

Τζελίνα Χαρλαύτη

Το μεγάλο κεφάλαιο της ναυτιλιακής ιστορίας

Αναγνωρισμένη επιστήμονας, πρωτοπόρος ιστορικός της ελληνικής ναυτιλίας, η κυρία Τζελίνα Χαρλαύτη αφηγείται μια μακρά πορεία επιστημονικών ερευνών για τον ελληνόκτητο στόλο. Από το μηδέν σ' ένα έργο-θησαυρό για τους μελετητές. Και έπεται συνέχεια. Τα καράβια των Ελλήνων ταξίδευαν και ταξιδεύουν στις θάλασσες και στους αιώνες

ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ: ΕΥΑ ΚΟΥΤΡΑ

Κυρία Χαρλαύτη, υπήρξατε πρωτοπόρος στην επιστημονικά έρευνα σχετικά με την ελληνόκτητη ναυτιλία. Η συνεισφορά σας εξακολουθεί να είναι μοναδική και η αφιέρωσή σας αξιοθαύμαστη. Ποια η σχέση σας με τη θάλασσα από καταγωγή;

«Κατάγομαι από την Κορινθία, από τη Σικυώνα, οι γονείς μου μεγαλωμένοι στο Κιάτο. Ο πατέρας μου ήταν αξιωματικός του Ναυτικού. Τον θυμάμαι να ταξιδεύει σε πολεμικά πλοία, στα οποία τον επισκεπτόμασταν όσο πήγαίνα στο Δημοτικό. Ο πατέρας μου και τα καλοκαίρια στον Κορινθιακό μού ενέπνευσαν την αγάπη για τη θάλασσα. “Τη θάλασσα να την αγαπάς αλλά και να τη σέβεσαι”, μου έλεγε». **Τι σας οδήγησε να επλέξετε ως ερευνητικό αντικείμενο τη ναυτιλία;**

«Όταν πήγα στο Κέμπριτζ να κάνω το μεταπτυχιακό μου στις αναπτυξιακές σπουδές, αρχικά ήθελα να ασχοληθώ με την ελληνική βιομηχανία. Και ένας Ινδός καθηγητής εκεί μου είπε: “Γιατί βιομηχανία; Τι σχέση έχει η Ελλάδα με τη βιομηχανία; Ναυτιλία!”. Ο άνθρωπος όμως που καθόρισε ουσιαστικά την επιλογή μου ήταν ο Βασίλης Μεταξάς, από παραδοσιακή ναυτική οικογένεια από τα Μεταξάτα της Κεφαλονιάς. Τον γνώρισα το 1981, όταν έκανα το μεταπτυχιακό μου. Δίδασκε στο Λονδίνο και είχε γράψει το πιο σημαντικό βιβλίο την εποχή εκείνη: “The Economics of Tramp Shipping”. Του μίλησα για τη μεταπτυχιακή εργασία μου στα ναυτιλιακά. Μετωπικός χαρακτήρας, με ρώτησε: “Κυρά μου, έχει η οικογένειά σου σχέση με εφοπλιστές;”. “Όχι, κύριε Μεταξά”, του είπα. Μετά την ολοκλήρωση του μάστερ μου στο Κέμπριτζ, παρακολούθησα

τα μαθήματα που έκανε στο Λονδίνο στα ναυτιλιακά οικονομικά, και με τη δική του συμβουλή στη συνέχεια αποφάσισα να κάνω το διδακτορικό μου για την ελληνική ναυτιλία. Διαπίστωσα ότι ήταν ένα πεδίο παρθένο για έρευνα. Στο Κέμπριτζ δεν υπήρχε κανείς καθηγητής και μου είπαν να πάω στην Οξφόρδη. Μου σύστησαν τον J.K. Campbell, ο οποίος τότε θεωρούνταν εκεί ο “πατέρας” των Ελλήνων που έκαναν έρευνα στην ελληνική ιστορία. Μαζί του τελείωσαν πολλοί γνωστοί ιστορικοί, Έλληνες και ξένοι, μεταξύ των οποίων ο Μαρκ Μαζάουερ, ο Θάνος Βερέμης, ο Γιάννης Κολιόπουλος, ο Βασίλης Γούναρης, για να αναφέρω μερικά ονόματα που μου έρχονται τώρα στο μυαλό. Ο J.K. Campbell ήξερε για ελληνική ιστορία, δεν ήξερε όμως για ναυτιλία. Μου βρήκε λοιπόν έναν συνεπιβλέποντα στο Πανεπιστήμιο του Λίβερ-

πουλ, τον Peter Davies, ο οποίος με εισήγαγε στην ομάδα της Διεθνούς Εταιρείας Ναυτιλιακής Οικονομικής Ιστορίας, που την είχαν δημιουργήσει μόλις εκείνη την περίοδο μαζί με καθηγητές από τον Καναδά, την Ιαπωνία, τη Γερμανία, την Αγγλία και άλλες χώρες. Έτσι, λοιπόν, μπήκα στο χώρο».

