

ΑΤΕΙ ΗΠΕΙΡΟΥ

ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

ΤΜΗΜΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ



Πτυχιακή εργασία:

ΜΕΤΑΦΡΑΣΗ ΚΑΙ ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΑΠΟΣΠΑΣΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΒΙΒΛΙΟΥ

MARITIME ECONOMICS, MARTIN STOPFORD

Επιμέλεια:

ΒΑΣΙΛΟΠΟΥΛΟΥ ΑΛΙΚΗ

Εισηγήτρια: Δρ. Καρρά Αναστασία

Ηγουμενίτσα 2016

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1. ΠΡΟΛΟΓΟΣ.....	1
2. ΜΕΤΑΦΡΑΣΗ – ΣΥΝΤΟΜΗ ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΚΑΙ ΘΕΩΡΗΤΙΚΕΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ.....	3
2Ι. ΠΕΡΙ ΕΙΔΙΚΩΝ ΚΕΙΜΕΝΩΝ.....	10
3. ΜΕΤΑΦΡΑΣΜΕΝΟ ΚΕΙΜΕΝΟ (ΕΛΛΗΝΙΚΑ).....	15
3Ι. ΜΕΤΑΦΡΑΣΗ ΕΠΕΞΗΓΗΜΑΤΙΚΩΝ ΚΕΙΜΕΝΩΝ.....	54
4. ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΑΤΑ ΓΛΩΣΣΙΚΑ ΕΠΙΠΕΔΑ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΡΑΣΤΙΚΑ ΣΧΟΛΙΑ.....	55
Ι. ΜΟΡΦΟΛΟΓΙΚΟ / ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ.....	56
ΙΙ. ΣΗΜΑΣΙΟΛΟΓΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ.....	69
ΙΙΙ. ΠΡΑΓΜΑΤΟΛΟΓΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ.....	78
ΙV. ΥΦΟΛΟΓΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ.....	92
5. ΕΠΙΛΟΓΟΣ.....	99
6. ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	100
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΠΡΩΤΟΤΥΠΟ ΚΕΙΜΕΝΟ (ΑΓΓΛΙΚΑ).....	103

1. ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Το βιβλίο *Maritime Economics* του Martin Stopford αποτελεί ένα από τα βασικά ακαδημαϊκά – και όχι μόνο - αναγνώσματα στον τομέα της ναυτιλιακής οικονομίας και έχει χαρακτηριστεί «βίβλος» των σπουδαστών αυτού του κλάδου. Πέραν τούτου και παρότι βιβλίο ακαδημαϊκό, μπορεί να διαβαστεί από οποιονδήποτε ενδιαφέρεται για τον κόσμο της ναυτιλίας και θέλει να ενημερωθεί σχετικά.

Πρόκειται για ένα ευανάγνωστο, ευκατανόητο και φαινομενικά απλό βιβλίο, που είναι επιπλέον εξαιρετικά περιεκτικό σε πληροφορία, χωρίς να γίνεται κουραστικό κατά την ανάγνωση. Η διατήρηση αυτών των στοιχείων καθιστά τη μετάφρασή του απαιτητική, αλλά και ενδιαφέρουσα, διαδικασία. Είναι απορίας άξιο που δεν έχει ήδη μεταφραστεί και στα ελληνικά.

Η παρούσα εργασία αποτελείται από τρία μέρη. Αρχικά θα γίνει μια σύντομη αναφορά στην ιστορική πορεία της θεωρίας της μετάφρασης και σε κάποιες βασικές απόψεις σχετικά με τη φύση της μετάφρασης. Ακολουθεί μια πιο εκτενής αναφορά στη μεταφρασεολογία και τις σύγχρονες τάσεις της και, τέλος, θα τεθεί το θέμα των ειδικών κειμένων, αφού κατά βάση σ' αυτά ανήκει το υπό επεξεργασία κείμενο.

Παρότι η μεταφρασεολογία θεωρείται «νεαρός» επιστημονικός κλάδος σε σχέση με άλλους, υπάρχει πολύ υλικό προς μελέτη, έχουν διατυπωθεί πολλές θεωρίες και έχουν προταθεί πολλές τακτικές, που διαδέχονται και απορρίπτουν ή συμπληρώνουν η μία την άλλη. Στην παρούσα εργασία δεν θα τις αναπτύξω λεπτομερώς και ξεχωριστά, αλλά θα εκθέσω εν συντομία το αποτέλεσμα της προσωπικής μου μελέτης και κάποια στοιχεία που μου φάνηκαν ενδιαφέροντα σχετικά με τα παραπάνω.

Εν συνεχεία, ακολουθεί το μετάφρασμα του πρώτου κεφαλαίου του βιβλίου. Οι χάρτες και οι πίνακες του πρωτότυπου παρέχουν χρήσιμες και πιο λεπτομερείς πληροφορίες, αλλά είναι στοιχεία συμπληρωματικά περισσότερο και δεν είναι απαραίτητα για την κατανόηση του κειμένου, ούτε για τη διεκπεραίωση της μετάφρασης. Επίσης, οποιοσδήποτε έχει μια περιορισμένη

γνώση της αγγλικής μπορεί να κατατοπιστεί. Μεταφράστηκαν, λοιπόν μόνο οι λεζάντες των σχημάτων, αλλά διατηρήθηκαν στο κείμενο τα σημεία που αναφέρονταν σ' αυτά τα στοιχεία, περισσότερο για να μη διακόπτεται η ροή του κειμένου.

Μετά το μετάφρασμα ακολουθεί σύντομη ανάλυση των τεσσάρων επιπέδων που χαρακτηρίζουν ένα κείμενο – μορφοσυντακτικό, σημασιολογικό, πραγματολογικό και υφολογικό– από γλωσσολογικής πλευράς αλλά και σε σχέση με τη μεταφραστική διαδικασία εν γένει. Παράλληλα και αναπόφευκτα θα γίνει σχολιασμός του μεταφράσματος μέσω - κυρίως - παραδειγμάτων, όπου θα αποπειραθώ να δικαιολογήσω κάποιες μεταφραστικές επιλογές μου.

Για τις ανάγκες της παρούσας εργασίας θα μεταφραστούν οι πρώτες 30 σελίδες του πρώτου κεφαλαίου του βιβλίου.

2. ΜΕΤΑΦΡΑΣΗ – ΣΥΝΤΟΜΗ ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΚΑΙ ΘΕΩΡΗΤΙΚΕΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ

Η μετάφραση -και η επιστημονική της μεθοδολογία, αλλιώς η μεταφρασεολογία- αποτελεί ιδιάζουσα περίπτωση στον ακαδημαϊκό και επιστημονικό χώρο. Η θεωρητική και μεθοδολογική της θεμελίωση ξεκίνησε σχετικά πρόσφατα, γύρω στη δεκαετία του 1950. Ως διαδικασία, όμως, εφαρμόζεται καθ' όλη τη διάρκεια της πνευματικής ιστορίας του κόσμου (και ως διερμηνεία), ως λύση στο επικοινωνιακό χάσμα μεταξύ των αλλόγλωσσων λαών. Η μεταξύ τους κατανόηση και συνεννόηση ήταν θέμα επιβίωσης και προόδου, αφού επέτρεπε την άσκηση του εμπορίου, τη διαπραγμάτευση και την άσκηση διπλωματικών σχέσεων, την ανταλλαγή επιστημονικών γνώσεων, την εξάπλωση των θρησκειών και, γενικώς, ήταν απαραίτητη σε όλους τους τομείς όπου ο άνθρωπος έχει την τάση να επιβάλλει την άποψή του ή να χρησιμοποιεί αλλότριες γνώσεις και ιδέες με σκοπό να τις ενστερνιστεί και να τις εξελίξει. Η μεταφορά του νοήματος μιας διατύπωσης, λεκτικής ή γραπτής, από μια γλώσσα σε μια άλλη δεν είναι παρά μια έκφανση της φυσικής, ενστικτώδους και αναπόδραστης τάσης του ανθρώπου να επικοινωνήσει και να κατανοήσει, υπερπηδώντας επιτυχώς, ικανοποιητικώς ή ανεπιτυχώς κάθε πρακτικό εμπόδιο.

Ένας λόγος που η μετάφραση καθυστέρησε να αντιμετωπιστεί πιο θεωρητικά, επιστημονικά και μεθοδευμένα ίσως να είναι ότι δεν ήταν τόσο απαραίτητο για την πρακτική της εξάσκηση. Αν «*μεταφράζω σημαίνει κατανοώ με σκοπό να δώσω σε άλλους τη δυνατότητα να κατανοήσουν*»¹, τότε ο μεταφραστής δεν χρειάζεται εγχειρίδια, ούτε κάποια ρυθμιστική μεθοδολογία, αλλά κριτική ικανότητα, ηθική και δεοντολογία. Χρειάζεται, επίσης, να χειρίζεται όσο το δυνατόν καλύτερα τις γλώσσες με τις οποίες εργάζεται και να κατανοεί εις βάθος τη λειτουργία τους – γιατί πολλές φορές κατά τη μετάφραση χρειάζεται να είναι κανείς λίγο διπλωμάτης. Το ίδιο ενημερωμένος θα πρέπει να είναι και για τις κοινωνικοπολιτικές, πολιτισμικές, ιστορικές, κτλ. διαφορές των

¹ Περικλής Παπαβασιλείου, *Μεταφρασεολογία & Γνωστικές Επιστήμες*, σελ. 22

αντίστοιχων πολιτισμών γιατί, παρότι ως ανθρώπινα όντα είμαστε όλοι ίδιοι, ως κοινωνικά όντα έχουμε δημιουργήσει πολιτισμούς εντελώς διαφορετικούς μεταξύ τους, τόσο που δεν υπάρχουν αντίστοιχες λέξεις μεταξύ των γλωσσών ούτε για τα ήθη και τα έθιμα, ούτε για όλα τα αντικείμενα, ούτε καν για όλα τα χρώματα. Δεν υπάρχουν πάντα αντιστοιχίες ούτε σε έννοιες, ούτε καν στα συναισθήματα και τις συνεκδοχές που κάνει κάθε λαός στο άκουσμα λέξεων και φράσεων που είναι, κατά τα' άλλα κοινές σε πολλές κουλτούρες. Ακόμα δυσκολότερα, όχι μόνο δεν υπάρχουν αντιστοιχίες, αλλά πολλές φορές δεν γνωρίζουμε καν τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των άλλων κοινωνιών – ούτε ως μεταφραστές ούτε ως αναγνώστες. Όλα αυτά τα εξωκειμενικά στοιχεία και ο αντικατοπτρισμός τους στο πρωτότυπο κείμενο σε τι βαθμό θα πρέπει να εκφράζονται στο μεταφρασμένο κείμενο; Θα πρέπει να εξομαλύνονται ή να είναι ακατανόητα μα εμφανή στην μετάφραση; Κατά τις επιλογές του ο μεταφραστής θα πρέπει να σέβεται περισσότερο το πρωτότυπο, το μετάφρασμα ή να ακολουθεί τη μέση οδό;

Η ίδια η λέξη *θεωρία* δεν εξυπηρετεί ένα ξεκάθαρο νόημα και λεξιλογικά έχει διαφοροποιημένες σημασίες. Χονδρικά και εμπειρικά, περιγράφει το συμπέρασμα που βγαίνει από την παρατήρηση φαινομένων και τη διεξαγωγή πειραμάτων όσο και το σύνολο των ατομικών απόψεων και εικασιών πάνω σε ένα θέμα. Εφόσον η θεωρία βασίζεται σε δεδομένα και παρατηρήσεις και ακολουθεί τις τάσεις του παρόντος, συνεπάγεται ότι πρέπει να είναι προσαρμόσιμη καθώς και εάν αυτά μεταβάλλονται, και να εκμοντερνίζεται συνεχώς. Ειδικά το αντικείμενο της μετάφρασης είναι τόσο πολυσύνθετο, που δεν επιδέχεται εύκολα θεωρητική ρύθμιση, η οποία θα μπορούσε να είναι έως και περιοριστική. Μια γενική μεταφραστική θεωρία θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη και να εμπεριέχει στοιχεία από ένα όσο το δυνατόν ευρύτερο φάσμα πολιτισμών, από το παρελθόν όσο και το παρόν (πλέον και το μέλλον, λόγω της κατακλυσμιαίας τεχνολογικής ανάπτυξης και των αντίστοιχων ορολογιών που προκύπτουν συνεχώς) και να μπορεί να εφαρμοστεί σε όσο περισσότερα ζεύγη γλωσσών γίνεται². Το φάσμα, λοιπόν, είναι τόσο οικουμενικά ευρύ, που η μετάφραση αντιμετωπίζεται μεθοδολογικά και θεωρητικά εκ των πραγμάτων ξεχωριστά ανά συγκεκριμένους τομείς, αντί συνολικά. Επίσης, η γλώσσα βάση

² M. Tymoczko, *Translation Theory - The Encyclopedia of Applied Linguistics*, σελ. 6-7

της οποίας θεμελιώνεται η μεταφραστική θεωρία είναι κατά κανόνα τα Αγγλικά σε συνδυασμό με άλλες μετρημένες στα δάχτυλα γλώσσες, άρα δεν είναι τόσο αντιπροσωπευτική. Για να αναφερθούμε και στο ατομικό επίπεδο, οι εγκεφαλικές λειτουργίες κατά τη διαδικασία της μετάφρασης φαίνονται, προς το παρόν, να είναι εντελώς υποκειμενικές και δύσκολο να παρακολουθηθούν και να κατηγοριοποιηθούν, πόσο μάλλον να καθοδηγηθούν. Τέτοιες και άλλες τροχοπέδες δυσχεραίνουν το έργο των θεωρητικών της μετάφρασης, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι επηρεάζεται αρνητικά το επίπεδο αυτών καθαυτών των μεταφράσεων εν γένει.

Οι διάφορες απόπειρες να περιγραφεί ή να ρυθμιστεί η μεταφραστική διαδικασία, είτε από το μακρινό παρελθόν είτε μοντέρνες, είναι πολύ ενδιαφέρουσες, ειδικά αν εξεταστούν βάση των ιστορικών και κοινωνικών περικειμένων την εποχή που διατυπώνονταν. Δυστυχώς εδώ θα μπορέσουμε να κάνουμε μόνο μια σύντομη αναφορά γιατί, παρότι νέο το αντικείμενο, έχουν ειπωθεί πολλές μη συγχρονισμένες τοπικά και χρονικά αλληλοαναιρούμενες και αλληλοϋποστηριζόμενες θεωρίες. Για τον σύγχρονο θεωρητικό, υποστηρίζει η Susan Bassnett, το ιστορικό αυτό πεδίο είναι απαραίτητο ως πηγή πληροφοριών, μα δεν πρέπει να εμμένει κανείς και να δογματίζει σχετικά, αλλά περισσότερο χρησιμεύει ως δείγμα του μεγέθους και της πολυπλοκότητας αυτού του εν εξελίξει έργου³.

Η ιστορική αναδρομή της θεωρίας της μετάφρασης έχει μια ασυνέχεια χρονική και τοπική, εννοώντας ότι ενώ γενικά φαίνεται σαν να βρισκόταν στη σκιά της πρωτότυπης παραγωγής κειμένων και να θεωρείτο δευτερευούσης σημασίας δραστηριότητα, κατά καιρούς και σε μεμονωμένα μέρη του κόσμου υπήρξε έντονη ενασχόληση με το αντικείμενο και σε θεωρητικό επίπεδο⁴. Πάντως, ανέκαθεν απασχολούσε τους διανοούμενους και τους λόγιους, ήδη από την αρχαιότητα, π.χ. τον Όμηρο. Σύμφωνα, δε, με τον Eric Jacobsen στο *Translation, A Traditional Craft*, η μετάφραση είναι ανακάλυψη των Ρωμαίων⁵. Ίσως αυτό να ακούγεται υπερβολικό, αλλά οι Ρωμαίοι είχαν μια τεράστια παραγωγή μεταφράσεων, σε βαθμό που να έχουν κατηγορηθεί για

³ Susan Bassnett, *Translation Studies*, σελ. 80

⁴ Susan Bassnett, *Translation Studies*, σελ. 48-49

⁵ Susan Bassnett, *Translation Studies*, σελ. 50

έλλειψη πρωτότυπης δημιουργίας. Οι μεταφραστικές τους, όμως, απόψεις και προσεγγίσεις έχουν επηρεάσει σε τεράστιο βαθμό τους μετέπειτα μεταφραστές. Επί παραδείγματι, είχαν κάνει τη διάκριση μεταξύ της μετάφρασης *λέξη προς λέξη* και *νόημα προς νόημα* (sense for sense)⁶ και ο Οράτιος προειδοποιούσε τους μεταφραστές για την επικινδυνότητα της δουλικής μίμησης ή της προσκόλλησης στο πρωτότυπο, παρότι η πιστή μετάφραση θεωρείτο το ιδεώδες. Αργότερα, η μετάφραση της Βίβλου απασχόλησε – και συνεχίζει να απασχολεί και να διχάζει – σε τεράστιο βαθμό, αφού σε αυτή την περίπτωση τα κριτήρια δεν είναι μόνο νοηματικά, αλλά αισθητικά και ευαγγελικού χαρακτήρα⁷. Ο Ιερώνυμος και ο Λούθηρος υπήρξαν, επίσης, από τους πρώτους και σημαντικότερους θεωρητικούς της μετάφρασης, θέτοντας πολλά ερωτήματα που ακόμα συζητιούνται, με βάση τη μετάφραση της Βίβλου. Στους αιώνες που ακολούθησαν, ο προβληματισμός σχετικά με τη φύση της μετάφρασης, τη διαδικασία που πρέπει να ακολουθείται και τα κριτήρια αξιολόγησής της συνεχίστηκε και ειπώθηκαν πολλές ακραίες, ενδιαφέρουσες, άτοπες ή διαχρονικά ισχύουσες απόψεις από σημαντικούς διανοούμενους.

Φτάνοντας στον εικοστό αιώνα, η μετάφραση αποτελούσε αντικείμενο στοχασμού μιας ελίτ, που όσο σοβαρά κι αν την αντιμετώπιζαν, φαίνεται να θεωρείτο από πολλούς αναγκαίο κακό που έχριζε κοινής αντιμετώπισης. Στις αρχές του προηγούμενου αιώνα, η μετάφραση ήταν ένα μέσο εκμάθησης ξένων γλωσσών, με σκοπό να μπορεί το άτομο να διαβάσει τα σημαντικά λογοτεχνικά κείμενα στο πρωτότυπο, και όχι μεταφρασμένα. Ο κόσμος συνέχιζε να μην εμπιστεύεται τα μεταφρασμένα κείμενα και να πιστεύει αβίαστα και αξιωματικά στη μη μεταφρασιμότητα⁸. Έτσι η μετάφραση, πέραν για την εκμάθηση ξένων γλωσσών, θεωρείτο απαραίτητο εργαλείο για την ανάπτυξη άλλων επιστημονικών κλάδων. Από τη δεκαετία του 1930, και με αποκορύφωμα τη δεκαετία του 1960, έγινε αντικείμενο έρευνας της αντιπαραβολικής ανάλυσης⁹, δηλ. της συγκριτικής ανάλυσης δυο διαφορετικών γλωσσών με σκοπό την εξακρίβωση της λειτουργίας τους. Η μελέτη της μετάφρασης άρχισε να συστηματοποιείται μετά τον Β' Παγκόσμιο

⁶Susan Bassnett, *Translation Studies*, σελ. 51

⁷ Susan Bassnett, *Translation Studies*, σελ. 53

⁸ Xiaoyan Du, *A Brief Introduction of Skopos Theory*, σελ. 2190

⁹ Xiaoyan Du, *A Brief Introduction of Skopos Theory*, σελ. 2190

Πόλεμο και κυρίως τις δεκαετίες του 1950 και του 1960, οπότε αποτελούσε αντικείμενο της εφαρμοσμένης γλωσσολογίας¹⁰. Σε αυτή τη φάση, η μετάφραση περιγράφεται ως διαδικασία γλωσσολογικής μετακωδικοποίησης που καταλήγει στην παραγωγή ενός κειμένου στη γλώσσα-στόχο, που πρέπει να είναι ισοδύναμο με το κείμενο στη γλώσσα-πηγή¹¹. Η συζήτηση γύρω από το κείμενο-πηγή και την «ιερότητά» του υπήρξε πολυφωνική, με σημαντικούς αντιπροσώπους, όπως ο Eugene Nida και ο Catford. Σύντομα η περιορισμένη και στενή οπτική της γλωσσολογικής προσέγγισης έγινε εμφανής και από τη δεκαετία του 1970 και μετά η μετάφραση άρχισε να συνδέεται με την κειμενογλωσσολογία, την κοινωνιογλωσσολογία, την πραγματολογία, τις επικοινωνιακές σπουδές. Σε αυτό το στάδιο δίνεται για πρώτη φορά επισήμως σημασία σε παράγοντες όπως το περιεχόμενο, η κουλτούρα, η επικοινωνιακή πρόθεση, η λειτουργία, το είδος κειμένου, κτλ. Με όλα αυτά τα νέα εξωκειμενικά και κοινωνικής διάστασης στοιχεία, το επίκεντρο του ενδιαφέροντος μετακινήθηκε από το πρωτότυπο κείμενο και το «δέος» που οφείλει να προκαλεί και «μοιράστηκε» ισοδύναμο ή δόθηκε κατ' αποκλειστικότητα στο κείμενο στόχο και στην κουλτούρα-στόχο. Η στροφή αυτή ήταν πολύ σημαντική για τη θεωρία αλλά και την πράξη της μετάφρασης, αφού δόθηκε προτεραιότητα στον σκοπό για τον οποίο είναι γραμμένο ή μεταφράζεται κάθε κείμενο. Πρωτοπόρος της θεωρίας του σκοπού (Skopos Theory) ήταν ο Vermeer, σύμφωνα με τον οποίο όταν ξέρουμε για ποιον λόγο μεταφράζεται ένα κείμενο και σε τι κοινό στοχεύει, τότε μπορούμε να αποφασίσουμε για τις μεταφραστικές τεχνικές, στρατηγικές και αποφάσεις που θα εφαρμόσουμε. Οι παράγοντες της μεταφραστικής διαδικασίας είναι εν συντομία οι παρακάτω:

- Ο εμπνευστής της μετάφρασης, ο οποίος δίνει το έναυσμα και ορίζει τον σκοπό του κειμένου-στόχου.
- Ο αναθέτων ή εντολέας, ο οποίος αναθέτει τη μετάφραση σε μεταφραστή και του κοινοποιεί τον σκοπό και τον παραλήπτη.
- Ο δημιουργός του κειμένου-πηγή, που δεν σχετίζεται με τη μεταφραστική διαδικασία, παρά ως βάση της.

¹⁰ Christina Schäffner, Translation and Intercultural Communication, σελ. 83

¹¹ Christina Schäffner, Translation and Intercultural Communication, σελ. 83

- Ο μεταφραστής, που αποτελεί καθοριστικό παράγοντα.
- Ο χρήστης του κειμένου-στόχου, δηλ. το φυσικό ή νομικό πρόσωπο που θα χρησιμοποιήσει τη μετάφραση.
- Ο δέκτης, δηλαδή ο τελικός παραλήπτης του κειμένου-πηγής, στον οποίο απευθύνεται το κείμενο αφετηρίας.

Η μεταφραστική διαδικασία καθορίζεται από τον σκοπό κάθε κειμένου, άρα πρέπει να χαρακτηρίζεται από *λειτουργικότητα* – να εξυπηρετεί τον σκοπό της- και από *συνέπεια* (loyalty), δηλαδή να σέβεται ταυτόχρονα και το πρωτότυπο κείμενο, αλλά και το κοινό στο οποίο απευθύνεται. Αυτό σημαίνει ότι ο μεταφραστής, ως μεσολαβητής ανάμεσα σε δυο γλώσσες και δυο πολιτισμούς, θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη και να σέβεται ταυτόχρονα και τους δύο πόλους. Προκειμένου να το επιτύχει αυτό, θα πρέπει να έχει την ελευθερία να λαμβάνει τις αρμόζουσες αποφάσεις και να μπορεί να αποφασίζει ανάμεσα σε δυο επιλογές. Αυτό περιγράφεται ως *προθετικότητα*. Παράλληλα, η Katharina Reiss πιστεύει, μεν, στην ισοδυναμία ως προς το περιεχόμενο, στη γλωσσολογική μορφή και στην επικοινωνιακή λειτουργία, αλλά θεωρεί την απόλυτη ισοδυναμία αδύνατη. Προτείνει, λοιπόν, τη λειτουργική προσέγγιση στην αξιολόγηση της μετάφρασης. Στη θεωρία του σκοπού συνέβαλλε θεμελιακά η Justa Holz-Manttari, με τη θεωρία της μεταφραστικής πράξης και η Christiane Nord με την Αρχή της Συνέπειας (Loyalty Principle) επίστησε την προσοχή στην ευθύνη από τη μεριά των μεταφραστών προς τους εμπλεκόμενους στη μεταφραστική διαδράση¹².

Η επιστημονική προσέγγιση της μετάφρασης, αλλιώς η Μεταφρασεολογία, εντασσόταν μέχρι πρόσφατα σε άλλους κλάδους, όπως στη γλωσσολογία και στη συγκριτική λογοτεχνία. Τώρα πλέον αποτελεί αυτόνομο επιστημονικό κλάδο που αλληλεπιδρά με άλλους κλάδους, όπως η κειμενογλωσσολογία, οι πολιτισμικές σπουδές, η κοινωνική ανθρωπολογία¹³. Η μεταφρασεολογία αποτελεί, επίσης, σημαντικό «εργαλείο» για τις γνωστικές επιστήμες και αντίστροφα, γιατί οι διεργασίες που εκτελεί ο εγκέφαλος κατά τη διαδικασία της μετάφρασης θεωρούνται εξαιρετικά περίπλοκες και αυθαίρετες. Η βάση

¹² Xiaoyan Du, *A Brief Introduction of Skopos Theory*, σελ. 2190

¹³ Αναστασία Παριανού, «Η ανάγκη της λειτουργικής προσέγγισης στη μετάφραση ειδικών κειμένων», σελ. 354

της μεταφραστικής διαδικασίας έγκειται στην πλήρη κατανόηση του κειμένου, όχι μόνο γλωσσολογικά και δομικά, αλλά κυρίως βάση κοινωνικοπολιτισμικών, ιστορικών, πολιτικών και διακειμενικών στοιχείων. Η κατανόηση του κειμένου εκφράζεται ως *νοητική αναπαράσταση* του μηνύματος που περιέχει το κείμενο και εδώ ακριβώς είναι που η μεταφρασεολογία συναντά τη γνωστική ψυχολογία, την ψυχολογία και τη νευροφυσιολογία¹⁴. Η ερευνητική μεταφρασεολογία προσανατολίζεται πλέον στην αλληλεπίδραση μεταξύ εγκεφάλου και κειμένου και δεν εξετάζει μόνο τη διαδικασία επίλυσης διαδοχικών προβλημάτων σε γλωσσικό και κειμενικό επίπεδο, αλλά σε ανώτερο επίπεδο λήψης αποφάσεων¹⁵. «Τα διάφορα στάδια της μεταφραστικής διεργασίας (κατανόηση του κειμένου-πηγή, πολιτισμική και γλωσσολογική διαμεσολάβηση και τελικά διαμόρφωση του κειμένου-στόχου) δεν θεωρούνται πλέον μια απλή αλληλοδιαδοχή αποκωδικοποίησης-επανακωδικοποίησης μηνυμάτων, αλλά αντιμετωπίζονται ως περίπλοκες διαδικασίες εξαγωγής συμπερασμάτων και αναδόμησης»¹⁶. Η αλληλεπίδραση της μεταφρασεολογίας με άλλους κλάδους οδήγησε τους Snell-Hornby/Pöchhacker/Kaindl (1992) να τη χαρακτηρίσουν «διεπιστήμη» (interdiscipline)¹⁷.

Είτε επιτηδευμένα είτε αναπόφευκτα, σταδιακά τα τελευταία χρόνια η μεταφρασεολογία απελευθερώνεται από παγιωμένες και περιοριστικές τακτικές και αντιμετωπίζει το αντικείμενο της μετάφρασης πιο ολιστικά, θα λέγαμε. Για παράδειγμα, το ζήτημα της ισοδυναμίας (π.χ. πιστή ή ελεύθερη μετάφραση) εδώ και λίγες δεκαετίες δεν είναι φλέγον και στην εποχή μας είναι σαφές ότι η πιστή μετάφραση που προσκολλάται στο πρωτότυπο κείμενο δεν εξυπηρετεί τον σκοπό της, ο οποίος είναι, μεταξύ άλλων, να γίνει κατανοητή σε όλα τα επίπεδα από τον αναγνώστη. Το μεταφρασμένο κείμενο δεν είναι μία καρικατούρα, είναι ένα κείμενο με δική του υπόσταση που πρέπει να χαρακτηρίζεται από φυσικότητα και ακρίβεια. Αυτό συνδέεται με την τάση να μην ασχολούμαστε πλέον με μεμονωμένες λέξεις, προτάσεις και εκφράσεις,

¹⁴ Περικλής Παπαβασιλείου, *Μεταφρασεολογία & Γνωστικές Επιστήμες*, σελ. 22

¹⁵ Περικλής Παπαβασιλείου, *Μεταφρασεολογία & Γνωστικές Επιστήμες*, σελ. 23-24

¹⁶ Περικλής Παπαβασιλείου, *Μεταφρασεολογία & Γνωστικές Επιστήμες*, σελ. 23-24

¹⁷ Αν. Παριανού, *Η ανάγκη της λειτουργικής προσέγγισης στη μετάφραση ειδικών κειμένων*, σελ. 354

αλλά με το κείμενο στην περίπτωση (*text-in-situation*) με έμφαση στο πολιτισμικό υπόβαθρο¹⁸.

Άλλη ενδιαφέρουσα και σχετική μεταβολή που έχει συντελεστεί είναι η εμφάνιση του μεταφραστή στο προσκήνιο, ο οποίος δεν είναι πλέον «αόρατος» ή διαφανής, «αλλά γίνεται το υποκείμενο της ηθικής της μετάφρασης, ένα υποκείμενο με διαπολιτισμική ταυτότητα, νέα κριτήρια και νέα εργαλεία στη δουλειά του, που εισηγείται την ετερότητα στην κουλτούρα υποδοχής με πολύ πιο μεγάλη συνείδηση και επίγνωση της όλης διαδικασίας»¹⁹.

2 Ι. ΠΕΡΙ ΕΙΔΙΚΩΝ ΚΕΙΜΕΝΩΝ

Ανέκαθεν η μεταφρασεολογία επεξεργαζόταν και ασχολείτο κατά κύριο λόγο με τα λογοτεχνικά κείμενα, παραμερίζοντας τα ειδικά ή τεχνικά κείμενα ως πιο εύκολα αντιμετωπίσιμα λόγω πολύ συγκεκριμένου ύφους και ορολογίας, πιο μονομερή και πιο «άγονα» ως προς τη συμμετοχή τους στη θεμελίωση του μεταφραστικού κλάδου. Αυτές οι εποχές έχουν παρέλθει. Την υπεροχή της λογοτεχνίας έναντι όλων των άλλων ειδών κειμένων, κανείς δεν την αμφισβητεί. Αντίστοιχα, κανείς δεν αμφισβητεί τη δυσκολία που παρουσιάζουν τέτοια κείμενα κατά τη μετάφραση. Οι ρυθμοί με τους οποίους εξελίσσονται οι επιστήμες και η τεχνολογία δεν επιτρέπουν σε κανέναν να μείνει αμέτοχος και υπάρχει τεράστια παραγωγή κειμένων επιστημονικού ενδιαφέροντος που απευθύνονται στο απλό κοινό, το οποίο με τη σειρά του έχει εκπαιδευτεί στην ανάγνωση ιατρικών, ψυχολογικών, τεχνολογικών, κτλ άρθρων και βιβλίων, πράγμα που δε συνέβαινε στο παρελθόν. Πράγματι, τα κείμενα εκλαϊκευμένης επιστήμης (*popular science*) φαίνεται να έχουν σχεδόν την ίδια απήχηση – και εμπορικά– με τα λογοτεχνικά. Παράλληλα, η συσσώρευση της ανθρώπινης γνώσης στη σημερινή κοινωνία, έχει ως

¹⁸ Αν. Παριανού, *Η ανάγκη της λειτουργικής προσέγγισης στη μετάφραση ειδικών κειμένων*, σελ. 355

¹⁹ Τιτίκα Δημητρούλια, «Μετάφραση και κουλτούρα», σελ. 16

επακόλουθο την αυξητική τάση της ορολογίας στην επιστήμη και την τεχνολογία²⁰. Δεν ήταν υπερβολή, όταν ήδη το 1999 ο Schmitt είχε αποκαλέσει τον μεταφραστή ειδικών κειμένων «πολυπολιτισμικό ειδικό» και *μεταφραστή του μέλλοντος*²¹.

Ποιες είναι, λοιπόν, οι ιδιαιτερότητες των ειδικών κειμένων; Ξεκινώντας, αυτό που τα διαφοροποιεί από τα υπόλοιπα είδη κειμένων είναι η χρήση συγκεκριμένης ορολογίας. Αυτό κατά κύριο λόγο λύνεται με τη χρήση ειδικών λεξικών, εγκυκλοπαιδειών, με τη χρήση βάσεων δεδομένων, κτλ. Αυτό, όμως, που θα κάνει τη διαφορά, θα σώσει μεταφραστικές καταστάσεις και θα αποτρέψει ανακρίβειες και λάθη, είναι η προσωπική εμπειρία και ενασχόληση του μεταφραστή με το εκάστοτε επιστημονικό ή τεχνικό αντικείμενο. Όταν ο μεταφραστής ασχολείται με κείμενα συγκεκριμένου επιστημονικού τομέα, τότε φτάνει κάποια στιγμή να κατέχει την ειδική γλώσσα και ορολογία του τομέα αυτού, πράγμα που του επιτρέπει να επεξεργάζεται το κείμενο σε βαθύτερα επίπεδα και να διατηρεί το πρέπον και ταιριαστό ύφος για το κείμενο. Και στα ειδικά κείμενα, λοιπόν, το ενδιαφέρον επικεντρώνεται πρωτίστως στο μήνυμα και, κατόπιν, στη μορφή του κειμένου-πηγή²².

Έτσι, αν ο μεταφραστής δεν τυχαίνει να έχει σπουδάσει το αντικείμενο με το οποίο καταπιάνεται μεταφραστικώς θα μπορεί, αν εντρυφήσει, να κρίνει ο ίδιος το αποτέλεσμα της μετάφρασής του.

