γεωγραφία της ιστορίας του νεοελληνικού χώρου», εκδ. ΚΑΡΑΒΙΑ, 1981. σελ. 112.

5. Τα πρώτα κάρρα τα έφερε στην Ελλάδα ο Καποδίστριας όταν επισκευαζόταν ο δρόμος Αργούς - Ναυπλίου. Οι Αθηναίοι πρωτοείδαν κάρρα το 1832 όταν ο ναύαρχος Μάλκομ έφερε δύο δίτροχα από τη Μάλτα για το κτίσιμο της βίλλας του στα Πατήσια. Τετράτροχο κάρρο εμφανίστηκε στην Αθήνα δύο χρόνια αργότερα. Λουδοβίκου Ρος, «Αναμνήσεις και ανακοινώσεις από την Ελλάδα (1832-1833)», μτφρ. Α. Σπήλιου, εκδ. ΤΟΛΙΔΗ. 1976. σελ. 46. 62. 288.

6. Κατά βάση χρησιμοποιούσαν μουλάρια και γαϊδούρια. Άλογα δεν υπήρχαν πολλά. Λίγες καμήλες είχαν απομείνει στην Αττική, οι οποίες ήταν κατάλληλες για τη μεταφορά μεγάλων φορτίων. Βλ. Ρος, σελ. 46· Χανς Κρίστιαν Άντερσεν, «Οδοιπορικό στην Ελλάδα», μτφρ. Allan Lund. εκδ. ΕΣΤΙΑ, σελ. 33.

7. Το εσωτερικό αυτο μικρεμπόριο απασχο/ύσε 2.000 βάρκες και καΐκια και 40.000 μουλάρια και γαϊδούρια. Βλ. Τίρς. τομ. Β'. σελ. 64.

⁸ Τα εμπορικά καραβάνια ταξίδευαν με μια ταχύτητα 40 χλμ. την ημέρα. Έτσι νια να καλυφθούν οι 36 λέυγες της απόστασης Αθήνας - Ναυπλίου χρειαζόνταν τουλάχιστον τέσσερις μέρες. Τριάντα χρόνια ιργότερα οι ταχυδρόμοι Θα διανύουν τις αποστάσεις Αθήνας - Κορίνθου σε 16 ώρες συνεχούς έφιππης πορείας. Κορίνθου - Πάτρας σε 21 ώρες. Αθήνας - Λαμί', σε 56 ώρες. ενώ Θα χρειαζόνταν 108 ώρες από "1 Βόνιτσα ως τη Μονεμβάσια! Βλ. Τίρς. τομ. Β', σελ. 33 Ρος, σελ. 65 Πλουμίδα, σελ. 83 85 ΙΔ. Στα ματάκη. «Πίναξ χωρογραφίΜ*: της Ελλάδος», Αθήνα 1863.

*) Ο Άγγλος γιατρός Henry Holland δίνει στις ταξιδιωτικές εντυπώσεις του την περιγραφή ενός τέτοιου καρβαβανιού όπως το έζησε λίνα χρονιά πριν την επανάσταση: Τα εμπορεύματα συσκευάζονταν σε θέματα και φορτώνονταν στα πλευρά των ζώων. Το καρβαβάνι ταξίδευε συνήθως οκτώ ιωρες την ημέρα. Τα βραχίονα στρατοπέδευε κοντά σε χωριά όπου γίνονταν οι προμήθειες, έβοσκαν και ξεκουράζονταν τα υποζύγια. Οι αρματωμένοι φρουροί αγρυπνούσαν πάντα ολονυχτίς για το ενδεχόμενο επίθεσης Αηστών. Βλ. Κυριάκο (Ιαόπουλου). «Ξένοι ταξιδιώτες στην Ελλάδα», τομ. Γ, (1810-1821). 1975. σελ. 202 203.

10. Έτσι προϊόντα που εισάγονται με καράβια από το εξωτερικό στοιχίζαν φθηνότερα από ότι ομοειδή τους που παράγονταν λίγα χιλιόμετρα μακριά. Α.χ. το σιτάρι της Οήσσου κόστιζε το 1832 στο Ναύπλιο λιγότερο από το σιτάρι της Τριπολιτσάς. Βλ. Τίρς. τομ. Β'. σελ. 31.

11. Το σχέδιο αυτό πρόβλεπε την κατασκευή των εξής δρόμων: α) Πάτρα - Μυστρά - Γύθειο (Μαραθόνη), β) Σουυρίνο - Μεγαλόπολη - Τριπολιτσά - Κόρινθος, γ) Ναύπλιο - Κόρινθος, δ) Αθήνα - Θήβα - Λειβάδια, ε) Αγρίνιο, ζ) Αμβρακία - Βόνιτσα, στ) Θήβα - Χαλκίδα και ζ) Άμφισσα (Σάλωνα) - Λαμία (Ζητούνιο) μέχρι τα τουρκικά σύνορα. Βλ. Γεωργίου Λούντβιχ Μάουερ. «Ο ελληνικός λαός - δημόσιο, ιδιωτικό και εκκλησιαστικό δίκαιο από την έναρξη του αγώνα για την ανεξαρτησία ως την 31η Ιουλίου 1834». μτφρ. Ολγα Ρομπάκη. εκδ. ΤΟΛΙΑΗ. 1974. σελ. 487.

12. Τα έξοδα κατασκευής ενός καρδόρομου έστανε κύτο μέσο όρο το 1832 τις 100.000 Φράγκα το μίλι. Ο προϋπολογισμός των δημοσίων έργων, ακόμα και τα πρώτα έτη της δεκαετίας του 1850. δεν ξεπερνούσε τις 80.000 δρχ. Βλ. Τίρς. τομ. Β'. σελ. 34. Εντμόντ Αμπού. «Η Ελλάδα του Οθωνος - η σύγχρονη Ελλάδα (1854)». μ ΤΟ ρ. Α. Σπήλιου, εκδ. ΤΟΛΙΑΗ. σελ. 101.

13. Οι δρόμοι που υπήρχαν το 1854 και η κατάσταση στην οποία βρίσκονταν είχε ως εξής: α) Αθήνα - Πειραιάς δρόμος υποφερτός 2 λέυγες, β) Αθήνα - Ελευσίνα δρόμος υποφερτός 4 λέυγες, γ) Ελευσίνα - Θήβα καλός δρόμος 9 λέυγες, δ) Αθήνα - Κηφισιά μέτριος δρόμος 4 λέυγες, ε) Καλαμάκι - Λουτράκι καλός δρόμος 2 λέυγες, στ) Καλαμάκι - Κόρινθος μέτριος δρόμος 3 λέυγες, ζ) Ναύπλιο - Αργός καλός δρόμος 3 λέυγες, η) Ναυαρίνο - Μεθώνη καλός δρόμος 3 λέυγες. (1 λέυγα - περίπου 5 χλμ.). Βλ. Αμπού. σελ. 101.

14. Από το 1833 ως το 1849 η αγροτική παραγωγή αυξήθηκε υπό 30 σε 50 εκατ. δρχ. Αν υπολογιστεί το χαμηλό σημείο στο οποίο βρισκόταν η γεωργία την περίοδο της άφιξης του Ο'ωνα. είναι φανερό ότι η αύξηση αυτή είναι πολύ μικρή. Βλ. Αμπού. σελ. 99-100.

15. Η κατάσταση της γεωργίας δεν διαφέρει σχεδόν σε τίποτα από εκείνη του μεσαίου ή ακόμα και της αρχαιότητας. Βλ. Τίρς. τομ. Α'. σελ. 92. 290. 298. Ρος. σελ. 199- Μάουερ, σελ. 410. 416- Strong, σελ. 170.