Στην Ελλάδα της μεταπολίτευσης, την περίοδο εκείνη, σε τι επίπεδο βρισκόταν η ναυτιλιακή μελέτη και έρευνα;

«Όταν ξεκίνησα το διδακτορικό μου, το 1983, ήταν η περίοδος μετά τη δικτατορία. Το να κάνεις τότε οτιδήποτε αφορούσε τους σύγχρονους εφοπλιστές, ορισμένοι εκ των οποίων είχαν στηρίξει και τη Χούντα, ήταν politically incorrect. Οι εφοπλιστές, όμως, ήταν μέσα στο διάλογο που γινόταν από τους αριστερούς διανοούμενους της εποχής για την πορεία του καπιταλισμού στη χώρα, και είχαν χαρακτηρι-

στεί “πράκτορες” του δυτικοευρωπαϊκού ιμπεριαλισμού και του καπιταλισμού.

Από πλευράς ιστορίας της ναυτιλίας και των ναυτιλιακών επιχειρήσεων δεν υπήρχε τίποτα. Tabula rasa. Οπότε, τα τελευταία τριάντα χρόνια, από το 1983 που ξεκίνησα, εκείνο που έχω κάνει –και θεωρώ ότι είναι μια από τις βασικές μου συνεισφορές– είναι όχι μόνο η μελέτη των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, αλλά η δημιουργία ιστορικών στατιστικών για τον εντοπισμό της ελληνόκτητης ναυτιλίας, κάτω από οποιαδήποτε σημαία, κάτω από οποιαδήποτε εθνικότητα στη διάρκεια των τελευταίων τριών αιώνων».

Ξεκινάσατε λοιπόν πρώτα και μόνη, αναζητώντας πλοίο-πλοίο, να καταγράψετε στοιχεία για την ελληνόκτητη ναυτιλία της μεταπολεμικής περιόδου. Ποιες ήταν οι δυσκολίες και οι προκλήσεις αυτού του εγχειρήματος;

«Δεν υπήρχαν στατιστικές. Ξεκίνησα από τη μεταπολεμική περίοδο. Πήρα όλους τους οδηγούς –Σαπόρτα, Βασιλειάδη, Σκουλαρίκου, νηογνώμονες Lloyds, Bureau Veritas κ.ά– και άρχισα να καταγράφω τα στοιχεία. Τη δεκαετία του 1980 δημιούργησα την πρώτη βάση δεδομένων. Αποτελούνταν από περίπου δέκα χιλιάδες πλοία και αφορούσε την ελληνόκτητη ναυτιλία στο διάστημα 1945-1975. Ήταν χρονοβόρο και επίπονο να συλλεγεί το αρχαιακό υλικό, να “ανακατασκευαστεί” ο στόλος και να ανασυρθεί από τη λήθη –είτε από το πρόσφατο είτε από το πιο μακρινό παρελθόν. Ήταν όμως ο μόνος τρόπος. Η αναζήτηση έπρεπε να γίνει πλοίο-πλοίο από συνδυασμό πολλών αρχείων σε πολλές χώρες. Εκείνη η πρώτη μου δουλειά, υπό την επίβλεψη των Campbell και Davies, αφορούσε τις σχέσεις με το κράτος, τις ε-

πενδύσεις στην ελληνική οικονομία την περίοδο 1945-1975. Στη συνέχεια ακολούθησε το βιβλίο μου “Ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας”, που μου πρότεινε η ομάδα της Διεθνούς Ναυτιλιακής Ιστορίας, υπό τον καθηγητή Lewis R. Fischer από τον Καναδά. Κι εκεί συνάντησα το χάος, καθώς δεν υπήρχε στατιστική ούτε για την περίοδο πριν από το 1945. Πρέπει να κατέγραφα περίπου 30 χιλιάδες εγγραφές από πηγές όπως τα τελωνειακά αρχεία της Βρετανίας και της Γαλλίας. Δηλαδή, λεπτομερείς καταγραφές των πλοίων που έφταναν από την Ανατολική Μεσόγειο και τη Μαύρη Θάλασσα στα βρετανικά λιμάνια, στα μεγάλα λιμάνια της Βόρειας Ευρώπης, καθώς και στη Μασσαλία. Αναζήτησα ακριβώς τα ίχνη που άφησε ο ελληνόκτητος στόλος στον κόμβο Campbell και Davies, αφορούσε τις σχέσεις με το κράτος, τις ε-

φεία τους, στη δομή της ελληνόκτητης ναυτιλίας».

Προηγήθηκε ατομική και επίπονη δουλειά που άνοιξε δρόμο. Στήριξαν τη συνέχεια αυτής της ερευνητικής προσπάθειας το κράτος και ο ελληνικός εφοπλισμός;

«**Η** Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών χρηματοδότησε με 500 χιλιάδες ευρώ ένα μικρό πρόγραμμα για τη φωτογράφιση βιβλίων ελληνικών νηολογίων, με πρωτοβουλία του αείμνηστου Γιώργου Δρακόπουλου της Empros Lines, δημιουργού του Ναυτικού Μουσείου Αιγαίου στη Μύκονο. Του χρωστώ ευγνωμοσύνη για την ανέλιπστη υποστήριξη και για το δρόμο που άνοιξε. Βάσει του προγράμματος, ομάδα φοιτητών με επικεφαλής το Γιάννη Θεοδοκά –υποψήφιο διδάκτορα τότε, αναπληρωτή καθηγητή ναυτιλιακών επιχειρήσεων στο Πανεπιστήμιο ➤