Όταν μιλάμε για ειδικά κείμενα, μιλάμε εξ ορισμού και για ειδική γλώσσα. Οι ειδικές γλώσσες δεν είναι μέρη ενός ομοιογενούς συνόλου, αλλά αντλούν το περιεχόμενό τους από την κοινή γλώσσα. Τα όρια, λοιπόν, μεταξύ κοινής και ειδικής γλώσσας είναι συχνά δυσδιάκριτα, πράγμα που δυσκολεύει και στην τυποποίηση της ορολογίας. Πολλές φορές οι ίδιοι όροι ή παραλλαγές τους χρησιμοποιούνται σε διαφορετικούς τομείς με διαφορετικές σημασίες. Μπορεί, επίσης, μια κοινή λέξη να περιγράφει μια χαρά το νόημα του ξένου όρου, αλλά να αποτυγχάνει να καλύψει το νόημα σε επίπεδο ειδικού κειμένου. Αυτή είναι για παράδειγμα η περίπτωση των «ανώδυνων ρημάτων της κοινής γλώσσας» που πρότεινε ο Picht ²³, όπου ο μεταφραστής μεταφράζει φαινομενικά επιτυχώς τα ρήματα κατά την κοινή τους χρήση, ενώ αυτά μπορεί

²⁰ Α. Παριανού, Ι. Κελάνδριας, «Τεχνικές και διδακτική της μετάφρασης ειδικών κειμένων», σελ. 264

²¹ Αν. Παριανού, *Η ανάγκη της λειτουργικής προσέγγισης στη μετάφραση ειδικών κειμένων*, σελ. 354

²² Α. Παριανού, Ι. Κελάνδριας, «Τεχνικές και διδακτική της μετάφρασης ειδικών κειμένων», σελ. 263

²³ Α. Παριανού, Ι. Κελάνδριας, «Τεχνικές και διδακτική της μετάφρασης ειδικών κειμένων», σελ. 265

κάλλιστα να χρήζουν ορολογικής αντιμετώπισης. Γενικότερα, η ρίζα του προβλήματος πολλές φορές στα ειδικά κείμενα είναι ότι ο μεταφραστής δεν ξεχωρίζει τι είναι ορολογία και τι όχι: «...ένα γραμματικό σχήμα που ανήκει αρχικά στην κοινή γλώσσα, μεταφέρεται στη συνέχεια στην ειδική γλώσσα με τη βοήθεια της σημασιολογικής μετατροπής του. Το ενδεχόμενο και ο τρόπος μετατροπής του συγκεκριμένου σχήματος της κοινής γλώσσας σε σχήμα της ειδικής, πρέπει να γίνονται πάντα αντιληπτά από τον μεταφραστή»²⁴. Υπάρχει πάντα μια ανταλλαγή λέξεων από την κοινή στην ειδική γλώσσα και αντίστροφα και άρα η διχοτόμηση της γλώσσας δεν είναι εφικτή ούτε και σωτήρια. Η ικανότητα του εκάστοτε μεταφραστή είναι και εδώ αυτό που ορίζει τη δυσκολία ενός κειμένου προς μετάφραση. Αν στη λογοτεχνική μετάφραση τίθεται το πρόβλημα των «πολιτισμικών διακυμάνσεων», σε κάποιους ειδικούς τομείς προκύπτει το αντίστοιχο πρόβλημα. Για παράδειγμα, στη νομική και στην οικονομική επιστήμη κάθε χώρα έχει το δικό της νομικό και οικονομικό σύστημα, με το οποίο ο μεταφραστής οφείλει να είναι εξοικειωμένος.

Ο μεταφραστής, εκτελώντας χρέη μεσάζοντα, οφείλει να κατανοήσει πρώτα απ' όλα το μήνυμα που φέρει η πρωτότυπη διατύπωση και να το κάνει κατανοητό σ' αυτούς που δεν κατέχουν τη γλώσσα-πηγή της διατύπωσης, σεβόμενος όλες τι αποχρώσεις και διαστάσεις του μηνύματος και στις δύο γλώσσες.

Προκειμένου να φέρει εις πέρας τη μεταφραστική εργασία, ο μεταφραστής πρέπει σίγουρα να γνωρίζει στον καλύτερο δυνατό βαθμό τις γλώσσες από και προς τις οποίες μεταφράζει. Είναι θεμιτό, επίσης, να έχει διδαχτεί ή εκπαιδευτεί στο εν λόγω αντικείμενο, ακόμα και να έχει αναπτύξει τις δικές του προσωπικές απόψεις σχετικά με τη διαδικασία της μετάφρασης. Σωτήριο για τον ίδιο και τους αναγνώστες του είναι, επίσης, το να είναι τουλάχιστον ενημερωμένος σχετικά με το αντικείμενο που μεταφράζει ή να έχει υψηλό επίπεδο γενικών γνώσεων. Αυτό, όμως, που θα απογειώσει το μεταφραστικό του έργο και ταυτόχρονα θα του προσφέρει δημιουργική ικανοποίηση είναι – αν τη διαθέτει – η ικανότητά του να χειρίζεται τις γλώσσες.

Το επίπεδο της μετάφρασης και το αισθητικό της αποτέλεσμα (σε όλα τα είδη κειμένων) καθορίζεται κατά κύριο λόγο από τις ικανότητες του μεταφραστή

²⁴ Α. Παριανού, Ι. Κελάνδριας, «Τεχνικές και διδακτική της μετάφρασης ειδικών κειμένων», σελ. 265

και αυτό αποδεικνύεται από το γεγονός ότι ένα μοναδικό κείμενο-πηγή μπορεί να αντιστοιχεί σε άπειρα διαφορετικά μεταξύ τους κείμενα-στόχους, ανάλογα με τις αποφάσεις του κάθε μεταφραστή. Έτσι, λοιπόν, η μετάφραση είναι και τέχνη και επάγγελμα, που κάποιος μπορεί να διδάχτεί και να εκπαιδευτεί σε αυτό. Ο μεταφραστής φέρει ευθύνη και γι' αυτό είναι καλό να είναι καταρτισμένος. Αυτή η συνειδητοποίηση οδήγησε στη θεωρητική και μεθοδολογική θεμελίωση της πράξης της μετάφρασης. Σ' αυτό συνέβαλε και η εξέλιξη της τεχνολογίας, των επιστημών και της διεθνούς επικοινωνίας με την παραγωγή μεγάλου όγκου κειμένων προς μετάφραση, όχι πια μόνο λογοτεχνικών αλλά κυρίως ειδικών και επιστημονικών.

3. ΜΕΤΑΦΡΑΣΜΕΝΟ ΚΕΙΜΕΝΟ

ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

*Πολλά είναι τα θαυμαστά κι όμως
τίποτε πιο θαυμαστό απ' τον άνθρωπο ·
αυτός και πέρα από το αφρόλευκο
πέλαγος με φουρτουνιασμένο νοτιά
προχωρεί μες στα κύματα
που τον περιβρέχουν*

(Χορός, *Αντιγόνη* του Σοφοκλή, 442 π.Χ., μτφ. Θεόδωρος Γ. Μαυρόπουλος, εκδ. Ζήτρος)

1.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Χαρακτηριστικά του κλάδου

Η ναυτιλία είναι ένας εντυπωσιακός επιχειρηματικός χώρος. Από τότε που έγιναν οι πρώτες μεταφορές φορτίων μέσω θαλάσσης, τουλάχιστον 5.000 χρόνια πριν, η ναυτιλία βρίσκεται στο προσκήνιο της παγκόσμιας ανάπτυξης. Τα επικά ταξίδια του Κολόμβου, του Ντιάζ και του Μαγγελάνου διεύρυναν τους ναυτικούς ορίζοντες του κόσμου και το ίδιο πρωτοπόρο πνεύμα ευθύνεται για τα υπέρ-τάνκερ, τα φορτηγά κοντέινερ (εμπορευματοκιβωτιοφόρα) και έναν πολυσύνθετο στόλο ειδικευμένων πλοίων, που μεταφέρουν ετησίως έναν τόνο αγαθών ανά άτομο στον πλανήτη. Καμία άλλη εμπορική δραστηριότητα δεν είναι τόσο συναρπαστική. Η μεγάλη ναυτιλιακή «έκρηξη» του 2004 εκτίναξε τη ναυτιλία στα ύψη μέσα σε λίγο περισσότερο από έναν χρόνο, καθιστώντας τους ευνοημένους από την τύχη επενδυτές της ανάμεσα στους πιο πλούσιους ανθρώπους του κόσμου. Αυτού του είδους η κινητικότητα δημιούργησε διασημότητες σαν τον Νιάρχο και τον Ωνάση, αλλά και ορισμένους επιτήδειους. Στις αρχές της δεκαετίας του 1970, η εταιρεία Tidal

Marine ίδρυσε έναν στόλο χωρητικότητας 700.000 τόνων νεκρού βάρους (dead weight tonnage) και κατηγορήθηκε από αρκετούς τραπεζίτες, με τους οποίους συνεργαζόταν, για διά δόλου απόκτηση 60 εκατομμυρίων δολαρίων με συναλλαγές δανείων.

Η αποστολή μας σε αυτό το βιβλίο είναι να κατανοήσουμε την οικονομική επιστήμη της ναυτιλίας. Ο λόγος που προκαλεί τόσο πολύ το ενδιαφέρον των οικονομολόγων είναι ότι η δράση των επενδυτών που καταπιάνονται με τους κινδύνους της ναυτιλίας είναι τόσο εμφανής και οι δραστηριότητές τους τόσο λεπτομερώς καταγεγραμμένες, ώστε να μπορούμε να συνδυάσουμε τη θεωρία με την πράξη. Παρά την εκκεντρικότητά τους, λειτουργούν εντός ενός αυστηρού οικονομικού καθεστώτος, το οποίο θα αναγνώριζαν πάραυτα οι κλασσικοί οικονομολόγοι του δεκάτου ενάτου αιώνα. Είναι, λίγο πολύ, η «τέλεια» αγορά εν λειτουργία, ένα οικονομικό Ιουράσιο Πάρκο όπου οι δεινόσαυροι της κλασσικής οικονομίας περιφέρονται ελεύθεροι και οι καταναλωτές βγαίνουν κερδισμένοι – στη ναυτιλία δεν υπάρχουν πολλά μονοπώλια! Ενίοτε οι επενδυτές σφάλλουν στους υπολογισμούς τους. Αξιοσημείωτο είναι το συμβάν του 1973, όταν επενδυτές της αγοράς δεξαμενόπλοιων παρήγγειλαν υπέρ-δεξαμενόπλοια με χωρητικότητα νεκρού βάρους άνω των 100 εκατομμυρίων τόνων (m.dtw), για τα οποία αποδείχθηκε ότι δεν υπήρχε καμία ζήτηση. Κάποια από αυτά πήγαν από τα ναυπηγεία κατ' ευθείαν στις αποθήκες και λίγα μόνο απέδωσαν στο έπακρο των δυνατοτήτων τους από οικονομικής πλευράς. Άλλες, πάλι, φορές υπάρχει έλλειψη πλοίων και οι τιμές εκτινάσσονται στα ύψη, όπως συνέβη με την οικονομική έκρηξη του 1973 και των ετών 2004-2008. Σε γενικές γραμμές πάντως, τηρούν οικονομικώς «τις υποσχέσεις» τους και παραδίδουν τα αγαθά σε κόστη που, κατά μέσο όρο, έχουν αυξηθεί εντυπωσιακά λίγο με την πάροδο των ετών.

Επειδή η ναυτιλία είναι μια τόσο παλιά βιομηχανία, με μια ιστορία αλλεπάλληλων αλλαγών, συχνά ομαλών και ενίοτε ολέθριων, έχουμε μια μοναδική ευκαιρία να διδαχθούμε από το παρελθόν. Κατά καιρούς διαπιστώνουμε ότι η ναυτιλία και το εμπόριο διευκόλυναν την «καθέλκυση» της παγκόσμιας οικονομίας, η οποία άνοιξε πανιά για νέα ταξίδια με οποιοδήποτε πολιτικό και οικονομικό «σκάφος» είχε επινοήσει η ιστορία για λογαριασμό της. Επί χιλιάδες χρόνια, καμιά άλλη βιομηχανία δεν έπαιξε τόσο πρωταγωνιστικό ρόλο σ' αυτά τα ταξίδια της οικονομίας – η αεροπορική

βιομηχανία, η συγγενέστερη της ναυτιλίας, μετράει μόλις 50 χρόνια οικονομικής ιστορίας προς μελέτη! Προτού, λοιπόν, «καταδυθούμε» στις λεπτομέρειες της σύγχρονης εμπορικής ναυτιλίας, θα αφιερώσουμε λίγο χρόνο στην ιστορική μελέτη αυτής της αρχαίας παγκόσμιας βιομηχανίας για να δούμε πώς λειτουργούσε η οικονομία στην πράξη και πού βρίσκεται σήμερα η ναυτιλία σε αυτό το πρόσφατο επικό της ταξίδι στην παγκοσμιοποίηση.

Ο ρόλος του θαλάσσιου εμπορίου στην οικονομική ανάπτυξη

Οι οικονομολόγοι γνωρίζουν πολύ καλά πόσο σημαντικές ήταν οι θαλάσσιες μεταφορές κατά τα πρώτα στάδια της οικονομικής ανάπτυξης. Στο τρίτο κεφάλαιο του βιβλίου του *Ο πλούτος των εθνών*, που δημοσιεύτηκε το 1776, ο Άνταμ Σμιθ ισχυρίστηκε ότι το κλειδί της επιτυχίας σε μια καπιταλιστική κοινωνία είναι ο καταμερισμός της εργασίας. Καθώς αυξάνεται η παραγωγικότητα και οι επιχειρήσεις παράγουν περισσότερα αγαθά από αυτά που μπορούν να διοχετεύσουν στην τοπική αγορά, χρειάζονται πρόσβαση σε πιο διευρυμένες αγορές. Εξήγησε την άποψη αυτή με το γνωστό παράδειγμα της κατασκευής καρφίτσων. Δέκα τεχνίτες που δουλεύουν καθένας ξεχωριστά, μπορούν να παράγουν λιγότερες από εκατό καρφίτσες τη μέρα. Αν, όμως, ο καθένας ειδικεύεται σε ένα μόνο μέρος της εργασίας, τότε μαζί μπορούν να παράγουν 48.000 καρφίτσες τη μέρα. Αυτή η ποσότητα είναι υπερβολική για να πουληθεί στην τοπική αγορά, οπότε η λύση για την επιτυχία του καταμερισμού της εργασίας βασίζεται στις μεταφορές και εδώ είναι που η ναυτιλία είχε να παίξει καθοριστικό ρόλο:

Μέσω των θαλάσσιων μεταφορών ανοίγεται μια πιο εκτεταμένη αγορά για κάθε είδος βιομηχανίας, όπου οι χερσαίες μεταφορές δεν μπορούν να ανταπεξέλθουν μόνες τους. Είναι, λοιπόν, στις ακτές και κατά μήκος των οχθών των πλεύσιμων ποταμών εκεί όπου η βιομηχανία κάθε είδους αρχίζει με φυσικό τρόπο να διαχωρίζεται και να βελτιώνεται και συνήθως περνάει πολύς καιρός προτού αυτές οι βελτιώσεις επεκταθούν στα ενδότερα της χώρας.

Στις πρωτόγονες οικονομίες οι θαλάσσιες μεταφορές είναι γενικά πιο αποτελεσματικές από τις χερσαίες, επιτρέποντας έτσι στο εμπόριο να αρχίσει να κινείται νωρίτερα. Ο Άνταμ Σμιθ κάνει μια παραστατική περιγραφή των οικονομικών οφελών που πρόσφεραν οι θαλάσσιες μεταφορές τον δέκατο όγδοο αιώνα:

Μία μεταφορική άμαξα που συνοδεύεται από δύο άντρες και τη σέρνουν οχτώ άλογα χρειάζεται περίπου έξι εβδομάδες για να μεταφέρει σχεδόν τέσσερις τόνους αγαθών από το Λονδίνο στο Εδιμβούργο και πίσω. Στον ίδιο περίπου χρόνο, ένα πλοίο με πλήρωμα έξι ή οχτώ αντρών, που ταξιδεύει μεταξύ των λιμανιών του Λονδίνου και του Λειθ, συχνά μεταφέρει από και προς 200 τόνους εμπορευμάτων.

Πρόκειται για δεκαπενταπλάσιο όφελος στην παραγωγικότητα εργασίας. Αξιοποιώντας τις οικονομίες κλίμακας και τα ενοποιημένα συστήματα μεταφορών, η ναυτιλία συνεχίζει να αποδεικνύει τη διορατικότητα του Άνταμ Σμιθ. Στην εποχή μας, ένα φορτηγό που μεταφέρει ένα εμπορευματοκιβώτιο 40 πόδια από το Φέλιξστόου στο Εδιμβούργο ίσως να ανταγωνίζεται ένα μικρό πλοίο κοντέινερ που μεταφέρει 200 εμπορευματοκιβώτια. Ή, ένα φορτηγό που μεταφέρει 40 τόνους πετρελαίου σε λεωφόρους με κυκλοφοριακή συμφόρηση, ανταγωνίζεται ένα παράκτιο πετρελαιοφόρο που μεταφέρει 4000 τόνους πετρελαίου δια θαλάσσης. Τα σύγχρονα πλοία κινούνται σε ταχύτητες που τα φορτηγά μετά βίας μπορούν να αγγίζουν σε αστικούς μποτιλιαρισμένους δρόμους, με συγκριτικά ελάχιστα έξοδα. Δεν είναι απορίας άξιο το γεγονός ότι οι ωκεανοί είναι οι λεωφόροι της οικονομικής ανάπτυξης και αυτός είναι ένας τομέας του κλάδου που παραμένει σχεδόν απαράλλαχτος ανά τους αιώνες. Πολλές πρακτικές πλευρές της επιχείρησης επίσης παραμένουν ίδιες. Για παράδειγμα, η φορτωτική στο Πλαίσιο 1.1 χρονολογείται από το 236μ.Χ. και δείχνει ότι οι Ρωμαίοι πλοιοκτήτες ανησυχούσαν για τις επισταλίες ακριβώς όσο ανησυχούν και οι σημερινοί πλοιοκτήτες. Οι νέες, όμως, γενιές πλοιοκτητών αντιμετωπίζουν επίσης νέες προκλήσεις και οι ναυτιλιακές εταιρίες που δεν προσαρμόζονται – όσο μεγάλες ή ισχυρές κι αν είναι –

σύντομα ανακαλύπτουν πόσο αδυσώπητη μπορεί να είναι η ναυτιλιακή αγορά καθώς επιβάλλει το ρυθμό της αλλαγής.

Ιστορία της ναυτικής ανάπτυξης – το Δυτικό Τόξο

Σε αυτό το κεφάλαιο, λοιπόν, δε θα μας απασχολήσει μόνο η ιστορία. Ο Ουίνστον Τσόρτσιλ έχει πει «όσο πιο πίσω κοιτάω, τόσο πιο μπροστά μπορώ να δω» και, αν είχε δίκιο, η ναυτιλιακή βιομηχανία βρίσκεται στη μοναδική θέση να μπορεί να διδαχθεί από το παρελθόν της για την οικονομία του θαλάσσιου εμπορίου. Η εξελικτική πορεία των θαλάσσιων μεταφορών είναι ένας πολυσύχναστος δρόμος που μπορούμε ακόμα και να τον χαράξουμε στον χάρτη. Κατά τη διάρκεια 5.000 ετών, είτε συμπτωματικά είτε από κάποια βαθιά κρυμμένη οικονομική δύναμη, το εμπορικό κέντρο του ναυτικού εμπορίου μετακινήθηκε δυτικά, κατά μήκος της γραμμής που δείχνουν τα βέλη στο Σχήμα 1.1. Αυτό το «Δυτικό Τόξο» είχε ως αφετηρία τη Μεσοποταμία το 3.000π.Χ. και προχώρησε προς την Τύρο στην Ανατολική Μεσόγειο, μετά στη Ρόδο, στην ηπειρωτική Ελλάδα και στη Ρώμη. Χίλια χρόνια πριν, η Βενετία (και λίγο αργότερα η Γένοβα) έγινε το εμπορικό σταυροδρόμι ανάμεσα στη Μεσόγειο και στα ανερχόμενα βορειοδυτικά ευρωπαϊκά κέντρα της Κολωνίας, της Μπριζ, της Αμβέρσας και του Άμστερνταμ. Στο μεταξύ, οι Χανσεατικές πόλεις δημιουργούσαν εμπορικούς συνδέσμους με τη Βαλτική και τη Ρωσία. Τα δύο αυτά ρεύματα συναντήθηκαν στο Άμστερνταμ τον δέκατο έβδομο αιώνα και στο Λονδίνο τον δέκατο όγδοο. Τον δέκατο ένατο αιώνα, τα ατμόπλοια οδήγησαν το Δυτικό Τόξο διαμέσου του Ατλαντικού και η Βόρεια Αμερική αναδείχθηκε σε κυρίαρχο κέντρο του θαλάσσιου εμπορίου. Τέλος, τον εικοστό αιώνα, το εμπόριο έκανε ακόμα ένα τεράστιο βήμα προς τη Δύση διασχίζοντας τον Ειρηνικό, ενώ η Ιαπωνία, η Νότια Κορέα, η Κίνα και η Ινδία σήκωναν τη σκυτάλη της προόδου.

Σ' αυτή την εξέλιξη του θαλάσσιου εμπορίου ηγήθηκαν διαδοχικά η Βαβυλώνα, η Τύρος, η Κόρινθος, η Ρόδος, η Αθήνα, η Ρώμη, η Βενετία, η Αμβέρσα, το Άμστερνταμ, το Λονδίνο, η Νέα Υόρκη, το Τόκυο, το Χονγκ Κονγκ, η Σιγκαπούρη και η Σαγκάη. Σε κάθε βήμα κατά μήκος του Δυτικού Τόξου δινόταν οικονομική πάλη μεταξύ των παρακείμενων ναυτικών υπέρ-κέντρων, καθώς το παλαιό κέντρο έδινε τη θέση του στον νέο διεκδικητή,

αφήνοντας ίχνη σαν τα απόνερα ενός καραβιού που έχει περιπλεύσει τον κόσμο. Η ναυτική παράδοση, οι πολιτικές συνενεργασίες, τα λιμάνια, ακόμα και ο οικονομικός πλούτος των διαφόρων περιοχών, αποτελούν προϊόν αιώνων αυτής της οικονομικής εξέλιξης, στην οποία η εμπορική ναυτιλία έχει παίξει πρωταγωνιστικό ρόλο.

Σε αυτό το κεφάλαιο θα προσπαθήσουμε να καταλάβουμε γιατί ήταν η Ευρώπη που πυροδότησε αυτή την εξέλιξη και όχι η Κίνα, η Ινδία ή η Ιαπωνία, που επίσης ήταν σημαντικότεροι πολιτισμοί κατά τη διάρκεια εκείνης της περιόδου. Ο Φερνάντ Μπρωντέλ, ο Γάλλος ιστορικός του εμπορίου, έκανε τον διαχωρισμό μεταξύ «της» παγκόσμιας οικονομίας και «μιας» παγκόσμιας οικονομίας, η οποία «αναφέρεται μόνο σε ένα μέρος του κόσμου, ένα οικονομικά αυτόνομο τμήμα του πλανήτη, ικανό να καλύπτει μόνο του την πλειοψηφία των αναγκών του, ένα τμήμα που με εσωτερικές διασυνδέσεις και ανταλλαγές αποκτά μια συγκεκριμένη οργανική ενότητα». Από αυτή την άποψη, τα επιτεύγματα της ναυτιλίας, μαζί με τις αεροπορικές εταιρίες και τις τηλεπικοινωνίες, επρόκειτο να ενώσουν τους κατακερματισμένους κόσμους του Μπρωντέλ, δημιουργώντας την ενιαία παγκόσμια οικονομία που έχουμε σήμερα.

Το περιεχόμενο του υπόλοιπου κεφαλαίου χωρίζεται σε τέσσερα μέρη. Η πρώτη περίοδος διαρκεί από το 3000π.Χ. έως το 1450μ.Χ. και αφορά στην πρώιμη ιστορία της ναυτιλίας και την ανάπτυξη του εμπορίου στη Μεσόγειο και στη βορειοδυτική Ευρώπη. Από εκεί μεταφερόμαστε στα μέσα του δεκάτου πέμπτου αιώνα, όταν η Ευρώπη παρέμενε εντελώς αποκομμένη από τον υπόλοιπο κόσμο, εκτός από μια περιορισμένη εμπορική δραστηριότητα στους δρόμους του Μεταξιού και των Μπαχαρικών στην Ανατολή. Η δεύτερη περίοδος ξεκινά με τα ταξίδια των εξερευνήσεων και θα δούμε πώς αναπτύχθηκε η ναυτιλιακή βιομηχανία μετά την ανακάλυψη των νέων εμπορικών διαδρομών μεταξύ του Ατλαντικού, του Ειρηνικού και του Ινδικού Ωκεανού. Πρωτοπόρες στο παγκόσμιο εμπόριο υπήρξαν αρχικά η Πορτογαλία, μετά οι Κάτω Χώρες και, τέλος, η Αγγλία. Εν τω μεταξύ, η Βόρεια Αμερική εξελισσόταν σε κραταιά οικονομία, μετατρέποντας τον Βόρειο Ατλαντικό σε λεωφόρο ταχείας κυκλοφορίας μεταξύ των βιομηχανικών κέντρων της Ανατολικής Ακτής της Βόρειας Αμερικής και της βορειοδυτικής Ευρώπης. Την τρίτη περίοδο, που διήρκησε από το 1800 ως το 1950, επικράτησαν τα

ατμόπλοια και οι παγκόσμιες επικοινωνίες που μαζί μεταμόρφωσαν το σύστημα μεταφορών που εξυπηρετούσε τις οικονομίες του Βόρειου Ατλαντικού και τις αποικίες τους. Καθιερώθηκε ένα ιδιαίτερα ευέλικτο σύστημα μεταφορών, που βασιζόταν στα πλοία τακτικών γραμμών (λάινερ) και στα ελεύθερα φορτηγά πλοία και η παραγωγικότητα αυξήθηκε κατά κόρον. Τελικά, κατά τη διάρκεια του δεύτερου μισού του εικοστού αιώνα, τα πλοία τακτικών γραμμών και τα ελεύθερα φορτηγά αντικαταστάθηκαν από νέα μεταφορικά συστήματα, που χρησιμοποιούσαν αυτοματοποιημένη τεχνολογία – μεταφορές με εμπορευματοκιβώτια, χύδην φορτία και εξειδικευμένη ναυτιλία.

1.2 ΟΙ ΑΠΑΡΧΕΣ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΕΜΠΟΡΙΟΥ, 3000π.Χ. έως 1450μ.Χ.

Αφειτηρία – ο Αραβικός Κόλπος

Το πρώτο γνωστό σε μας θαλάσσιο εμπορικό δίκτυο αναπτύχθηκε 5000 χρόνια πριν, ανάμεσα στη Μεσοποταμία (το κομμάτι γης μεταξύ των ποταμών Τίγρη και Ευφράτη), στο Μπαχρέιν και τον Ινδό Ποταμό στη δυτική Ινδία (σχήμα 1.2). Οι Μεσοποτάμιοι αντάλλαζαν τα έλαια και τους χουρμάδες τους με χαλκό και πιθανόν ελεφαντόδοντο από τους Ινδούς. Κάθε οργανωμένη παραποτάμια κοινότητα είχε, πιθανότατα, πληθυσμό που άγγιζε περίπου τα τρία τέταρτα του εκατομμυρίου, ήταν δηλαδή τουλάχιστον 10 φορές πιο πυκνοκατοικημένη από τη βόρεια Ευρώπη εκείνη την εποχή. Εκείνες οι κοινότητες συνδέονταν μέσω στεριάς, αλλά οι προστατευμένες παράκτιες θαλάσσιες διαδρομές παρείχαν ένα άνετο περιβάλλον για την ανάπτυξη του θαλάσσιου εμπορίου. Το Μπαχρέιν, ένα χέρσο νησί στον Αραβικό Κόλπο, έπαιξε ρόλο σε αυτές τις εμπορικές δραστηριότητες, αλλά ήταν η Βαβυλώνα που εξελίχθηκε στην πρώτη μεγαλούπολη, φτάνοντας στην ακμή της τον δέκατο όγδοο αιώνα π.Χ. υπό τη βασιλεία του Χαμουραμπί, του έκτου Αμοραίου βασιλιά. Μέχρι τότε, οι Μεσοποτάμιοι είχαν έναν άρτια ανεπτυγμένο ναυτικό κώδικα, ο οποίος συμπεριλαμβανόταν στον νομικό Κώδικα του Χαμουραμπί, που ήταν μια σφηνοειδής επιγραφή 3600 στίχων και ανακαλύφθηκε σε μια στήλη από διορίτη στα Σούσα, τη σύγχρονη Ντέζφουλ

στο Ιράν. Ο Κώδικας απαιτούσε να μισθώνονται τα καράβια με προκαθορισμένους ναύλους, ανάλογα με τη μεταφορική ικανότητα φορτίου. Οι τιμές ναυπήγησης καθορίζονταν *pro rata* (κατ' αναλογίαν) με το μέγεθος του πλοίου και ο κατασκευαστής παρείχε εγγύηση αξιοπλοΐας ενός έτους. Τα ναύλα έπρεπε να καταβάλλονται προκαταβολικά και ο ταξιδιωτικός πράκτορας όφειλε να δίνει λογαριασμό για όλα τα ποσά που δαπανούνταν. Όλα αυτά ακούγονται πολύ οικεία στους σύγχρονους πλοιοκτήτες, παρότι αυτό το αυστηρό καθεστώς ναυτικού δικαίου προφανώς δεν άφηνε πολύ χώρο στην αγορά για οικονομικές εξάρσεις! Περίπου εκείνη την εποχή, τα καράβια ανοιχτής θαλάσσης είχαν αρχίσει να εμφανίζονται στην ανατολική Μεσόγειο, όπου οι Αιγύπτιοι ήταν δραστήριοι στο εμπόριο με τον Λίβανο.

Η αρχή του εμπορίου στη Μεσόγειο

Η Τύρος στον Λίβανο, τοποθετημένη στο σταυροδρόμι μεταξύ Ανατολής και Δύσης, ήταν η επόμενη ναυτική μεγαλούπολη. Παρότι η Τύρος είχε ιδρυθεί το 2700π.Χ. δεν αναδείχθηκε σε σημαντική θαλάσσια δύναμη, παρά 1700 χρόνια αργότερα, μετά την παρακμή της Αιγύπτου. Όπως οι Έλληνες και οι Νορβηγοί που ακολούθησαν τα βήματά τους, έτσι και οι κάτοικοι αυτού του νησιού με τη φτώχη και άγωνα ενδοχώρα παρακινήθηκαν να γίνουν θαλασσοπόροι. Ο εμπορικός τους κόσμος εκτεινόταν από τη Μέμφιδα της Αιγύπτου μέχρι τη Βαβυλώνα στον Ευφράτη, περίπου 55 μίλια νότια της Βαγδάτης. Η Τύρος, που βρισκόταν στο σταυροδρόμι αυτού του άξονα, απέκτησε πλούτη και δύναμη από το θαλάσσιο εμπόριο. Οι Φοίνικες ήταν ναυπηγοί και εμπορικοί αντιπρόσωποι (μεταφορείς ξένων εμπορευμάτων), με εμπορικούς καταλόγους που περιελάμβαναν γεωργικά προϊόντα, μέταλλα και είδη βιοτεχνίας. Τον δέκατο αιώνα π.Χ. ήδη ήλεγχαν τις εμπορικές οδούς της Μεσογείου (Σχήμα 1.3) και χρησιμοποιούσαν καράβια κατασκευασμένα από σανίδες κέδρου, με τετραμελή, συνήθως, πληρώματα. Το εμπόριο αγροτικών προϊόντων περιελάμβανε μέλι από την Κρήτη, μαλλί από την Ανατολία κι επιπλέον ξυλεία, κρασί και λάδι. Αυτά ανταλλάσσονταν με είδη όπως λινό, χρυσό και ελεφαντόδοντο από την Αίγυπτο, μαλλί από την Ανατολία, χαλκό από την Κύπρο και ρητίνη από την Αραβία.

Την πρώτη χιλιετία π.Χ., αυτή η διακίνηση είχε σταθερή ανοδική πορεία και, καθώς οι τοπικοί πόροι εξαντλούνταν, οι ναυτικοί ταξίδευαν όλο και πιο μακριά για την ανταλλαγή προϊόντων. Μετά την ανακάλυψη της Ισπανίας και την εγκατάσταση πληθυσμού στο Σάδες (Κάντιθ) γύρω στο 1000π.Χ., η Ιβηρική χερσόνησος έγινε σημαντικότερη πηγή μετάλλων για τις οικονομίες της ανατολικής Μεσογείου, ενισχύοντας την εμπορική κυριαρχία της Τύρου στην Ανατολή. Στη στεριά, η εξημέρωση της καμήλας κατέστησε δυνατή την καθιέρωση εμπορικών διαδρομών που συνέδεαν τη Μεσόγειο, τον Αραβικό Κόλπο και την Ερυθρά Θάλασσα με το θαλάσσιο εμπόριο μεταξύ Γάγγη και Περσικού Κόλπου. Γύρω στο 500π.Χ., ο Βασιλιάς Δαρείος της Περσίας, πρόθυμος να προωθήσει το εμπόριο, διέταξε να σκαφθεί η πρώτη Διώρυγα του Σουέζ, προκειμένου να μπορούν τα πλοία του να πλέουν απευθείας από τον Νείλο στην Περσία. Τελικά, ο Μέγας Αλέξανδρος κατέλαβε την πόλη της Τύρου ύστερα από μακρά πολιορκία και η Φοινικική υπεροχή στη Μεσόγειο έφτασε στο τέλος της.

Η άνοδος της Ελληνικής ναυτιλίας

Το 375π.Χ. η Μεσόγειος ήταν πλέον πιο πολυσύχναστη και περιβαλλόταν από σημαντικές πόλεις: την Καρχηδόνα στη Βόρεια Αφρική, τις Συρακούσες στη Σικελία, την Κόρινθο και την Αθήνα στην Ελλάδα και τη Μέμφιδα στην Αίγυπτο (Σχήμα 1.4). Καθώς οι Φοίνικες έμποροι παρήκμαζαν, τους αντικατέστησαν οι Έλληνες ως κορυφαίοι στο ναυτικό εμπόριο, που ήταν πιο κεντρικά εγκατεστημένοι και είχαν δική τους οικονομική αγορά. Καθώς η Αθήνα επεκτεινόταν, εισήγαγε δημητριακά για τη σίτιση του πληθυσμού της - μια από τις πρώιμες περιπτώσεις χύδην εμπορίου. Διακόσια χρόνια αργότερα, η ανατολική Μεσόγειος είχε γίνει τόπος ζωηρής εμπορικής δραστηριότητας, όπου μεσουρανούσαν τέσσερις σημαντικές πόλεις - η Αθήνα, η Ρόδος, η Αντιόχεια και η Αλεξάνδρεια. Οι δύο τελευταίες έγιναν ιδιαίτερα ισχυρές, χάρη στους εμπορικούς τους συνδέσμους στην Ανατολή, μέσω της Ερυθράς Θάλασσας και του Αραβικού Κόλπου.

Οι Έλληνες αντάλλαζαν το κρασί, το λάδι και τα βιοτεχνικά τους είδη (κυρίως κεραμικά) για τα μέταλλα των Καρχηδονίων και των Ετρούσκων, καθώς και για τα παραδοσιακά προϊόντα της Αιγύπτου και της Ανατολής. Αρχικά,

επικρατέστερη πόλη ήταν η Κόρινθος, επωφελούμενη από τη θέση της στον Ισθμό, αλλά εν συνεχεία διέπρεψε η Αθήνα, χάρη στην ανακάλυψη ασημιού στο παρακείμενο Λαύριο (περίπου 550π.Χ.). Έτσι χρηματοδοτήθηκε ο στόλος που θριάμβευσε στη Σαλαμίνα, απελευθέρωσε τους Έλληνες και εγγυήθηκε ασφαλές πέρασμα για τα σιτοκάραβα από τη Μαύρη Θάλασσα, από την οποία η διευρυμένη πόλη είχε καταντήσει να εξαρτάται. Τα σιτηρά και τα αλιεύματα εισέρχονταν με πλοία μέσω της Μαύρης Θάλασσας, όπου μέχρι το 500π.Χ. η Ελλάδα είχε ιδρύσει πάνω από 100 αποικίες. Η Καρχηδόνα κατείχε τη μεγαλύτερη έκταση της δυτικής Μεσογείου, συμπεριλαμβανομένων των ακτών της Βόρειας Αφρικής, της νότιας Ισπανίας, της Κορσικής και της δυτικής Σικελίας. Ωστόσο, αυτή η ανεπτυγμένη περιοχή δεν είχε λιγότερο εμπόριο από την ανατολική Μεσόγειο.