16. Πολλοί από αυτούς πλούτισαν κατά τη διάρκεια της επανάστασης. Π.χ. Οι Ρούφοι της Πάτρας έκαναν να περιουσία 1.000.000 δρχ.. οι Ιωσινόες της Ηλείας υπερδιπλασίασαν τα κεφάλαια τους (από 3 εκατ. δρχ. σε 7 εκατ.). το ίδιο και οι Κουντουριώτες. Βλ. πληροφορίες από τα αρχεία του γαλλικού υπουργείου εξωτερικών στον Κωστή Μοσκόφ, «Η Εθνική και κοινωνική συνείδηση στην Ελλάδα 1830 - 1909. ιδεολογία του μεταπρατικού χώρου», Θεσσαλονίκη 1972. σελ. 161.

17. Εξαιρετικά σκληρή μέχρι τυραννική ήταν η συμπεριφορά του Γρίβα στο Ναύπλιο και του Γκούρα στην Αττική. Βλ. Ζωγράφου, τομ. Α', σελ. 221 223.

18. Οι μεγάλες καταστροφές προκλήθηκαν τα τελευταία χρόνια του αγώνα από τα στρατεύματα του Ιμπραήμ Πασά στην Πελοπόννησο και του Κιουταχί στη Ρούμελη. Μόνο μέσα σε δυο μέρες, τον Σεπτέμβριο του 1827. οι άνδρες του Κεχαγιάμπεη έκοναν 60.000 συνιές και 25.000 ελαιόδένδρα. Βλ. Ζωγράφου, τομ. Α'. σελ. 211 213.

19. Το 1832 αναλογούσε ένα ζευγάρι βόδι για κάθε τρεις οικογένειες χωρικών. Μέχρι το 1841 τα πράγματα τα είχαν χειροτερέψει ακόμα: η σχέση έγινε 1:4. Κι αυτό παρά τις μεγάλες εισαγωγές βοδιών και αλόγων από την Τουρκία, που μόνο τη διετία 1832 - 1834 ξεπέρασαν τις 200 χιλ. Βλ. Τίρς. τομ. Α'. σελ. 290 Strong, σελ. 163 Γουσταύου Εϊχτάλ. «Οικονομική και κοινωνική κατάσταση στην Ελλάδα μετά την Επανάσταση». 2η εκδ. ΜΠΑΥΡΟΝ. 1974, σελ. 69.

20. Τα σπίτια των βουνήσιων ελεύθερων μικροϊδιοκτητών χωρικών αποτελούνταν συνήθως από δύο πατώματα με πέτρινους τοίχους ΚUI περιβάλλονταν από μικρούς λαχανόκηπους. Οι ακτήμονες του και

ΠΟΛΙΤΙΚΟΥ ΔΙΑΛΟΓΟΥ ΕΡΕΥΝΑΣ & ΚΡΙΤΙΚΗΣ

-ου ήταν σε πολύ χειρότερη μοίρα, κατοικούσαν σε πλίνθινες καλύβες, τις οποίες μοιράζονταν με τα λιγοστά τετράποδα και τις κότες τους Βλ. Τιρς, σελ. 295-296.

21. Την εθνική γη αποτελούσαν τα εγκατελειμμένα τουρκικά κτήματα. Η εδαφική κατανομή των εθνικών γαιών διέφερε κατά γεωγραφικό διαμέρισμα. Στα νησιά κατείχε ένα μικρό ποσοστό, ενώ στην Πελοπόννησο και τη Στερεά τη μεγάλη πλειοψηφία των αρόσιμων εκτάσεων. Ειδικότερα: επί συνόλου 12.396.000 στρεμμάτων διαθέσιμων προς καλλιέργεια που υπήρχαν το 1836 στο Μωριά. τα 10.000.000 (80,7%) ανήκαν στο Δημόσιο. Στη Ρούμελη, από τα 8.498.000 στρ., οι εθνικές γαίες κάλυπταν τα 6.018.000 (70,8%). στα δε νησιά μόνο 90.000 στρ. ή το 11,9% στα 753.774 στρ. Η ανισοκατανομή αυτή είχε να κάνει με το δίκαιο της κατάκτησης κατά τη φάση εξάπλωσης των Οθωμανών στον ελλαδικό χώρο και τους όρους της αποχώρησης τους από τα εδάφη που παραχωρήθηκαν στο νέο Βασίλειο. Βλ. Strong, σελ. 3 • περισσότερο για το ζήτημα των εθνικών γαιών: Κώστα Βεργόπουλου, «Το αγροτικό ζήτημα στην Ελλάδα, η κοινωνική ενσφάτοκτη της γεωργίας». 2η εκδ. ΕΞΑΝΤΑΣ, 1975, σελ. 104-115 • Κωνσταντίνου Τσουκαλά. «Εξάρτηση και αναπαραγωγή, ο κοινωνικός ρόλος των εκπαιδευτικών μηχανισμών στην Ελλάδα (1830-1922)». ΘΕΜΕΛΙΟ. 1977, σελ. 71-78.

22. Οι Τούρκοι τσιφλικάδες της Αττικής και της Εύβοιας πούλησαν φεύγοντας τα χωράφια τους σε πλουσιους Έλληνες ιδιώτες, ιθαγενείς και μη. Βλ. Τσουκαλά, σελ. 80- Βεργόπουλου, σελ. 117-118.

23. Το έτος 1838 επί συνόλου 224.273 οικονομικά ενεργού ανδρικού πληθυσμού, υπήρχαν 95.069 άκληροι γεωργοί (42,4%). 45.234 μικροκτηματίες (20,2%) και 27.366 (12,2%) βοσκοί. Strong, σελ. 187.

24. Την τελευταία περίοδο της τουρκικής κυριαρχίας, το οπ «όλη η γη ανήκει στο Σουλτάνο» δεν ίσχυε πλέον. Οι αγρότες που καλλιεργούσαν τα κτήματα των μουσουλμάνων τσιφλικάδων, τη δημόσια γη (άρζι μίρι) ή τα βακούφια, τα χωράφια δηλαδή του μωαμεθανικού κλήρου, είχαν προς την «ξένη» γη ορισμένες ιδιότυπες σχέσεις ιδιοκτησίας. Κατά κάποιο τρόπο ήταν και δική τους, πράγμα το οποίο αισθάνονταν. Εξέλιξη αυτών των σχέσεων ήταν η δημιουργία των εθνικοϊδιόκτητων και των γεδικιών, ιδιοκτησιών που παραχωρήθηκαν ή πουλήθηκαν στους ραγιάδες από τους Οθωμανούς. Πλάι βέβαια σε όλα αυτά υπήρχαν και τα ελεύθερα χωριά, τα κεφαλοχώρια, τα οποία είχαν υποταχθεί με συνθήκες και διατηρούσαν τις περιουσίες τους. Βλ. Μάουρερ. σελ. 114-117.

25. Οι γεωργοί που καλλιεργούσαν τη δημόσια γη επί Οθωμανών πλήρωναν τη δεκάτη για φόρο. Μετά την απελευθέρωση, εκτός από τη δεκάτη π ήρωναν στο ελληνικό δημόσιο επιπλέον 15% από τη σοδειά. Και το κυριώτερο. η σχέση τους με τα εθνικά κτήματα είχε χάσει το στοιχείο της συνιδιοκτησίας που υπήρχε πριν το '21. Τιρς, τομ. Α'. σελ. 297.

26. Τα παραγόμενα αγροτικά είδη στο εσωτερικό της χώρας μόλις και έφταναν για να διατηρήσουν τον πληθυσμό ζωντανό. Η σίκαλη και η βρώμη ήταν άγνωστη, το καλαμπόκι αντικαθιστούσε το λιγοστό σιτάρι, τα ελαιόδενδρα είχαν καταστραφεί από τον πόλεμο και η φρουτοκαλλιέργεια βρισκόταν ακόμα σε πρωτόγονη κατάσταση. Βλ. Τιρς. τομ. Α'. σελ. 291-293.