Το Μεσογειακό εμπόριο στα χρόνια της Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας

Ενώ η Ελλάδα παρήκμαζε και η Ρώμη αποκτούσε οικονομική και πολιτική δύναμη, το κέντρο του εμπορίου μεταφέρθηκε στην Ιταλία και η Ρωμαϊκή Αυτοκρατορία δημιούργησε ένα εκτεταμένο εμπορικό δίκτυο. Η Ρώμη εισήγαγε μεταλλεύματα από την Ισπανία και περισσότερα από 30 εκατομμύρια μούσελ (1 μούσελ/μόδι=8,75 λίτρα) σιτηρών ετησίως από τα εδάφη της βόρειας Αφρικής, της Σικελίας και της Αιγύπτου. Για τη διεξαγωγή αυτού του εμπορίου κατασκευάστηκε στόλος ειδικών σιτοκάραβων. Γινόταν εμπόριο βιοτεχνικών ειδών από την ανατολική Μεσόγειο και τα επόμενα 200 χρόνια η Ρωμαϊκή Αυτοκρατορία θαλασσοκρατούσε στις ακτές της Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας, καθώς επίσης και της νότιας Βρετανίας. Υπό τη Ρωμαϊκή Ειρήνη (Pax Romana) διευρύνθηκε το μεσογειακό εμπόριο, παρότι στην Ανατολή υπήρχαν περισσότερες πόλεις και εμπορικές οδοί απ' ό,τι στη Δύση. Οι πόλεις της Ανατολής εισήγαγαν μεταλλεύματα από τις «αναπτυσσόμενες» Ισπανία και Βρετανία, καλαμπόκι από τη Βόρειο Αφρική, την Αίγυπτο και τη Μαύρη Θάλασσα και βιοτεχνικά είδη από τα εμπορικά κέντρα στον Λίβανο και την Αίγυπτο, που ακόμα ευημερούσαν και απ' όπου οι ανατολικές εμπορικές οδοί εισέρχονταν στη Μεσόγειο. Η φορτωτική (Πλαίσιο 1.1) που χρονολογείται από το 236μΧ. και συνόδευε ένα φορτίο σιτηρών μεταφερόμενο

με ρωμαϊκό καράβι στον Νείλο, διαφωτίζει σχετικά με το εξελεγμένο εμπορικό σύστημα που είχε επικρατήσει.

Η Βυζαντινή Αυτοκρατορία

Κατά τα τέλη του τέταρτου αιώνα μ.Χ, το Δυτικό Τόξο έκανε ένα βήμα προς τα πίσω. Γύρω στο 390μ.Χ., η καταρρέουσα Ρωμαϊκή Αυτοκρατορία, δεχόμενη επιθέσεις από όλα τα μέτωπα, διαχωρίστηκε για διοικητικούς λόγους σε Δυτική Ρωμαϊκή Αυτοκρατορία και σε Ανατολική Ρωμαϊκή Αυτοκρατορία. Σε σύγχρονη ορολογία, η Ανατολική Ρωμαϊκή Αυτοκρατορία περιελάμβανε τον οικονομικά «ανεπτυγμένο» κόσμο, ενώ η Δυτική Ρωμαϊκή Αυτοκρατορία απαρτιζόταν κυρίως από «αναπτυσσόμενες» περιοχές. Η Ανατολική Ρωμαϊκή Αυτοκρατορία με νέα πρωτεύουσα την Κωνσταντινούπολη αναδείχθηκε σε Βυζαντινή Αυτοκρατορία, αλλά μέχρι το 490μ.Χ. η Δυτική Ρωμαϊκή Αυτοκρατορία είχε κατακερματιστεί σε βασιλεία υπό τον έλεγχο των Βανδάλων, των Βησιγόθων, των Σλάβων, των Φράγκων, των Σαξόνων και άλλων. Τα πλοία δεν μπορούσαν πλέον να εμπορεύονται με ασφάλεια στη δυτική Μεσόγειο και το θαλάσσιο εμπόριο στη Δύση παρήκμασε, καθώς η Ευρώπη εισερχόταν στον Μεσαίωνα. Επί τρεις αιώνες η οικονομία της αδράνησε.

Τα επόμενα διακόσια χρόνια, η λιγότερο ασταθής Ανατολική Ρωμαϊκή Αυτοκρατορία, με πρωτεύουσα την Κωνσταντινούπολη στη Μαύρη Θάλασσα, είχε στον έλεγχό της μια αυτοκρατορία που εκτεινόταν από τη Σικελία στη Δύση μέχρι την Ελλάδα και την Τουρκία στην Ανατολή. Γύρω στο 650μ.Χ. η διοίκησή της ανασυστάθηκε και, λόγω της αυξανόμενης ελληνικής επιρροής στη γλώσσα και στον πολιτισμό της, επονομάστηκε Βυζαντινή Αυτοκρατορία. Το 700μ.Χ., το Αραβικό Χαλιφάτο έφτασε σταδιακά να ελέγχει τις νότιες και ανατολικές ακτές της Μεσογείου και, επειδή διεξήγαν κυρίως χερσαίο εμπόριο, ο διάπλους της Μεσογείου έγινε ασφαλέστερος. Το εμπόριο στη Μεσόγειο αποκαταστάθηκε. Το θαλάσσιο εμπόριο επικεντρώθηκε στην Κωνσταντινούπολη, η οποία εισήγε καλαμπόκι από τη Μαύρη Θάλασσα και τη Σικελία, καθώς επίσης και προϊόντα όπως χαλκό και ξυλεία, με δρομολόγια προς τη Ρώμη, τη Βενετία και τη Μαύρη Θάλασσα, ενώ το ανατολικό χερσαίο εμπόριο ακολουθούσε τους δρόμους του Μεταξιού και των Μπαχαρικών,

αμφότερους μέσω Βαγδάτης- μια σαφής απόδειξη του βαθμού στον οποίο η ναυτιλία και το εμπόριο εξαρτώνται από την πολιτική σταθερότητα.

Βενετία και Χανσεατική Ένωση, 1000-1400μ.Χ.

Το 1000μ.Χ. η οικονομία της Βόρειας Ευρώπης είχε αρχίσει να αναπτύσσεται ξανά, βασιζόμενη κυρίως στην επέκταση της βιομηχανίας μαλλιού στην Αγγλία και στην υφαντουργική βιομηχανία στη Φλάνδρα. Καθώς οι πόλεις της Βορειοδυτικής Ευρώπης αναπτύσσονταν και ευδοκμούσαν, το εμπόριο με τη Βαλτική και τη Μεσόγειο εξελισσόταν ραγδαία, προκαλώντας την εμφάνιση δύο σημαντικών ναυτικών κέντρων, της Βενετίας και της Γένοβας στη Μεσόγειο και της Χανσεατικής Ένωσης στη Βαλτική.

Τα φορτία από την Ανατολή κατέφθαναν στη Μεσόγειο μέσω των τριών διαδρομών που υποδεικνύονται στο Σχήμα 1.5. Η νότια οδός (S) περνούσε διαμέσου της Ερυθράς Θάλασσας και του Καΐρου, η μεσαία οδός (M) ήταν μέσω του Αραβικού Κόλπου, της Βαγδάτης και του Αλέππο, ενώ η βόρεια οδός (N) διερχόταν της Μαύρης Θάλασσας και της Κωνσταντινούπολης. Έπειτα, τα φορτία έφταναν με πλοία στη Βενετία ή τη Γένοβα, μεταφέρονταν μέσω των Άλπεων και ταξίδευαν με φορτηγίδες στον Ρήνο προς τη βόρεια Ευρώπη. Τα εμπορεύματα που στέλνονταν στη Δύση περιελάμβαναν μετάξι, μπαχαρικά και υψηλής ποιότητας υφαντά από τη βόρεια Ιταλία, η οποία είχε γίνει ακμάζον κέντρο παραγωγής. Το εμπόριο προς την αντίθετη κατεύθυνση περιελάμβανε μαλλί, μέταλλα και προϊόντα ξυλείας.

Στη Μεσόγειο, η Βενετία αναδείχθηκε στο σημαντικότερο ναυτικό διαμετακομιστικό κέντρο και σε μεγαλούπολη, με τη Γένοβα να είναι ο βασικός της ανταγωνιστής. Αρχικά, τη Βενετία τη διευκόλυνε η πολιτική της ανεξαρτησία, οι νησιωτικές περιοχές και οι εμπορικοί σύνδεσμοι με τη Βυζαντινή Αυτοκρατορία, η οποία τότε παρήκμαζε οικονομικά και δεν επεδείκνυε μεγάλο ενδιαφέρον για το θαλάσσιο εμπόριο. Η κρατική νομοθεσία, που επέβαλλε χαμηλά επιτόκια για αγροτικές υποθέσεις, αποθάρρυνε τους εμπόρους του Βυζαντίου να εισέλθουν στο επάγγελμα και οι Βυζάντιοι θαλασσοπόροι δεν μπορούσαν να ανταγωνιστούν τις χαμηλές τιμές των Βενετών, ούτε σε εσωτερικές διαδρομές. Σταδιακά, λοιπόν, το βενετικό δίκτυο αντικατέστησε το εγχώριο του Βυζαντίου. Αποδεχόμενη τη Βυζαντινή

επικυριαρχία, η Βενετία μπορούσε να ελέγχει το ανατολικό και δυτικό εμπόριο. Σε αντάλλαγμα για τις ναυτιλιακές τους υπηρεσίες εξασφάλιζαν ευνοϊκούς φορολογικούς συντελεστές και το 1081 κέρδισαν το δικαίωμα να εμπορεύονται οπουδήποτε εντός της Βυζαντινής Αυτοκρατορίας, χωρίς περιορισμούς ή φορολογία κανενός είδους. Αυτό αποτελεί πρώιμο παράδειγμα ανάθεσης θαλάσσιων μεταφορών σε ανεξάρτητη σημαία. Θα συναντήσουμε πολλά παρόμοια παραδείγματα, κυρίως στον εικοστό αιώνα.

Στις αρχές, όμως, του δέκατου τρίτου αιώνα, το επίκεντρο του θαλάσσιου εμπορίου άρχισε να μετακινείται δυτικά. Η αποδυναμωμένη Βυζαντινή Αυτοκρατορία είχε χάσει τον έλεγχο της Ανατολίας από τους Σελτζούκους Τούρκους και το 1200 η προνομιακή θέση της Βενετίας εντός της Βυζαντινής Αυτοκρατορίας είχε αρχίσει να φθίνει. Ως ναυτική δύναμη, όμως, είχε φτάσει στην ακμή της και, καθώς η ΒΔ Ευρώπη αναπτυσσόταν οικονομικά, η Βενετία και η Γένοβα παρήκμαζαν εμπορικά. Με την άλωση της Κωνσταντινούπολης από τους Οθωμανούς το 1453 αποκλείστηκαν οι πολυσύχναστες βόρειες εμπορικές οδοί μέσω της Μαύρης Θάλασσας, αυξάνοντας τους κινδύνους και ελαχιστοποιώντας τις απολαβές από το εμπόριο μεταξύ Ανατολής-Δύσης. Στο μεταξύ, η Μπριζ στο Βέλγιο εμφανίστηκε ως διάδοχος της Βενετίας. Η θέση της στις εκβολές του ποταμού Τσβιν ήταν εξαιρετική και το μονοπώλειό της στο εμπόριο αγγλικού μαλλιού ενδυναμώθηκε μόλις άνοιξε η απευθείας θαλάσσια οδός με τη Μεσόγειο. Μετά την είσοδο των πρώτων γενοβέζικων πλοίων στο λιμάνι της Μπριζ το 1227, το εμπόριο σταδιακά παρέκαμψε τη Βενετία και ο ερχομός ναυτικών, πλοίων και εμπορών από τη Μεσόγειο έφερε εισροή αγαθών και κεφαλαίου, μαζί με εμπορική και οικονομική τεχνογνωσία. Η Μπριζ έγινε το νέο ναυτικό διαμετακομιστικό κέντρο, με μια τεράστια εμπορική δικτύωση που κάλυπτε τη Μεσόγειο, την Πορτογαλία, τη Γαλλία, την Αγγλία, τη Ρηνανία και τα Χανσεατικά λιμάνια. Ο πληθυσμός της αυξήθηκε ραγδαία από 35.000 κατοίκους το 1340 σε 100.000 το 1500.

Από την άλλη μεριά, η ΒΔ Ευρώπη χρειαζόταν πρώτες ύλες για να υποστηρίξει την οικονομική της ανάπτυξη. Η Ρωσία και τα κράτη της Βαλτικής αποτελούσαν τη βασική πηγή, με εξαγωγές αλιευμάτων, μαλλιού, ξυλείας, καλαμποκιού και ζωικού λίπους, με το οποίο είχαν αρχίσει να αντικαθιστούν το φυτικό έλαιο στις λάμπες. Ενώ αυτό το εμπόριο αναπτυσσόταν, το Αμβούργο και το Λίμπεκ, που βρίσκονταν στο σταυροδρόμι

μεταξύ ΒΔ Ατλαντικού και Βαλτικής, άρχισαν να ευημερούν και «στρατολογήθηκαν» στη Χανσεατική Ένωση.

1.3 Η ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΤΟΝ ΔΕΚΑΤΟ ΠΕΜΠΤΟ ΑΙΩΝΑ

Τον δέκατο πέμπτο αιώνα υπήρχαν τέσσερις ανεπτυγμένες περιοχές στον κόσμο: η Κίνα, με πληθυσμό 120 εκατομμύρια, η Ιαπωνία με πληθυσμό 15 εκατομμύρια, η Ινδία, με πληθυσμό 110 εκατομμύρια και η Ευρώπη, με πληθυσμό περίπου 75 εκατομμύρια. Το μόνο, όμως, που τις συνέδεε, ήταν οι αραϊής κυκλοφορίας δρόμοι του Μεταξιού και των Μπαχαρικών μέσω Κωνσταντινούπολης και Ταυρίδας προς Κίνα και ο δρόμος των Μπαχαρικών μέσω Καΐρου και Ερυθράς Θάλασσας από την Ινδία.

Από πλευράς πλούτου και οικονομικής ανάπτυξης, η Αυτοκρατορία της Κίνας δεν είχε ανταγωνιστή, αφού διέθετε ένα γραφειοκρατικό σύστημα άφθαρτων παραδόσεων και μια ιστορία 3000 ετών. Η τεχνογνωσία της Κίνας πάνω στη ναυσιπλοΐα ανοιχτής θαλάσσης ήταν, επίσης, σε κάποιους τομείς σημαντικά ανώτερη από της Ευρώπης. Το 1403, ο Αυτοκράτορας Τζόου Ντι της Δυναστείας των Μινγκ διέταξε την κατασκευή αυτοκρατορικού στόλου, με κυβερνήτη τον Ναύαρχο Τσενγκ Χι. Ο Κινεζικός Στόλος των Θησαυρών διεκπεραίωσε επτά ταξίδια από το 1405 ως το 1433, με πάνω από 300 πλοία και 27.000 άντρες (η ανάγκη να προμηθευτούν τα πλοία τόσο γρήγορα θα πρέπει να πυροδότησε μεγάλη έξαρση στον χώρο της ναυπήγησης). Κείμενα σύγχρονα των Μινγκ αφήνουν να εννοηθεί ότι τα πλοία αυτά είχαν μήκος πάνω από 400 πόδια και ακτίνα (πλάτος) 150 πόδια, δηλαδή ήταν τέσσερις φορές μεγαλύτερα από τα ευρωπαϊκά ωκεανοπόρα, τα οποία είχαν κατά παράδοση 100 πόδια μήκος και 300 τόνους χωρητικότητα. Υπάρχουν, όμως, αμφιβολίες για το αν ήταν δυνατόν να κατασκευαστούν τόσο μεγάλα ξύλινα σκάφη. Ωστόσο, τα κινεζικά πλοία ήταν σίγουρα τεχνικώς προηγμένα, διέθεταν πολλαπλά κατάρτια – μια τεχνική που οι Πορτογάλοι είχαν μόλις αναπτύξει– και μέχρι 13 υδατοστεγή διαμερίσματα. Στην τεχνολογία ιστίων, οι Ευρωπαίοι βασίζονταν ακόμα σε τετράγωνα ιστία για τα ποντοπόρα πλοία, ενώ οι Κινέζοι χρησιμοποιούσαν ήδη από τον ένατο αιώνα τραπεζοειδή ιστία που δένονταν και υψώνονταν σε λοξό κατάρτι από την πλώρη μέχρι την

πρύμνη, δίνοντάς τους μεγάλο πλεονέκτημα όταν έπλεαν προσήνεμα. Κατά τη διάρκεια των επτά αυτών ταξιδιών ο μεγαλοπρεπής στόλος επισκέφτηκε τη Μαλαισία, την Ινδική υποήπειρο, τον Αραβικό Κόλπο και τη Μογκαντίσου στην Ανατολική Αφρική, διανύοντας περίπου 35.000 μίλια. Υπάρχουν, επίσης, κάποιες αποδείξεις ότι σε ένα από τα ταξίδια του ο στόλος έπλευσε στον Νότιο Ατλαντικό και χαρτογράφησε το Ακρωτήριο της Καλής Ελπίδας.

Μέχρι τον δέκατο πέμπτο αιώνα, οι Κινέζοι ναυτικοί ήταν πιο εξελιγμένοι από τους Ευρωπαίους σε κάποιους τομείς της τεχνολογίας υπερπόντιων πλοίων και διέθεταν τα πλοία και τις ικανότητες ναυσιπλοΐας για να εξερευνήσουν τον κόσμο και να διεξάγουν εμπόριο. Παρ' όλα αυτά, επέλεξαν να μην το κάνουν. Το 1433 οι αποστολές έπαψαν, τα πλοία καταστράφηκαν και πέρασαν νόμοι που απαγόρευαν την περαιτέρω κατασκευή υπερωκεάνιων, αφήνοντας το πεδίο ελεύθερο στους Ευρωπαίους θαλασσοπόρους να αναπτύξουν το παγκόσμιο θαλάσσιο σύστημα μεταφορών που έχουμε σήμερα. Το επακόλουθο ήταν μια πολύ σημαντική αλλαγή στο παγκόσμιο εμπόριο, καθώς τα κράτη της ΒΔ Ευρώπης, των οποίων ο δρόμος προς την Ανατολή ήταν τώρα αποκλεισμένος από την Οθωμανική Αυτοκρατορία, ανακάλυψαν τη θαλάσσια οδό γύρω από το Ακρωτήριο και χρησιμοποίησαν τη ναυτική τους υπεροχή για να δημιουργήσουν και να ελέγχουν παγκόσμιες εμπορικές διαδρομές.

1.4 ΎΝΑΡΞΗ ΠΑΓΚΟΣΜΙΩΝ ΣΥΝΑΛΛΑΓΩΝ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΟΥ, 1450-1833

Η Ευρώπη ανακαλύπτει τη θαλάσσια οδό προς την Ασία

Στα τέλη του δέκατου πέμπτου αιώνα και μέσα σε μόλις λίγα χρόνια, η Ευρώπη έθεσε τα θεμέλια για ένα παγκόσμιο θαλάσσιο εμπορικό δίκτυο, που θα επικρατούσε στη ναυτιλία τα επόμενα 500 χρόνια. Είναι δύσκολο να φανταστεί κανείς τον αντίκτυπο που θα πρέπει να είχαν τα ταξίδια των εξερευνήσεων (Σχήμα 1.6), με τον διάπλου του Ατλαντικού Ωκεανού και τη μεταβολή του θαλάσσιου εμπορίου σε μια παγκόσμια επιχείρηση. Ο στόχος ήταν οικονομικός: να βρεθεί μια θαλάσσια διαδρομή προς την Ασία, την πηγή των πολύτιμων μπαχαρικών και του μεταξιού που τα εμπορεύονταν σε όλη την

έκταση των Δρόμων των Μπαχαρικών και του Μεταξιού από τα ανατολικά. Το 1298 εκδόθηκε η «Περιγραφή του Κόσμου» του Μάρκο Πόλο, όπου η Ανατολή διαφημιζόταν ως ένας οικονομικά ελκυστικός προορισμός. Ανέφερε ότι τα «νησιά των μπαχαρικών» αποτελούνταν από

7.488 νησιά, στην πλειοψηφία τους κατοικημένα. Και σας διαβεβαιώνω ότι σε όλα αυτά τα νησιά δεν υπάρχει ούτε ένα δέντρο που να μην αναδύει ένα δυνατό και ευχάριστο άρωμα και να μην εξυπηρετεί κάποιον χρήσιμο σκοπό. Επιπλέον, υπάρχουν πολλά πολύτιμα μπαχαρικά διαφόρων ειδών. Τα νησιά αυτά παράγουν πιπέρι λευκό σαν το χιόνι και σε μεγάλη αφθονία, πέραν του μαύρου πιπεριού. Εκπληκτική πράγματι είναι η αξία του χρυσού και άλλων σπάνιων ειδών που βρίσκονται σε αυτά τα νησιά.

Δεν είναι απορίας άξιο που τα θαυμάσια «Νησιά των Μπαχαρικών» αιχμαλώτισαν τη φαντασία των Ευρωπαίων βασιλιάδων και εξερευνητών.

Το πρόβλημα ήταν η πρόσβαση. Το χερσαίο εμπόριο γινόταν όλο και πιο δύσκολο και ένας χάρτης σχεδιασμένος από τον Πτολεμαίο τον δεύτερο αιώνα μ.Χ. παρουσίαζε τον Ινδικό Ωκεανό να περικλείεται από στεριά. Εν τούτοις, πληροφορίες προερχόμενες από Μαυριτανούς εμπόρους που είχαν διασχίσει τη Σαχάρα άφηναν να εννοηθεί ότι μπορεί και να μην ήταν έτσι. Ήταν δύσκολο να εξακριβωθούν, γιατί ο Νότιος Ατλαντικός ήταν ένα εμπόδιο που αποτελούσε πρόκληση για τα πλέοντα ιστιοφόρα. Τα ρεύματα και οι άνεμοι πήγαιναν κόντρα στα πλοία που ταξίδευαν προς νότο και υπήρχαν λιγοστά σημεία προσάραξης στην Αφρικανική ακτή μεταξύ Γουινέας και Ακρωτηρίου. Τον δέκατο πέμπτο αιώνα, όμως, οι Ευρωπαίοι εξερευνητές είχαν κάποια τεχνικά πλεονεκτήματα, συμπεριλαμβανομένης της πυξίδας, και ο αστρολάβος είχε εφευρεθεί το 1480. Αυτό το ναυτικό όργανο επέτρεπε στους ναυτικούς να υπολογίζουν το γεωγραφικό τους πλάτος, υπολογίζοντας τη γωνία που σχηματίζει ο ορίζοντας με τον ήλιο ή τον πολικό αστέρα και εντοπίζοντας το γεωγραφικό πλάτος για αυτήν τη γωνία στους ναυτικούς χάρτες. Με τον αστρολάβο οι εξερευνητές μπορούσαν να συλλέγουν δεδομένα σχετικά με τη θέση των στεριών που επισκέπτονταν και σταδιακά απέκτησαν τις γνώσεις που

χρειάζονταν περί Ατλαντικού προκειμένου να κάνουν το ταξίδι προς τα ανατολικά.

Οι Πορτογαλικές αποστολές

Στην αρχή η πρόοδος ήταν αργή. Στις αρχές της δεκαετίας του 1400, ο Ερρίκος «ο Θαλασσοπόρος», Βασιλιάς της Πορτογαλίας, μιας μικρής άγονης γης με μια μακριά ακτογραμμή στο νότιο άκρο της Ατλαντικής Ευρώπης, απέκτησε την έμμονη ιδέα να ανακαλύψει μια διαδρομή γύρω από την Αφρική. Η πρώτη του επιτυχία σημειώθηκε το 1419, όταν μια αποστολή βγήκε εκτός πορείας και ανακάλυψε τη Μαδέρα. Σύντομα ακολούθησε η ανακάλυψη των νήσων Αζόρες, των Κανάριων Νήσων και των Νήσων του Πράσινου Ακρωτηρίου, που παρείχαν στους εξερευνητές του δέκατου πέμπτου αιώνα μια βάση για τα ταξίδια τους στον Ατλαντικό. Άλλο μεγάλο βήμα έγινε το 1487, όταν ο Πορτογάλος εξερευνητής Βαρθολομαίος Ντιάζ έπλευσε με επιτυχία κατά μήκος της Αφρικανικής ακτής και έκανε το γύρο του Ακρωτηρίου της Καλής Ελπίδας. Παρ' όλα αυτά, οι καταιγίδες ήταν τόσο δριμείς (ο ίδιος το βάφτισε «Ακρωτήριο των Καταιγίδων», αλλά ο Βασιλιάς της Πορτογαλίας το μετονόμασε σε «Ακρωτήριο της Καλής Ελπίδας») που, όταν προσάραξαν λίγο πέρα απ' το Ακρωτήριο, το εξαντλημένο του πλήρωμα τον έπεισε να επιστρέψουν. Έτσι κι έγινε και κατά την επιστροφή, χαρτογράφησαν την Αφρικανική ακτή.

Τα οικονομικά των ανακαλύψεων

Εν τω μεταξύ ο Χριστόφορος Κολόμβος, Γενοβέζος έμπορος, θαλασσοπόρος και χαρτογράφος, οργάνωνε μία αποστολή με στόχο να φτάσει στα Νησιά των Μπαχαρικών ακολουθώντας άλλη διαδρομή. Από αρχαία γραπτά, από τα ταξίδια του στον Βόρειο Ατλαντικό και από πληροφορίες από τη ναυτική κοινότητα – που ανέφεραν μεταξύ άλλων ότι δέντρα και καλάμια ξεβράζονταν στη Μαδέρα από θυελλώδεις δυτικούς ανέμους – συμέρανε ότι μπορούσε να προσεγγίσει την Ασία σαλπάροντας δυτικά. Χρησιμοποιώντας τους πίνακες από το *Imago Mundi*, υπολόγισε ότι το Τσιπάνγκου – ένα από τα εύπορα

Νησιά των Μπαχαρικών που περιέγραφε ο Μάρκο Πόλο – βρισκόταν 2.400 μίλια πέρα απ' τον Ατλαντικό.

Η συγκέντρωση κεφαλαίου για ένα τόσο θεωρητικό πλάνο αποδείχτηκε δύσκολη. Το 1480 έκανε έκκληση στο Πορτογαλικό Στέμμα, αλλά το συμβούλιο (*junto*) που είχε οριστεί για να εξετάσει την πρότασή του, την απέρριψε. Παρ' όλα αυτά, δόθηκε μυστική εντολή σε ένα πλοίο να επαληθεύσει τη θεωρία του, σαλπάροντας δυτικά του Πράσινου Ακρωτηρίου. Αυτό απέτυχε και, λίγες μέρες αργότερα, οι ναυτικοί επέστρεψαν τρομοκρατημένοι από τις φουρτούνες και την απεραντοσύνη του ωκεανού. Όταν ο Κολόμβος πληροφορήθηκε την προδοσία έφυγε από την Πορτογαλία και, αφού δοκίμασε στη Βενετία, το 1485 έφτασε απένταρος στην Ισπανία και του παραχωρήθηκε ακρόαση με τον Φερδινάνδο και την Ισαβέλλα.

Τον Ιανουάριο του 1492 και μετά από αναβολή έξι ετών, η πρόταση του Κολόμβου απορρίφθηκε ακόμα μία φορά από τη συμβουλευτική επιτροπή του Ισπανικού Στέμματος. Έπειτα, την υπόθεση ανέλαβε ένας αυλικός με επιρροή, ονόματι Λουίς ντε Σαντάνχελ. Η Ισπανία είχε μόλις καταλάβει τη Γρανάδα και οι νεαροί ευγενείς που είχαν πολεμήσει περίμεναν να ανταμειφθούν με γη. Δεδομένου ότι δεν υπήρχαν αρκετά εδάφη στην Ισπανία, ο Σαντάνχελ είχε την ιδέα να αναζητήσουν γη προς τη Δύση, όπως είχε προτείνει ο Κολόμβος. Η συμφωνία, που υπογράφηκε στις 17 Απριλίου του 1492, διόριζε τον Κολόμβο ναύαρχο, διοικητή των αποικιών, κυβερνήτη και δικαστή όλων των νησιών και των ενδοχωρών που θα ανακάλυπτε και τον επιβράβευε με το 10% από οτιδήποτε πολύτιμο και από τα μπαχαρικά που θα έπαιρνε στην κατοχή του. Εκδόθηκε βασιλικό διάταγμα που απαιτούσε από Ανδαλουσιανούς πλοιοκτήτες να παραχωρήσουν τρία ετοιμόπλοια πλοία και δυο οικογένειες εφοπλιστών, οι Πινσόν και οι Νίνο, τελικά επένδυσαν στην ταπεινή αποστολή. Δύο караβέλες και ένα μεγαλύτερο καράβι έβαλαν πλώρη για τις Κανάριες Νήσους, όπου πέρασαν έξι εβδομάδες για εφοδιασμό και τελικά άνοιξαν πανιά για το μεγάλο νησί Τσιπάνγκου στις 6 Σεπτεμβρίου του 1492. Οι ΒΑ άνεμοι τους οδήγησαν πέρα απ' τον Ατλαντικό και στις 2π.μ στις 12 Οκτωβρίου είδαν στεριά (Σχήμα 1.6). Στην πραγματικότητα, η προσάραξη έγινε στη Νήσο Γουέιτλινγκ (το σύγχρονο Σαν Σαλβαδόρ) στις Μπαχάμες, αλλά πέρασαν 20 χρόνια προτού βεβαιωθούν ότι δεν ήταν στις Ινδίες. Σε κάθε περίπτωση δεν

υπήρχαν μπαχαρικά ή θαυμάσιες πόλεις, οπότε από εμπορικής πλευράς είχαν κάνει κακή αρχή.

Το Πορτογαλικό εμπορικό δίκτυο

Η ανακάλυψη του Κολόμβου αναστάτωσε τους Πορτογάλους, που προσπαθούσαν να φτάσουν στην Ασία επί σχεδόν έναν αιώνα, καθώς οι Ισπανοί έδιναν την εντύπωση ότι τη βρήκαν με την πρώτη τους απόπειρα. Εντατικοποίησαν τις προσπάθειές τους και στις 3 Αυγούστου του 1497 ο Βάσκο ντα Γκάμα ξεκίνησε από τη Λισαβόνα με στόλο τεσσάρων πλοίων, 170 άντρες, προμήθειες τριών μηνών, χάρτες της Αφρικής δουλεμένους διά χειρός Ντιάζ και νέα στρατηγική ναυσιπλοΐας. Αφού προσέγγισε το Πράσινο Ακρωτήριο, αντί να πλεύσει παράλληλα με τις ακτές και να θαλασσοδέρνεται κόντρα στους ΝΑ αληγείς ανέμους, όπως είχε κάνει ο Ντιάζ, άλλαξε κατεύθυνση στρίβοντας νοτιοδυτικά μέσα στον Ατλαντικό και έπλευσε για 10 εβδομάδες, μέχρι που έφτασε στο γεωγραφικό πλάτος του Ακρωτηρίου της Καλής Ελπίδας και μετά έστριψε ανατολικά (βλ. Σχήμα 1.6). Είχε εξαιρετικά αποτελέσματα και, τρεις μήνες αφού σάλπαρε, προσάραξε 1^ο βόρεια του Ακρωτηρίου! Ήταν μια μεγάλη νίκη για τον αστρολάβο. Αφού έκανε το γύρο του Ακρωτηρίου, αποβιβάστηκε στη Μομπάσα όπου δεν τον καλοδέχτηκαν. Συνέχισε, λοιπόν, κατά μήκος της ακτής προς το Μαλίντι, όπου έτυχε καλύτερης υποδοχής και βρήκε κι έναν ιθαγενή οδηγό. Είκοσι επτά μέρες αργότερα και 9 μήνες μετά την αναχώρηση από τη Λισαβόνα, έφτασε στο Καλικούτ στην Ινδία το Μάιο του 1497.

Το ταξίδι στέφθηκε μεν με επιτυχία, αλλά όχι και η εμπορική συναλλαγή. Ο Ζαμορίν του Καλικούτ τους υποδέχτηκε πλουσιοπάροχα, αλλά μετά η κατάσταση πήρε την κατιούσα. Οι εύποροι έμποροι του Καλικούτ γελοιοποίησαν τις ταπεινές προσφορές του Ντιάζ και δεν είχαν καμία πρόθεση να συνεργαστούν με εξαθλιωμένους τυχοδιώκτες. Ο ντα Γκάμα κατάφερε με δυσκολία να συγκεντρώσει ένα φορτίο πουλώντας τα εμπορεύματά του στο ελάχιστο της αξίας τους στην Πορτογαλία και αγόρασε μοσχοκάρφι, κανέλα και μερικές χούφτες πολύτιμους λίθους. Αποκαρδιωμένοι, τρόπισαν τα πλοία τους στην Γκόα και πήραν τον δρόμο του γυρισμού. Το ταξίδι της επιστροφής

διήρκησε έναν χρόνο και τον Αύγουστο του 1499 έφτασαν χωλαίνοντας στην Πορτογαλία, με μόνο 54 άντρες από τους 170 που είχαν ξεκινήσει με την αποστολή. Το καλωσόρισμα, όμως, ήταν ενθουσιώδες. Η εμπορική διαδρομή είχε εδραιωθεί και, παρότι το φορτίο ήταν ανεπαρκές, ο ντα Γκάμα έφερε εμπορικές πληροφορίες ανεκτίμητης αξίας. Το εκατόβαρο πιπεριού που πουλιόταν στη Βενετία προς 80 δουκάτα, μπορούσε να αγοραστεί στο Καλικούτ με 3 δουκάτα! Δεν έμενε παρά να εξαλείψουν τη Μουσουλμανική εμπορική κατοχή και να ιδρύσουν μια νέα εμπορική αυτοκρατορία.

Οι Πορτογάλοι επιδόθηκαν με ζήλο σε αυτόν τον σκοπό. Έξι μήνες αργότερα, μια αποστολή με 13 πλοία, 1300 άντρες και με διοικητή τον Πέδρο Αλβάρες Καμπράλ στάλθηκε εσπευσμένα να ιδρύσει διαμετακομιστική αποθήκη, ώστε να αγοράζουν και να αποθηκεύουν τα μπαχαρικά και να είναι έτοιμα για φόρτωση κατά την άφιξη των πλοίων. Αυτή τη φορά έφτασαν στο Καλικούτ σε μόλις έξι μήνες και τα πλούσια δώρα τους εντυπωσίασαν τον Ζαμόριν, ο οποίος υπέγραψε εμπορική συνθήκη. Εν τούτοις, είχαν φορτώσει μόνο δύο πλοία, όταν οι αγανακτισμένοι Μουσουλμάνοι έμποροι εξεγέρθηκαν και επιτέθηκαν στον σταθμό σκοτώνοντας την πλειοψηφία των εργαζομένων. Ο Καμπράλ ανταπέδωσε βομβαρδίζοντας το Καλικούτ, πυρπόλησε μέρος της πόλης και προχώρησε στο Κότσιν, όπου ίδρυσε νέο φρουρούμενο εμπορικό σταθμό και λιμενική αποθήκη, προτού επιστρέψει στην Πορτογαλία. Παρότι είχε χάσει τα μισά του πλοία και τους μισούς του άντρες, το ταξίδι ήταν εξαιρετικά επικερδές και είχαν τεθεί τα θεμέλια της Πορτογαλικής εμπορικής αυτοκρατορίας. Την επόμενη δεκαετία, οι Πορτογάλοι ίδρυσαν οχυρά στην Ανατολική Αφρικανική Ακτή και το 1510 κατέλαβαν την πόλη Γκόα, η οποία εξελίχθηκε σε ευημερούσα κοινότητα με 450 αποίκους. Έναν χρόνο αργότερα κατέλαβαν τη Μάλακα στη σημερινή Μαλαισία, σημαντικότερο εμπορείο μπαχαρικών, και το Χόρμουτς στο κατώφλι του Περσικού Κόλπου. Το φειδωλό εμπόριο μεταξύ Ανατολής και Δύσης έγινε καταιγιστικό, καθώς τα φορτηγά πλοία, καθένα φορτωμένο μερικές εκατοντάδες τόνους εμπορευμάτων, διέγραφαν τη νέα εμπορική πορεία γύρω από το Ακρωτήριο της Καλής Ελπίδας.

Το Ευρωπαϊκό Εμπόριο κινείται προς νέες κατευθύνσεις

Σε λιγότερο από μία δεκαετία η Ευρώπη είχε καθιερώσει θαλάσσιες διαδρομές σε κάθε γωνιά της υφηλίου και βάλθηκε να στρέψει αυτές τις ανακαλύψεις προς το συμφέρον της. Στη μεσαιωνική Ευρώπη εμπορεύονταν κυρίως τοπικά αγαθά, ενώ οι ευκαιρίες για ανταλλαγές ήταν περιορισμένες, αφού αυτές οι χώρες είχαν μεταξύ τους παρόμοιο κλίμα και τεχνολογία. Με τα ταξίδια των εξερευνητήσεων ανοίχτηκαν νέες αγορές για τα ευρωπαϊκά βιοτεχνικά προϊόντα και βρέθηκαν νέες πηγές πρώτων υλών, όπως το μαλλί, οι χρωστικές ουσίες, η ζάχαρη, το βαμβάκι, το τσάι, ο καφές και, φυσικά, τα περιζήτητα μπαχαρικά. Κατά τη διάρκεια του επόμενου αιώνα, οι Ευρωπαίοι εξερευνητές με τις βελτιωμένες τους τεχνικές ναυσιπλοΐας και τα ανώτερα όπλα τους βάλθηκαν να αξιοποιήσουν αυτές τις εμπορικές δραστηριότητες. Η διαδρομή μέσω Ακρωτηρίου προς τα Νησιά των Μπαχαρικών είχε άμεσο εμπορικό αντίκτυπο, αλλά η ήπειρος της Αμερικής, όπου οι Ευρωπαίοι είχαν πιο εύκολη πρόσβαση εκμεταλλευόμενοι τους αληγείς ανέμους, πρόσθεσε μια εντελώς νέα διάσταση στην εμπορική επανάσταση που λάμβανε χώρα. Αυτές οι περιοχές ήταν αραιοκατοικημένες, πλούσιες σε πρώτες ύλες και διέθεταν ανεξάντλητες πηγές εμπορεύσιμων αγαθών, αγορά για τα ευρωπαϊκά βιομηχανικά είδη και σχεδόν ιδανικές συνθήκες για οικονομική ανάπτυξη. Μέσα στα επόμενα διακόσια χρόνια αναπτύχθηκε στον Βόρειο Ατλαντικό το εμπορικό τρίγωνο που αποτυπώνεται στο σχήμα 1.7. Από την Ευρώπη στέλνονταν βιομηχανικά είδη στη Δυτική Αφρική και σκλάβοι στις Δυτικές Ινδίες και τα πλοία επέστρεφαν με ζάχαρη, ρούμι, καπνό και βαμβάκι.

Η άσκηση του εμπορίου σε αυτήν τη διευρυμένη παγκόσμια οικονομία κατέστησε τη ΒΔ Ευρώπη πλούσια και ο νέος πλούτος σύντομα δημιούργησε ένα ακμάζον οικονομικό σύστημα με συμμετοχικές εταιρίες, χρηματιστήρια, κεντρικές τράπεζες και ασφαλιστικές αγορές. Μεταμόρφωσε, επίσης, τη ναυτιλιακή βιομηχανία. Οι μετακινήσεις παρέμεναν δαπανηρές (το κάρβουνο ήταν πέντε φορές ακριβότερο στο Λονδίνο απ' ότι στο ορυχείο του Νιούκαστλ) και οι θαλάσσιες μεταφορές ήταν, κατά κύριο λόγο, ένα απαρχαιωμένο επάγγελμα κατά το οποίο «οι ίδιοι άντρες που κατασκεύαζαν τα καράβια, οι ίδιοι τα φόρτωναν με προϊόντα και σάλπαραν μαζί τους, φέρνοντας έτσι εις πέρας όλα τα καθήκοντα και τις εργασίες που προέκυπταν στις

θαλάσσιες συναλλαγές». Αυτά δεν ήταν αρκετά για να αναπτυχθεί η νέα παγκόσμια οικονομία. Το εμπόριο ανοιχτής θαλάσσης απαιτούσε μεγαλύτερα πλοία, κεφάλαια για τη χρηματοδότηση των μακρινών ταξιδιών και εξειδίκευση.

Η άνοδος της Αμβέρσας

Παρ' ότι η Πορτογαλία ανέπτυξε το σπουδαίο εμπόριο στην Ανατολή και η Ισπανία στην ήπειρο της Αμερικής, η επόμενη ναυτική πρωτεύουσα δεν ήταν η Λισαβόνα ή η Σεβίλλη, αλλά η Αμβέρσα στον ποταμό Σελντ. Τοποθετημένη στην καρδιά του νέου υπερπόντιου εμπορικού δικτύου και επωφελούμενη από ένα εσωτερικό εμπορικό δίκτυο που οικοδομήθηκε κατά την κατοχή των Αψβούργων στις Κάτω Χώρες, έγινε η σημαντικότερη αγορά για το ραγδαία αναπτυσσόμενο παγκόσμιο εμπόριο. Κατά τα τέλη του δέκατου πέμπτου αιώνα, η Αμβέρσα είχε αρχίσει να αντικαθιστά στη διανομή των βενετικών εμπορευμάτων την Μπριζ, της οποίας το λιμάνι είχε αρχίσει να προσχώνεται, και το 1501 το πρώτο Πορτογαλικό καράβι φορτωμένο με ινδικό πιπέρι, μοσχοκάρυδο, κανέλα και μοσχοκάρφι αγκυροβόλησε στην Αμβέρσα. Αυτό ήταν ένα λογικό βήμα για τους Πορτογάλους, που είχαν επωμιστεί το τεράστιο κόστος της αποστολής πλοίων στις Ινδίες και προτιμούσαν να αφήσουν τη χονδρική διανομή στους αναγνωρισμένους εμπόρους της Αμβέρσας, οι οποίοι ήδη διαχειρίζονταν το Βενετικό εμπόριο. Ακολούθησαν κι άλλες εμπορικές συναλλαγές. Οι Άγγλοι έμποροι εμπορεύονταν αγγλικό ύφασμα και μαλλί · οι εκ νότου Γερμανοί τραπεζίτες (Φούγκερς, Βέλσερς) εμπορεύονταν ύφασμα, μπαχαρικά και μέταλλα με τη Γερμανία και την Ιταλία, ενώ οι Ισπανοί έμποροι από το Καδίθ έφερναν φορτία με μαλλί, κρασί και ασήμι και επέστρεφαν φορτωμένοι ύφασμα, σίδηρο, κάρβουνο και γυαλί. Μέχρι το 1520 η Αμβέρσα είχε γίνει ο τόπος διεξαγωγής εμπορίου με τη Μεσόγειο και την Ανατολή.

Η Αμβέρσα αναδείχθηκε, επίσης, σε οικονομικό κέντρο. Η χρηματαγορά που δημιουργήθηκε μεταξύ των ετών 1521-1535 έπαιξε πολύ σημαντικό ρόλο στη χρηματοδότηση της Ισπανίας για την αξιοποίηση της αμερικανικής ηπείρου. Οι έμποροι έγιναν ειδήμονες σε καπιταλιστικές τεχνικές σαν τη διπλογραφική λογιστική, τις συμμετοχικές εταιρίες, τις συναλλαγματικές και τα χρηματιστήρια. Η αποτελεσματικότητα αυτής της νέας κοινωνίας

αντικατοπτριζόταν στην πιο ουσιώδη πτυχή της, τη ναυτιλία. Το 1567, ο Λουίτζι Γκουιτσαρντίνι μέτρησε 500 πλοία αγκυροβολημένα στον όρμο της Αμβέρσας και εντυπωσιάστηκε από τον επιβλητικό γερανό στην προβλήτα.

Ωστόσο, η κυρίαρχη θέση της Αμβέρσας ως ηγετικό ναυτικό κέντρο ήταν βραχύβια. Το 1585 η πόλη λεηλατήθηκε από ισπανικά στρατεύματα και ο ποταμός Σελντ αποκλείστηκε από τους Ολλανδούς. Πολλοί από τους εμπόρους δραπέτευσαν στο Άμστερνταμ, το οποίο έσπευσε να αναλάβει ως νέα πρωτεύουσα του θαλάσσιου εμπορίου.

Το Άμστερνταμ και το Ολλανδικό εμπόριο

Τα πλεονεκτήματα του Άμστερνταμ ήταν και γεωγραφικά και οικονομικά. Η τοποθεσία του ως ναυτικό κέντρο ήταν ιδανική, με τον Κόλπο Ζάουντερ Ζέε να παρέχει εξαιρετική και ασφαλή πρόσβαση για μεγάλα πλοία, παρότι ήταν δύσκολος στην πλοήγηση. Είχε, επιπλέον, την υποστήριξη όλων των ολλανδικών παραθαλάσσιων περιοχών που ήταν διαθέσιμες για θαλάσσιο εμπόριο και, από το 1585 ως το 1620, διαδέχτηκε τη Γένοβα στον Νότο και την Αμβέρσα στον Βορρά ως το επίκεντρο ενός θαλάσσιου εμπορικού δικτύου που εκτεινόταν από τη Βαλτική ως την Ινδία. Το 1701 ένας γαλλικός οδηγός ανέφερε ότι στο λιμάνι του Άμστερνταμ υπήρχαν 8.000 πλοία «των οποίων τα κατάρτια και τ' άρμενα ήταν τόσο πυκνά που ήταν σχεδόν αδιαπέραστα από τον ήλιο». Η Εφημερίδα του Άμστερνταμ ανέφερε ότι δεκάδες πλοία πήγαιναν κι έρχονταν κάθε μέρα. Είχε υπολογιστεί ότι το 1669 ο Ολλανδικός στόλος απαρτιζόταν από 6.000 πλοία των 600.000 περίπου τόνων, αριθμός που αντιστοιχούσε στο σύνολο όλων των άλλων ευρωπαϊκών στόλων.

Ωστόσο, δεν πρέπει να παραβλέπουμε και τα εμπορικά προσόντα των Ολλανδών επιχειρηματιών. Καθώς οι Ολλανδοί γινόντουσαν οι επιχειρηματίες, έμποροι, τραπεζίτες και «εμπορικοί αντιπρόσωποι» του νεοεμφανιζόμενου διεθνούς εμπορίου, γινόταν πολύς λόγος για το «Ολλανδικό θαύμα». Αυτή η μικρή, γυμνή χώρα το 1500 είχε πληθυσμό περίπου 1 εκατομμύριο - οι μισοί ζούσαν σε πόλεις - δηλαδή πολύ περισσότερο απ' οπουδήποτε αλλού στην Ευρώπη και ήταν «τόσο αφοσιωμένοι θαλασσοπόροι που θα 'λεγε κανείς ότι είναι πιο πολύ στο στοιχείο τους στη θάλασσα παρά στη στεριά». Η ναυτιλιακή επιτυχία των Ολλανδών οφειλόταν κατά πολύ στις χαμηλές τιμές,

τουλάχιστον κατά το ένα τρίτο χαμηλότερες απ' όλων των άλλων. Για τη διεξαγωγή του αυξανόμενου χύδην εμπορίου, οι Ολλανδοί επινόησαν ένα ωκεανοπόρο εμπορικό πλοίο, το *fluyt* ή φλάιμποτ (flyboat). Αυτά τα πλοία είχαν 20% μεγαλύτερη φορτωτική ικανότητα και ένα τέτοιο πλοίο των 200 τόνων χρειαζόταν μόνο επταμελές ή οκταμελές πλήρωμα, σε σύγκριση με το αντίστοιχο Γαλλικό, που χρειαζόταν δεκαμελές ή δωδεκαμελές πλήρωμα. Οι Ολλανδοί είχαν, επίσης, πολύ ανταγωνιστική ναυπηγική βιομηχανία και ακμάζουσα αγορά αγοραπωλησίας μεταχειρισμένων πλοίων. Με τα χαμηλά ναύλα που πρόσφερε το φλάιμποτ, οι Ολλανδοί επεκτάθηκαν στο χύδην εμπόριο καλαμποκιού, ξυλείας, αλατιού και ζάχαρης. Μεγάλη επιτυχία ήταν το εμπόριο σιτηρών με τη Βαλτική, το οποίο εξελίχθηκε τάχιστα αφού ο αυξανόμενος πληθυσμός της ΒΔ Ευρώπης δημιούργησε ζήτηση για εισαγωγές. Το 1560 οι Ολλανδοί κάλυπταν τα τρία τέταρτα του χύδην εμπορίου της Βαλτικής, εμπορευόμενοι σιτηρά, δασικά προϊόντα, ρητίνη και πίσσα. Το Άμστερνταμ έγινε η «σιταποθήκη της Ευρώπης». Στη συνέχεια ενεπλάκησαν εμπορικά με την Ιβηρική Χερσόνησο, ανταλλάσσοντας σιτάρι, σίκαλη και ρητινικά προϊόντα με αλάτι, λάδι, κρασί και ασήμι. Η κατάσταση του Άμστερνταμ ως οικονομικό κέντρο απογειώθηκε όταν άνοιξε το Χρηματιστήριο (Bourse) και προσφέροντας χαμηλότερες τιμές μπόρεσαν να εκτοπίσουν τους εμπόρους της Βόρειας Ιταλίας, των οποίων η στρατηγική κατάσταση είχε ήδη αποδυναμωθεί. Τα βενετικά πλοία είχαν σταματήσει να πλέουν στις Κάτω Χώρες και 50 χρόνια αργότερα τα αγγλικά και ολλανδικά πλοία εξυπηρετούσαν το εμπόριο από τη Μεσόγειο ως τη Βόρεια Ευρώπη, με το μισό βενετικό στόλο να κατασκευάζεται σε ολλανδικά ναυπηγεία.

Σε κάθε περίπτωση, η μεγαλύτερή τους επιτυχία ήταν στην Ανατολή όπου, με κάποια καθυστέρηση αρχικά, εδραίωσαν την κυριαρχία τους. Στην αρχή, οι Ολλανδοί έμποροι έκαναν μικρή πρόοδο έναντι των Πορτογάλων, των Άγγλων και των Ασιατών εμπόρων. Χρειάζονταν μεγάλα πλοία για τα μακρινά ταξίδια, οχυρωμένα εμπορεία και στρατιωτική δύναμη για να αντιμετωπίσουν την τοπική αντίσταση των ιθαγενών και άλλων εμπόρων. Οι ιδιώτες δεν μπορούσαν να κεφαλαιοποιούν ριψοκίνδυνες επιχειρήσεις τέτοιας κλίμακας και, για να το επιλύσουν αυτό, ίδρυσαν μια εταιρία που να παρέχει κεφάλαιο και να οργανώνει τις εμπορικές συναλλαγές. Η Ολλανδική Εταιρεία Ανατολικών Ινδιών ιδρύθηκε το 1602, με κεφάλαιο 6.500.000 φιορίνια που

συγκεντρώθηκαν από τον λαό. Ο καταστατικός της χάρτης της επέτρεπε να διεξάγει εμπόριο «δυτικά στον Ειρηνικό από τα Στενά του Μαγγελάνου μέχρι το Ακρωτήριο της Καλής Ελπίδας» με απόλυτη διοικητική και δικαστική εξουσία. Αυτή η στρατηγική υπήρξε πολύ επιτυχής και η εταιρία απέκτησε γρήγορα μεγάλη επιρροή, αποκτώντας μονοπώλιο στο εμπόριο με τη Μαλαισία, την Ιαπωνία και την Κίνα.

Γύρω στο 1750 η θέση του Άμστερνταμ ως διαμετακομιστικό κέντρο είχε αρχίσει να φθίνει καθώς όλο και μεγαλύτερο μέρος του εμπορίου διεξαγόταν απευθείας και η βιομηχανική επανάσταση μετέφερε την εστία του θαλάσσιου εμπορίου στη Βρετανία. Η ατμομηχανή κατέστησε δυνατή τη χρήση κάρβουνου στις μηχανές ισχύος και, καθώς οι μηχανές αντικατέστησαν τους ανθρώπους στη βιομηχανία, η παραγωγή προϊόντων αυξήθηκε. Αυτό βρήκε άμεση εφαρμογή στο βασικό αγαθό του διεθνούς εμπορίου, τα υφάσματα. Εντός των επόμενων 50 ετών, οι Βρετανοί βιομήχανοι αυτοματοποίησαν τους πιο απαιτητικούς σε ειδίκευση και χρονοβόρους τομείς της υφαντουργίας, μειώνοντας δραστικά την τιμή του βαμβακερού υφάσματος. Όταν ο Χάργκριβς εφεύρε την «spinning jenny», κλωστική μηχανή για την παραγωγή βαμβακερής ίνας, η τιμή της κλωστής βάμβακος έπεσε από 38 σελίνια ανά λίβρα το 1786 σε λιγότερο από 10 σελίνια ανά λίβρα το 1800. Ο υδροκίνητος αργαλειός (1769) του Άρκραϊτ, η κλωστική μηχανή («mule») του Κρόμπτον (1779) και ο μηχανικός αργαλειός του Κάρτραϊτ επέκτειναν τον αυτοματισμό στη βιομηχανική παραγωγή υφάσματος. Το 1815 οι εξαγωγές βαμβακερού υφάσματος από τη Βρετανία αντιστοιχούσαν στο 40% της αξίας των βρετανικών εξαγωγών εγχώριων προϊόντων. Εισήχθησαν νέες πρώτες ύλες. Οι δυο σημαντικότερες ήταν ο άνθρακας, που απάλλαξε τους σιδεράδες από την εξάρτηση από τα δάση για την εύρεση κάρβουνου, και το βαμβάκι, με το οποίο δημιουργήθηκε μια νέα αγορά στην ένδυση.

Το θαλάσσιο εμπόριο τον δέκατο όγδοο αιώνα

Το θαλάσσιο εμπόριο, όπου δέσποζαν τα υφαντά, τα μάλλινα υφάσματα, η ξυλεία, το κρασί και τα είδη παντοπωλείου, αναπτύχθηκε ραγδαία και το βρετανικό εξωτερικό εμπόριο (καθαρές εισαγωγές και εγχώριες εξαγωγές) αυξήθηκε από 10 εκατομμύρια λίρες το 1700 σε 60 εκατομμύρια λίρες το

1800. Καθώς ο αιώνας προχωρούσε, ο χαρακτήρας των εισαγωγών άλλαζε. Εξωτικά τρόφιμα και πρώτες ύλες από την ήπειρο της Αμερικής έκαναν την εμφάνισή τους και το Λονδίνο, μετά το 1660, με τις όλο και περισσότερες εξαγωγές βιομηχανικών ειδών και με το εύρος οικονομικών και μεταφορικών υπηρεσιών, σταδιακά κατέλαβε ηγετική θέση. Το μεγάλων αποστάσεων ασιατικό εμπόριο το ήλεγχαν ακόμα τα μονοπώλια της Αγγλίας και της Ολλανδικής Εταιρίας Ανατολικών Ινδιών, αλλά το εμπόριο στον Ατλαντικό το εξυπηρετούσαν μικροέμποροι που δρούσαν στη Βαλτική, στη Μεσόγειο, στις Δυτικές Ινδίες, στην Ανατολική Ακτή της Βορείου Αμερικής και, ενίοτε, στη Δυτική Αφρική και στη Βραζιλία. Τα στατιστικά αρχεία για τα πλοία που εισέρχονταν στη Μεγάλη Βρετανία και εκτελώνιζαν για εξωτερικό εμπόριο το 1792 (Πίνακας 1.1) μας δίνουν μια εικόνα για το μέγεθος αυτών των εμπορικών δραστηριοτήτων και τον αριθμό των πλοίων που χρησιμοποιούνταν για αυτές.

Το εμπόριο με τη Βαλτική, τη Γερμανία, την Πολωνία, τη Ρωσία και τη Σκανδιναβία ήταν από τα πιο σπουδαία. Το 1792, 2700 πλοία εισήλθαν στη Βρετανία φορτωμένα με υλικά ναυπηγικής, κάνναβη, ζωικό λίπος, σίδηρο, ποτάσα και σιτηρά. Μεγάλο μέρος αυτού του εμπορίου διεξαγόταν σε Δανικά και Σουηδικά πλοία. Αν τα πλοία εκτελούσαν τρία ταξίδια το χρόνο, πράγμα πιθανό δεδομένου ότι η άσκηση του εμπορίου σ' εκείνες τις βόρειες θάλασσες το χειμώνα ήταν σχεδόν αδύνατη, χίλια πλοία θα χρειάζονταν για να καλύψουν αυτή την εμπορική δραστηριότητα. Εξίσου σημαντικό για τους εμπόρους ήταν το εμπόριο με τις Δυτικές Ινδίες. Τα αποικιακά προϊόντα, όπως η ζάχαρη, το ρούμι, η μελάσα, ο καφές, το κακάο, το βαμβάκι και οι χρωστικές ουσίες, στέλνονταν στις μητροπόλεις, ενώ κάποια πλοία διέγραφαν τριγωνική πορεία, πλέοντας προς την Ακτή της Γουινέας για να παραλάβουν σκλάβους και να τους μεταφέρουν στις Δυτικές Ινδίες. Το 1792 ενεπλάκησαν στο εμπόριο περίπου 700 με 900 πλοία. Το Λονδίνο, το Λίβερπουλ και το Μπρίστολ ήταν τα βασικά λιμάνια στο εμπόριο των Δυτικών Ινδιών. Για το εμπόριο με τις Ηνωμένες Πολιτείες χρησιμοποιήθηκαν περίπου 250 βρετανικά πλοία, μέσου μεγέθους 200 περίπου τόνων, που μετέφεραν στο εξωτερικό φορτία με βρετανικά βιομηχανικά είδη και έκαναν επανεξαγωγές ινδικών και ξενόφερτων προϊόντων. Επέστρεφαν με καπνό, ρύζι, βαμβάκι, καλαμπόκι, ξυλεία και ρητινικά προϊόντα. Δραστήριο ήταν και το εμπόριο με τη Βρετανική Βόρειο

Αμερική και τη Νέα Γη, ώστε να προμηθεύονται οι ψαράδες του Χάντσον Μπέη με τ' απαραίτητα.

Το εμπόριο μικρών αποστάσεων με την Ισπανία, την Πορτογαλία, τη Μαδέρα και τις Κανάριες Νήσους πρόσφερε εργασία σε περίπου 500 ή 600 μικρά πλοία που μετέφεραν κρασί, λάδι, φρούτα, φελλό, άλατα και φίνο μαλλί από την Ισπανία. Επίσης, διεξαγόταν εμπόριο μεγάλων αποστάσεων με τη Γροιλανδία και τις περιοχές αλιείας φαλαινών στη Νότια Θάλασσα. Η φαλινοθηρία ήταν μια εξαιρετικά επικερδής επιχείρηση, με περίπου 150 πλοία να σαλπάρουν ετησίως από τα αγγλικά και σκωτσέζικα λιμάνια προς τις περιοχές των φαλαινών. Τέλος, υπήρχε και το παράκτιο εμπόριο. Ένας στόλος μικρών καραβιών των 200 περίπου τόνων εκτελούσε δρομολόγια στην ανατολική ακτή, μεταξύ σκωτσέζικων λιμανιών και Νιούκαστλ, Χαλλ, Γιαρμάουθ και Λονδίνου. Μετέφεραν κάρβουνο, πέτρες, σχιστόλιθο, άργιλο, μύρα και σιτάρι. Αυτά τα πλοία ήταν που χρησιμοποίησε ο Άνταμ Σμιθ σαν παράδειγμα για την αποτελεσματικότητα των θαλάσσιων μεταφορών στον *Πλούτο των Εθνών*. Το κάρβουνο ήταν μακράν το σημαντικότερο εμπόρευμα και, στα τέλη του δέκατου όγδοου αιώνα, χρησιμοποιήθηκαν περίπου 500 πλοία, των 200 περίπου τόνων, που εκτελούσαν οχτώ ή εννιά κυκλικές διαδρομές το χρόνο.

Τέλος, υπήρχε και η επιβατηγός ναυτιλία. Πέραν των φορτίων, πολλά εμπορικά πλοία στον Ατλαντικό μετέφεραν περιορισμένο αριθμό επιβατών έναντι συμφωνημένης τιμής με τον καπετάνιο. Ωστόσο, η πλειοψηφία των επιβατών ταξίδευε με τα πλοία του Ταχυδρομείου. Επρόκειτο για ταχύπλοα των 200 περίπου τόνων που μετέφεραν την αλληλογραφία εβδομαδιαίως στην Ισπανία, στην Πορτογαλία και στις Δυτικές Ινδίες και, σε μεγαλύτερα χρονικά διαστήματα, στο Χάλιφαξ, στη Νέα Υόρκη, στη Βραζιλία, στο Σουρινάμ και στη Μεσόγειο. Το 1808 υπήρχαν 39 ταχυδρομικά πλοία Φάλμαουθ, που μετέφεραν 2.000-3.000 επιβάτες το χρόνο. Με τα ναύλα από Φάλμαουθ για Γιβραλτάρ να κοστίζουν 35 γκινέες (36,75 λίρες), η διοίκηση ενός ταχυδρομικού πλοίου ήταν ένα επικερδές επάγγελμα.

Η άνοδος του ανεξάρτητου πλοιοκτήτη

Στα τέλη του δέκατου ογδόου αιώνα, το εμπόριο στον Ατλαντικό συνέχιζαν ακόμα να το ελέγχουν κυρίως οι έμποροι και οι ιδιωτικές εταιρίες. Ένα

συνδικάτο κατασκεύαζε ή ναύλωνε ένα πλοίο, το εφοδίαζε με εμπόρευμα και εισέπραττε το κέρδος του από τη συναλλαγή ή από τη μεταφορά εμπορευμάτων για λογαριασμό τρίτου. Συνήθως στο πλοίο επέβαινε ένας υπεύθυνος φορτίου που κανόνιζε τις εμπορικές υποθέσεις, αν και αυτό συχνά το αναλάμβανε ο καπετάνιος, αν είχε τα προσόντα. Ο επιστάτης φορτίου αγόραζε και πουλούσε φορτία και μπορούσε, για παράδειγμα, να δώσει εντολή να πιάσει το πλοίο κι ένα δεύτερο λιμάνι εκφόρτωσης, ή να πλεύσει υπό έρμα προς ένα λιμάνι όπου κάποιο φορτίο μπορεί να ήταν διαθέσιμο. Καθώς το εμπόριο αυξανόταν, αυτή η αβέβαιη προσέγγιση σταδιακά αντικαταστάθηκε από ένα πιο δομημένο σύστημα. Κάποιες εταιρίες ειδικεύονταν στο εμπόριο σε συγκεκριμένες περιοχές, όπως τη Βαλτική ή τις Δυτικές Ινδίες, και άλλες ειδικεύονταν στην ιδιοκτησία και τη λειτουργία των πλοίων. Έτσι, οι ρόλοι του εμπόρου και του πλοιοκτήτη σταδιακά διαχωρίστηκαν.

Κάποια ταξίδια που ανέλαβε ο Καπετάνιος Ναθαναήλ Γιούρινγκ στις αρχές του δεκάτου ογδόου αιώνα περιγράφουν πώς λειτουργούσε το εμπορικό σύστημα στην πράξη. Το 1698 φόρτωσε είδη παντοπωλείου στην Ιρλανδία κι έπλευσε για τα νησιά Μπαρμπάντος, όπου τα πούλησε και αγόρασε ρούμι, ζάχαρη και μελάσα για τους ψαράδες στη Νέα Γη, από τους οποίους σκόπευε να αγοράσει ένα φορτίο με ψάρια για την Πορτογαλία. Παρ' όλα αυτά, όταν έφτασε στη Νέα Γη η αγορά είχε συσώρευση αποθέματος σε αποικιακά προϊόντα και οι τιμές των ψαριών ήταν τόσο υψηλές που επέστρεψε στη Βιρτζίνια, όπου πούλησε το εμπόρευσμά του και αγόρασε καπνό. Σε άλλο ταξίδι το 1712 με το 300 τόνων *Hamilton*, είχε εντολή να φορτώσει αιματόξυλο στο Καμπεάτσι για να πουληθεί στη Μεσόγειο. Έκανε πρώτα στάση στη Λισαβόνα, όπου πούλησε 50 τόνους κορμών και φόρτωσε ζάχαρη για το Λιβόρνο στην Ιταλία. Εκεί, ζήτησε την επαγγελματική συμβουλή του Άγγλου πρόξενου σχετικά με τα ιδιαίτερα οφέλη του Λιβόρνου και της Βενετίας ως αγορές για το αιματόξυλο. Τελικά, πούλησε το φορτίο στο Λιβόρνο, όπου έκλεισε ναυλοσύμφωνο για τη μεταφορά 100 βαρελιών με λάδι από Τυνησία για Γένοβα. Όταν έφτασε στην Τυνησία, ο Μπέης τον ανάγκασε να κάνει μια μικρή παράκτια διαδρομή για να φέρει ξυλεία από την Ταμπάρκα. Μετά από εκεί φόρτωσε το λάδι και, βλέποντας ότι δεν υπήρχαν άλλες συμφέρουσες αγοραπωλησίες, φόρτωσε το πλοίο με «άλλα αγαθά που μπορούσα να διαθέσω κατά τη μεταφορά» προς Γένοβα. Στη Γένοβα έκλεισε συμφωνία «για τη

μεταφορά ενός φορτίου σιτηρών, το οποίο είχα αναλάβει την υποχρέωση να μεταφέρω πρώτα στο Κάδιθ και να δοκιμάσω την εκεί αγορά · κι αν αυτό δεν απέδιδε, θα συνέχιζα στη Λισαβόνα». Οι άνεμοι, όμως, δεν ευνοούσαν την είσοδο του πλοίου στο Κάδιθ, οπότε έπλευσε απευθείας για Λισαβόνα. Αφού παρέδωσε το σιτάρι και «κρίνοντας ότι το πλοίο είχε φθαρεί εντελώς από το χρόνο», το πούλησε, εν συνεχεία, σε Πορτογάλους διαλυτές πλοίων «όπως ήμουν εξουσιοδοτημένος». Εκπληκτικό ταξίδι!

Ο Γιούρινγκ ήταν και έμπορος και μεταφορέας, αλλά προς το τέλος του αιώνα η διάκριση μεταξύ των πλοιοκτητικών και των εμπορικών συμφερόντων άρχισε να γίνεται πιο σαφής. Ο όρος «πλοιοκτήτης» πρωτοεμφανίστηκε στα νηολόγια το 1786 και, στις αρχές του δέκατου ένατου αιώνα, οι διαφημίσεις για τη Γενική Εταιρεία Πλοιοκτητών (General Shipowner's Society) έδιναν ιδιαίτερη έμφαση στο γεγονός ότι η επαγγελματική δραστηριότητα των μελών της περιοριζόταν στη διαχείριση των πλοίων, χωρίς εξωτερικά συμφέροντα. Αυτή η μεταβολή συνοδεύτηκε από αύξηση στον αριθμό των ναυλομεσιτών, των ναυτικών ασφαλιστών και των ασφαλειομεσιτών, που εμπλέκονταν επαγγελματικά με τη ναυτιλία. Το 1734 δημοσιεύτηκε η *Καθημερινή Εφημερίδα των Λόυδ (Lloyd's List)* ως ναυτιλιακή εφημερίδα, αρχικά για τους ναυτικούς ασφαλιστές και, λίγο αργότερα, το 1766 ο Νηογνώμων των Λόυδς (Lloyd's Register of Shipping) δημοσίευσε το πρώτο νηολόγιο.

Παρ' όλο που το μεταφορικό σύστημα βελτιωνόταν, τα πλοία και το επίπεδο ναυσιπλοΐας παρέμεναν τόσο ανεπαρκή, που τα ταξίδια στη θάλασσα διαρκούσαν πολύ. Για παράδειγμα, ο Σάμιουελ Κέλλυ κατέγραψε ότι τη δεκαετία του 1780 η διάρκεια του πλου από το Λίβερπουλ στη Φιλαδέλφεια κυμαινόταν μεταξύ 43 και 63 ημερών, ενώ το ταξίδι της επιστροφής από τη Φιλαδέλφεια στο Λίβερπουλ διαρκούσε 29 ως 47 μέρες. Παρομοίως, ο πλους από το Λίβερπουλ στη Μασσαλία διαρκούσε 37 μέρες. Η χειρότερή του εμπειρία ήταν μια χειμερινή μετάβαση από το Λίβερπουλ στη Νέα Υόρκη, που κράτησε 119 μέρες. Το μέγεθος των πλοίων ήταν σε γενικές γραμμές περίπου 300-400 τόνους, παρότι η Εταιρεία Ανατολικών Ινδιών διεύθυνε έναν στόλο 122 πλοίων, των 870 τόνων κατά μέσο όρο. Αυτό το μη ικανοποιητικό καθεστώς επρόκειτο να αλλάξει.

1.5 ΠΛΟΙΑ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΚΑΙ ΕΛΕΥΘΕΡΑ ΦΟΡΤΗΓΑ

ΠΛΟΙΑ, 1833-1950

Τέσσερις καινοτομίες μεταμορφώνουν την εμπορική ναυτιλία

Τον δέκατο ένατο αιώνα, η ναυτιλία άλλαξε περισσότερο απ' ότι τις δυο προηγούμενες χιλιετίες. Ένας Βενετός πλοίαρχος που θα εισέπλεε στο Λονδίνο το 1800 θα ένιωθε σύντομα σαν στο σπίτι του. Τα πλοία ήταν μεγαλύτερα, με καλύτερα ιστία και οι τεχνικές ναυσιπλοΐας είχαν βελτιωθεί, αλλά παρέμεναν ξύλινα και ιστιοφόρα. Έναν αιώνα αργότερα θα τον περίμενε μεγάλη έκπληξη. Στον ποταμό θα ήταν στριμωγμένα τεράστια ατσάλινα πλοία που θα εκτόξευαν ατμό και θα έπλεαν κόντρα στον άνεμο και την παλίρροια, ανταποκρινόμενα σε οδηγίες που θα μεταδίδονταν με καλώδια απ' τη μια άκρη του πλανήτη στην άλλη. Εντός λίγων δεκαετιών, η ναυτιλία μεταμορφώθηκε από ένα εύηλο σύστημα που το λειτουργούσαν έμποροι σαν τον Καπετάνιο Γιούρινγκ, σε αυστηρά διοικούμενη βιομηχανία που ειδικευόταν στη μεταφορά φορτίων δια θαλάσσης.