27. Ο μέσος όρος της ετήσιας παραγωγής σταφίδας για τα έτη 1833-1841 ξεπερνούσε τις 7.6 εκατ. βενετικές λίμπρες ή τους 3.570 βρετανικούς τόνους. Το 85,5% της συγκομιδής προερχόταν από τις ακτές του Κορινθιακού κόλπου, το 9,9% από την περιοχή της Πάτρας και το υπόλοιπο μοιραζόταν μεταξύ Γαστούνης · Αρκαδίας και Μεσολογγίου. Οι εξαγωγές προορίζονταν για την Ολλανδία, το Αμβούργο, την Τεργέστη, τη Βαλτική, την Αμερική και κύρια την Αγγλία, το ποσοστό της οποίας κάλυπτε από 74,7% (1833) έως 95,4% (1837) του συνόλου του εξαγωγίμου προϊόντος. Βλ. Strong, σελ. 175, 177, 178.

28. Το 1839 εισήχθησαν σιτηρά αξίας 2.98 εκ. δρχ.. ζάχαρη 722 χι), δρχ.. ρύζι 408 χι)-, δρχ. Βλ. Strong, σελ. 131-132.

29. Ο συνεργάτης του Καποδίστρια Χριστόφορος Κρατερός υπολόγισε το ετήσιο μέσο κέρδος από την καλλιέργεια της σταφίδας σε 53 γρόσια ανά στρέμμα. Την ίδια περίοδο το κέρδος του αγρότη από την καλλιέργεια των άλλων αγροτικών προϊόντων δεν ξεπερνούσε το 1,5 γρόσι ' στρέμμα. Η εντυπωσιακή αυτή διαφορά εξηγεί τη στροφή των χωρικών προς τη σταφιδοπαραγωγή και την επιβολή της μονοκαλλιέργειας. Βλ. Ζωγράφου, τομ. Α', σελ. 307-311.

30. Οι εξαγωγές σταφίδας αποτελούσαν το 1839 το 36,4% του συνόλου των ελληνικών εξαγωγών (2,67 εκατ. δρχ στις 7.33 εκατ. δρχ.). Βλ. Strong. 132-133.

31. Η διακύμανση στην τιμή της σταφίδας, η οποία κάθε άλλο παρά μικρή ήταν (210 δρχ. η βενετική λίμπρα το 1833, 516 δρχ. το 1838, 360 δρχ. το 1840) επηρέασαν άμεσα όλη την ελληνική οικονομία. Ήδη από τα πρώτα χρόνια της δεκαετίας του 1850, η υπερπροσφορά των «μικρών πολύτιμων καρπών» (4πλασιασμός της παραγωγής) έριξε στο μισό την τιμή του προϊόντος. Βλ. Strong, σελ. 176· Αμπού, σελ. 96-97.

32. Ο εφοπλισμός των ναυτικών νησιών της Ελλάδας δυνάμωσε πολύ μετά τη γαλλική επανάσταση και τους ευρωπαϊκούς πολέμους που την ακολούθησαν. Χρησιμοποιώντας τη ρώσικη σημαία «ευκαιρίας» της εποχής, σπάζοντας τον αποκλεισμό των Άγγλων και βγαίνοντας νικητής από τις πειρατικές επιθέσεις των βερβερίνων, διέθεσε τρόφιμα στη μαύρη αγορά των πεινασμένων χωρών, διπλασιάζοντας και τριπλασιάζοντας έτσι σε κάθε ταξίδι τα κεφάλαια. Βλ. Μάουρερ, σελ. 40· Τιρς, τομ. Β' σελ. 66· Γεωργίου Λεονταρίτη, «Ελληνική εμπορική ναυτιλία», εκδ. Ε.Μ.Ν.Ε. — ΜΝΗΜΩΝ, 1981, σελ. 52-61.

33. Τα μέτρα αυτά ήταν: α) αποκλειστικό δικαίωμα μεταφοράς των ντόπιων προϊόντων σε όλη τη χώρα, β) μικρότερα πλοηγικά και λιμενικά τέλη από τα ξένα καράβια, γ) μικρότερους τελωνιακούς δασμούς για τα εισαγόμενα και εξαγόμενα είδη από τα μη ελληνικά σκάφη. Σαν εθνικά πλοία αναγνωρίζονταν τα ελληνικής κυριότητας και ναυπήγησης πλοία ή όσα ήταν λεία πολέμου και βρίσκονταν καταχωρημένα στα νηολόγια των λιμανιών του Βασιλείου, έχοντας απαραίτητα το σύνολο των αξιωματικών και άνω των 3/4 του πληρώματος Ελληνες υπηκόους. Βλ. Μάουρερ, σελ. 489-490.

34. Ο ελληνικός εμπορικός στόλος αριθμούσε το 1834 3.000 σκάφη συνολικής χωρητικότητας 87.202 τόνων. απασχολούσε δε 15.400 άτομα. Το 1841 είχε φτάσει τα 3.197 πλοία, τους 111.201 τόνους και τους 18.609 ναυτικούς. Βλ. Strong, σελ. 152.

35. Για τη μεταφορά επιβατών και του ταχυδρομείου από και προς Τεργέστη, Αγκώνα, Πρίντζι, Λιβόρνο, Μάλτα, Μασσαλία, Σμύρνη, Κωνσταντινούπολη, Αλεξάνδρεια, Χανιά, είχε υπογραφεί σύμβαση με τον τραπεζίτη Φεράλδι που δρομολόγησε 8 δικά του ατμόπλοια. Βλ. Μάουρερ, σελ. 485-486· Ρος, σελ. 127-128· Τάκη Πιπινέλη, «Η μοναρχία εν Ελλάδι 1833-1843», 1932, σελ. 100.

36. Το 1837 αφίχθησαν στα ελληνικά λιμάνια προερχόμενα εκ του εξωτερικού 5.912 πλοία. Από αυτά 2.307 είχαν ξεκινήσει από τα Επτάνησα, 2.629 από την Τουρκία, 222 από την Αυστρία, 193 από την Αγγλία, 146 από την Μάλτα, 38 από τη Γαλλία και 401 από λιμάνια διάφορων άλλων χωρών. Είναι φανερό ότι αναπτυσσόταν γρήγορα το εμπόριο με τα προαναφερόμενα μέρη, ένα μεγάλο τμήμα του οποίου κάλυπταν τα ελληνικά σκάφη. Για παράδειγμα, από το σύνολο των 1.140 πλοίων που ανεχώρησαν μεταξύ των ετών 1835-1840 από την Τεργέστη για την Ελλάδα τα 848 είχαν ελληνική σημαία. Βλ. Strong, σελ. 154-155, 160.

37. Το μεγαλύτερο μέρος του εμπορίου διεξαγόταν βέβαια με τα μεγάλα λιμάνια της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας. Το 1840 λ.χ. επί συνόλου 8.205 ελληνικών πλοίων που κατέφθασαν σε 34 εμπορικά κέντρα της Μεσογείου, τα 2.509 έπιασαν στην Κωνσταντινούπολη και τα 1.000 στη Σμύρνη. Αυξημένη κίνηση παρουσίαζε ο Βόλος με 630 καράβια ενώ η Θεσσαλονίκη ακολουθούσε σε απόσταση με 350. Βλ. Strong, σελ. 153.

38. Το 1840 οι εφοπλιστές της Σύρας διέθεταν ένα στόλο από 211 μικρά και 257 μεγάλα σκάφη (άνω των 30 τόνων) με συνολικό τονάζ 30.970. Οι Σπετσιώτες είχαν 169 μικρά και 81 μεγάλα χωρητικότητας 15.967 τόνων, οι Υδραίοι 380 μικρά και 82 μεγάλα, συν. 11.280 τον. Ισχυρό εμφανιζόταν επίσης το κεφάλαιο στη Σαντορίνη (137 πλοία), το Γαλαξειδί (197), την Ανδρο (121) και τη Μύκονο (119). Βλ. Strong, σελ. 159.