Αυτή η ριζική αλλαγή υπήρξε μέρος της βιομηχανικής επανάστασης που λάμβανε χώρα στη Μεγάλη Βρετανία και την Ευρώπη εκείνη την εποχή. Καθώς αυξανόταν η βιομηχανική παραγωγή, ιδιαίτερα στην υφαντουργία, η παραγόμενη ποσότητα δεν ήταν δυνατόν να καταναλωθεί τοπικά και το εμπόριο έγινε απαραίτητο κομμάτι της νέας βιομηχανικής κοινωνίας. Η μηχανολογική τεχνολογία, που μεταμόρφωσε την υφαντουργική βιομηχανία, προκάλεσε επίσης ένα νέο σύστημα μεταφορών, προκειμένου να μεταφέρονται τα προϊόντα σε νέες αγορές και να εισέρχονται οι πρώτες ύλες και τα τρόφιμα που απαιτούσε ο αυξανόμενος βιομηχανικός πληθυσμός. Πολλοί παράγοντες συνέβαλλαν σε αυτή την αλλαγή, αλλά τέσσερις εξ αυτών ήταν ιδιαίτερης σημασίας: πρώτον, οι ατμομηχανές που απάλλαξαν τα πλοία από την εξάρτηση στον άνεμο · δεύτερον, τα σιδερένια σκάφη που προστάτευαν το φορτίο και επέτρεψαν την κατασκευή πολύ πιο μεγάλων πλοίων · τρίτον, οι προπέλες που κατέστησαν τα εμπορικά πλοία πιο αξιόπλοα και τέταρτον, το καλωδιακό δίκτυο ανοιχτής θαλάσσης που επέτρεψε στους εμπόρους και τους πλοιοκτήτες να επικοινωνούν από τη μια άκρη του κόσμου στην άλλη.

Καθώς οι διώρυγες, οι σιδηρόδρομοι και τα ατμόπλοια συγχωνεύτηκαν σε ένα παγκόσμιο δίκτυο μεταφορών, το δεύτερο μισό του δεκάτου ενάτου αιώνα η ναυτιλιακή βιομηχανία ανέπτυξε ένα εντελώς καινούργιο μεταφορικό σύστημα που ανέβασε την ταχύτητα και την αποτελεσματικότητα των μεταφορών στα ύψη. Αυτό το νέο σύστημα αποτελείτο από τρία μέρη: τα «επιβατηγά πλοία τακτικών γραμμών» (λάινερ), που μετέφεραν το ταχυδρομείο και τους επιβάτες με τακτικές υπηρεσίες μεταξύ των οικονομικών «ομφαλών» της Βόρειας Αμερικής, της Ευρώπης και της Άπω Ανατολής · τα «φορτηγά τακτικών γραμμών» (φορτηγά λάινερ), που μετέφεραν φορτία και περιορισμένο αριθμό επιβατών σε ένα διευρυμένο δίκτυο τακτικών υπηρεσιών μεταξύ των ανεπτυγμένων και των αυτοκρατορικών αγορών · τέλος, τα ελεύθερα φορτηγά πλοία (tramps) που μετέφεραν άμεσα φορτία σε διαδρομές που δεν εξυπηρετούσαν οι υπηρεσίες λάινερ, ή όταν υπήρχε διαθέσιμο φορτίο και μπορούσαν να ζητήσουν φθηνότερα ναύλα.

Η ανάπτυξη του θαλάσσιου εμπορίου τον δέκατο ένατο αιώνα

Η κλιμάκωση της αλλαγής απεικονίζεται στην ταχύτητα ανάπτυξης του εμπορίου. Το θαλάσσιο εμπόριο αυξήθηκε από 20 εκατομμύρια τόνους το 1840 σε 140 εκατομμύρια τόνους το 1887, αγγίζοντας κατά μέσο όρο το 4,2% ετησίως (Πίνακας 1.2). Τα μιλίτονα (ton miles) επίσης αυξήθηκαν, καθώς οι συναλλαγές με τη Βαλτική και τη Μεσόγειο αντικαταστάθηκαν από το εμπόριο μεγάλων αποστάσεων με τη Βόρεια Αμερική, τη Νότια Αμερική και την Αυστραλία. Για πρώτη φορά εμφανίστηκαν στην αγορά βιομηχανικά φορτία σε πολύ μεγάλες ποσότητες, με σημαντικότερο το εμπόριο άνθρακα. Επί σειρά ετών ο άνθρακας μεταφερόταν από τα βορειοανατολικά της Αγγλίας ως οικιακό καύσιμο, αλλά τον δέκατο ένατο αιώνα μεγάλες ποσότητες άρχισαν να χρησιμοποιούνται στη βιομηχανία και ως καύσιμα για τα ατμόπλοια. Το τονάζ αυξήθηκε από 1,4 εκατομμύρια τόνους το 1840 σε 49,3 εκατομμύρια τόνους το 1887. Κατά τη διάρκεια της ίδιας περιόδου, το εμπόριο κλωστοϋφαντουργικών ινών, κυρίως το βαμβάκι, το μαλλί και η γιούτα (κλωστοϋφαντουργική ίνα φυτικής προέλευσης) επίσης αναπτύχθηκε ραγδαία προκειμένου να προμηθεύονται τα καινούρια εργοστάσια κλωστοϋφαντουργίας της βιομηχανικής Βρετανίας. Μετά την ακύρωση των

«Νόμων του Καλαμποκιού» το 1847, το εμπόριο σιτηρών αυξήθηκε από 1,9 εκατομμύρια τόνους το 1842 σε 19,2 εκατομμύρια τόνους το 1887. Αρχικά, το εμπόρευμα ερχόταν από τη Μαύρη Θάλασσα, αλλά αφού οι σιδηρόδρομοι άνοιξαν το δρόμο για τη Βόρεια και τη Νότια Αμερική, οι συναλλαγές με την Ανατολική Ακτή των Ηνωμένων Πολιτειών, τον Κόλπο και τη Νότια Αμερική, και ιδιαίτερα το Ρίβερ Πλέιτ, έγιναν εξίσου σημαντικές. Η ξυλεία και οι συναλλαγές με τη Βαλτική επίσης αυξήθηκαν και το 1887 έχουμε τα πρώτα φορτία πετρελαίου, μόλις 2,7 εκατομμυρίων τόνων, που δεν ήταν παρά η αρχή μιας εμπορικής δραστηριότητας που σε βάθος χρόνου θα ξεπερνούσε τα 2 δισεκατομμύρια τόνους.

Καθώς αναπτυσσόταν το διεθνές εμπόριο, εκτός από τα φορτία αυξανόταν και η κίνηση των επιβατών και των ταχυδρομείων και υπήρχε τεράστια εμπορική πίεση να επιταχυνθούν αυτές οι υπηρεσίες. Ο διάρκειας 60 ημερών αμφοτερόπλους στον Βόρειο Ατλαντικό δυσχέραινε το επάγγελμα ενώ υπήρχε ζήτηση για ταχεία διαμετακόμιση. Η μεταφορά επιβατών είχε επίσης διογκωθεί λόγω της μετακίνησης μεταναστών από την Ευρώπη στις ΗΠΑ και στην Αυστραλία. Τα νούμερα αυξήθηκαν από 32.000 ετησίως μεταξύ των ετών 1825 και 1835, σε 71.000 ετησίως από το 1836 ως το 1845 και σε 250.000 ετησίως από το 1845 ως το 1854, ακολουθώντας τον πυρετό του χρυσού στην Καλιφόρνια το 1847. Παρότι αυτός ο ρυθμός δεν ήταν συνεχής, η εμπορική δραστηριότητα παρέμεινε ακμαία μέχρι τη δεκαετία του 1950.

Ο ατμός αντικαθιστά το ιστίο στο εμπορικό ναυτικό

Καθώς ο δέκατος ένατος αιώνας προχωρούσε, η τεχνολογία των ατμόπλοιων βελτιώθηκε θεαματικά. Το πρώτο μισό του αιώνα, η ιστιοπλοΐα έθεσε το ρυθμό και ο ανταγωνισμός μεταξύ των ναυπηγείων στη Βρετανία και στις Ηνωμένες Πολιτείες οδήγησε στην κατασκευή κάποιων από τα πιο αποτελεσματικά εμπορικά ιστιοφόρα πλοία όλων των εποχών. Μέχρι τη δεκαετία του 1850 τα νεότευκτα ατμόπλοια δεν μπορούσαν να τα συναγωνιστούν, κυρίως επειδή οι μηχανές τους ήταν τόσο ανεπαρκείς. Για παράδειγμα, όπως φαίνεται στον Πίνακα 1.3, το 1885 το 900 τόνων ατμόπλοιο έκαψε 199lb (λίβρες) καυσίμου ανά χίλια μιλιότονα στους 7.5 κόμβους. Σε έναν διάπλου του Ατλαντικού θα χρησιμοποιούσε 360 τόνους κάρβουνο, που

θα καταλάμβανε το 40% του χώρου φορτίου του. Συνεπάγεται ότι τα ατμόπλοια ήταν ακόμα πολύ δυσλειτουργικά για να συμφέρουν οικονομικά σε πορείες ανοιχτής θαλάσσης (βλ. Πίνακα 1.3) και το 1852 μόνο 153 πλοία ήταν καταχωρημένα στον *Νηογνώμονα των Λόνδ.* Το 1875, όμως, οι ατμομηχανές έκαigan μόλις 80 λίβρες ανά χίλια φορτωτικά μιλιότονα και, για πρώτη φορά, οι ναυπηγοί παρείχαν ατμόπλοια επαρκώς ικανά να ανταγωνιστούν τα ιστιοφόρα στις υπερπόντιες εμπορικές δραστηριότητες. Η διάνοιξη της Διώρυγας του Σουέζ το 1869 ήρθε την κατάλληλη στιγμή για να προκαλέσει μεγάλο κύμα καινοτομιών στις επενδύσεις, τριπλασιάζοντας τον παγκόσμιο εμπορικό στόλο από 9 εκατομμύρια κ.ο.χ. (κόροι ολικής χωρητικότητας) το 1860 σε 32 εκατομμύρια κ.ο.χ. το 1902 (σχήμα 1.8).

Το 650 τόνων *John Bowes*, που κατασκευάστηκε στο Τζάροου το 1852 για παράκτιο εμπόριο άνθρακα και είναι ένα από τα πρώτα σύγχρονα φορτηγά χύδην φορτίου (μπαλκ κάρριερ), δείχνει πώς η νέα τεχνολογία, όποτε χρησιμοποιήθηκε κατάλληλα, αύξησε την αποτελεσματικότητα των μεταφορών. Στο πρώτο του ταξίδι φόρτωσε σε τέσσερεις ώρες 650 τόνους άνθρακα, σε 48 ώρες έφτασε στο Λονδίνο, σε 24 ώρες εκφόρτωσε και σε 48 ώρες είχε επιστρέψει στον ποταμό Τάιν. Σε σύγκριση με τις πέντε εβδομάδες που χρειαζόταν ένα ιστιοπλόο, αυτός ο πενθήμερος αμφοτερόπλους αύξησε την παραγωγικότητα κατά 600%. Εκτός από την ταχύτητα και την αξιοπιστία, τα σιδερένια σκάφη ήταν ομοιόμορφα υδατοστεγή, μειώνοντας τις ζημιές φορτίου, και το ωφέλιμο φορτίο ήταν 25% περισσότερο απ' ό,τι σε ένα ξύλινο πλοίο. Το 1875 ένα πλοίο της κατηγορίας «Handy» είχε αυξηθεί στους 1400 κ.ο.χ. (1900 τόνους νεκρού βάρους) και μέχρι την εκπονή του δέκατου ένατου αιώνα, τα πλοία των 4600 κ.ο.χ. ήταν συνηθισμένα. Αυτό το στάδιο τεχνικής προόδου έφτασε στην ακμή του τις πρώτες δεκαετίες του εικοστού αιώνα με ταχύπλοα υπερωκεάνια λάινερ σαν το 45.000 κ.ο.χ. *Aquitania*, που κατασκευάστηκε το 1914 για τη μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων μεταξύ Βόρειας Ευρώπης και Βόρειας Αμερικής. Η μετακίνηση επιβατών είχε γίνει βασικό στοιχείο του ναυτικού εμπορίου, όχι μόνο για τις μεγάλες εταιρίες επιβατηγών λάινερ, αλλά και για τα φορτηγά λάινερ, ακόμα και για κάποια ελεύθερα φορτηγά πλοία.

Όμως, παρά το παραγωγικό τους όφελος, τα ατμόπλοια ήταν τόσο ακριβά στην κατασκευή και τη λειτουργία τους, που η μετάβαση από τα ιστία στον ατμό

πήρε πάνω από 50 χρόνια. Το 1850, τα 2.000 κ.ο.χ. ταχύπλοα κλίπερ μπορούσαν άνετα να ανταγωνιστούν τα πρώτα ατμόπλοια, που έκαιγαν τόσο κάρβουνο που έμενε λίγος χώρος φορτίου στα μακρινά ταξίδια. Οι ατμομηχανές τριπλής εκτόνωσης έλυσαν αυτό το πρόβλημα και από το 1855 ως το 1875 η κατανάλωση καυσίμων έπεσε κατά 60%, από 199 λίβρες ανά χίλια φορτωτικά μιλιότονα στις 80 λίβρες και μέχρι το 1915 είχε μειωθεί ξανά στο μισό (βλ. Πίνακα 1.3). Το 1915, ένα ελεύθερο φορτηγό 53.000 κ.ο.χ. χρειαζόταν μόνο 35 τόνους κάρβουνο τη μέρα και κατανάλωνε μόνο 40 λίβρες ανά φορτωτικό μιλιότονο. Οι ατσάλινοι σκελετοί επέτρεψαν την κατασκευή μεγαλύτερων πλοίων και η διάνοιξη της Διώρυγας του Σουέζ το 1869 ελάττωσε τη ζωτικής σημασίας θαλάσσια οδό μεταξύ Ανατολής και Ευρώπης κατά 4.000 μίλια, με πολλούς σταθμούς ανεφοδιασμού καυσίμων, προσφέροντας μεγάλο πλεονέκτημα στα ατμόπλοια. Με κάθε βήμα προόδου της τεχνολογίας ατμού, αυξάνονταν τα οικονομικά άγχη της ιστιοφόρου ναυτιλίας, αλλά τα ιστιοφόρα αποδείχτηκαν απροσδόκητα προσαρμόσιμα στο μεγάλων αποστάσεων χύδην εμπόριο, με είδη όπως το μαλλί, το ρύζι, τα σιτηρά, το νιτρικό άλας και το κάρβουνο. Επί παραδείγματι, το 1891 υπήρχαν ακόμα 77 ιστιοπλόα στο Σύδνεϋ που φόρτωναν μαλλί για το Λονδίνο και το τελευταίο εμπορικό ιστιοφόρο, το *Elakoon*, δεν μετατράπηκε σε μηχανοκίνητο παρά το 1945. Στην πορεία υπήρξαν κι άλλες τεχνικές αλλαγές, καμία όμως τόσο θεμελιώδης. Το πρώτο υπερωκεάνιο ντιζελοκίνητο πλοίο, το *Selandia*, τέθηκε σε λειτουργία το 1912 και τα επόμενα 50 έτη η μηχανή ντίζελ αντικατέστησε την ατμομηχανή, όχι όμως στα πιο δυνατά πλοία. Τη δεκαετία του 1930, η συγκόλληση άρχισε να αντικαθιστά τα καρφιά λαμαρίνας στην κατασκευή σκαφών και τη δεκαετία του 1970 ο αυτοματισμός μείωσε στο μισό τον αριθμό του πληρώματος που απαιτείται για να επανδρωθεί ένα υπερωκεάνιο.

Κατά τη διάρκεια των επόμενων 50 ετών αναπτύχθηκε μια σειρά πλοίων ειδικευμένων στη μεταφορά συγκεκριμένων τύπων φορτίου (βλ. Σχήμα 1.8) : το *Agamemnon*, το πρώτο φορτηγό λάινερ το 1866 · το πρώτο φορτηγό ψυγείο το 1880 · το πρώτο δεξαμενόπλοιο, το *Glückauf*, το 1886 · το πρώτο ντιζελοκίνητο το 1912 και το πρώτο πλοίο διπλής χρήσεως για μεταφορά μεταλλεύματος και πετρελαίου το 1921. Εν τούτοις, τα επιβατηγά λάινερ ήταν το εξαιρετικό γεγονός εκείνης της περιόδου. Αυτά τα πλοία, σχεδιασμένα να

μεταφέρουν τάχιστα επιβάτες και ταχυδρομείο δια μέσω του Ατλαντικού και των Αυτοκρατορικών οδών, πρωτοεμφανίστηκαν το δεύτερο μισό του δεκάτου ενάτου αιώνα και έφτασαν στο απόγειό τους ακριβώς πριν τον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο, μειώνοντας στην πορεία τον διάπλου του Ατλαντικού από 17 μέρες σε πεντέμισι (βλ. Πίνακα 1.4).

Τα καλώδια ανοιχτής θαλάσσης φέρνουν την επανάσταση στις ναυτιλιακές επικοινωνίες

Εξίσου σημαντικό για τη διαμόρφωση της ναυτιλιακής βιομηχανίας τον δέκατο ένατο αιώνα υπήρξε το υποβρύχιο καλωδιακό δίκτυο που συνέδεε τις ηπείρους. Μέχρι τη δεκαετία του 1860, η διεθνής επικοινωνία διεκπεραιωνόταν με επιστολές και δεν υπήρχε ενημέρωση για τα πλοία, παρά μόνο κατά την επιστροφή τους · ο «Επιστάτης» ή ο Καπετάνιος επωμιζόταν τη διεξαγωγή της δουλειάς. Τα πλοία μπορούσαν να περιμένουν ακινητοποιημένα για εβδομάδες περιμένοντας φορτίο για την επιστροφή. Οι επιχειρήσεις χρειάζονταν καλύτερη πληροφόρηση σχετικά με τη διαθεσιμότητα των πλοίων και των φορτίων και επένδυσαν βαρέως στην προσπάθεια να το πετύχουν. Το 1841, η P&O εισήγαγε μια ταχεία ταχυδρομική υπηρεσία προς Ινδία, που περιελάμβανε την πλεύση προς Σουέζ, το πέρασμα του ισθμού με καμήλες από ενδιάμεσους σταθμούς και δια θαλάσσης προς Ινδία. Αυτό επέτρεπε να φτάνουν οι φορτωτικές στην Ινδία πριν το εμπόρευμα. Έπειτα, το 1855 τοποθετήθηκε το πρώτο καλώδιο στον Ατλαντικό. Το σήμα ήταν ασθενές και λειτούργησε μόνο για 40 μέρες, αλλά φάνηκαν οι δυνατότητες. Το 1865 εγκαινιάστηκε ένα χερσαίο καλώδιο δια μέσου Σιβηρίας προς Βομβάη, αλλά τα μηνύματα χρειάζονταν 10 μέρες για να μεταδοθούν από τους ενδιάμεσους σταθμούς.

Στη συνέχεια το 1865, το *Great Eastern*, σιδερένιο ατμόπλοιο 18.915 κ.ο.χ. του Μπρουνέλ, πόντισε το πρώτο υπερατλαντικό καλώδιο με επιτυχία. Μπορούσε να κάνει ελιγμούς με μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα απ' ό τι τα ιστιοφόρα που χρησιμοποιήθηκαν το 1855 και ήταν αρκετά μεγάλο για να μεταφέρει ένα καλώδιο αρκετά μακρύ, ώστε να εκτείνεται από την Ιρλανδία ως στη Νέα Γη, και διέθετε μηχανισμό για να ελέγχει το καλώδιο κατά την τοποθέτηση. Στην πρώτη αποστολή το 1865, το καλώδιο διαχωρίστηκε

καταμεσής του ωκεανού και χάθηκε μαζί με τα 3 εκατομμύρια δολάρια του επενδυτή του, περίπου 180 εκατομμύρια δολάρια σήμερα. Ωστόσο, το 1866 τοποθέτησε νέο καλώδιο και επανέκτησε και επιδιόρθωσε το καλώδιο του 1865. Εντός μιας δεκαετίας, ένα καλωδιακό δίκτυο συνέδεε τις μεγάλες πόλεις του κόσμου και μέχρι το 1897 είχαν ποντιστεί καλώδια 162.000 ναυτικών μιλίων, με το Λονδίνο να βρίσκεται στην καρδιά του δικτύου. Αυτό το δίκτυο επικοινωνιών μεταμόρφωσε τη ναυτιλιακή βιομηχανία, επιτρέποντας για πρώτη φορά τον προγραμματισμό των μεταφορών. Τελικά, λοιπόν, ο εμπορικός «λευκός ελέφαντας» του Μπρουνέλ, το *Great Eastern*, συνεισέφερε περισσότερο στη ναυτιλία ως ταπεινός καλωδιοθέτης, απ' ό, τι θα μπορούσε να έχει κάνει ως επιβατηγό πλοίο.

Το ναυτιλιακό σύστημα τακτικών γραμμών και ελεύθερων πλοίων κάνει την εμφάνισή του

Τα ατμόπλοια και η επανάσταση στις επικοινωνίες προετοίμασαν το έδαφος για ένα νέο και πιο επιτηδευμένο ναυτιλιακό σύστημα. Καθώς το εμπόριο εξελισσόταν και η πολυπλοκότητα του έργου των μεταφορών αυξανόταν, η αγορά σταδιακά διαχωρίστηκε σε τρεις τομείς: επιβατηγά τακτικών γραμμών, φορτηγά τακτικών γραμμών και ελεύθερα φορτηγά πλοία. Το βασικό μοντέλο εικονογραφείται στο Σχήμα 1.9. Το εύρος των εμπορευμάτων που στέλνονταν δια θαλάσσης στα μέσα και στα τέλη του δέκατου ένατου αιώνα φαίνεται στην αρχή του διαγράμματος και περιελάμβανε χύδην φορτία, υγρά, γενικό φορτίο, επιβάτες και αργότερα τον ίδιο αιώνα, κατεψυγμένο φορτίο. Το πιο περιζήτητο φορτίο ήταν οι επιβάτες, η αφρόκρεμα των φορτίων, και ένας ολόκληρος τομέας της επιχείρησης, τα επιβατηγά λάινερ, ήταν δομημένος ώστε να παρέχεται ταχεία μετακίνηση στις πολυσύχναστες οδούς μέσω του Ατλαντικού και προς την Άπω Ανατολή. Τα επιβατηγά λάινερ που κατασκευάστηκαν γι' αυτήν την δραστηριότητα ήταν εξοπλισμένα με καταλύματα για τους επιβάτες, ήταν συνήθως σχετικά γρήγορα και λειτουργούσαν βάση αναρτημένου προγράμματος. Τα φορτηγά λάινερ επίσης λειτουργούσαν με τακτικά δρομολόγια και συχνά ήταν σχεδιασμένα για συγκεκριμένες διαδρομές. Κατά κανόνα είχαν αρκετά καταστρώματα, που επέτρεπαν τη φόρτωση και την εκφόρτωση σε πολλά λιμάνια, και συχνά υπήρχε πρόβλεψη για ειδικά

εμπορεύματα, όπως κατεψυγμένα φορτία ή υπέρβαρα αντικείμενα. Τέλος, τα ελεύθερα φορτηγά μετέφεραν φορτία χύδην, π.χ. άνθρακα και σιτηρά, από ταξίδι σε ταξίδι. Ο σχεδιασμός τους ήταν, συνήθως, πολύ απλός, συχνά με ένα μεμονωμένο ενδιάμεσο κατάστρωμα και λιτό εξοπλισμό χειρισμού ταχυτήτων και φορτίων. Παρ' όλα αυτά, κάποια ήταν αρκετά προσαρμόσιμα, ώστε να μεταφέρουν γενικό φορτίο και να ναυλώνονται από εταιρίες λάινερ, όταν είχαν πρόβλημα χωρητικότητας. Τα πιο εξελιγμένα ελεύθερα φορτηγά σχεδιάστηκαν βάση αυτού του κριτηρίου.

Η επιβατηγός υπηρεσία τακτικών γραμμών

Μόλις έγιναν διαθέσιμα τα αξιόπιστα ατμόπλοια, τα ταξίδια έγιναν πολύ πιο διαχειρίσιμα και αναπτύχθηκε ραγδαία ένα δίκτυο επιβατηγών υπηρεσιών τακτικών γραμμών. Αρχικά, το ενδιαφέρον επικεντρωνόταν στην ταχύτητα μεταφοράς του ταχυδρομείου και των επιβατών μεταξύ των ηπείρων και ο Βόρειος Ατλαντικός ήταν το στολίδι της προόδου της ναυτιλιακής τεχνολογίας τον δεκάτου ενάτου αιώνα. Οι πρώτες υπηρεσίες λάινερ χρησιμοποιούσαν ιστιοπλόα και ο ανταγωνισμός παρακινούσε την αποτελεσματικότητα. Το 1816 ο Ισαάκ Ράιτ, Αμερικανός ιδιοκτήτης, ίδρυσε την πρώτη υπηρεσία λάινερ, την Old Black Ball Line. Με τα αξιοθαύμαστα αμερικάνικα ιστιοφόρα κλίπερ, πρόσφερε αναχωρήσεις κάθε δεκαπέντε μέρες μεταξύ Νέας Υόρκης και Λονδίνου, ανταγωνιζόμενη τη Swallowtail Line, εταιρία από το Νιου Μπεντφορντ. Παρότι πρόκειται για μεγάλη βελτίωση, τα πρώτα 10 χρόνια η μετάβαση από τη Νέα Υόρκη στο Λίβερπουλ διαρκούσε ακόμα κατά μέσο όρο 23 μέρες και από το Λίβερπουλ στη Νέα Υόρκη 43 μέρες. Τελικά έφτασαν να μεταφέρουν χίλιους επιβάτες την εβδομάδα, αλλά τη δεκαετία του 1850 επισκιάστηκαν από τα ελικοκίνητα ατμόπλοια της Μεγάλης Βρετανίας, τα οποία μείωσαν τη διάρκεια μετάβασης σε λιγότερο από δέκα μέρες προς κάθε κατεύθυνση εκ των δύο (βλ. Πίνακα 1.4).

Κατά τη διάρκεια του αιώνα τα επιβατηγά λάινερ εξελίχθηκαν σε μεγάλα, γρήγορα, πολυτελή πλοία με περιορισμένη χωρητικότητα φορτίου, κατασκευασμένα για τη γρήγορη μεταφορά επιβατών και ταχυδρομείου και για τη σημαντική μεταναστευτική δραστηριότητα από την Ευρώπη προς τις ΗΠΑ. Η ολοένα και πιο βελτιωμένη τεχνολογία των πλοίων που χρησιμοποιούσαν

στον Βόρειο Ατλαντικό καταγράφεται στον Πίνακα 1.4, όπου φαίνεται ότι από το 1833 ως το 1914 άλλαξε κάθε πτυχή του σχεδιασμού πλοίων. Το σκάφος επεκτάθηκε από 176 πόδια σε 901 και η ολική χωρητικότητα από 137 τόνους αυξήθηκε σε 45.647 τόνους. Στην κατασκευή των σκαφών το ξύλο αντικαταστάθηκε από το σίδηρο τη δεκαετία του 1850 και το σίδηρο από το ατσάλι τη δεκαετία του 1880, ενώ τη δεκαετία του 1850 η τροχήλατη πρόωση αντικαταστάθηκε από ατμοκίνητους έλικες. Οι ατμομηχανές τριπλής εκτόνωσης εμφανίστηκαν τη δεκαετία του 1880 και οι ατμοστροβίλοι το 1900. Η ταχύτητα αυξήθηκε από 7 κόμβους την ώρα το 1833 σε 25 κόμβους την ώρα το 1907 και η κατανάλωση καυσίμων από περίπου 20 τόνους ανά μέρα σε 1000 τόνους, με ουσιαστική βελτίωση στη θερμική απόδοση.

Η Cunard κατασκεύασε ατμόπλοια για τον Βόρειο Ατλαντικό ικανά να προσφέρουν ταχύτητα και αξιοπιστία υπό όλες τις καιρικές συνθήκες. Οι επιχειρήσεις προφανώς εκτιμούσαν δεόντως την παροχή τέτοιων υπηρεσιών. Για παράδειγμα, όταν το 1156 κ.ο.χ. τροχήλατο ατμόπλοιο *Britannia* της Cunard αποκλείστηκε λόγω πάγου στο λιμάνι της Βοστώνης το 1843-4, ντόπιοι έμποροι πλήρωσαν για τη διάνοιξη καναλιού 7 μιλίων για να ελευθερωθεί το πλοίο. Το *Britannia* είχε ταχύτητα 8.5 κόμβους με κατανάλωση 31,4 τόνους κάρβουνου τη μέρα, αλλά 30 χρόνια αργότερα το 1874, το 4566 κ.ο.χ. *Bothnia* είχε ταχύτητα 13 κόμβους με κατανάλωση 63 τόνους τη μέρα και χωρητικότητα 340 επιβατών επιπρόσθετη στους 3000 τόνους φορτίου (Πίνακας 1.5). Ως τις αρχές του εικοστού αιώνα αυτά τα επιβατηγά λάνιερ είχαν εξελιχθεί σε πολυτελή πλοία. Το 25 κόμβων και 31.938 κ.ο.χ. *Mauretania*, με 350 θερμοστές και 1000 τόνους κατανάλωσης άνθρακα ημερησίως, πιθανότατα χρησιμοποίησε περισσότερα καύσιμα από οποιοδήποτε πλοίο κατασκευάστηκε ποτέ. Ωστόσο, δεν ήταν όλα τα επιβατηγά λάνιερ τόσο εντυπωσιακά. Το *Balmoral Castle*, που κατασκευάστηκε το 1910 για το εμπόριο με τη Νότια Αφρική, είχε τέσσερα καταστρώματα και ζύγιζε 13.361 μεικτούς τόνους, είχε δυο τετραπλές μηχανές εκτόνωσης 12.500 ίππων και πιο μέτρια ταχύτητα στους 17.5 κόμβους. Μπορούσε να μεταφέρει 317 επιβάτες στην πρώτη θέση, 220 στη δεύτερη και 268 στην τρίτη.

Τα ονόματα αυτών των εταιριών, όπως η Cunard, η White Star, η North German Lloyd και η Holland America Line, έγιναν λέξεις πασίγνωστες και μπήκαν στην καθημερινότητα των ανθρώπων, με τα πλοία τους να αποτελούν

σύμβολα εθνικής μηχανολογικής υπεροχής. Από τη δεκαετία του 1880 κι έπειτα υπήρχε πολύς λανθάνων ανταγωνισμός για το υπερατλαντικό ρεκόρ ταχύτητας, την Κυανή Κορδέλα (Blue Riband). Πιθανότατα αυτό, καθώς επίσης και οι εμπορικοί παράγοντες, οδήγησαν στην κατασκευή των πιο ακραίων πλοίων, όπως το *Deutschland* (που υπέφερε έντονους κραδασμούς) της Hamburg America, το *Kaiser Wilhelm II* της Βόρειας Γερμανίας που είχε καταρρίψει το ρεκόρ της Lloyd και τα στροβιλοκίνητα αδελφά πλοία *Mauritania* και *Lusitania* της Cunard.

31. ΜΕΤΑΦΡΑΣΗ ΕΠΕΞΗΓΗΜΑΤΙΚΩΝ ΚΕΙΜΕΝΩΝ

- Σχήμα 1.1
Το Δυτικό Τόξο: 5000 χρόνια ναυτικών εμπορικών κέντρων
- Σχήμα 1.2
Πρώιμο θαλάσσιο εμπόριο, 2000 π.Χ.
- Σχήμα 1.3
Το Φοινικικό εμπόριο
- Σχήμα 1.4
Το Μεσογειακό εμπόριο
- Σχήμα 1.5
Η έναρξη του εμπορίου στη Βορειοδυτική Ευρώπη
- Σχήμα 1.6
Τα Ευρωπαϊκά ταξίδια των εξερευνήσεων, 1492-98
- Σχήμα 1.7
Το θαλάσσιο εμπόριο τον 18^ο αιώνα
- Πίνακας 1.1
Είσοδος και εκτελωνισμός Βρετανικών πλοίων εξωτερικού εμπορίου, 1792
- Πίνακας 1.2
Μεταφορά εμπορευμάτων δια θαλάσσης, ετήσια σύνολα, 1840-2005 (χιλιάδες τόνοι)
- Πίνακας 1.3
Κατανάλωση καυσίμων τυπικών φορτηγών πλοίων
- Σχήμα 1.8
Παγκόσμιος στόλος και σχεδιαστικές καινοτομίες, 1860-1930
- Πίνακας 1.4
Η εξέλιξη των πλοίων τακτικών γραμμών του Ατλαντικού, 1830-1914
- Σχήμα 1.9
Το μεταφορικό ναυτικό σύστημα των πλοίων τακτικών γραμμών και των ελεύθερων πλοίων, 1869-1950
- Πίνακας 1.5
Απόδοση των φορτηγών πλοίων της Cunard, 1840-1874

4. ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΑΤΑ ΓΛΩΣΣΙΚΑ ΕΠΙΠΕΔΑ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΡΑΣΤΙΚΑ ΣΧΟΛΙΑ

Όπως έχει ήδη ειπωθεί, ο μεταφραστής – με το έναυσμα ενός κειμένου προς μετάφραση- λειτουργεί ως συνδετικός κρίκος μεταξύ δύο γλωσσών, άρα μεταξύ δύο πολιτισμών. Το έργο του, όμως, δεν είναι μόνο πληροφοριακό. Η διατύπωση της πληροφορίας μπορεί να είναι σημαντικότερη και πιο καθοριστική και από την ίδια την πληροφορία. Μια άστοχη διατύπωση μπορεί να σημαίνει παραπληροφόρηση σε διάφορα επίπεδα, να προκαλέσει από παρεξηγήσεις έως και ατυχήματα ή να διαταράξει την άποψη ενός ολόκληρου αναγνωστικού κοινού για ένα σύγγραμμα ή τον συγγραφέα του. Καταλήγουμε, λοιπόν, ότι το μεταφραστικό έργο, εκτός από πληροφοριακό, είναι κυρίως επικοινωνιακό. Εξάλλου, εξ ορισμού η μετάφραση έρχεται να εξομαλύνει ένα πρακτικό –αρχικά- επικοινωνιακό πρόβλημα.

Τι περιλαμβάνει αυτή η μεταφραστική διαδικασία; Σύμφωνα με τους Hatim και Mason, είναι προφανές ότι ο μεταφραστής δεν χαρακτηρίζεται «μόνο από μια δίγλωσση ικανότητα, αλλά και από ένα διαπολιτισμικό όραμα»²⁵. Ψάχνει τρόπους να υπερπηδήσει τις πολιτισμικές διαφορές και ασυνέχειες (όπως τις ιδεολογίες, τα ήθη και τα έθιμα και τις κοινωνικοπολιτικές δομές), που αποτελούν εμπόδια στην πλήρη αναμετάδοση του μηνύματος ή του νοήματος. Εδώ υπάρχει ένα ακόμα σημαντικό στοιχείο που χρήζει προσοχής. Ο μεταφραστής είναι πρώτα απ' όλα αναγνώστης και μοιραία οι προσωπικές του απόψεις θα επηρεάσουν το αποτέλεσμα της ανάγνωσής του. Δεν πρέπει, όμως, να επηρεάσουν το αποτέλεσμα της μετάφρασής του υπερκαλύπτοντας ή διαστρεβλώνοντας τις προθέσεις του πρωτότυπου. Εκεί θα πρέπει να είναι αντικειμενικός.