39. Οι εφοπλιστές των τριών είχαν συγκροτήσει προεπαναστατικά ένα εμπορικό στόλο αποτελούμενο από 300 και πάνω καράβια. Στη διάρκεια του πολέμου έχασαν όμως περισσότερα από τα μισά. Βλ. Τιρς, τομ. Β', σελ. 66.

40. Οι καθολικοί κάτοικοι της Σύρας, προστατευόμενοι από τη Γαλλία και ασχολούμενοι με την πείρα και την κερδοσκοπία κατά τη διάρκεια της επανάστασης, βρέθηκαν στο τέλος του αγώνα κεφαλαίοι. Το γεγονός αυτό σε συνδυασμό με την άφιξη στο νησί ικανών ναυτικών και εμπόρων προσφυγών από τη Σμύρνη, τη Χίο και τα Ψαρά, μετέτρενε σε μία δεκαπενταετία το άνονο νησί σε κύριο εμπορικό σταθμό του Αρχιπελάγους. Είναι ενδεικτικό ότι από ης 16 πρώτες ανώνυμες εταιρείες που ιδρύθηκαν μεταξύ 1833-1846 στην Ελλάδα, οι 11 (8 ασφαλιστικές και 3 εμπορικές) είχαν την έδρ<ι του; στη-

ΠΟΛΙΤΙΚΟΥ ΔΙΑΛΟΓΟΥ ΕΡΕΥΝΑΙ & ΚΡΙΤΙΚΗ!

Ερμούπολη. Βλ. Μάουρερ, σε).. 120· Τίρς, τομ. Α', σελ. 234 - τομ. Β', σελ. 74- Αμπού, σελ. 130- «Ανώνυμοι εταιρείαι συσταθείσαι από τους έτους 1833», εκδ. ΕΘΝΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ, 1930.

41. Οι ακτές του ΒασΟχίου είχαν χωριστεί σε πέντε ναυτικά διαμερίσματα. Τα κύρια λιμάνια κατά διαμέρισμα ήταν: 1ο) Υόρα. Πειραιάς. Ναύπλιο, Πόρος, Σπέτσες, Κρανίδι, 2ο) Σύρος, Σαντορίνη, Μύκονος, Μήλος. Άνδρος. 3ο) Σκιάθος, Σκόπελος. Χαλκίδα. Αμαλιάπολη, Κύμη, 4ο) Μεσσολόγγι, Γαλαξειδί, Πάτρα. Κυλλήνη, 5ο) Καλαμάτα. Βλ. Strong, σελ. 149.

42. Τα ερείπια ενός μοναστηριού και καμιά δεκαριά λασποκαλύβες (καφενέδες και κρασοπουλεία) ήταν τα κτίσματα που αποτελούσαν όλα κι όλα τον Πειραιά του 1832. Τέσσερα χρόνια αργότερα είχε σχηματιστεί ένα μικρό λιμάνι με 130 καινούργια σπίτια και μαγαζιά. Βλ. Ρος, σελ. 45, 279, 280· Άντερσεν, σελ. 31· Σπ. Β. Μαρκεζίνη, .Πολιτική Ιστορία της νεωτέρας Ελλάδος», εκδ. ΠΑΠΥΡΟΣ, 1966, τομ. Α', σελ. 123-124.

43. Πριν την επανάσταση η Αθήνα ήταν μία κωμόπολη οι κάτοικοι της οποίας δεν ξεπερνούσαν τις 8 χιλιάδες. Το 1833 δεν υπήρχαν ωστόσο περισσότερο από 300 σπίτια όρθια. Τα υπόλοιπα είχαν καταστραφεί κατά τη διάρκεια του πολέμου. Η Αθήνα ορίσθηκε πρωτεύουσα του κράτους το 1834. Αμέσως γνώρισε μια αλματώδη ανάπτυξη. Μέχρι το 1841 είχαν κτισθεί περίπου 4.000 καινούργιες κατοικίες, ανάμεσα στις οποίες και μερικές πανάκριβες (όπως του Ράλλη, αξίας 144 χιλ. δρχ. του Ντομάντο 50 χιλ., του Νέγρη 30 χιλ. του Βαλέττα, του Μανούσι, του Σούτσου και του Φωτίλα από 16-24 χιλ. δρχ.). Ο πληθυσμός της είχε φτάσει τις 26 χιλιάδες. Η κατάταξη των Αθηναίων σύμφωνα με το επάγγελμα τους παρουσιάζει εξαιρετικό ενδιαφέρον. Το ίδιο έτος υπήρχαν στη νέα πρωτεύουσα: 3610 τεχνίτες, 540 αγρότες, 528 μαγαζάτορες, 376 τσαγκαράδες, 330 αρτοποιοί, 255 μικροκτηματίες, 216 ράπτες, 102 τσοπάνηδες, 134 κληρικοί. 83 μεγαλοκτηματίες, 63 δάσκαλοι, 46 έμποροι, 44 δικηγόροι και 32 στρατιωτικοί ιατροί. Η φρουρά των Αθηνών είχε συνολική δύναμη 1367 ανδρών. Βλ. Strong, σελ. 37-41· Μάουρερ, σελ. 477-479 Ρος, σελ. 46, 48, 49, 96, 97, 108, 281, 282, 289· Μαρκεζίνη, σελ. 125-133.

44. Πρβλ. τις διαμετρικά αντίθετες μεταξύ τους απόψεις σχετικά με τον αστικό ή μη χαρακτήρα των Ελλήνων εφοπλιστών της εποχής, των Β. Φίλια και Λουκά Αξελού. Βλ. στα έργα: Βασίλη Φίλια, «Κοινωνία και εξουσία στην Ελλάδα, η νόθα αστικοποίηση 1800-1864», 1974, σελ. 128-129. Λουκά Αξελού, «Ο Μάξιμος και τα προβλήματα γέννησης και διαμόρφωσης του ελληνικού αστισμού», περιοδικό ΑΝΤΙ, τεύχος 75, σελ. 39-42 και .Σημειώσεις και παρατηρήσεις γύρω από την ελληνική και νοτιοβαλκανική πραγματικότητα του XVIII αιώνα», περιοδικό ΤΕΤΡΑΔΙΑ 2 3, σελ. 182 191.

45. Το χρηματικό και σε εμπορεύματα κεφάλαιο που κυκλοφορούσε το 1832 στη Σύρα έφτανε το ποσό των 200 εκατ. φράγκων. Βλ. Τίρς, τομ. Α', σελ. 234.

46. Το σύνολο των Ελλήνων ναυτικών έφτανε την 1η Ιανουαρίου 1840 τους 34.559 άνδρες. Από αυτούς 5.600 ήταν Υδραίοι. 3.700 Συριανοί, 3.320 Κρανιδιώτες, 3.220 Σαντορινιοί, 2.860 Σπετσιώτες. 2.000 Ανδριώτες. Βλ. Strong, σελ. 159.

47. Κάτι φυσικά διάφορο από ότι συνέβαινε στην Ευρώπη. Η μοιρασιά γινόταν μετά την αφαίρεση κεφαλαίων και τόκων, οι οποίοι συνήθως υπολογίζονταν σε 36%. Βλ. Τίρς, τομ. Β', σελ. 67· Ρος, σελ. 137- Αμπού, σελ. 127 Βασίλη Κρεμμυδά. «Εισαγωγή στην ιστορία της νεοελληνικής κοινωνίας (1700 1821). ΕΞΑΝΤΑΣ, 1976, σελ. 126 129. 178 181.

48. Μία σκούνα των 200 τόνων τιμόταν το 1841 στα ναυπηγεία της Σκιάθου 15.000 δρχ. Ενα μπρίκι των 200 τόνων κατασκευασμένο στην Υ δρα 21.000 δρχ. Ενα μεγάλο πλοίο των 750 τόνων στη Σύρα 125.000 δρχ. Αυτές οι τιμές ήταν στο 1/3 περίπου των τιμών των γαλλικών ναυπηγείων. Βλ". Strong, σελ. 147-148 Αμπού, σελ. 124.