Έχει ειπωθεί ότι μόνο μεταφράζοντας μπορεί κανείς να κατανοήσει ολότελα και να εισέλθει με τόσο μεγάλη λεπτομέρεια στα άδυτα ενός κειμένου. Εκεί που ολοκληρώνεται η εμπειρία της ανάγνωσης για τον απλό αναγνώστη, ξεκινάει το έργο του μεταφραστή. Στη μετάφραση η υπέρ-ανάλυση όχι μόνο βοηθάει, αλλά αποσαφηνίζει και καθοδηγεί ή απορρίπτει. Από αυτή την

²⁵ Hatim & Mason, *Discourse and the Translator*, σελ. 223

άποψη είναι πολύ μεγάλη η συμβολή της Συγκριτικής Γλωσσολογίας με τη μορφολογική, τη σημασιολογική, την πραγματολογική και την υφολογική ανάλυση ενός κειμένου. Αυτά τα επίπεδα της γλώσσας τα λαμβάνει υπόψη του ο μεταφραστής εν αγνοία του και εμπειρικά, αλλά αυτό δεν αρκεί γιατί καλό είναι να έχουμε επίγνωση του τρόπου που λειτουργούμε και, επίσης, είναι απαραίτητα για την αξιολόγηση και κριτική μιας μετάφρασης.

Παρακάτω θα επιχειρήσω έναν σχολιασμό του μεταφρασμένου κειμένου βάση του μορφολογικού και συντακτικού επιπέδου, του σημασιολογικού, του πραγματολογικού και του υφολογικού.

I. ΜΟΡΦΟΛΟΓΙΚΟ / ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ

Η μορφολογία, από γλωσσολογικής απόψεως, ασχολείται με τα ελάχιστα σημαίνοντα, τα μορφήματα και με τους τρόπους που σχηματίζονται οι λέξεις. Τα μορφήματα είναι η μικρότερη μονάδα έκφρασης που φέρει σημασία, παρότι υπάρχουν και ακόμη μικρότερες (π.χ. το στερητικό ‘α’), ή πρόκειται για αφηρημένες μονάδες που εκφράζονται με μορφές²⁶. Ακόμα και οι ελάχιστες μονάδες φανερώνουν άρνηση, στέρηση, γραμματική κατηγορία, γένος, αριθμό, κτλ. Η μορφολογία καθορίζει τη δομή των λέξεων, τον τρόπο με τον οποίο η μορφή μιας λέξης αλλάζει για να εκφράσει ή να υποδείξει συγκεκριμένες αντιθέσεις στο γραμματικό σύστημα. Η μορφολογική δομή μιας γλώσσας καθορίζει τη βασική πληροφορία που πρέπει και χρειάζεται να εκφραστεί σ’ αυτή τη γλώσσα, ενώ το συντακτικό καλύπτει τη γραμματική δομή των προτάσεων και τη γραμμική ακολουθία των λειτουργικών γραμματικών μονάδων²⁷. Η μορφολογία, λοιπόν ξεκινά από τις ελάχιστες μονάδες για να φτάσει στη λέξη, ενώ το συντακτικό παίρνει ως σημείο εκκίνησης τη λέξη για να φτάσει στην πρόταση²⁸.

Οι επιλογές που καθορίζονται από κλειστά ή σταθερά συστήματα (π.χ. ο αριθμός) είναι γραμματικές και εκφράζονται μορφολογικά ή/και συντακτικά,

²⁶ Θ.-Σ. Παυλίδου, *Επίπεδα Γλωσσικής Ανάλυσης*, σελ. 45

²⁷ Mona Baker, *In Other Words: A Coursebook on Translation*, σελ. 83

²⁸ Θ.-Σ. Παυλίδου, *Επίπεδα Γλωσσικής Ανάλυσης*, σελ. 57

ενώ αυτές που σχηματίζονται από πιο χαλαρούς συνδυασμούς στοιχείων ή φράσεων είναι λεξικές. Οι γραμματικές δομές σε μια γλώσσα είναι κατά κύριο λόγο υποχρεωτικές, αντιστέκονται στην αλλαγή και περιορίζουν τους ομιλητές στον χειρισμό τους, ενώ οι λεξικές ανανεώνονται, εκμοντερνίζονται και δεν είναι τόσο αυστηρές στον χειρισμό τους. Δηλαδή, το μορφοσυντακτικό κομμάτι απορρίπτει τις γενικόλογες προσεγγίσεις σε μεγαλύτερο βαθμό απ'ό,τι το λεξικοσημασιολογικό²⁹.

Κάθε γλώσσα διαθέτει διαφορετικά γραμματικά, λεξιλογικά και συντακτικά μέσα από τις άλλες, προκειμένου να εκφράσει διαφορετικές πραγματικές και καθημερινές σχέσεις και καταστάσεις, και ως εκ τούτου δεν εκφράζουν όλες οι γλώσσες όλο το εύρος των νοημάτων με την ίδια ευκολία. Για τη μετάφραση, λοιπόν, βοηθάει πολύ η ανάλυση κατά ζεύγη γλωσσών³⁰. Οι διαφορές στις γραμματικές δομές της γλώσσας-πηγής και της γλώσσας-στόχου συνήθως έχουν ως αποτέλεσμα διαφοροποιήσεις στο πληροφοριακό περιεχόμενο του μηνύματος κατά τη διαδικασία της μετάφρασης, πράγμα αναπόφευκτο και λογικό, εφόσον το μεταφρασμένο κείμενο δε θα μπορεί να σταθεί ως σωστό κείμενο στη γλώσσα-στόχο εάν διατηρεί τη γραμματική δομή μιας άλλης γλώσσας. Ο μεταφραστής, λοιπόν παίρνει αποφάσεις με γνώμονα τη γλώσσα-στόχο και το κείμενο-στόχο, γιατί οι λανθασμένες γραμματικές και συντακτικές δομές μπορούν να καταστήσουν ένα μεταφρασμένο κείμενο πραγματικά ακατανόητο και αλλόκοτο.

Σε γραμματικό επίπεδο, ο μεταφραστής αναγκάζεται, σχεδόν, να μετατρέπει βάση της γλώσσας-στόχου τον αριθμό, το γένος, το πρόσωπο, τον ρηματικό χρόνο και τη διάθεση, τη φωνή και τη διάταξη των λέξεων. Σε συντακτικό επίπεδο, μπορεί να εφαρμόσει πιστή μετάφραση, να δανειστεί από τη γλώσσα-πηγή, να χρησιμοποιήσει διαφορετικά μέρη του λόγου, να αλλάξει ή να μετατρέψει τις μονάδες (από το μόρφημα ως την παράγραφο), να αλλάξει τη μορφή της φράσης και τη διάταξη της πρότασης, να καταφύγει σε αντικατάσταση, επανάληψη, αναφορά, να μετατρέψει το συντακτικό επίπεδο και, γενικώς, να αυτοσχεδιάσει υπό γραμματικούς και συντακτικούς περιορισμούς.

²⁹ Βίκτωρ Ιβάνοβιτς, *Μεταφρασεολογικά*, σελ. 29

³⁰ Βίκτωρ Ιβάνοβιτς, *Μεταφρασεολογικά*, σελ. 29

Το συγκεκριμένο κείμενο, ειδικά, έχει ένα ιδιαίτερο συντακτικό, που δημιουργεί έως και ασάφειες στο νόημα και που απαιτεί μεταβολές και μετατροπές σχεδόν σε κάθε πρόταση. Σε μορφολογικό και λεξιλογικό επίπεδο είναι, επίσης, απαιτητικό.

Ας δούμε μερικά παραδείγματα:

- **Μετατροπές στον Αριθμό**

Όταν το ζεύγος γλωσσών μεταξύ των οποίων μεταφράζουμε είναι τα αγγλικά και τα ελληνικά, τότε η μετατροπή του αριθμού πολλές φορές επιβάλλεται για λόγους φυσικότητας, ή αλλιώς, επειδή χωρίς να αλλάζει το νόημα, έχουμε συνηθίσει ή έχει καθιερωθεί σε κάθε γλώσσα η χρήση του ενικού ή του πληθυντικού σε κάποιες λέξεις και φράσεις.

1. (σελ. 4) Because shipping is such an old industry, with a history of continuous change, sometimes gradual and occasionally calamitous, ... →

(σελ. 16) Επειδή η ναυτιλία είναι μια τόσο παλιά βιομηχανία, με μια ιστορία αλλεπάλληλων αλλαγών, συχνά ομαλών και ενίοτε ολέθριων,...

2. (σελ. 4)...than what land carriage alone can afford it, ...→

(σελ. 17)... όπου οι χερσαίες μεταφορές δεν μπορούν να ανταπεξέλθουν μόνες τους.

Όταν η λέξη carriage σημαίνει transportation, τότε δεν έχει πληθυντικό γιατί αναφέρεται στη μεταφορά εν γένει. Στα ελληνικά, αν διατηρήσουμε τον ενικό (χερσαία μεταφορά) θα είναι σα να μιλάμε για ένα συγκεκριμένο δρομολόγιο ή απλώς, όταν μιλάμε σε γενικό επίπεδο κάποιες φορές τείνουμε να χρησιμοποιούμε πληθυντικό.

3. (σελ. 8) ...located at the crossroads between...→

(σελ.22) ...τοποθετημένη στο σταυροδρόμι μεταξύ...

Η λέξη crossroads συμπίπτει στον ενικό και τον πληθυντικό, ενώ στα ελληνικά είναι πιο δόκιμος ο ενικός από τον πιο ποιητικό πληθυντικό (σταυροδρόμια).

4. (σελ. 13)...laid the foundation for...→

(σελ. 29) ...έθεσε τα θεμέλια για...

Εδώ έγινε μετατροπή σε πληθυντικό γιατί απλώς είθισται να λέμε "θέτω τα θεμέλια/τις βάσεις, κτλ" και όχι "θέτω το θεμέλιο". Σαφώς και δεν αλλάζει κάτι στο νόημα.

5. (σελ. 15) Raising funds... →

(σελ. 32) Η συγκέντρωση κεφαλαίου...

Εδώ θα μπορούσε να διατηρηθεί ο πληθυντικός με τη χρήση της πιο γενικής λέξης "χρημάτων". Προτιμήθηκε για λόγους υφολογικούς η πιο ορολογική λέξη "κεφάλαιο", που είναι εξάλλου η χρηματοδότηση, το διαθέσιμο ποσό για κάποιον σκοπό.

6. (σελ. 22)..., and take their profit...→

(σελ. 42)... και εισέπραττε το κέρδος του...

Το their αναφέρεται στην αρχή της πρότασης στο "συνδικάτο", οπότε εννοείται ότι στα ελληνικά το ρήμα και η αντωνυμία θα συμφωνούν με τον αριθμό και το γένος του υποκειμένου.

- **Μετατροπές στο γένος**

Στην αγγλική γλώσσα τα απρόσωπα αντικείμενα συνήθως δεν διαχωρίζονται σε θηλυκά ή αρσενικά, πέραν λίγων εξαιρέσεων όπως η λέξη "ship" στο παρακάτω παράδειγμα. Η διαφοροποίηση, όμως, του γένους υπάρχει σε επίπεδο σημασιολογικό και στο σύστημα των προσώπων. Στο συγκεκριμένο κείμενο αυτό το θέμα δεν με προβλημάτισε.

7. (σελ. 25) On her first trip...→

(σελ. 47) Στο πρώτο του ταξίδι...

- **Μετατροπές στα Άρθρα : προσθήκη- παράληψη, οριστικό- αόριστο**

Η χρήση του αόριστου και του οριστικού άρθρου διαφέρει αρκετά μεταξύ των δυο εν λόγω γλωσσών, όχι μόνο από την άποψη της φυσικότητας του λόγου και της συνήθειας, αλλά πολλές φορές μεταλλάσσει και το νόημα. Η προσθήκη, η παράλειψη ή η αντικατάστασή του είναι συνήθως απαραίτητη.

8. (σελ. 3)... and the complex fleet of specialized ships...→

(σελ.15)...και έναν πολυσύνθετο στόλο ειδικευμένων πλοίων...

9. (σελ. 4) In primitive economies ___ shipping is...→

(σελ. 18) Στις πρωτόγονες οικονομίες οι θαλάσσιες μεταφορές είναι...

10. (σελ. 5) ...plot on a map...→

(σελ. 19)... να τον χαράξουμε στον χάρτη...

11. (σελ. 6) ... are the product of centuries...→

(σελ.20)... αποτελούν ___ προϊόν αιώνων...

12. (σελ. 14) ...for that angle in ___ sea tables.→

(σελ. 30) ... για αυτήν τη γωνία στους ναυτικούς πίνακες

- **ΜΕΤΑΤΡΟΠΕΣ ΣΤΗ ΦΩΝΗ ΤΟΥ ΡΗΜΑΤΟΣ**

Στην αγγλική η χρήση της παθητικής φωνής είναι πολύ συνηθισμένη και την προτιμούν είτε επιβάλλεται είτε όχι. Στα ελληνικά αντιθέτως, είναι πιο φυσική η χρήση της ενεργητικής, ενώ την παθητική φωνή την προτιμούμε όταν η ενεργητική δεν καλύπτει τους σκοπούς μας ή όταν, λόγου χάρη, θέλουμε να

προσδώσουμε επισημότητα ή απόσταση. Στο εν λόγω κείμενο γίνεται εκτενής χρήση της παθητικής, με αποτέλεσμα να έχουμε στο μετάφρασμα πολύ διαφορετικό ύφος - πιο αποστασιοποιημένο, ψυχρό, επιστημονικό - από ό,τι στο πρωτότυπο - πιο άμεσο. Σε λίγες περιπτώσεις χρειάστηκε, βεβαίως, να γίνει το αντίστροφο, καθαρά για λόγους που εξυπηρετούσαν το συντακτικό. Σε κάποια από τα παρακάτω παραδείγματα εκτός από τη φωνή έχουν γίνει αλλαγές και στη μορφή του ρήματος.

13. (σελ. 3) Since the first cargoes were moved by sea...→

(σελ.15) ...Από τότε που έγιναν οι πρώτες μεταφορές φορτίων μέσω θαλάσσης...

14. (σελ. 3) ...which would be immediately recognizable by nineteenth-century classical economists...→

(σελ.16)... το οποίο θα αναγνώριζαν πάραυτα οι κλασσικοί οικονομολόγοι του 19ου αιώνα...

15. (σελ. 4) This is far too many to sell locally...→

(σελ.17) Αυτή η ποσότητα είναι υπερβολική για να πουληθεί στην τοπική αγορά...

16. (σελ. 15)...and got an audience with...→

(σελ. 32)... και του παραχωρήθηκε ακρόαση με...

17. (σελ. 20) ... the Atlantic trade was served by small traders...→

(σελ. 40)... το εμπόριο στον Ατλαντικό το εξυπηρετούσαν μικροέμποροι...

18. (σελ. 23)...to carry the manufactures to new markets and to bring in the raw materials...→

(σελ.44)... προκειμένου να μεταφέρονται τα προϊόντα σε νέες αγορές και να εισέρχονται οι πρώτες ύλες...

19. (σελ. 29) In 1816 the Old Black Ball Line, the first liner service, was set by Isaac Wright, a US owner. →

(σελ. 51) Το 1816 ο Ισαάκ Ράιτ, Αμερικανός ιδιοκτήτης, ίδρυσε την πρώτη υπηρεσία λάνινερ, την Old Black Ball Line.

- **ΜΕΤΑΤΡΟΠΕΣ ΣΤΟΝ ΧΡΟΝΟ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΓΚΛΙΣΗ ΤΟΥ ΡΗΜΑΤΟΣ**

Οι δυο αυτές γραμματικές κατηγορίες εκφράζουν παρελθόν, παρόν ή μέλλον και διάρκεια ή ολοκλήρωση μέσα στο χρονικό φάσμα. Ανάμεσα στις διάφορες γλώσσες υπάρχουν πολύ μεγάλες διαφορές στη χρήση τους, αλλά κατά τη μετάφραση η αυστηρή αντιστοιχία δεν απαιτείται – και κάποιες φορές αντενδείκνυται.

20. (σελ. 22) ...,which I was to carry first to Cadiz, and try the market there; and if that did not answer, to proceed to Lisbon'.→

(σελ. 43) ..., το οποίο είχα αναλάβει την υποχρέωση να μεταφέρω πρώτα στο Κάδιθ και να δοκιμάσω την εκεί αγορά · κι αν αυτό δεν απέδιδε, θα συνέχιζα στη Λισαβόνα».

- **ΠΡΟΣΘΗΚΕΣ**

Μεταφράζοντας από τα αγγλικά είναι πολλές φορές αναγκαίο να προσθέτουμε κάποιο στοιχείο στην πρόταση, από έναν σύνδεσμο έως και ολόκληρο ρήμα, ουσιαστικό ή και φράση. Αυτό συμβαίνει γιατί τα Αγγλικά είναι μια ευέλικτη και ελαστική γλώσσα. Η πιστή μετάφραση προς τα ελληνικά ακούγεται, συνεπώς, λεξιλογικά ελλιπής, αόριστη ή αφήνει στον αναγνώστη να προσθέσει νοερά αυτό που του λείπει, πράγμα που δυσκολεύει την εμπειρία της ανάγνωσης. Πολλές φορές δίνεται η εντύπωση ότι τέτοιες αλλαγές είναι εκ του περισσού και θα μπορούσαν να αποφευχθούν, αλλά αν το ζητούμενο είναι η φυσική ροή του λόγου, τότε μάλλον επιβάλλονται. Λειτουργούν ίσως ως αποσαφήνιση ή και επεξήγηση.

21. (σελ. 4) Some went from ...→

(σελ. 16) Κάποια από αυτά πήγαν από...

22. (σελ. 4) In Chapter 3 of *Wealth of Nations*, published in 1776, ...→
(σελ. 17) Στο τρίτο κεφάλαιο του βιβλίου του *Ο πλούτος των εθνών*, που δημοσιεύτηκε το 1776, ο Άνταμ Σμιθ ...
23. (σελ. 5) ...the bill of lading from AD 236... →
(σελ. 18) ... η φορτωτική στο Πλαίσιο 1.1 χρονολογείται από το 236μ.Χ.
24. (σελ. 7)...probably had a population of about three quarters of a million, more than ten times as great as...→
(σελ. 21)... είχε, πιθανότατα, πληθυσμό που άγγιζε περίπου τα τρία τέταρτα του εκατομμυρίου, ήταν δηλαδή τουλάχιστον 10 φορές...
25. (σελ. 15)...was planning an expedition to reach...→
(σελ. 31)... οργάνωνε μία αποστολή με στόχο να φτάσει
26. (σελ. 17)...and new sources of raw materials...→
(σελ. 35)... και βρέθηκαν νέες πηγές πρώτων υλών
27. (σελ. 18) Other trades followed. →
(σελ. 36) Ακολούθησαν κι άλλες εμπορικές συναλλαγές.
28. (σελ. 26)... a 'Handy' vessel...→
(σελ. 47)... ένα πλοίο της κατηγορίας «Handy»

• ΠΑΡΑΛΕΙΨΕΙΣ

Για τους αντίστοιχους λόγους που αναφέρω παραπάνω οδηγούμαστε, αντιθέτως, να παραλείπουμε κάποια στοιχεία, προσέχοντας βεβαίως να μην αφαιρούμε κάποια σημαντική πληροφορία. Επιπλέον, στα αγγλικά οι επαναλήψεις των ίδιων λέξεων όχι μόνο δεν ενοχλούν, όπως στα ελληνικά, αλλά ενίοτε προσδίδουν ύφος και έμφαση στο κείμενο. Το αποτέλεσμα, όμως, στα ελληνικά είναι κουραστικό και φαίνεται σα να περιττεύουν κάποιες λέξεις.

29. (σελ. 3)...the shipping investors who grapple with shipping risk...→
(σελ.16)...των επενδυτών που καταπιάνονται με τους κινδύνους της ναυτιλίας
30. (σελ. 4)... those improvements extend themselves to...→
(σελ. 17)... προτού αυτές οι βελτιώσεις επεκταθούν στα...
31. (σελ. 5)... along our congested highways...→
(σελ. 18)... σε λεωφόρους με κυκλοφοριακή συμφόρηση
32. (σελ. 12) ... a history going back 3000 years. →
(σελ. 28) ... μια ιστορία 3000 ετών.
33. (σελ. 22)... published shipping's first register of ships. →
(σελ. 43) ... δημοσίευσε το πρώτο νηολόγιο.

- **ΜΕΤΑΤΟΠΙΣΗ**

Αυτή η μεταφραστική τακτική περιλαμβάνει την αντικατάσταση ενός μέρους του λόγου με ένα διαφορετικό στο κείμενο-στόχο. Είναι πολύ συχνή και ενδείκνυται προκειμένου να είναι το αποτέλεσμα κατανοητό και φυσικό. Τέτοιες αντικαταστάσεις μπορούν να γίνουν σε διάφορους συνδυασμούς μεταξύ των μερών του λόγου.

34. (σελ. 4) ... they run short of ships...→
(σελ. 16)... υπάρχει έλλειψη πλοίων...
35. (σελ. 4)...a ship navigated by six or eight men...→
(σελ. 18)... ένα πλοίο με πλήρωμα έξι ή οχτώ αντρών
36. (σελ. 5) Ships now travel...→
(σελ. 18) Τα σύγχρονα πλοία κινούνται...
37. (σελ. 6) ... commerce took another giant step west across the Pacific...→

(σελ.19) ... το εμπόριο έκανε ακόμα ένα τεράστιο βήμα προς τη Δύση διασχίζοντας τον Ειρηνικό

38. (σελ. 9) ...they travelled further...→

(σελ. 23)... οι ναυτικοί ταξίδευαν όλο και πιο μακριά

39. (σελ. 10) An insight into the mature commercial system employed is provided by the bill of lading from AD 236 for a cargo of seed carried up the Nile by a Roman boat. →

(σελ.24-25) Η φορτωτική που χρονολογείται από το 236μΧ. και συνόδευε ένα φορτίο σιτηρών μεταφερόμενο με ρωμαϊκό καράβι στο Νείλο, διαφωτίζει σχετικά με το εξελιγμένο εμπορικό σύστημα που είχε επικρατήσει.

40. (σελ. 12) But the only links between them... →

(σελ. 28) Το μόνο, όμως, που τις συνέδεε...

41. (σελ. 13)...with multiple masts,... →

(σελ. 28)... διέθεταν πολλαπλά κατάρτια...

42. (σελ. 15) ...to reach the Spice Islands by a different route→

(σελ. 31) ... να φτάσει στα Νησιά των Μπαχαρικών ακολουθώντας άλλη διαδρομή

43. (σελ. 25) ...was well timed...→

(σελ. 47) ...ήρθε την κατάλληλη στιγμή...

44. (σελ. 27) ...carrying passengers. →

(σελ. 50) ...ως επιβατηγό πλοίο.

- **ΚΑΤΑ ΛΕΞΗ ΜΕΤΑΦΡΑΣΗ**

Η αυτολεξεί μετάφραση θεωρείτο, όπως γνωρίζουμε, από κάποιους καταξιωμένους θεωρητικούς (πχ. Newmark, Nida) η απόλυτη, θεμιτή και

επιδιωκόμενη μεταφραστική στρατηγική. Όταν, όμως, εφαρμόζεται στην πράξη, το κείμενο-στόχος καταντά απλώς δυσανάγνωστο και ακατανόητο. Πιο πολλά νοήματα χάνονται προσπαθώντας να είμαστε πιστοί στο πρωτότυπο, παρά ευέλικτοι ως προς τη γλώσσα-στόχο. Έτσι, οι ίδιοι θεωρητικοί και άλλοι που συμφωνούν (πχ. Vinay και Darbelnet) προτείνουν να αποκλίνουμε από το πρωτότυπο μόνο όταν η πιστή απόδοση δεν λειτουργεί καθόλου. Βάση παρατήρησης, θα έλεγα ότι οι περιπτώσεις όπου η κατά λέξη μετάφραση είναι δυνατή και ευανάγνωστη, είναι μάλλον σπάνιες. Αντιθέτως στο παρακάτω παράδειγμα, ενώ η πρόταση στο πρωτότυπο δεν είναι απλή και δημιουργεί επιπλέον μια νοητική εικόνα, η πιστή διατύπωσή της μοιάζει να είναι η πιο κατάλληλη επιλογή.

45. (σελ. 5) ...some deeply hidden economic force, ...→

(σελ. 19)... κάποια βαθιά κρυμμένη οικονομική δύναμη,...

- **ΔΑΝΕΙΟ ΚΑΙ ΕΚΤΥΠΟ**

Όλες οι γλώσσες "ανταλλάσσουν" λίγο ή πολύ λέξεις ή και φράσεις, των οποίων η χρήση παγιώνεται στην εκάστοτε γλώσσα. Μεταφραστικά δάνεια είναι οι λεξικές μονάδες που μεταφέρονται από τη μια γλώσσα στην άλλη είτε με λατινικούς πχ. χαρακτήρες είτε με φωνητική μεταγραφή (tortillas, πάρτι). Τα έκτυπα είναι ελεύθερα μεταφραστικά δάνεια, όπου μια έκφραση ή μια δομή μεταφράζεται κατά λέξη στη γλώσσα-στόχο (I will call you back - θα σε πάρω πίσω).

46. (σελ. 3) The great shipping boom of 2004...→

(σελ. 15) Η μεγάλη ναυτιλιακή «έκρηξη» του 2004...

47. (σελ. 6)...shipping super-centres...→

(σελ.19)... ναυτικών υπέρ-κέντρων

48. (σελ.10) ...the *Pax Romana*...→

(σελ.24) ... Ρωμαϊκή Ειρήνη (Pax Romana)...

49. (σελ. 13) ... 'spice islands'→
(σελ. 30) ... νησιά των μπαχαρικών

50. (σελ. 15) ...*Imago Mundi*,→
(σελ. 31) ... *Imago Mundi*,

51. (σελ. 15) ...the Portuguese crown→
(σελ. 32) ... Πορτογαλικό Στέμμα

52. (σελ. 19)...the 'Dutch miracle'.→
(σελ. 37) ... το «Ολλανδικό θαύμα».

53. (σελ. 19) ...capitalize...→
(σελ. 38) ... να κεφαλαιοποιούν...

54. (σελ. 22) ...the Bey...→
(σελ. 42) ... ο Μπέης...

- **ΑΝΑΔΟΜΗΣΗ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ / ΜΕΤΑΤΟΠΙΣΕΙΣ ΜΟΝΑΔΩΝ**

Οι μετατοπίσεις των μονάδων της περιόδου ή της πρότασης και οι συντακτικές αλλαγές που κατά συνέπεια επιβάλλονται για να είναι κατανοητή και γραμματικά σωστή η πρόταση είναι αναπόφευκτες. Το αποτέλεσμα είναι πράγματι η αναδόμηση της πρότασης, ακόμα και ο διαχωρισμός της σε περισσότερες προτάσεις. Ο μεταφραστής πρέπει να εφιστά την προσοχή του ώστε να μην χάνεται καμία πληροφορία, όπου κι αν βρίσκεται μέσα στην περίοδο. Αν στο πρωτότυπο δίνεται έμφαση σε συγκεκριμένη πληροφορία, αυτό καλό είναι να διατηρείται και στη μετάφραση. Πάντα στοχεύουμε σε ένα κείμενο που δεν θα συγχύζει τον αναγνώστη της γλώσσας-στόχου και η αποσαφήνιση της συντακτικής δομής συνδράμει σε αυτόν τον σκοπό.

55. (σελ. 3) Occasionally the investors miscalculate, as in the remarkable episode in 1973 when investors in the tanker market ordered over 100 million tons deadweight of supertankers, for which there turned out to be no demand.→

(σελ. 16) Ενίοτε οι επενδυτές σφάλουν στους υπολογισμούς τους. Αξιοσημείωτο είναι το συμβάν του 1973, όταν επενδυτές της αγοράς δεξαμενόπλοιων παρήγγειλαν υπέρ-δεξαμενόπλοια με χωρητικότητα νεκρού βάρους άνω των 100 εκατομμυρίων τόνων, για τα οποία αποδείχθηκε ότι δεν υπήρχε καμία ζήτηση.

Εδώ δημιουργήθηκε μια παραπάνω πρόταση για να μην είναι τόσο μακροσκελής η περίοδος και να τονίζεται με το παράδειγμα η προαναφερθείσα δήλωση.

56. (σελ. 9) Two hundred years later the eastern Mediterranean had become an active trading area dominated by the four principal towns of Athens, Rhodes, Antioch and Alexandria. →

(σελ. 23) Διακόσια χρόνια αργότερα, η ανατολική Μεσόγειος είχε γίνει τόπος ζωηρής εμπορικής δραστηριότητας, όπου μεσουρανούσαν τέσσερεις σημαντικές πόλεις - η Αθήνα, η Ρόδος, η Αντιόχεια και η Αλεξάνδρεια.

Εδώ η μετοχή της παθητικής φωνής αναλύθηκε σε τοπικό επίρρημα και ρήμα και δημιουργήθηκε μια δευτερεύουσα πρόταση.

57. (σελ. 13) Although by the fifteenth century Chinese mariners were ahead of Europe in some areas of ocean-going ship technology and had the ships and navigational skills to explore and trade with the world, they chose not to do so. →

(σελ. 29) Μέχρι τον δέκατο πέμπτο αιώνα, οι Κινέζοι ναυτικοί ήταν πιο εξελιγμένοι από τους Ευρωπαίους σε κάποιους τομείς της τεχνολογίας υπερπόντιων πλοίων και διέθεταν τα πλοία και τις ικανότητες ναυσιπλοΐας για να εξερευνήσουν τον κόσμο και να διεξάγουν εμπόριο. Παρ' όλα αυτά, επέλεξαν να μην το κάνουν.

Σε αυτήν την περίοδο ο αντιθετικός σύνδεσμος (although - παρ' όλα αυτά) μεταφέρθηκε σε επόμενη πρόταση που δημιουργήθηκε και διαχωρίστηκε επί τούτου και για να μικρύνει η περίοδος αλλά και για να τονιστεί η αντίθεση, επειδή στο πρωτότυπο παρεμβάλλεται μια μακροσκελής πρόταση μεταξύ συνδέσμου και συμπεράσματος. Επιπρόσθετη μετατόπιση έγινε στην πρόταση "to explore and trade with the world". Στα ελληνικά και σε αυτή την περίπτωση το "εξερευνώ" χρειάζεται ένα σαφές αντικείμενο, ενώ το "διεξάγω εμπόριο" στέκεται και μόνο του. Η πιστή απόδοση θα ήταν "για να εξερευνήσουν και να εμπορευτούν με τον κόσμο", η οποία θα ήταν μεν κατανοητή, αλλά το "εξερευνήσουν" θα ακουγόταν κάπως μετέωρο. Προκύπτει μια απειροελάχιστη διαφοροποίηση στο νόημα, που όμως δεν προβληματίζει γιατί εννοείται ότι θα διεξάγουν εμπόριο με τον κόσμο που θα ανακαλύψουν εξερευνώντας.

58. (σελ. 15) After six years of procrastination Columbus project was again rejected by the Spanish Crown's advisory committee in January 1492. →

(σελ. 32) Τον Ιανουάριο του 1492 και μετά από αναβολή έξι ετών, η πρόταση του Κολόμβου απορρίφθηκε ακόμα μία φορά από τη συμβουλευτική επιτροπή του Ισπανικού Στέμματος.

Σε αυτήν την περίπτωση απλώς έφερα κοντά τους δυο χρονικούς προσδιορισμούς για καθαρά αισθητικούς λόγους.

II. ΣΗΜΑΣΙΟΛΟΓΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ

Ένας πολύ σύντομος ορισμός της σημασιολογίας και του αντικειμένου της είναι ότι μελετά το περιεχόμενο, το νόημα που «φέρουν» οι γλωσσικές μονάδες (μορφήματα, λέξεις, φράσεις, προτάσεις). Αυτός ο ορισμός μάλλον προκαλεί ερωτήματα, παρά αποσαφηνίζει. Το αντικείμενο της σημασιολογίας είναι τόσο αχανές και αλληλένδετο με άλλες επιστήμες, που δεν μπορεί να προσδιοριστεί ακριβώς, αρχής γενομένης με τη δυσκολία ορισμού που παρουσιάζουν οι ίδιοι οι όροι *έννοια*, *νόημα* και *σημασία*. Η γλωσσολόγος κα. Φιλίππακη-Warburton αναφέρει ότι η μόνη μας πρόσβαση στη μελέτη της

έννοιας είναι μέσα από τη γλώσσα, γιατί ο τρόπος που ο νους αναλύει και ταξινομεί τον κόσμο, αισθητό, ιδεατό ή ψυχολογικό μας παρέχεται μόνο μέσα από τη γλώσσα³¹. Στο πλαίσιο της σημασιολογίας, «η γλώσσα μελετά τον εαυτό της ενώ συγχρόνως προσπαθεί να βγει έξω από αυτόν, πράγμα που κάνει τη μελέτη της εννοιολογικής πλευράς της γλώσσας πολύ πιο προβληματική και πιο δύσκολη»³².

Ας δούμε, όμως, πώς μπορούν να περιγραφούν οι λέξεις *σημασία*, *σημείο* και *έννοια*. Σύμφωνα με τον Gadamer στο *Wahrheit und Methode*, *σημασία* είναι το περιεχόμενο που δίνεται σε μια έκφραση στο πλαίσιο μιας μεμονωμένης και συγκεκριμένης γλώσσας, με δεδομένο ότι οι λέξεις –παρά τις καθορισμένες τους εξηγήσεις- δεν είναι σαφείς και υπόκεινται σε ένα κυμαινόμενο και ασταθές φάσμα σημασιών³³. Σύμφωνα με τον ίδιο, το *σημείο* αναφέρεται στην κατά περίπτωση σχέση με την «πραγματικότητα», δηλαδή στο πώς συνδέεται μια γλωσσική έκφραση εξωγλωσσικά με ένα «πράγμα», ή με μία «κατάσταση πραγμάτων», ή με ένα «πραγματικό»³⁴ (γεγονός), δηλαδή στη σχέση μεταξύ μιας έκφρασης και αυτού που σημαίνει πέρα από τα όρια της γλώσσας – το σημείο μπορεί να αντιστοιχεί σε μια ενδογλωσσική σημασία, αλλά όχι απαραίτητα, γιατί υπάρχει και η κυριολεξία και η μεταφορά³⁵. Συνεχίζουμε με τον Gadamer διά στόματος Κεντρωτή, για να πούμε ότι η *έννοια* είναι το ιδιαίτερο και αυθεντικό περιεχόμενο ενός κειμένου ή μιας κειμενικής ενότητας. Στο πλαίσιο της γλωσσολογίας, η *έννοια* ενός λεξιήματος «προσδιορίζεται ενδογλωσσικά: είναι το σύνολο των παραδειγματικών και συνταγματικών σχέσεων που συνάπτει το λέξιμα αυτό με όλα τα άλλα λεξιήματα της γλώσσας», ενώ η *αναφορά* «παραπέμπει στην εξωγλωσσική πραγματικότητα και συγκεκριμένα σε κάποιο αντικείμενο αναφοράς»³⁶.

Το θέμα με την ερμηνεία αυτών και άλλων όρων τραβάει εις μάκρος και οι ακαδημαϊκοί έχουν διατυπώσει πολλές θεωρίες που όλες έχουν κάτι ενδιαφέρον και φαινομενικά ορθό να προτείνουν και συγχρόνως κάπου χωλαίνουν. Σχετικά με την αυθαιρεσία της σημασιολογικής μορφής, ο de

³¹ Ειρήνη Φιλιππάκη-Warburton, *Εισαγωγή στη θεωρητική Γλωσσολογία*, σελ. 263

³² Ειρήνη Φιλιππάκη-Warburton, *Εισαγωγή στη θεωρητική Γλωσσολογία*, σελ. 263-264

³³ Γιώργος Κεντρωτής, *Θεωρία και Πράξη της Μετάφρασης*, σελ. 142

³⁴ Γιώργος Κεντρωτής, *Θεωρία και Πράξη της Μετάφρασης*, σελ. 143

³⁵ Γιώργος Κεντρωτής, *Θεωρία και Πράξη της Μετάφρασης*, σελ. 143

³⁶ Θ.-Σ. Παυλίδου, *Επίπεδα Γλωσσικής Ανάλυσης*, σελ. 88

Saussure (του οποίου η πρόκληση άποψη ότι *σημασία* = *έννοια* δεν είναι γενικώς αποδεκτή³⁷) περιέγραψε τη σκέψη ως «μια άμορφη και αδιαχώριστη μάζα όπου τίποτα δεν ξεχωρίζει πριν από την εμφάνιση της γλώσσας»³⁸.