49. Την *τριετία 1838 1840* κατασκευάστηκαν στα ναυπηγεία του Ελληνικού Βασιλείου 613 πλοία. Από αυτά τα 311 ήταν σκάφη άνω των 30 τόνων Τα περισσότερα μεγάλα πλοία ναυπηγήθηκαν στη Σύρα (113)· αρκετά φτιάχτηκαν στη Σαντορίνη (35) τις Σπέτσες (32) και την Άνδρο (30). Βλ. Strong, σελ. 149.

50. Αρκετά εργαστήρια που έγραφε ότι υπήρχαν στη χώρα το έτος 1837. ο Νικόλαος Λωρέντης, στο έργο του «Νεοτάτη διδακτική Γεωγραφία», τομ. Β . Βιέννη 1838, σελ. 517 όπως π.χ. βυρσοδεφεία, σιόηρουρ Υεία, σαπυνοποιεία. βαφεία κ.ά.. δεν μπορεί να θεωρηθούν βιοτεχνίες. Την περίοδο της Αντιβασιλείας 'δρύθηκαν δύο κεραμοποιεία στην Αθήνα και το Ναύπλιο. Β)- Μάουρερ, σελ. 497· Γ. Χαριτάκη, «Η

Ελληνική Βιομηχανία - βιομηχανία, μεταλλεία, εργασία», εκδ. ΕΣΤΙΑ, 1927, σελ. 12.

51. Οι εισαγωγές μάλλινων και βαμβακερών βιομηχανικών προϊόντων (manufactures) έφτασαν το 1839 τα 4.841.697 δρχ., οι δε εξαγωγές τις 51.386 (το 1/94). Βλ. Strong, σελ. 132.

52. Στις αρχές του 1837 δημοσιεύτηκε το διάταγμα «Περί συστάσεως επιτροπής επί της εμφυχώσεως της εθνικής βιομηχανίας». Οι βιοτεχνίες ωστόσο που ενισχύθηκαν βάσει αυτού του διατάγματος δεν ξεπερνούσαν τις δέκα. Μεταξύ αυτών (στην εξεταζόμενη περίοδο) ένα εργοστάσιο φεσιών, ένα μεταξουργείο, ένα εργοστάσιο κατασκευής ποτάσας και υαλουργείο. Βλ. Χαριτάκη, (σε). 10-11, Γεωργίου Αναστασάπουλου, Ιστορία της Ελληνικής Βιομηχανίας, том. Α' (1840-1884), 1947, σελ. 47-53.

53. Πολλά χρόνια αργότερα, το 1834, υπήρχαν σε ολόκληρο το Βασίλειο, τέσσερα μεταξουργεία (Καλαμάτα, Μυστρά, Πειραιά, Αθήνα). Το υαλουργείο του Πειραιά και το διυλιστήριο των Θερμοπυλών, τα μοναδικά εργοστάσια που λειτούργησαν, χρεωκόπησαν και έκλεισαν σύντομα. Βλ. Αμπού, σελ. 122-123.

54. Βλ. Ξενοφ. Ε. Ζολώντα, «Η Ελλάς εις το στάδιον της εκβιομηχανίσεως», 2η εκδ. ΤΡΑΠΕΖΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ, 1964, σελ. 24-25.

55. Κυκλοφορούσαν κυρίως τούρκικα γρόσια, ισπανικά και μεξικάνικα δίστηλα και αυστριακά τάλληρα. Αργότερα αυξήθηκε και η κυκλοφορία των αγγλικών λίρων των γαλλικών φράγκων και των βαβαρικών δουκάτων. Βλ. Νικόλ. Π. Πράτσια, «Ελληνικά νομίσματα (1828-1944)», Αθήνα 1946, σελ. 3- (Palamas, •History of monetary enactments in Greece, I part (1828-1885)», εκδ. HESTIA, Athens 1930, σελ. 16.

56. Ο καθηγητής της πολιτικής οικονομίας Ι. Σούτσος υπολόγισε το νομισματικό κεφάλαιο που υπήρχε στην Ελλάδα κατά την άφιξη του Όθωνα και την προέλευση του ως εξής: 25 εκατ. δρχ. ενκατελεμένα από τους Τούρκους, 15 εκατ. λάφουρα από ξηρά και θάλασσα, 25 εκατ. τα κεφάλαια των νησιών, 20 εκατ. από τα δύο αγγλικά δάνεια, 20 εκατ. από τη διαμονή του γαλλικού στρατού και των συμμαχικών στόλων, 4 εκατ. δάνειο προς τον κυβερνήτη και 20 εκατ. από το δάνειο των 60 εκατομμυρίων. Υποθέτει δε πως βγήκαν από τη χώρα στη διάρκεια του πολέμου 30 εκατ. Επομένως το υπόλοιπο που παρέμεινε στη χώρα έφτανε τα 100 εκατ. δρχ., ποσό το οποίο δέχεται και ο Δ. Ζωγράφος. Ι. Α. Σούτσου, «Πραγματεία περί παραγωγής και διανομής του πλούτου», Αθήναι 1868, σελ. 263-264· Δημ. Α. Ζωγράφου, «Ιστορία της ιδρύσεως της Εθνικής Τραπέζης 1833-1842», том. Β', Αθήναι 1927, σελ. 278-281.

57. Ο Φοίνικας ήταν το πρώτο ελληνικό νόμισμα. Κόπηκε σε μία μεσαιωνική μηχανή που αγοράστηκε για εκατό λίρες στη Μάλτα από τον απεσταλμένο του Καποδίστρια Κοντόσταυλο και η οποία ανήκε κάποτε στο τάγμα των Ιωαννιτών της Ρόδου! Μεταξύ 1828-1831 κυκλοφόρησαν 11.978 αργυροί φοίνικες (1 φοίνικας: 100 λεπτά) καθώς επίσης και χάλκινα του 1 λεπτού 1.312.400 τεμάχια, των 10 λεπτών 2.884.895 τεμ. και των 20 λεπτών 1.305.848 τεμ., συνολικής αξίας 594.887 φοινίκων. Χαρακτηριστικό γεγονός για την κατάσταση των δημοσίων οικονομικών είναι ότι για την κοπή χρησιμοποιήθηκαν τα -λάφουρα πολέμου— χάλκινα τούρκικα τηλεβόλα. Παρά την ύπαρξη ωστόσο αυτών των ελληνικών νομισμάτων, ο λαός εξακολούθησε να χρησιμοποιεί σαν βάση των συναλλαγών του το τούρκικο πιάστρο. Βλ. Πράτσια, σελ. 5-6· Τιρς, том. Β', σελ. 88- Μάουρερ, σελ. 348- Strong, σελ. 102-103.

58. Το 1833 η Αντιβασιλεία έθεσε εκτός κυκλοφορίας το Φοίνικα και καθώρισε νέο νομισματικό σύστημα με βάση τη δραχμή. Μία δραχμή ήταν περιεκτικότητας 4,029 γραμμαρίων καθαρού αργύρου και ίσης αξίας προς 0.895 του γαλλικού φράγκου. Κλάσμα της εξακολούθησε να είναι το λεπτό (1:100). Τα νέα νομίσματα κόπηκαν στο Μόναχο, ο δε ακριβής αριθμός τους παραμένει άγνωστος. Εκείνο το οποίο αναμφίβολα συνέβει ήταν ότι τα χρυσά και τα ασημένια νομίσματα, (φοίνικες και δραχμές), λόγω της αξίας τους σε μέταλλο, εξαφανίστηκαν γρήγορα (λειώθηκαν και πουλήθηκαν) και στην κυκλοφορία παρέμειναν μόνο τα ξένα φθαρμένα νομίσματα και οι χάλκινες δραχμές. Βλ. Πράτσια, σελ. 6-8· Μάουρερ, σελ. 589-590· Palamas, σελ. 15-16· Αμπού, σελ. 91 92 Strong, σελ. 103 105.

59. Πριν την επανάσταση, αν και ο τούρκικος νόμος δεν πο ιαδέχόταν τους τόκους, τα επιτόκια κυμαίνονταν μεταξύ 10-12% και κατ' εξαίρεση σε ειδικές εμπορικές συμφωνίες έφταναν τα 15-20%. Μετά την απελευθέρωση είχαν σχεδόν διπλασιαστεί φτάνοντας το 24% ενώ πολλές φορές ξεπερνούσαν το 30% ή και το 50%. Βλ. Μάουρερ, σελ. 118, 119, 677· Τιρς, том. Α . σελ. 263 Strong, σελ. 104· Μαρχεζίνη, σελ. 132- πρόλογο του Γ. Χαριτάκη στο έργο του Ανδρ. Κυρκιλίτση, «Αι τράπεζαι εν Ελλάδι», Αθήναι 1934.

60. Η Εθνική Χρηματιστική Τράπεζα ήταν η πρώτη «τράπεζα» που δημιουργήθηκε στην Ελλάδα. Στην

ΠΟΛΙΤΙΚΟΥ ΔΙΑΛΟΓΟΥ ΕΡΕΥΝΑΣ & ΚΡΙΤΙΚΗΣ

ουσία υπήρξε ένας δανειστικός οργανισμός για λογαριασμό του Δημοσίου. Ιδρύθηκε το 1828 και είχε σαν κύριο έργο τη συγκέντρωση δανειακών κεφαλαίων με την έκδοση εντόκων ομολογιών (8%). Μέχρι το Μάιο του 1829 η τράπεζα συγκέντρωσε και δάνεισε το δημόσιο ταμείο 153.644 ισπανικά τάλληρα ή 2.034.660 γρόσια. Για την κάλυψη των κυβερνητικών οικονομικών υποχρεώσεων, η τράπεζα προχώρησε το 1831 στην έκδοση χαρτονομίσματος 3 εκατ. φονίκων, η κυκλοφορία του οποίου έγινε αναγκαστική στις αρχές του 1832. Η Χρηματιστική Τράπεζα έχοντας μείνει δίχως κεφάλαια διαλύθηκε και τυπικά από την Αντιβασιλεία το 1834. Βλ. Ζωγράφου. «Ιστορία της ελληνικής γεωργίας», том. Β'. σελ. 588-638-1. Α. Βαλαωρίτου. «Ιστορία της Εθνικής Τραπεζής της Ελλάδος 1842-1902». Αθήναι 1902. σε). 1-5· Στάθης Σπηλιωτόπουλου, «Ιστορία της Εθνικής Τραπεζής της Ελλάδος», εκδ. ΙΚΑΡΟΣ. 1949. σε). 9-17.

61. Οι αρχικοί μέτοχοι της Εθνικής και οι πληρεξούσιοι τους ήταν οι εξής: 1) Α. Πεζάλης^ αντιπρόσωπος της ελληνικής κυβέρνησης με 1.000 μετοχές, και 5 δικές του (ψήφοι 11). 2) Φάβερ αντιπρόσωπος του βασιλιά της Βαυαρίας Λουδοβίκου με 200 μετοχές (ψήφοι 8). 3) Γ. Σταύρος αντιπρόσωπος του Ελβετού τραπεζίτη Εϋνάρδου με 100 μετοχές, του Ρότσχιλντ με 50 μετοχές και 10 δικές του (ψήφοι 10). 4) Εμ. Μεστενός πληρεξούσιος των Αφών Τζιτζίνια με 50 μετοχές, των Αφών Τοσίτσα με 50 μετοχές, του Κούρτη με 10 μετοχές και 10 δικές του (ψήφοι 10). 5) Θ. Ράλλης με 100 δικές του μετοχές και αντιπρόσωπος 23 μικρομετόχων κατόχων συνολικά 226 μετοχών (ψήφοι 15), 6) Σ. Σπηλιωτάκης πληρεξούσιος των Αφών Ζωσιμάδων με 250 μετοχές (ψήφοι 9), 7) Κ. Βράνης με 150 δικές τους μετοχές (ψήφοι 7). 8) Α. Ρούζιον αντιπρόσωπος του Λαγράνε με 30 μετοχές, του Σαβατιέρ με 5 μετοχές και 10 δικές του (ψήφοι 5). 9) Λ. Κυργούσιος αντιπρόσωπος του Τοσίτσα με 80 μετοχές και 10 δικές του (ψήφοι 6). 10) Γ. Αντωνόπουλος με 45 δικές του και του αδελφού του μετοχές και με 18 μετοχές άλλων (ψήφοι 7). Υπήρχαν ακόμα 34 μέτοχοι ή πληρεξούσιοι άλλων μετόχων οι οποίοι κατείχαν συνολικά 233 μετοχές (ψήφοι 38). Από αυτά τα ιδρυτικά μέλη μετόχους τα περισσότερα ήταν πλούσιοι Έλληνες του εξωτερικού. Ο Γεώργιος Σταύρου λ.χ. ήταν παλιός πάροικος της Βιέννης, η οικογένεια Σίνα πάροικοι της Αυστρίας, ο Γ. Αντωνόπουλος πάροικος της Τεργέστης, ο Νικ. Ζωσιμάς πάροικος της Ρωσίας, ο Τοσίτσας πάροικος της Αλεξάνδρειας, ο Τζιτζίνιας πάροικος της Αιγύπτου και επίτιμος πρόξενος της Γαλλίας εκεί. ο Ι. Αθανασιάδης πάροικος της Αιγύπτου. Βλ. Ζωγράφου. «Ιστορία της ιδρύσεως της Εθνικής Τραπεζής», том. Α'. σε). 312-317- Νίκου Ψυρούκη. «Το νεοελληνικό παροικιακό φαινόμενο». ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑ. 1974. σε). 121-122.

62. Το 1838 υπήρχαν ήδη 1.391 δημόσιοι υπάλληλοι, εκτός των αξιωματικών του στρατού ΚΥΙ του ναυτικού. Βλ. Strong, σε). 187.

63. Κατά την άφιξη του στην Ελλάδα ο Οθωνας και η Αντιβασιλεία συνοδεύονταν από ένα βαβαρικό στρατιωτικό σώμα 3.500 ανδρών, το οποίο είχε διαθέσει ο βασιλιάς Λουδοβίκος για την ασφάλεια του γιού του. Αυτές οι δυνάμεις παρέμειναν στην Ελλάδα δύο χρόνια και τα συνολικά έξοδα στρατολογίας, μεταφοράς, διατροφής και μισθοδοσίας τους έφτασαν τα 4.5 εκατ. δρχ. Ποσόν υπερβολικά υψηλό, που δικαιολογείται ωστόσο αν ληφθεί υπ' όψη η κατάσταση στην οποία είχε οδηγηθεί η χώρα με τις συνεχείς εμφύλιες διαμάχες και η επιδίωξη της Αυλής να αποκαταστήσει την τάξη. κάτι που αδυνατούσε να πετύχει στηριζόμενη στους Έλληνες στρατιωτικούς. Και στη συνέχεια πάντως Γερμανοί τυχοδιώκτες αποτέλεσαν τον κορμό του νέου ελληνικού στρατού καλύπτοντας τις 5.142 από τις 8.205 θέσεις (1835). Βλ. Παντ. Ραπτάρη. «Η δημοσιονομική και οικονομική πολιτεία των μοναρχικών κυβερνήσεων του Οθωνος (1833 1843). Αθήναι 1937. σε). 235 237· Ανδρέου Μ. Ανδρεάδου, ΕΡΓΑ. том. Β'. Αθήναι 1939. κεφ. «Το δημόσιον χρέος της Ελλάδος επί βαυαροκρατίας». σελ. 335.