Πώς επηρεάζουν όλα αυτά τον μεταφραστή; Πρακτικά καθόλου, αρκεί να διαθέτει κοινή λογική, να μπορεί να εννοεί σε βάθος τη λειτουργία των γλωσσών, να διαθέτει, δηλαδή, γλωσσικό ένστικτο, να είναι υποψιασμένος και πρόθυμος να ερευνήσει (π.χ. με τη χρήση λεξικών). Σύμφωνα με τον Coseriu, «ο μεταφραστής κινείται μονίμως σε δύο φάσεις : πρώτον σημασιολογικά, όταν κατανοεί τα σημεία του πρωτότυπου κειμένου και, δεύτερον, ονομασιολογικά, όταν διαπιστώνει τις υπαρκτές αντιστοιχίες των σημείων του πρωτότυπου κειμένου στην ‘άλλη’ γλώσσα»³⁹. Κατά τη μετάφραση, λοιπόν, οι σημασίες του πρωτότυπου κειμένου επιτελούν έργο μόνο στην πρώτη φάση, μέχρι εκεί που ο μεταφραστής συμπεριφερόμενος ως ομιλητής της γλώσσας-πηγής θα κατανοήσει τα σημεία του κειμένου. Μετά, σύμφωνα με την Barbara Kipfer «το σώμα των σημασιών του πρωτότυπου διαλύεται, διότι οι σημασίες έχουν πλέον αποκωδικοποιηθεί»⁴⁰. Στη δεύτερη φάση, ο μεταφραστής θα πρέπει να ανακωδικοποιήσει το κείμενο, αναζητώντας τις σημασίες της γλώσσας-στόχου που αναφέρονται στα υπό μετάφραση σημεία, σκεπτόμενος πλέον ως ομιλητής της γλώσσας-στόχου⁴¹.

Ο μεταφραστής πρέπει να εντοπίζει τις σημασιολογικές μονάδες μες στο κείμενο και να τις επεξηγεί, αν δεν γίνεται αλλιώς, με τη συνωνυμία, την υπωνυμία, την παράφραση και άλλες τεχνικές. Ας δούμε μερικά παραδείγματα:

- **Συνωνυμία – Υπωνυμία - Αντωνυμία**

1. (σελ. 3) ...a few villains...→

(σελ. 15)... ορισμένους επιτήδειους...

³⁷ Γ. Μπαμπινιώτης, *Εισαγωγή στη Σημασιολογία*, σελ. 7

³⁸ Θ.-Σ. Παυλίδου, *Επίπεδα Γλωσσικής Ανάλυσης*, σελ. 84

³⁹ Γιώργος Κεντρωτής, *Θεωρία και Πράξη της Μετάφρασης*, σελ. 147

⁴⁰ Γιώργος Κεντρωτής, *Θεωρία και Πράξη της Μετάφρασης*, σελ. 148

⁴¹ Γιώργος Κεντρωτής, *Θεωρία και Πράξη της Μετάφρασης*, σελ. 148

Οι όροι «παλιάνθρωποι» ή «λωποδύτες», παρότι ακριβείς, ακούγονται πολύ συναισθηματικοί στα ελληνικά για το συγκεκριμένο συμβάν. Κυρίως, όμως, δεν ταιριάζουν από πλευράς ύφους. Η λέξη "επιτήδριοι" προσδίδει μια ευφημιστική και ειρωνική χροιά, κυρίως σε συνδυασμό με το "ορισμένους", του οποίου η προφανής μετάφραση θα ήταν "λίγους/ μερικούς επιτήδριους", οπότε θα τονίζονταν πιο πολύ ο αριθμός τους. Εδώ έχουμε συνωνυμία, και μάλιστα μακρινή, που όμως καταλήγει στο ίδιο αποτέλεσμα.

2. α) (σελ. 3) Characteristics of the business→ (σελ. 15) Χαρακτηριστικά του κλάδου

β) (σελ. 3) Shipping is a fascinating business → (σελ. 15) Η ναυτιλία είναι ένας εντυπωσιακός επιχειρηματικός χώρος.

γ) (σελ. 3) No business is more exciting→ (σελ. 15) Καμία άλλη εμπορική δραστηριότητα δεν είναι τόσο συναρπαστική.

δ) (σελ. 5) ...the economics of the maritime business→ (σελ. 19) την οικονομία του θαλάσσιου εμπορίου.

Ο όρος «business» σημαίνει κατ'αρχήν την επιχείρηση, την εταιρία, αλλά αναφέρεται και στον χώρο των επιχειρήσεων γενικότερα. Στο κείμενο μεταφράστηκε με τουλάχιστον τέσσερις διαφορετικούς τρόπους (συνωνυμία), όχι μόνο για την αποφυγή επαναλήψεων, αλλά προκειμένου να είναι εμφανές ότι δεν μιλάμε για μια συγκεκριμένη και μεμονωμένη εταιρεία-επιχείρηση, αλλά για όλον τον ναυτιλιακό τομέα.

3. (σελ. 4)...in its latest epic voyage of globalization. →

(σελ. 17) σε αυτό το πρόσφατο επικό της ταξίδι στην παγκοσμιοποίηση.

Ο όρος "late/ τελευταίος" έχει μια γκάμα σημασιών που είναι από όμοιες έως και αντιθετικές μεταξύ τους, πχ. "δεν είπα την τελευταία (τελική) μου κουβέντα", αλλά "η τελευταία (πιο πρόσφατη) λέξη της μόδας". Στη συγκεκριμένη σύνταξη, η ακριβής μετάφραση (τελευταίο ταξίδι) θα έδινε την εντύπωση ότι η ναυτιλία δεν θα είχε εξέλξει μετά την παγκοσμιοποίηση.

4. (σελ. 5) Many practical aspects of the business have not changed either.→

(σελ. 18) Πολλές πρακτικές πλευρές της επιχείρησης επίσης παραμένουν ίδιες.

5. (σελ. 18) Much more was needed to develop the new world economy.→

(σελ. 36) Αυτά δεν ήταν αρκετά για να αναπτυχθεί η νέα παγκόσμια οικονομία.

Αυτά είναι δυο παραδείγματα μετατροπίας, της άρνησης του αντιθέτου (antonymy⁴²), όπου κατά την μετάφραση αλλάζει η οπτική γωνία (π.χ. αρνητικό-θετικό) ή η προοπτική σε σχέση με το πρωτότυπο (Vinay και Darbelnet).

6. (σελ. 16) But the welcome was tumultuous. →

(σελ. 34) Το καλωσόρισμα, όμως, ήταν ενθουσιώδες.

Ο όρος «tumultuous» μεταφράζεται ως θορυβώδες, ταραχώδες, κτλ., αλλά στα ελληνικά φέρει μια αρνητική χροιά. Ο αναγνώστης-στόχος θα καταλάβαινε ότι τον κακοδέχτηκαν. Οπότε μια λέξη με ουδέτερο πρόσημο στη γλώσσα πηγή μεταφράζεται με μια λέξη με θετικό πρόσημο στη γλώσσα στόχο.

7. (σελ. 20) ...the industrial revolution moved the hub of maritime trade to Britain.

(σελ. 38) ...η βιομηχανική επανάσταση μετέφερε την εστία του θαλάσσιου εμπορίου στη Βρετανία.

8. (σελ. 23) ...between the economic “hubs” of North America,...→

(σελ. 45) ... μεταξύ των οικονομικών «ομφαλών» της Βόρειας Αμερικής,...

Η λέξη «hub» σε μεταφορικό επίπεδο μπορεί να μεταφραστεί και ως κέντρο/ κέντρο δραστηριότητας/ πυρήνας, κοκ. Εδώ επέλεξα από ένα ισοδύναμο συνώνυμο που προσδίδει μια άλλη υφολογική διάσταση σε κάθε περίπτωση από τις προαναφερθείσες.

⁴² Andrew Chesterman, Memes of Translation, σελ.102

- **Αντιστροφή**

9. (σελ. 6)..., a section to which its internal links and exchanges give a certain organic unity.

(σελ. 20)..., ένα τμήμα που με εσωτερικές διασυνδέσεις και ανταλλαγές αποκτά μια συγκεκριμένη οργανική ενότητα.

Αυτή η μετατροπή συμβαίνει σε ζεύγη ρηματικών (συνήθως) δομών, όπου γίνεται αντιστροφή (converse⁴³) των όρων (give – δίνω → αποκτώ – παίρνω).

- **Συνδυασμός Λέξεων**

10. (σελ. 4) ...operated to their full economic potential.→

(σελ. 16) ... απέδωσαν στο έπακρο των δυνατοτήτων τους από οικονομικής πλευράς.

Ο προσφιλής συνδυασμός των λέξεων «αποδίδω στο έπακρο των δυνατοτήτων μου» περιγράφει και τη λειτουργικότητα και το αποτέλεσμα της.

11. (σελ. 7) ...the voyages of discovery→

(σελ. 20) ... ταξίδια των εξερευνήσεων

Ακόμα μια περίπτωση συνδυασμού λέξεων (collocation), όπου οι αγγλόφωνοι περιγράφουν τη δράση των θαλασσοπόρων εκείνης της συγκεκριμένης εποχής ως «ταξίδια των ανακαλύψεων», ενώ στα ελληνικά έχει καθιερωθεί η φαινομενικά – αλλά όχι και ουσιαστικά – αντίθετη φράση «ταξίδια των εξερευνήσεων».

12. (σελ. 12) The sacking of Constantinople...→

(σελ. 27) Με την άλωση της Κωνσταντινούπολης...

⁴³ Andrew Chesterman, Memes of Translation, σελ.103

Αντίστοιχη περίπτωση με το προηγούμενο παράδειγμα. Ο αγγλικός όρος μεταφράζεται συνήθως ως «λεηλασία», ενώ στον όρο «άλωση» αντιστοιχούν οι όροι «fall/conquest». Πρόκειται πάλι για καθιερωμένο συνδυασμό λέξεων.

13. (σελ. 13) ...gripped the imagination...→

(σελ. 30) ... αιχμαλώτισαν τη φαντασία...

Παρομοίως, στα ελληνικά τη φαντασία δεν την «πιάνουμε» ούτε την «σφίγγουμε», αλλά την «αιχμαλωτίζουμε».

- **Παράφραση / Επεξήγηση**

14. (σελ. 7) Each river system...→

(σελ. 21) Κάθε οργανωμένη παραποτάμια κοινότητα...

Η πιο πιστή μετάφραση «ποτάμιο σύστημα» φαίνεται σα να αναφέρεται σε γεωγραφικό σχηματισμό ή περιβαλλοντικό όρο, κι έτσι κατέφυγα σε παράφραση / επεξήγηση προσθέτοντας το «οργανωμένη».

15. (σελ. 14) ...was a challenging barrier for sailing ships.→

(σελ. 30) ... ήταν ένα εμπόδιο που αποτελούσε πρόκληση για τα πλέοντα ιστιοφόρα.

Εδώ ο όρος «challenging» σαφώς σημαίνει «απαιτητικό» ή «δύσκολο», αλλά έτσι χάνεται και η πιο υποβόσκουσα έννοια του «προκλητικού», που όμως στα ελληνικά ως επίθετο παραπέμπει και σε θέματα ηθικής και, επίσης, δε συνηθίζουμε να λέμε *απαιτητικό εμπόδιο*. Οπότε επέλεξα να το μεταφράσω περιφραστικά.

16. (σελ. 23) The ships were bigger, with better sails, and the navigation techniques had improved, but they were still wooden sailing ships.

(σελ. 44) Τα πλοία ήταν μεν μεγαλύτερα, με καλύτερα ιστία και οι τεχνικές ναυσιπλοΐας είχαν βελτιωθεί, αλλά παρέμεναν ξύλινα και ιστιοφόρα.

Η παραπάνω αλλαγή δεν ήταν επιβεβλημένη, αλλά πιστεύω ότι πετυχαίνει να δείξει πιο έντονα την αντίθεση που περιγράφει αυτή η πρόταση. Προστέθηκε το μεν, παραλήφθηκε το πλοία στο τέλος (γιατί επαναλαμβάνεται και εννοείται) και μαζί με το «μεγαλύτερα» και το «ξύλινα» τονίζεται και το επίθετο «ιστιοφόρα» με την προσθήκη του «και».

17. (σελ. 30) The companies in this business, such as Cunard, White Star, North German Lloyd, and Holland America Line, were household names and their ships were symbols of national engineering prowess.

(σελ. 52) Τα ονόματα αυτών των εταιριών, όπως η Cunard, η White Star, η North German Lloyd και η Holland America Line, έγιναν λέξεις πασίγνωστες και μπήκαν στην καθημερινότητα των ανθρώπων, με τα πλοία τους να αποτελούν σύμβολα εθνικής μηχανολογικής υπεροχής.

Εδώ η έννοια της φράσης «household names» μεταφράστηκε κυριολεκτικά, κάνοντας παράφραση ή και επεξήγηση, με τις απαραίτητες συντακτικές και λεξιλογικές συγκεκριμένες μεταβολές. Πρόκειται για ένα ακόμα παράδειγμα όπου έχουμε αλλαγές σημασιολογικής φύσεως με στόχο, όμως, την κατανόηση σε επίπεδο πραγματολογίας.

- **Ισοδυναμία**

18. (σελ. 16) ... things went downhill fast. →

(σελ. 33)... η κατάσταση πήρε την κατιούσα.

Το ακριβές θα ήταν "τα πράγματα πήραν τον κατήφορο", που όμως αστοχεί υφολογικά. Με την τελική επιλογή διατηρείται μια επισημότητα.

19. (σελ. 19) ... boats leaving and arriving every day. →

(σελ. 37) ... πλοία πήγαιναν κι έρχονταν κάθε μέρα.

Το «leaving and arriving» μεταφράστηκε ώστε να θυμίζει το ελληνικό «πηγαينوέρχομαι», αντί του ουδέτερου «έφευγαν κι έφταναν».

20. (σελ. 23) ...would soon have felt at home.→

(σελ. 44) ... θα ένιωθε σύντομα σαν στο σπίτι του.

Η φράση «at home» μπορεί να μεταφραστεί και «άνετα» ή «στην έδρα του» κοκ. Εφόσον υπάρχει αντίστοιχη φράση στα ελληνικά που να καλύπτει το νόημα και να εμπεριέχει την ίδια λέξη, δεν υπήρχε λόγος να απομακρυνθούμε.

- **Μεταφορά**

21. (σελ. 6) ...commerce took another giant step west across the Pacific ...→

(σελ. 19) ... το εμπόριο έκανε ακόμα ένα τεράστιο βήμα προς τη Δύση διασχίζοντας τον Ειρηνικό,...

Εδώ διατηρείται η μεταφορά και επαυξάνεται με την αντικατάσταση του «across» με το «διασχίζοντας».

22. (σελ. 6) ..., leaving a trail like the wake of a ship that has circumnavigated the world→

(σελ. 20) ...αφήνοντας ίχνη σαν τα απόνερα ενός караβιού που έχει περιπλεύσει τον κόσμο.

Εδώ έχουμε μια κατά λέξη μετάφραση της μεταφοράς, με μόνη διαφοροποίηση τη χρήση ενικού – πληθυντικού.

23. (σελ. 16) The trickle of trade between east and west turned into a torrent,...→

(σελ. 34) Το φειδωλό εμπόριο μεταξύ Ανατολής και Δύσης έγινε καταιγιστικό, ...

Αυτή η πετυχημένη μεταφορά βασίζεται στην αντίθεση *σταγόνα-χείμαρρος*. Η χρήση πιο συγγενικών φράσεων – π.χ. *με το σταγονόμετρο, στάγδην* – θα περιέπλεκε το συντακτικό και ίσως να έκανε πιο ακραίο το ύφος. Διατηρήθηκε, λοιπόν, ο «χείμαρρος» ως «καταιγίδα-καταιγιστικό», αλλά παραλλάχθηκε κάπως το «με το σταγονόμετρο» ως «με φειδώ - φειδωλό».

III. ΠΡΑΓΜΑΤΟΛΟΓΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ

Η πραγματολογία εξετάζει τους τρόπους με τους οποίους η πραγματικότητα, μέσα στην οποία λειτουργούν οι προτάσεις ως εκφωνήματα, επηρεάζει τον τρόπο με τον οποίο ερμηνεύονται στην κάθε συγκεκριμένη χρήση τους⁴⁴. Το γλωσσικό ή εξωγλωσσικό περιβάλλον, ο χώρος, ο χρόνος και τα συμφραζόμενα, η κατάσταση του ατόμου που εκφέρει μια διατύπωση και αυτού που την ακούει, δηλαδή το φύλο, η ηλικία, η μόρφωση, οι θρησκευτικές πεποιθήσεις, κτλ. επιδρούν στην ερμηνεία της πρότασης, παρακωλύοντας ή προωθώντας την επικοινωνία.

Για πολλούς γλωσσολόγους η πραγματολογία αποτελεί υποδιαίρεση της σημασιολογίας και συχνά συμπίπτουν, γιατί δεν είναι πάντα εφικτός ο αυστηρός μεταξύ τους διαχωρισμός, αφού συχνά η σημασιολογική περιγραφή επηρεάζεται ή και εξαρτάται από πραγματολογικές επιδράσεις⁴⁵. Με άλλα λόγια και σύμφωνα με τη Mona Baker, η πραγματολογία είναι η μελέτη της χρήσης της γλώσσας, δηλαδή η μελέτη του νοήματος, όχι βάση της διαμόρφωσής του από το γλωσσολογικό σύστημα, αλλά βάση του τρόπου διαβίβασης και χειρισμού του από τους συμμετέχοντες σε μια επικοινωνιακή κατάσταση⁴⁶.

Ο Άγγλος φιλόσοφος J.L.Austin, από τους θεωρητικούς θεμελιωτές της πραγματολογίας, εντόπισε ότι με τη χρήση της γλώσσας δεν περιοριζόμαστε στη μεταφορά πληροφοριών, αλλά εκτελούμε *λεκτικές πράξεις* (speech acts). Από αυτή την άποψη, μια εκφώνηση διαθέτει:

- **μια έννοια** (sense) ή αναφορά σε συγκεκριμένα γεγονότα, άτομα ή αντικείμενα,
- **μια ισχύ** (force), που μπορεί να ξεπερνάει την κυριολεκτική σημασία κι έτσι να «φέρει» επιπρόσθετα μηνύματα και
- **μια γενική επίδραση** ή συνέπεια (effect), που μπορεί να μη συνδέεται τυπικά ή συμβατικά με τη γλωσσολογική έκφραση που χρησιμοποιήθηκε⁴⁷.

⁴⁴ Ειρήνη Φιλιππάκη-Warburton, *Εισαγωγή στη θεωρητική Γλωσσολογία*, σελ. 295

⁴⁵ Ειρήνη Φιλιππάκη-Warburton, *Εισαγωγή στη θεωρητική Γλωσσολογία*, σελ. 295

⁴⁶ Mona Baker, *In Other Words*, σελ.217

⁴⁷ *Routledge Encyclopedia of Translation Studies*, σελ. 179

Ανάλογα, λοιπόν, με τα εμφανή ή κεκαλυμμένα στοιχεία μιας διατύπωσης, εκτελούμε τις εξής αντίστοιχες με τα προαναφερθέντα πράξεις:

- Την **εκφωνητική πράξη** (locutionary act), όπου εκφέρουμε την πρόταση με τη συγκεκριμένη σημασία.
- Την **προσλεκτική πράξη** (illocutionary act), όταν, επί παραδείγματι, ζητάμε ευγενικά κάτι από κάποιον, αλλά ο τόνος της φωνής ή το επείγον της κατάστασης εμπεριέχει εντολή ή αποκλείει μια αρνητική απάντηση από τη μεριά του συνομιλητή.
- Τη **δια-λεκτική πράξη** (perlocutionary act), που είναι η πρόθεση που έχει ο ομιλητής, το αποτέλεσμα που επιδιώκει όταν επιλέγει τον συγκεκριμένο τρόπο για να εκφραστεί⁴⁸.

Ποια είναι, όμως, η εφαρμογή ή η συνδρομή των προαναφερθέντων στη μετάφραση; Δεδομένου ότι κατά τη μετάφραση ο μεταφραστής επιβάλλεται να κατανοεί το νόημα και τα μηνύματα του πρωτότυπου κειμένου στην ολότητά τους και σε βάθος, προκειμένου να μπορεί να τα μεταδώσει με αντίστοιχο τρόπο, τότε είναι προφανές πόσο σημαντικές είναι για τον κλάδο της μετάφρασης οι παραπάνω αρχές της πραγματολογίας. Σύμφωνα με την Blum-Kulka (1981), οι μεταφραστές κατά την αποστολή τους να καλύψουν το νοηματικό φάσμα του πρωτότυπου, συνεχώς επανεκτελούν τις *εκφωνητικές* και *προσλεκτικές* πράξεις, ευελπιστώντας ότι στο τελικό αποτέλεσμα θα πραγματώνεται η ίδια *δια-λεκτική* πράξη που επιτελείται και στο πρωτότυπο κείμενο⁴⁹.

Εδώ είναι ενδιαφέρουσα και επιβάλλεται να αναφερθεί η *αρχή της συνεργασίας* (cooperative principle) του Grice (1975), η οποία προάγει τον αποτελεσματικό κι επιτυχή διάλογο, εφόσον τη σέβονται οι συνδιαλεγόμενοι – στην καθημερινή ζωή, σπανίως. Αποτελείται από τέσσερα αξιώματα που ρυθμίζουν την επικοινωνία:

⁴⁸ Ειρήνη Φιλιππάκη-Warburton, *Εισαγωγή στη θεωρητική Γλωσσολογία*, σελ. 301

⁴⁹ *Routledge Encyclopedia of Translation Studies*, σελ. 180

- **Ποιότητα** (maxim of quality)– να μην κάνουμε ψευδείς δηλώσεις ή να μην υποστηρίζουμε κάτι για το οποίο δεν έχουμε αποδείξεις.
- **Ποσότητα** (maxim of quantity)– να δίνουμε όσες πληροφορίες χρειάζεται, ούτε περισσότερες ούτε λιγότερες
- **Συνάφεια** (maxim of relevance)– η συμβολή μας στον διάλογο να είναι συναφής και σχετική με τον άμεσο σκοπό της συνομιλίας
- **Τρόπος** (maxim of manner)– να είμαστε σαφείς, σύντομοι, με λόγο οργανωμένο, σειρά και τάξη⁵⁰.

Παρότι η επιτυχής επικοινωνία είναι κατά γενική ομολογία το ζητούμενο και, όπως είπε και ο Austin, η ειλικρίνεια στην επικοινωνία αποτελεί κοινωνική υποχρέωση⁵¹, τα παραπάνω αξιώματα καταπατώνται επίτηδες ή κατά λάθος, για θεμιτούς ή αθέμιτους λόγους συνεχώς. Κατ' επέκταση, ο Grice διατύπωσε την θεωρία των *διαλογικών υπονοημάτων* (conversational implicatures)⁵², που περιγράφει την τάση μας «άλλα να λέμε κι άλλα να εννοούμε» - κι άλλα να καταλαβαίνουμε.

Στο πλαίσιο της μετάφρασης, οφείλουμε να εντοπίζουμε και να εκτιμούμε τα νοήματα που υπονοούνται, διατηρώντας –ιδανικά- τον ίδιο βαθμό διαφάνειας και αδιαφάνειάς τους στο πρωτότυπο. Τελικά, η ερμηνεία της μετάφρασης θα πρέπει να ομοιάζει με του πρωτότυπου τόσο ώστε να προκαλούνται επαρκείς ή αντίστοιχες συγκεκριμένες αντιδράσεις και να μεταδίδεται έτσι ώστε να μην απαιτείται από το κοινό να καταβάλλει περιττή προσπάθεια για να την επεξεργαστεί. Πιο πρακτικά, ο μεταφραστής θα πρέπει να επιλέξει ποιες τακτικές θα επιστρατεύσει και ποιες πληροφορίες θα διατηρήσει κατά τη μετάφραση, κρίνοντας βάση των γνώσεων που διαθέτει σχετικά με το ενδεχόμενο αναγνωστικό κοινό του μεταφράσματος. Έχει στη διάθεσή του διάφορες μεταφραστικές στρατηγικές –όχι ότι υποχρεούται να εμμένει σε αυτές- όπως πολιτισμικές αντιστοιχίες, μετατροπές στη συνάφεια και τη συνοχή, στην πληροφορία, στη διαφάνεια, τη μερική μετάφραση ακόμα και την αντιστάθμιση (compensation). Οι πραγματολογικού τύπου στρατηγικές

⁵⁰ Ειρήνη Φιλιππάκη-Warburton, *Εισαγωγή στη θεωρητική Γλωσσολογία*, σελ. 311

⁵¹ *Routledge Encyclopedia of Translation Studies*, σελ. 181

⁵² *Routledge Encyclopedia of Translation Studies*, σελ. 181

μετάφρασης τείνουν να απαιτούν πολλές αλλαγές από το κείμενο-πηγή και συνήθως περιλαμβάνουν συντακτικές και σημασιολογικές μετατροπές, επίσης. Όπως παρατηρεί ο Chesterman, αν οι συντακτικές στρατηγικές χειραγωγούν τη μορφή και οι σημασιολογικές στρατηγικές χειραγωγούν το νόημα, τότε μπορούμε να πούμε ότι οι πραγματολογικές στρατηγικές χειραγωγούν το ίδιο το μήνυμα⁵³.

Το εν λόγω μετάφρασμα περιλαμβάνει λόγω θέματος και είδους κειμένου πολλά πολιτισμικά στοιχεία, όπως τοπωνύμια, ονόματα προσωπικοτήτων και εταιριών, ονόματα πλοίων, ιστορικά στοιχεία, μονάδες μέτρησης, νομίσματα, κτλ. Δεδομένου ότι πρόκειται για ειδικό κείμενο όπου κάθε πληροφορία πρέπει να είναι ακριβής, δεν έκρινα σωστό να τα εξελληνίσω όλα, αλλά μεταφράστηκαν κατά περίπτωση. Επίσης, χρειάστηκε να γίνουν αρκετές αλλαγές στην ιδιάζουσα συντακτική δομή του πρωτότυπου, για λόγους άμεσης κατανόησης από τον έλληνα αναγνώστη και φυσικής ροής του κειμένου.

1. (σελ.3) Tidal Marine →

(σελ. 15) η εταιρία Tidal Marine

2. (σελ. 10)...and because of growing Greek influence on its language and character it is referred to as the Byzantine Empire. →

(σελ. 25)... λόγω της αυξανόμενης ελληνικής επιρροής στη γλώσσα και στον πολιτισμό της, επονομάστηκε Βυζαντινή Αυτοκρατορία.

Αυτή η περίοδος αναφέρεται στην Ανατολική Ρωμαϊκή Αυτοκρατορία. Η διατύπωση του πρωτότυπου (ότι απλώς αναφερόμαστε σε αυτή ως Βυζαντινή Αυτοκρατορία) ισχύει ιστορικά, αλλά οι Έλληνες προτιμούμε να θεωρούμε πάντα ότι πρόκειται για επίσημη ονομασία. Επίσης, ήθελα να αποφύγω το πρώτο πληθυντικό και να μην περιπλέξω τη σύνταξη. Επέλεξα, λοιπόν τη διπλωματική λύση του «επονομάστηκε», που σημαίνει ότι καλείται με ένα επιπλέον όνομα λόγω ιστορικών - λόγου χάρη - συνθηκών, αποφεύγοντας την ιστορική ανακρίβεια αλλά και την –πιθανή– προσβολή του εθνικού φρονήματος του αναγνώστη.

⁵³ Andrew Chesterman, *Memes of Translation*, σελ.107

3. (σελ. 12) ... with a bureaucracy of indestructible traditions...→

(σελ. 28)... διέθετε ένα γραφειοκρατικό σύστημα άφθαρτων παραδόσεων

Εδώ ο όρος «γραφειοκρατία» μόνος του ίσως να φαινόταν κάπως αναχρονιστικός υφολογικά και μετέωρος συντακτικά. Διατηρήθηκε, όμως, επειδή νοηματικά ισχύει και πρόσθεσα το «σύστημα» για να τονιστεί ο τρόπος διάρθρωσης της κινεζικής οικονομίας.

4. (σελ.12) In 1403 the Ming Emperor Zhu Di ordered the construction of an imperial fleet, under the command of Admiral Zheng He. This fleet undertook seven voyages between 1405 and 1433, with over 300 ships and 27,000 men (the need to supply ships so quickly which must have triggered quite a shipbuilding boom). Contemporary Ming texts suggest that the treasure ships were over 400 feet long with a beam of 150 feet, four times the size of European ocean-going ships, which were typically 100 feet long with 300 tons capacity...→

(σελ. 28) Το 1403, ο Αυτοκράτορας Τζόου Ντι της Δυναστείας των Μινγκ διέταξε την κατασκευή αυτοκρατορικού στόλου, με κυβερνήτη τον Ναύαρχο Τσενγκ Χι. Ο Κινεζικός Στόλος των Θησαυρών διεκπεραίωσε επτά ταξίδια από το 1405 ως το 1433, με πάνω από 300 πλοία και 27.000 άντρες (η ανάγκη να προμηθευτούν τα πλοία τόσο γρήγορα θα πρέπει να πυροδότησε μεγάλη έξαρση στον χώρο της ναυπήγησης). Κείμενα σύγχρονα των Μινγκ αφήνουν να εννοηθεί ότι τα πλοία αυτά είχαν μήκος πάνω από 400 πόδια και ακτίνα (πλάτος) 150 πόδια, δηλαδή ήταν τέσσερις φορές μεγαλύτερα από τα ευρωπαϊκά ωκεανοπόρα, τα οποία είχαν κατά παράδοση 100 πόδια μήκος και 300 τόνους χωρητικότητα.

Όλη αυτή η περίοδος έχει υποστεί πολλές αλλαγές πολλών τύπων – συντακτικά, γραμματικά, λεξιλογικά, κτλ., προκειμένου να ρέει με φυσικό λόγο. Θα σχολιάσω, όμως, το πιο προβληματικό στοιχείο από όλα, που ήταν το «treasure ships». Στα ελληνικά, όταν αναφερόμαστε στον εν λόγω στόλο, τον ονομάζουμε «Στόλο των Θησαυρών», αλλά δεν συνηθίζουμε να λέμε τα «πλοία των θησαυρών» κατά το «treasure ships», που παραπέμπει, μάλλον σε

πειρατικά πλοία. Οπότε, σε πολύ ελεύθερη απόδοση, μετέφρασα το «this fleet» με την επίσημη ονομασία του Στόλου, γιατί είναι η πρώτη φορά που αναφέρεται και με σκοπό να είναι σίγουρος ο έλληνας αναγνώστης περί τίνος πρόκειται να διαβάσει. Αντιθέτως, αντικατέστησα τη φράση «treasure ships» με το πολύ πιο απλό «τα πλοία αυτά» (αντίστοιχο του προαναφερθέντος «this fleet»).

5. (σελ. 16) ...where he got a better reception and found a pilot.→

(σελ. 33) ... όπου έτυχε καλύτερης υποδοχής και βρήκε κι έναν ιθαγενή οδηγό.

Ο όρος «pilot» αναφέρεται στον εξειδικευμένο πλοηγό που οδηγεί το σκάφος σε περιοχές με ιδιαίτερες δυσκολίες (π.χ, λιμάνια, επικίνδυνες θάλασσες, κτλ.). Στην περίπτωση των εξερευνητών, χρειαζόνταν κάποιον που να ξέρει καλά τις άγνωστες περιοχές που επισκέπτονταν, να τους βοηθά στην επικοινωνία με τους άλλους ιθαγενείς και γενικά να τους βοηθά σε ο,τιδήποτε άγνωστο προέκυπτε. Παρότι θα ήταν σαφές το νόημα αν παρέμενε το «πλοηγός/οδηγός», επέλεξα να προσθέσω τον ευκόλως εννοούμενο όρο «ιθαγενής», γιατί έτσι περιγράφεται καλύτερα και πιο άμεσα ο ρόλος του εν λόγω ατόμου. Αλλιώς, η φράση ακούγεται κάπως ημιτελής.

6. (σελ. 19) ... reported dozens of boats ... →

(σελ. 37) ... ανέφερε ότι δεκάδες πλοία ...

Ο όρος «dozen» σημαίνει δωδεκάδα / ντουζίνα. Η πρώτη επιλογή («δωδεκάδες πλοίων») είναι «ξενική» και πολύ ακριβολογική χωρίς να χρειάζεται και η δεύτερη («ντουζίνες πλοίων») δεν ταιριάζει υφολογικά, ενώ το ισοδύναμο «δεκάδες» δεν προκαλεί κανένα πρόβλημα.

7. (σελ. 20) ...,was shipped home,...→

(σελ. 40) στέλνονταν στις μητροπόλεις

Ο όρος "home" θα μπορούσε να μεταφραστεί ως «πατρίδα/ες», αλλά επειδή η Ελλάδα δεν έχει υπάρξει αποικιοκρατική χώρα, μια τέτοια επιλογή θα ήταν από δυσνόητη έως και ενοχλητική. Το «μητροπόλεις» καλύπτει νοηματικά και

αποφεύγει την αναπαραγωγή ενός θέματος ταμπού στο μετάφρασμα. Κάτι παρόμοιο συμβαίνει και στο επόμενο παράδειγμα.

8. (σελ. 20) After Hargreaves invented the ‘spinning jenny’, a machine for manufacturing cotton thread...→

(σελ. 39) Όταν ο Χάργκριβς εφεύρε την «spinning jenny», κλωστική μηχανή για την παραγωγή βαμβακερής ίνας...

9. (σελ. 20) Arkwright’s water frame →

(σελ. 39) ο υδροκίνητος αργαλειός του Άρκραϊτ

10. (σελ. 20) Crompton’s ‘mule’ →

(σελ. 39) η κλωστική μηχανή («mule») του Κρόμπτον

Στα παραπάνω παραδείγματα προσπάθησα να «περιγράψω» τα είδη αργαλειών με περίφρασή ή προσθήκη. Τα ονόματα των κατασκευαστών τους τα μετέγραψα με ελληνικούς χαρακτήρες, καθότι άγνωστα στον έλληνα αναγνώστη, γιατί η υφαντουργία δεν είναι το θέμα μας εδώ, ώστε να επιβάλλεται λεπτομερής απόδοση.

11. (σελ. 15)... but the junto appointed to look into his scheme...→

(σελ. 32) ... αλλά το συμβούλιο (junto) που είχε οριστεί για να εξετάσει την πρότασή του...

12. (σελ. 19) ...the fluyt or flyboat...→

(σελ. 38)... το fluyt ή φλάιμποτ (flyboat)

13. (σελ. 24)... wool and jute...→

(σελ. 45) ... το μαλλί και η γιούτα (κλωστοϋφαντουργική ίνα φυτικής προέλευσης)

14. (σελ. 8) ...were related *pro rata* to...

(σελ. 22) ... καθορίζονταν *pro rata* (κατ’ αναλογία)...