64. Τα έσοδα της χώρας επί Καποδίστρια, τη διετία 5/1829-4/1831 ήταν 11.529.096 φονίκες (ή 10.145.604 δρχ.), δηλ. μέσος ετήσιος όρος 5.073 χιλ. δρχ. Το ύψος των εσόδων ανήλθε το 1833 σε 8.084 χιλ. δρχ. και το 1835 σε 13.790 χιλ. δρχ. Όπως φαίνεται οι εισπράξεις των δημοσίων ταμείων αυξήθηκαν αισθητά την περίοδο της Αντιβασιλείας, γεγονός που οφείλεται κυρίως στην καλύτερη οργάνωση του φοροεισπρακτικού τομέα. Ο Οθωνας επέβαλε τρεις νέους φόρους (επιτηδευμάτων, οικοδομών και χαρτοσήμου) μέσα στο 1836. Έτσι τα δημόσια έσοδα έφτασαν το 1837 τις 14.505 χιλ. δρχ., το 1838 τις 15.161 χιλ. δρχ., το 1839 τις 16.064 χιλ. δρχ. και το 1840 τις 17.421 χιλ. δρχ. Στο σύνολο των εσόδων του έτους 1840. ο έγγειος φόρος και ο φόρος επικαρπίας αποτελούσε το 43.7%. οι εισπράξεις των τελωνείων το 17.5% και φόρος επί των ζώων το 11,2%. Τα υπόλοιπα έσοδα ποσοστιαία προέρχονταν από: χαρτόσημο 5.0%, εκποιήσεις νόμου προικοδότησεως 3,4%, αλυσές 2.8%. ελαιώνες 1.9%. φόρος επιτηδευμάτων 1.4%, εκκλησιαστικά έσοδα 1.1%. δάση 1.1%. περιβόλια 1.0%. φόρο οικοδομών 1,0%, μεταλλεία ορυ

χία 0,7%, ιχθυοτροφεία 0,7%, άλλα έσοδα 74%. Βλ. Τιςς, τομ. Β', σελ. 217-218· Ραπτάρχη, σελ. 247, 270.

65. Ο μέσος ετήσιος όρος των δημοσίων εξόδων της καποδιστριακής περιόδου ήταν 10.577.924 φοίνικες ή 9.309 χιλ. δρχ. Το ποσό αυτό ανήλθε επί Ανβασιλείας σε 12.277 χιλ. δρχ. το 1833, σε 15.9³⁴ χιλ. δρχ. το 1834 και σε 14.154 χιλ. δρχ. το 1835. Οι δημόσιες δαπάνες αυξήθηκαν στη συνέχεια και μετά την ενθρόνιση του Οθωνα: 17.427 χιλ. δρχ. το 1836, 19.952 το 1837 και από 17,2 εκατ. δρχ. το 1838 και 1839. Το μεγαλύτερο μέρος αυτών των εξόδων κάλυπταν οι στρατιωτικές δαπάνες (μέγιστο 70,3% το 1834 - ελάχιστο 41,1% το 1839). Ένα εκατ. δρχ. ήταν η ανακτορική επιχορήγηση. Βλ. Ραπτάρχη, σελ. 248, 272· Κωνσταντίνου Τσουκαλά, «Κοινωνική ανάπτυξη και κράτος - η συγκρότηση του δημόσιου χώρου στην Ελλάδα», ΘΕΜΕΛΙΟ, 1981, σελ. 45-47.

66. Οι σπατάλες του κόμη Άρμανσπεργκ ήταν δίχως προηγούμενο. Χαρακτηριστικά, χρέωσε στο ελληνικό δημόσιο τα έξοδα των εκδρομών του όταν ακόμα ζούσε στη Βαυαρία πριν γίνει πρόεδρος της Αντιβασιλείας, ενώ με χρήματα του δημοσίου πληρώθηκε ακόμα και ο γερμανός ταπετσήρης που ήλθε από το Μόναχο για να διακόσμησα το ανάκτορο του. Βλ. Μάουρερ, σελ. 430-431.

67. Το δάνειο των 60 εκατ. φράγκων δόθηκε στην Ελλάδα με την εγγύηση των κυβερνήσεων της Αγγλίας, της Γαλλίας και της Ρωσίας. Από τα δύο πρώτα τμήματα του δανείου, συνόλου 44.672 χιλ. δρχ., μετά την κράτηση των εξόδων της έκδοσης και υπηρεσιών της πρώτης διετίας, την πλήρωση των προκαταβολών της μεσιτείας και των τόκων στον τραπεζίτη ΈΓχταλ και την εξόφληση των παλαιών χρεών του Καποδίστρια, απέμειναν 32.445 χιλ. δρχ. Από το ποσό αυτό 12.531 χιλ. δρχ. πήρε η Οθωμανική Πύλη για την παραχώρηση της Αιτωλοακαρνανίας και της Φθιώτιδας. Το τρίτο μέρος του δανείου παραχωρήθηκε δύσκολα, λόγω των αντιδράσεων της Ρωσίας, και αφιερώθηκε σχεδόν όλο για την πληρωμή των τοκοχρεολυσίων. Βλ. Ανδρεάδου, σελ. 332-338· Ραπτάρχη, σελ. 250-265.

68. Για παράδειγμα, ο Γερμανός ιερέας της Αμαλίας αμείφθηκε το 1839 με 4.240 δρχ. Βλ. Χριστιανό Αυτ, «Μία Δανέζα στην αυλή του Όθωνα», ΕΡΜΗΣ, Αθήνα 1981, σελ. 22.

69. Οι ετήσιες απολαβές του προέδρου του Ελεγκτικού Συνεδρίου ήταν το 1840 7.200 δρχ., του επιτρόπου και τους αντιπροέδρου 5.400, του γραμματέα 2.000, του λογιστή α' ταξ. 2.400 και β' ταξ. 2.000, του γραφέα 800 και του κλητήρα 600 δρχ. Την ίδια περίπου εποχή οι εργατές γης στη Λαμία έπαιρναν 300 δρχ. το χρόνο. Στοιχεία για την αγοραστική δύναμη αυτών των εισοδημάτων δίνει η Αυτ στις σημειώσεις της: Μια γαλοπούλα στοιχίζε 10 δρχ., το νοίκι ενός σπιτιού ήταν 50-100 δρχ. το μήνα, η αγορά ενός γαϊδάρου 30 δρχ. Ο Βαυαρός πρόξενος Στρονγκ είναι πιο κατατοπιστικός. Οι τιμές τροφίμων το 1841 στην Αθήνα είχαν ως εξής: Κρέας 0,80-1,20 δρχ. η οκά (= 1280 gr.). Πουλερικά 1,5-2,5 δρχ. το ένα. Λαχανικά 0,10-0,40 δρχ. η οκά. Φρούτα 0,20-0,50 δρχ. η οκά. Λάδι 1,40, ζάχαρι 1,70, τυρί 1,40, νάρια 2,50, ρύζι 0,80, φιδές 0,90, ψωμί 0,30, γάλα 0,40, καφές 2,20, μέλι 3,00, βούτυρο 4,00, κρασί 0,40, λαρδί 2,50, χαβιάρι 5,40 δρχ. η οκά. Βλ. ΕΤχτάλ, σελ. 74- Αυτ, σελ. 57, 86, 119, 145 Strong, σελ. 41. 42, 189.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Αμπού Εντμόντ, *Η Ελλάδα του Όθωνος - η σύγχρονη Ελλάδα (1854)*: μτφρ. Α. Σπήλιου, Εκδ. ΤΟ ΛΙΔΗ. Αθήνα, χωρ. χρον.
- Αναστασίου Γεωργίου, *Ιστορία της ελληνικής βιομηχανίας*, τομ. Α' (1840-1884), Αθήναι, 1947.
- Ανδρεάδου Ανδρέου, «Γο δημόσιον χρέος της Ελλάδος επί βαυαρικαίτας» - ΕΡΓΑ, τομ. Β', Αθήναι, 1939.
- Αντερσεν Χανς Κρίστιαν, «Οδοιπορικό στην Ελλάδα», μτφρ. Allan Lund, Εκδ. ΕΣΤΙΑ. Αθήναι, χωρ. χρον.
- «Ανόνημοι Εταιρείαι ανσταθείσαι αχό τον έτους 1833: Εκδ. ΕΘΝΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ, Αθήναι. 1930.
- Αξελού Λουκά, «Σημειώσεις και παρατηρήσεις γύρω αχό την ελληνική και νοτιοβαλκανική πράγματι κότητα του XVIII αιώνα. - Περιοδικό «ΤΕΤΡΑΔΙΑ», Νο 2 3, Φθινόπωρο "81

- Βαλαωρίτου Ι. Α., «*Ιστορία της Εθνικής Τραπεζής της Ελλάδος 1842-1902*», Αθήναι, 1902.
- Βεργόπουλου Κώστα, «*Το αγροτικό ζήτημα στην Ελλάδα — η κοινωνική ενσωμάτωση της γεωργίας*» 2η Εκδ. ΕΞΑΝΤΑΣ, Αθήνα, 1975.
- Εϊχτάλ Γουσταύου, «*Οικονομική και κοινωνική κατάσταση στην Ελλάδα μετά την Επανάσταση*», 2η εκδ. ΜΠΑΪΡΟΝ, Αθήνα, 1974.
- Ευελπίδη Χρ., «*Οικονομική και κοινωνική ιστορία της Ελλάδος*», εκδ. ΠΑΠΑΖΗΣΗ, Αθήναι, 1950.
- Ζολώτα Ξενοφ., «*Η Ελλάς εις το στάσιον της εκβιομηχανίσεως*» 2η εκδ. ΤΡΑΠΕΖΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ, Αθήναι, 1964.
- Ζωγράφου Δημ., «*Ιστορία της ιδρύσεως της Εθνικής Τραπεζής 1833-1842*», τομ. Α'-Β', Αθήναι, 1925 - 1927.
- Ζωγράφου Δημ., «*Ιστορία της Ελληνικής Γεωφ-γίας*», 2η εκδ. ΑΓΡΟΤΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΑΣ, τομ. Α -Γ , Αθήναι, 1976.
- Κρεμμυδά Βασίλη, «*Εισαγωγή στην ιστορία της νεοελληνικής κοινωνίας (1700-1821)*», εκδ. ΕΞΑΝΤΑΣ, Αθήνα 1976.
- Λεονταρίτη Γεωργίου, «*Ελληνική εμπορική ναυτιλία (1453-1850)*», εκδ. Ε.Μ.Ν.Ε. - ΜΝΗΜΩΝ, Αθήνα, 1981.
- Λυτ Χριστιανό, «*Μία Δανέζα στην αυλή του Όθωνα*», εκδ. ΕΡΜΗΣ, Αθήνα 1981.
- Λωρέντη Νικολάου, «*Νεωτάτη διδακτική γεωτ/ραφία*», Βιέννη 1838.
- Μάουρερ Γκεοργκ Λούντβιχ, «*Ο ελληνικός λαός - δημόσιο, ιδιωτικό και εκκλησιαστικό δίκαιο από την έναρξη του αγώνα για την ανεξαρτησία ως την 31η Ιουλίου 1834*», μτφρ. Όλγα Ρομπάκη, εκδ. ΤΟΛΙΔΗ, Αθήνα, 1976.
- Μαρκεζίνη Σπυρ. «*Πολιτική ιστορία της νεωτέρας Ελλάδος*», εκδ. ΠΑΠΥΡΟΣ, τομ. Α', Αθήναι 1966.
- Μοσκόφ Κωστή, «*Η εθνική και κοινωνική συνείδηση στην Ελλάδα 1830-1909 —ιδεολογία τον μεταπρατικού χώρου*», Θεσσαλονίκη 1972.
- Palamas C, «*History of monetary enactments in Greece, I pari (1828-1885)*», HESTIA, Athens, 1930.
- Πετρόπουλου Ι. - Κουμαριανού Αικ., «*Το ελληνικό κράτος από το 1833 ως το 1862 - Ιστορία του ελληνικού έθνους*» ΕΚΔΟΤΙΚΗ ΑΘΗΝΩΝ, τομ. ΙΓ , Αθήναι 1977.
- Πιπινέλη Τάκη, «*Η μοναρχία εν Ελλάδι 1833-1843*», Αθήναι 1932.
- Πλουρίδη Σ., «*Γεωτ/ραφία της ιστορίας του νεοελληνικού χώρου*», εκδ. ΚΑΡΑΒΙΑ, Αθήνα 1981.
- Πράτσικα Νικολ., «*Ελληνικά νομίσματα (1828-1944)*», Αθήναι, 1946.
- Ραπτάρχη, Παντ., «*Η δημοσιονομική και οικονομική πολιτεία των μοναρχικών κυβερνήσεων του Όθωνος (1833-1843)*», Αθήναι, 1937.
- Ρος Λουδοβίκου, «*Αναμνήσεις και ανακοινώσεις από την Ελλάδα (1832 1833)*», μτφρ. Α. Σπήλιου, εκδ. ΤΟΛΙΔΗ, Αθήνα. 1976.
- Σιμόπουλου Κυριάκου, «*Ξένοι ταξιδιώτες στην Ελλάδα*», τομ. Γ, (1810-1821), Αθήναι 1975.
- Σούτσου Ι. Α., «*Πραγματεία περί παραγωγής και διανομής του πλούτου*», Αθήναι 1868.
- Σπλητωτόπουλου Στάθη, «*Ιστορία της Εθνικής Τραπεζής της Ελλάδος*», εκδ. ΙΚΑΡΟΣ, Αθήναι 1949.
- Σταματάκη Ι. Δ., «*Πίναξ χωρογραφικός της Ελλάδος**», Αθήναι 1863.
- Strong Fr., «*Greece as a kingdom; or a statistical description of that country from the arrival of king Otto in 1833 down to the present time*», LONGMAN, London 1842.
- Τις Φρειδερίκου, «*Η Ελλάδα του Καποδίστρια, η παρούσα κατάσταση της Ελλάδος (1828-1833) και τα μέσα για να επιτευχθεί η ανοικοδόμησή της*», μτφρ. Α. Σπήλιου, εκδ. ΤΟΛΙΔΗ, Αθήνα 1972.
- Τσουκαλά Κωνσταντίνου, «*Εξάρτηση και αναπαραγωγή — ο κοινωνικός ρόλος των εκπαιδευτικών μηχανισμών στην Ελλάδα (1830 1922)*», εκδ. ΘΕΜΕΛΙΟ, Αθήνα 1977.
- Τσουκαλά Κωνσταντίνου, «*Κοινωνική ανάπτυξη και κράτος - η συγκρότηση του δημόσιου χώρου στην Ελλάδα*», εκδ. ΘΕΜΕΛΙΟ, Αθήνα. 1981.
- Φίλια Βασίλη, «*Κοινωνία και εξουσία στην Ελλάδα - η νόθα αστικοποίηση 1800-1864*», Αθήνα, 1974.
- Χαριτάκη Γ., «*Η Ελληνική βιομηχανία - βιομηχανία μεταλλεία, εργασία*», εκδ. ΕΣΤΙΑ, Αθήναι, 1927.
- Χαριτάκη Γ., πρόλογος του στο έργο του Ανδρ. Κυρκιρίτη «*Αι τράχεζαι εν Ελλάδι*», Αθήναι 1934.
- Ψυρούκη Νίκου, «*Το νεοελληνικό παροικιακό φαινόμενο*», εκδ. ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑ, Αθήνα, 1974.