Στα τέσσερα προηγούμενα παραδείγματα (αλλά και σε πολλά ακόμα) χρησιμοποιήθηκαν οι παρενθέσεις επεξηγηματικά. Αυτή η τακτική συνήθως αλλάζει το στάτους του μεταφραστή από την «αδιαφάνεια» στη «διαφάνεια», αλλά επειδή στο πρωτότυπο κείμενο σε άλλες περιπτώσεις τις χρησιμοποιεί και ο συγγραφέας κι επειδή το κείμενο δεν είναι λογοτεχνικό, νομίζω ότι η χρήση τους δεν είναι ατυχής.

15. (σελ. 3) The chorus in *Sophocles' Antigone*, 422 BC,...→
(σελ. 15) Χορός, *Αντιγόνη του Σοφοκλή*, 442 π.Χ.,...

Στο κείμενο αυτό είχα την ευκαιρία να χρησιμοποιήσω μια αρκετά σπάνια μεταφραστική τεχνική πραγματολογικής φύσεως, την επιμέλεια ή διόρθωση ή transediting. Τον όρο αυτόν τον πρότεινε ο Stetting (1989) για να υποδείξει ότι ενίοτε επιβάλλεται να προβεί ο μεταφραστής σε διόρθωση λανθασμένων ή κακογραμμένων σημείων στο πρωτότυπο⁵⁴.

Πρόκειται για το προοίμιο του κειμένου στην εισαγωγή, όπου μάλλον έχει γίνει τυπογραφικό λάθος και το 441 ή 442 (δεν είναι σαφής η ακριβής χρονολογία που παρουσιάστηκε η Αντιγόνη) γράφτηκε ως 422. Σίγουρα δεν αλλοιώνεται κάτι στο νόημα του βιβλίου, αλλά δεν θα ήταν πρόπον να αφήσουμε να διαιωνιστεί ένα τέτοιο ιστορικής και πληροφοριακής φύσεως λάθος σχετικά με τη χρονολόγηση ενός τόσο διάσημου και σημαντικού έργου της αρχαίας ελληνικής γραμματείας.

Παρακάτω θα παραθέσουμε κάποια παραδείγματα που άπτονται της ορολογίας. Στο εν λόγω κείμενο συναντάμε όρους από το πεδίο της ναυπηγικής, της οικονομίας και, βεβαίως, της ιστορίας. Καθώς αυτό το πρώτο κεφάλαιο είναι εισαγωγικό, δεν έχει αυστηρά ορολογικό ή και επιστημονικό χαρακτήρα, αλλά οι όροι παρεμβάλλονται και χρησιμοποιούνται σε συνδυασμό με μια πιο γενική γλώσσα, συχνά λογοτεχνική και άλλοτε οικεία.

⁵⁴ Andrew Chesterman, *Memes of Translation*, σελ.112

Μονάδες μέτρησης

Συναντάμε διάφορες μονάδες μέτρησης, τις οποίες δεν τροποποιώ σε ελληνικές, γιατί αφ' ενός πρόκειται για μεγέθη που αφορούν στη ναυπηγική και που χρησιμοποιούνται διεθνώς από όσους ασχολούνται με τα θέματα αυτά, οπότε η μετατροπή τους θα ήταν αχρείαστη, και αφ' ετέρου πρόκειται για μονάδες που δεν υπήρχε λόγος να τροποποιηθούν, όπως αξίες νομισμάτων. Σε κάποιες περιπτώσεις, όταν η μονάδα μέτρησης εμφανίζεται για πρώτη φορά στο κείμενο, την εξηγώ σε παρένθεση, αλλά μετά τη χρησιμοποιώ όπως ο συγγραφέας. Παρουσιάζεται, λοιπόν, πάλι το θέμα της διαφάνειας του μεταφραστή.

16. (σελ. 3) 700,000 dwt (dead weight tonnage)→

(σελ. 16) χωρητικότητας 700.000 τόνων νεκρού βάρους (dead weight tonnage)

17. (σελ. 3) \$60 million→

(σελ. 16) 60 εκατομμυρίων δολαρίων

18. (σελ. 10) ...30 million bushels of grain...→

(σελ. 24) ...30 εκατομμύρια μπούσελ (1 μπούσελ / μόδι = 8,75 λίτρα) σιτηρών

19. (σελ. 12) over 400 feet long→

(σελ. 28) μήκος πάνω από 400 πόδια

20. (σελ. 16) the hundred weight →

(σελ. 34) εκατόβαρο

21. (σελ. 16) 80 ducats→

(σελ. 34) 80 δουκάτα

22. (σελ. 21) 35 guineas (£36.75)→

(σελ. 41) 35 γκινέες (36,75 λίρες)

23. (σελ. 23) the tonnage →

(σελ. 45) Το τονάζ

24. (σελ. 25) 80lb per thousand cargo ton miles→

(σελ. 47) 80 λίβρες ανά χίλια φορτωτικά μιλιότονα

25. (σελ. 25) ...from 9 m.grt in 1860 to 32 m.grt in 1902→

(σελ. 47) ... από 9 εκατομμύρια κ.ο.χ. (κόροι ολικής χωρητικότητας) το 1860
σε 32 εκατομμύρια κ.ο.χ. το 1902

Κύρια Ονόματα – Τοπωνύμια – Ονόματα Πλοίων, κ.α.

Το κείμενο αυτό έχει πληθώρα ονομάτων και τίτλων. Κάποια εξ αυτών είναι γνωστά σε όλους, ενώ άλλα λιγότερο γνωστά. Σε όλες τις περιπτώσεις προτίμησα να χρησιμοποιήσω αυτό έχουμε συνηθίσει ως έλληνες αναγνώστες, διατηρώντας όμως μια συνέχεια ανά είδος. Δηλαδή, λόγου χάρη, κάποια πλοία (π.χ. ο Μέγας Ανατολικός) είναι γνωστά στους έλληνες αναγνώστες, αλλά κάποια άλλα είναι λιγότερο γνωστά. Οπότε επέλεξα την πιο «επίσημη» εκδοχή να διατηρήσω αμετάφραστα τα ονόματα όλων των πλοίων. Στα ονόματα ανθρώπων ή περιοχών άλλες φορές μετέφρασα με το καθιερωμένο και άλλες με φωνητική μεταγραφή ή ακόμα και με μια μικρή επεξήγηση.

26. (σελ. 6) Fernand Braudel→

(σελ. 20) Φερνάντ Μπρωντέλ

27. (σελ. 12) Seljul Turks→

(σελ. 27) Σελτζούκους Τούρκους

28. (σελ. 12) Bruges→

(σελ. 27) η Μπριζ

29. (σελ. 12) River Zwin→

- (σελ. 27) του ποταμού Τσβιν
30. (σελ. 12) Rhineland→
(σελ. 27) Ρηνανία
31. (σελ. 12) Lübeck→
(σελ. 28) το Λίμπεκ
32. (σελ. 12) Hanseatic League→
(σελ. 28) Χανσεατική Ένωση
33. (σελ. 12) Tabriz→
(σελ. 28) Ταυρίδας
34. (σελ. 12) Red Sea→
(σελ. 28) Ερυθράς Θάλασσας
35. (σελ. 12) Ming Emperor Zhu Di→
(σελ. 28) ο Αυτοκράτορας Τζόου Ντι της Δυναστείας των Μινγκ
36. (σελ. 13) Indian subcontinent→
(σελ. 29) την Ινδική υποήπειρο
37. (σελ. 13) Mogadishu→
(σελ. 29) Μογκαντίσου
38. (σελ. 13) Cape of Good Hope→
(σελ. 29) το Ακρωτήριο της Καλής Ελπίδας
39. (σελ. 13) 'Spice Islands'→
(σελ. 30) «Νησιά των Μπαχαρικών»
40. (σελ. 13) Marco Polo's "Description of the World"→
(σελ. 30) η «Περιγραφή του Κόσμου» του Μάρκο Πόλο

41. (σελ. 18) (Fuggers, Welsers)→
(σελ. 36) (Φούγκερς, Βέλσερς)
42. (σελ. 18) Zuider Zee→
(σελ. 37) με τον Κόλπο Ζάουντερ Ζέε
43. (σελ. 20) Newfoundland→
(σελ. 41) Νέα Γη
44. (σελ. 21) Newcastle, Hull, Yarmouth and London→
(σελ. 41) Νιούκαστλ, Χαλλ, Γιαρμάουθ και Λονδίνου
45. (σελ. 22) General Shipowner's Society→
(σελ. 43) Γενική Εταιρεία Πλοιοκτητών (General Shipowner's Society)
46. (σελ. 22) *Lloyd's List*→
(σελ. 43) *Καθημερινή Εφημερίδα των Λόυδ (Lloyd's List)*
47. (σελ. 22) Lloyd's Register of Shipping→
(σελ. 43) Μηγνώμων των Λόυδς (Lloyd's Register of Shipping)
48. (σελ. 30) *Britannia*→ (σελ. 52) *Britannia*
Bothnia→ *Bothnia*
Mauretania → *Mauretania*
Balmoral Castle→ *Balmoral Castle*
Deutschland→ (σελ. 53) *Deutschland*
Kaiser Wilhelm II→ *Kaiser Wilhelm II*
49. (σελ. 30) Cunard, White Star, North German Lloyd and Holland America Line→
(σελ. 52) η Cunard, η White Star, η North German Lloyd και η Holland America Line

Όροι

50. (σελ. 3) supertankers, containerships..... specialized ships→
(σελ. 15) ... τα υπέρ-τάνκερ, τα φορτηγά κοντέινερ (εμπορευματοκιβωτιο-φόρα)... ειδικευμένων πλοίων
51. (σελ. 5) bill of lading →
(σελ. 18) φορτωτική
52. (σελ. 5) demurrage→
(σελ. 18) επισταλίες
53. (σελ. 13) ... fore-and-aft lugsails...sailing upwind→
(σελ. 29) ... τραπεζοειδή ιστία που δένονταν και υψώνονταν σε λοξό κατάρτι από την πλώρη μέχρι την πρύμνη... έπλεαν προσήνεμα.
54. (σελ. 15) The NE Trades→
(σελ. 32) οι ΒΑ άνεμοι
55. (σελ. 18) ...double-entry bookkeeping, joint-stock companies, bills of exchange, and stock markets.→
(σελ. 36) ... διπλογραφική λογιστική, τις συμμετοχικές εταιρίες, τις συναλλαγματικές και τα χρηματιστήρια.
56. (σελ. 20) cleared for foreign trade→
(σελ. 40) εκτελώνιζαν για εξωτερικό εμπόριο
57. (σελ. 25) round-voyage→
(σελ. 46) αμφοτερόπλους
58. (σελ. 26) Triple expansion steam engines→
(σελ. 48) Οι ατμομηχανές τριπλής εκτόνωσης
59. (σελ. 27) ore-oiler→

(σελ. 48) πλοίο διπλής χρήσεως για μεταφορά μεταλλεύματος και πετρελαίου

60. (σελ. 27) cable layer→

(σελ. 50) καλωδιοθέτης

61. (σελ. 30) paddle expansion→

(σελ. 52) τροχήλατη πρόωση

62. (σελ. 30) turbine driven sister ships→

(σελ. 53) στροβιλοκίνητα αδελφά πλοία

Συνώνυμοι Όροι

63. (σελ. 22) A ‘supercargo’ generally travelled with the ship.....The supercargo bought and sold cargoes→

(σελ. 42) Συνήθως στο πλοίο επέβαινε ένας «υπεύθυνος» φορτίου ... Ο επιστάτης φορτίου αγόραζε...

Νεολογισμοί

64. (σελ. 6) super-centres→

(σελ. 19) υπέρ-κέντρων

65. (σελ. 8) ‘super-city’→

(σελ. 21) μεγαλούπολη

66. (σελ. 5) the Westline→

(σελ. 19) το Δυτικό Τόξο

Στο πρώτο παράδειγμα εκ των τριών διατήρησα την εκδοχή του συγγραφέα, απλώς μεταφράζοντας τις λέξεις. Δεν έκανα το ίδιο και με το δεύτερο παράδειγμα, γιατί αφενός θα ακουγόταν ακόμα πιο ξένο, αφετέρου είχα την πιο θεμιτή επιλογή της λέξης «μεγαλούπολη» που καλύπτει πλήρως το νόημα, είναι κατανοητή και οικεία στον έλληνα αναγνώστη. Όσο για την

τρίτη περίπτωση, η έρευνα στο διαδίκτυο και στα λεξικά με οδήγησε στο συμπέρασμα ότι ο όρος *Westline* δεν έχει ειπωθεί με κάποιον αντίστοιχο ελληνικό, άρα έπρεπε να εφεύρω έναν για τις ανάγκες της εργασίας. Απέφυγα τη φράση «Δυτική Γραμμή» που θα ήταν η πιο άμεση και εύλογη επιλογή και προτίμησα το πιο εύηχο «Δυτικό Τόξο» γιατί εμπεριέχει κίνηση και διαγράφει μια πορεία, εκφράζοντας καλύτερα αυτό που περιγράφει.

Συνδυασμοί Λέξεων (Collocations)

67. (σελ. 5) By exploiting economies of scale and integrated transport systems→

(σελ. 18) Αξιοποιώντας τις οικονομίες κλίμακας και τα ενοποιημένα συστήματα μεταφορών,...

68. (σελ. 9) bulk trades→

(σελ. 23) χύδην εμπορίου

69. (σελ. 11) entrepot→

(σελ. 26) διαμετακομιστικό κέντρο

70. (σελ. 14) landfalls→

(σελ. 30) σημεία προσάραξης

71. (σελ. 26) cargo payload→

(σελ.47) ωφέλιμο φορτίο

IV. ΥΦΟΛΟΓΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ

Η υφολογία στις γλωσσικές επιστήμες ορίζεται με διάφορους τρόπους και επεξεργάζεται διάφορες εκφάνσεις του γραπτού και προφορικού λόγου. Μια εκδοχή του όρου αναφέρεται στη μελέτη του μεταφορικού λόγου στη δημιουργική γραφή. Άλλη εκδοχή αναφέρεται στη μελέτη του προσωπικού ύφους των συγγραφέων. Η πιο κοινωνιογλωσσική προσέγγισή της αναφέρεται

στους εκφραστικούς τρόπους ή στις στρατηγικές που εφαρμόζει μια γλωσσική κοινότητα προκειμένου να προσδώσει στο λόγο της πιο συναισθηματική χροιά (ή με σκοπό να ξεχωρίσει από άλλη γλωσσική κοινότητα). Μελετά, επίσης, τις διάφορες επιμέρους και ειδικές «γλώσσες» που ενυπάρχουν στην επίσημη ή κοινή γλώσσα ενός κράτους ή έθνους. Κάθε ανθρώπινη κοινότητα που μιλά την ίδια γλώσσα είναι ποικιλοτρόπως ανομοιογενής και διαφοροποιημένη, αν μη τι άλλο γεωγραφικά και κοινωνικό-πολιτισμικά, με αποτέλεσμα να διαφοροποιείται η γλωσσική λειτουργία σε συνάρτηση προς αυτές τις παραμέτρους αλλά και προς τους στόχους και σκοπούς της επικοινωνίας⁵⁵. Σύμφωνα με τη λειτουργική υφολογία και τον Γλωσσολογικό Όμιλο της Πράγας και το σχετικό Μανιφέστο του (1929), η «Γλώσσα είναι ‘ένα σύστημα εκφραστικών μέσων προς την επίτευξη ενός σκοπού’, ενώ διακρίνονται διάφορες ‘γλώσσες λειτουργικώς διαφορετικές’, όπου η εκάστοτε επικρατούσα λειτουργία μεταβάλλει την ηχητική και τη γραμματική δομή, καθώς και τη λεξιλογική σύνθεση της Γλώσσας εντός τις οποίας εκδηλώνονται»⁵⁶.

Το υφολογικό πεδίο είναι αχανές και είναι αδύνατον να κατηγοριοποιηθούν τα διάφορα επίπεδα γλώσσας και λειτουργικά ύφη. Παρ’ όλα αυτά, ο Ρώσος γλωσσολόγος N.D. Usakov προτείνει τις εξής κατηγορίες: ύφη της ομιλούμενης γλώσσας (λαϊκό, άτυπο, χυδαίο, αργκό, οικείο), ύφη της γραπτής γλώσσας (επιστημονικό, δημοσιογραφικό, επίσημο, ποιητικό), ύφη ιστορικά διαφοροποιημένα (σύγχρονο, απαρχαιωμένο), κοινωνικο-πολιτικά διαφοροποιημένα ύφη (επαναστατικό, ξενομανές, αντιδραστικό) και ύφη που διαφοροποιούνται βάση της εκφραστικής πρόθεσης (ειρωνικό, αστείο, περιφρονητικό)⁵⁷. Αντίστοιχα ο Cosegiu διαχωρίζει τα ύφη ως εσωτερικές παραλλαγές μιας δεδομένης ιστορικής γλώσσας σε διαλέκτους και τοπικά ιδιώματα, σε κοινωνιολέκτους και σε παραλλαγές με εκφραστικό προσανατολισμό⁵⁸.

Στο πλαίσιο της μετάφρασης, η υφολογία αναλύει εις βάθος και λεπτομερώς τους τρόπους με τους οποίους ένα κείμενο εκφράζει αυτό που λέει · για παράδειγμα, τη χρήση και τη λειτουργία της μεταφοράς ή τους λόγους που κάποιες δομές είναι διφορούμενες ή ασαφείς.

⁵⁵ Βίκτωρ Ιβάνοβιτς, *Μεταφρασεολογικά*, σελ. 35-36

⁵⁶ Βίκτωρ Ιβάνοβιτς, *Μεταφρασεολογικά*, σελ. 37

⁵⁷ Βίκτωρ Ιβάνοβιτς, *Μεταφρασεολογικά*, σελ. 37

⁵⁸ Βίκτωρ Ιβάνοβιτς, *Μεταφρασεολογικά*, σελ. 38

Το ύφος, με την έννοια του στυλ, είναι ένα πολύ δυνατό και επιδραστικό στοιχείο στην οποιοδήποτε τύπου επικοινωνία, είτε είναι επιτηδευμένο είτε προκύπτει με φυσικό τρόπο. Το ύφος δρα στον χώρο του συναισθήματος και, συνεπώς, η όποια στυλιστική παραφωνία γίνεται άμεσα και αντανακλαστικά αντιληπτή και, ίσως, ενοχλητική, προσβλητική, κτλ. Η πιο σύγχρονη προσέγγιση της γνωσιακής υφολογίας ασχολείται με το τι συμβαίνει πέραν του εμφανούς σε ένα κείμενο, με αυτά που συντελούνται σε βαθύτερα επίπεδα, δηλαδή με τους συνειρμούς και τις συνεκδοχές, τα κρυφά νοήματα, τις ασάφειες, τα κενά, τις σιωπές και τον τρόπο με τον οποίο η γλώσσα ενός κειμένου αντικατοπτρίζει το θέμα του⁵⁹. Η υφολογία εξετάζει τι αφήνουν να εννοηθεί ή τι προτείνουν τα διάφορα διακριτικά και λεπτά χαρακτηριστικά ενός κειμένου σχετικά με συμπεριφορές και πεποιθήσεις, με την κοσμοθεωρία ή την ιδεολογία του αφηγητή ή ενός χαρακτήρα στο κείμενο, ή του συγγραφέα ή του αναγνώστη⁶⁰. Η υφολογία ασχολείται τόσο με τα λογοτεχνικά όσο και με τα μη λογοτεχνικά κείμενα.

Κατά τη μετάφραση, η ανάλυση του κειμένου-πηγή σε επίπεδο ύφους, τόνου, είδους, επιπέδου (π.χ. επισημότητας) αποσαφηνίζει σε μεγάλο βαθμό τις μεταφραστικές διαδικασίες που θα ακολουθηθούν. Επίσης, η υφολογική ανάλυση συνδράμει στην κατανόηση των επιλογών του συγγραφέα, εφόσον αναγνωρίζουμε ποια θα ήταν η συνήθης επιλογή. Το ύφος συνδέεται πάντα με την έννοια της επιλογής γιατί, πέραν των γραμματικών περιορισμών, πάντα υπάρχει η επιλογή διαφορετικών δομών που μεταξύ τους διαφέρουν μόνο στυλιστικά⁶¹. Έχοντας καταλάβει τους λόγους που καθόρισαν τις επιλογές του συγγραφέα, ο μεταφραστής μπορεί να κάνει αντίστοιχες επιλογές, όσο κι αν μορφικά απέχουν πολύ από του συγγραφέα.

Το ύφος είναι προαιρετικό και γι' αυτό είναι αναμφισβήτητο το πεδίο στο οποίο ο μεταφραστής θα πρέπει να πλησιάσει με ετοιμότητα, ευστροφία και ευρηματικότητα⁶². Ακριβώς επειδή το ύφος αντανακλά επιλογές και συμπεριφορές και εμπλέκει τον αναγνώστη ενεργοποιώντας γνωσιακά συγκείμενα, η υφολογία προτείνει σχετικά με τη μεταφραστική πράξη ότι,

⁵⁹ Jean Boase-Beier, *Stylistics and Translation*, Handbook of Translation Studies Vol.2, σελ. 154

⁶⁰ Jean Boase-Beier, *Stylistics and Translation*, Handbook of Translation Studies Vol.2, σελ. 154

⁶¹ Jean Boase-Beier, *Stylistics and Translation*, Handbook of Translation Studies Vol.2, σελ. 155

⁶² Βίκτωρ Ιβάνοβιτς, *Μεταφρασεολογικά*, σελ. 157

πρώτον, πρόκειται ουσιαστικά για τον νου πίσω από το κείμενο και ότι, επομένως, είναι λιγότερο μηχανική πράξη και περισσότερο δημιουργική⁶³.

Το εν λόγω κείμενο, παρότι θεωρείται τεχνικό, δεν χαρακτηρίζεται από ένα ενιαίο ύφος. Η γλώσσα και το ύφος του συγγραφέα ακροβατούν επιτυχώς μεταξύ κοινής και εξειδικευμένης γλώσσας, μεταξύ κοινών λέξεων και ορολογίας, παρεμβάλλοντας ενίοτε και απροειδοποίητα λογοτεχνισμούς που ευχαριστούν τον αναγνώστη, αλλά προβληματίζουν τον μεταφραστή. Επιπλέον, δεν είναι αποκλειστικά οικονομικό ή ναυτιλιακό κείμενο, αλλά κάποιες φορές είναι ιστορικό, τεχνικό, νομικό, ακόμα και γενικό. Αποτελεί, πράγματι, μεταφραστική πρόκληση.

Ας δούμε κάποια χωρία που ήταν απαιτητικά στην απόδοσή τους:

1. (σελ. 3) ..., an economic Jurassic Park where the dinosaurs of classical economics roam free and consumers get a very good deal...→

(σελ. 16) ένα οικονομικό Ιουράσιο Πάρκο όπου οι δεινόσαυροι της κλασσικής οικονομίας περιφέρονται ελεύθεροι και οι καταναλωτές βγαίνουν κερδισμένοι

Εδώ είναι εμφανής η χιουμοριστική και «χαλαρή» διάθεση του συγγραφέα, με την οποία πράγματι καταφέρνει να κερδίσει και το ενδιαφέρον και τη συμπάθεια του αναγνώστη από την αρχή του βιβλίου. Παρ' όλα αυτά, δεν επέλεξε το «Τζουράσικ Παρκ», γιατί ο έλληνας αναγνώστης θα σκεφτεί κατ' ευθείαν και αποκλειστικά τη γνωστή ταινία και σε ελληνικό κείμενο φαντάζει άκομψο. Ο όρος «Ιουράσιο Πάρκο» είναι μεν πιο σοβαρός, προκαλεί δε ένα μείδισμα σε συνδυασμό με την όλη εικόνα που περιγράφει ο συγγραφέας. Για να εντείνω το «χαλαρό» ύφος, προτίμησα το πιο καθημερινό «βγαίνουν κερδισμένοι» αντί για κάτι όπως «κλείνουν συμφέρουσες συμφωνίες».

2. (σελ. 3) ...the boom of 2004 swept the industry from rags to riches...→

(σελ. 15) η έκρηξη του 2004 εκτίναξε τη ναυτιλία στα ύψη...

Σ' αυτή την περίπτωση μπήκα στον πειρασμό να μεταφράσω ως εξής: «παρέσυρε τη ναυτιλία από τα χαμηλά στα ψηλά» ή «από τα λίγα στα πολλά»

⁶³ Jean Boase-Beier, Stylistics and Translation, Handbook of Translation Studies Vol.2, σελ. 156

ή ακόμα περισσότερο «απ' τ' αλώνια (ή τα λιμάνια) στα σαλόνια». Το ανεπίσημο ύφος του συγγραφέα στην εισαγωγή το επιτρέπει. Δεν προτίμησα αυτές τις επιλογές γιατί όλοι οι έλληνες αναγνώστες του βιβλίου θα απορούσαν δυσάρεστα με μια τόσο ελληνική έκφραση σε πασιφανώς μεταφρασμένο κείμενο – θα ταίριαζε σε ένα θεατρικό.

3. (σελ. 4) ...they 'deliver the goods' economically as well as physically ... → (σελ. 16)...τηρούν οικονομικώς «τις υποσχέσεις» τους και παραδίδουν τα αγαθά...

Εδώ ο συγγραφέας χρησιμοποιεί την ίδια έκφραση (deliver the goods) και με τη μεταφορική της σημασία (τηρούν τις υποσχέσεις τους) και με την κυριολεκτική της (παραδίδουν τα αγαθά) ταυτόχρονα και με επιτυχία. Ο Έλληνας αναγνώστης μοιραία δε θα «πιάσει» το υπονοούμενο, οπότε μεταφράζω και τις δύο περιπτώσεις επεξηγηματικά σχεδόν, ώστε να μη χαθεί το διττό νόημα.

4. (σελ. 4) ...shipping and trade greased the slipway from which the world economy was launched on new voyages in whatever political and economic vessel history had devised for it.→ (σελ. 16) ...η ναυτιλία και το εμπόριο διευκόλυναν την «καθέλκυση» της παγκόσμιας οικονομίας, η οποία άνοιξε πανιά για νέα ταξίδια με οποιοδήποτε πολιτικό και οικονομικό «σκάφος» είχε επινοήσει η ιστορία για λογαριασμό της.

Το «greased the slipway» θα μπορούσε να ειπωθεί πιο πιστά και έντονα ως «λάδωσαν το νεώλκιο», αλλά λέξεις τόσο ανεπίσημες ή λαϊκές όπως «λαδώνω» ή «γρασάρω» κάνουν άσχημη εντύπωση στα ελληνικά κείμενα που δεν είναι προς τέρψιν. Επειδή μέχρι τώρα οι μεταφορές και οι εικόνες που χρησιμοποιεί ο συγγραφέας είναι πιο δυνατές από τις επιλογές που κάνω για τη μετάφραση, πρόσθεσα το «άνοιξε πανιά» χωρίς να είναι απαραίτητο, σε μια απόπειρα να εφαρμόσω την τεχνική της *αντιστάθμισης* (compensation). Το ίδιο έκανα και στην εξής περίπτωση:

5. (σελ. 7) ...productivity increased enormously. →
(σελ. 21) η παραγωγικότητα αυξήθηκε κατά κόρον.

Στην έκφραση αυτή το «κόρον» προκύπτει από το *κορέννυμι*, που σημαίνει πληρώ, εξ ου κι ο «κορεσμός», και όχι από τον *κόρο*, τη μονάδα μέτρησης χωρητικότητας πλοίων. Παρ' όλα αυτά, ηχητικά ενδέχεται να έχουμε κάτι σε λογοπαίγνιο.

6. (σελ. 16) ...they limped back to Portugal...→
(σελ. 34) ... έφτασαν χωλαίνοντας στην Πορτογαλία

Ο όρος «limped» σημαίνει αρχικά «κουτσαίνοντας», αλλά προτιμήθηκε το πιο επίσημο συνώνυμο «χωλαίνοντας», επειδή καθότι ιστορικής φύσεως η εξιστόρηση, ταιριάζει μια επισημότητα ή περιγραφικότητα στο ύφος.

7. (σελ. 10) ...controlled the coasts...→
(σελ. 24) ...θαλασσοκρατούσε στις ακτές...

Ακόμα μια αλλαγή για να ενταθεί το ύφος της εξιστόρησης, όπως έγινε και στα τρία επόμενα παραδείγματα.

8. (σελ. 16) ...the maps of Africa prepared by Diaz...→
(σελ. 33) ... χάρτες της Αφρικής δουλεμένους διά χειρός Ντιάζ...

9. (σελ. 16) ...beating against the SE Trades→
(σελ. 33) ... να θαλασσοδέρνεται κόντρα στους ΝΑ αληγείς ανέμους,

10. (σελ. 30) These services were obviously highly valued by businesses. →
(σελ. 52) Οι επιχειρήσεις προφανώς εκτιμούσαν δεόντως αυτές τις υπηρεσίες.

11. (σελ. 20) Semi-tropical foodstuffs→
(σελ. 40) Εξωτικά τρόφιμα

Ο όρος *semi-tropical* μεταφράζεται επισήμως ως «υποτροπικός» ή και «τροπικός», αλλά εδώ μάλλον πρέπει να εννοηθεί ότι τα τρόφιμα έκαναν εντύπωση ως άγνωστα (εξωτικά) και όχι να διευκρινιστεί το κλίμα στο οποίο ευδοκιμούν.

12. (σελ. 21) ... carried a few passengers for a price agreed...→

(σελ. 41) ... μετέφεραν περιορισμένο αριθμό επιβατών έναντι συμφωνημένης τιμής

Σε αυτό το σημείο το ύφος είναι ψυχρό και επίσημο, οπότε αποφεύχθηκε το «λίγους επιβάτες» και το «για συμφωνημένη τιμή».

5. ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Στο πλαίσιο αυτής της εργασίας και για την εκπόνησή της χρειάστηκε να ανατρέξω σε πολλά αναγνώσματα σχετικά με τη θεωρία και τη μεθοδολογία της μετάφρασης, ακόμα και της γλωσσολογίας. Αυτή η βιβλιογραφική έρευνα στόχευε, κυρίως στη διεκπεραίωση του θεωρητικού μέρους της εργασίας και του σχολιασμού. Παρότι, όμως, η γνώση της θεωρίας της μετάφρασης πράγματι δεν καθορίζει το αποτέλεσμα και το επίπεδο μιας μετάφρασης, παρατήρησα ότι επέστρεψα στο μετάφρασμα και έκανα αλλαγές σύμφωνες με τις θεωρητικές προσεγγίσεις, με αποτέλεσμα πιο ελεύθερες και απαγκιστρωμένες από το πρωτότυπο επιλογές. Η θεωρία της μετάφρασης δεν είναι σε καμία περίπτωση ρυθμιστική, αλλά μάλλον περιγραφική. Επηρεάζει, όμως, τον μεταφραστή κατά τις επιλογές του, υπενθυμίζοντάς του ότι πρέπει να κινηθεί βάσει κάποιων παραμέτρων – ακόμα και εξωκειμενικών.

Το συγκεκριμένο απόσπασμα επιδεχόταν πολύ ελεύθερης και δημιουργικής μετάφρασης, αλλά δεν έπαυε να είναι τεχνικό και ορολογικό και να απευθύνεται σε ένα πιο ειδικό αναγνωστικό κοινό. Αυτή ακριβώς είναι η ισορροπία που πρέπει να διατηρείται σε ένα τέτοιο κείμενο, πράγμα απαιτητικό, γιατί συχνά ο μεταφραστής παρασύρεται και δίνει περισσότερη προσοχή είτε στη λογοτεχνική είτε στην ορολογική διάσταση του κειμένου.

Αν η ανάγνωση είναι ένα πρώτο επίπεδο κατανόησης κειμένου και η μετάφραση ένα επόμενο βαθύτερο επίπεδο, τότε η κριτική μιας μετάφρασης (σε παράλληλη σύγκριση, εννοείται με το πρωτότυπο) δεν αφήνει σχεδόν κανένα στοιχείο των δύο κειμένων στο σκοτάδι. Ακόμα κι έτσι, όμως, η υποκειμενικότητα και η έλλειψη σχετικής αντικειμενικότητας που χαρακτηρίζουν τον γραπτό λόγο δεν διευκολύνουν ούτε στη λήψη μεταφραστικών αποφάσεων ούτε στην κριτική τους. Ο μεταφραστής, λοιπόν, υπόκειται σε μια μόνιμη αυστηρή αυτοκριτική, γνωρίζοντας τις πολυάριθμες επιλογές που έχει απορρίψει και αμφισβητώντας αυτές στις οποίες κατέληξε.

Μια μετάφραση πράγματι δεν τελειώνει ποτέ αλλά, περνάει από πολλά στάδια όπου μπορεί να θεωρηθεί πλήρης και ικανοποιητική, ακόμα και επιτυχημένη.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ελληνόγλωσση

Εισαγωγή στη Θεωρητική Γλωσσολογία, Ειρήνη Φιλιππάκη-Warburton, εκδόσεις Νεφέλη, 1992

Εισαγωγή στη Σημασιολογία, Γ. Μπαμπινιώτης, 1985

Επίπεδα Γλωσσικής Ανάλυσης, Θ.-Σ. Παυλίδου, Ίδρυμα Μανόλη Τριανταφυλλίδη, 2008

Η Εμπορική Ναυτιλία στην Πράξη, Edward F. Stevens – C S J Butterfield, εκδόσεις Γαλαίος, 1983

Θεωρήματα για τη Μετάφραση, Jean-Rene Ladmiral, εκδόσεις Μετάχμιο, 2007

Θεωρία και Πράξη της Μετάφρασης, Γιώργος Κεντρωτής, εκδόσεις Διάυλος, 2000

Ξενόγλωσση Βιβλιογραφία

Discourse and the Translator, Basil Hatim and Ian Mason, Longman, 1990

Maritime Economics, Martin Stopford, Routledge, 2009

Memes of Translation – The Spread of Ideas in Translation Theory, Andrew Chesterman, John Benjamins Publishing Company, 1997

Routledge Encyclopedia of Translation Studies, ed. Mona Baker, Routledge, 2001

The Translation Studies Reader, ed. Lawrence Venuti, Routledge, 2000

Translating General Economics, Business Administration, Statistics & Actuarial Science, Banking & Financial Management, Maritime Economics, European Communities, Ελένη Αποστόλου, εκδόσεις Σταμούλης, 1993
Translation Studies, Susan Bassnett, Routledge, 2002

ΛΕΞΙΚΑ

Collins English Dictionary and Thesaurus, Harper Collins Publishers, 1995

Dictionary of Translation Studies, Mark Shuttleworth & Moira Cowie, Routledge, 1997

Hyper Lexicon, εκδόσεις Σταφυλίδη, 2000

Αγγλό-Ελληνικό Λεξικό Εμπορικών, Τραπεζικών και Οικονομικών Όρων, Ι.Χρυσοβιτσιώτη – Ι. Σταυρακόπουλου, εκδόσεις Παπαζήση, 1995

Αγγλο-Ελληνικό Λεξικό Νομικών-Εμπορικών Όρων, Michael S. Hiotakis, εκδόσεις Δαίδαλος, 1992

Λεξικό της Νέας Ελληνικής Γλώσσας, Γ. Μπαμπινιώτη, Κέντρο Λεξικολογίας, 1998

Λεξικό των Δυσκολιών και των Λαθών στη Χρήση της Ελληνικής, Γ. Μπαμπινιώτη, Κέντρο Λεξικολογίας, 2014

ΆΡΘΡΑ

Christina Schäffner, *Translation and Intecultural Communication : Similarities and Differences*, 2003

Christine Nord, *Translating as a Purposeful Activity-Functionalist Approaches Explained*, St Jerome, 1997, σελ. 4-8

M Tymoczko, *Translation Theory - The Encyclopedia of Applied Linguistics*, – Wiley Online Library, 2010

Xiaoyan Du, *A Brief Introduction of Skopos Theory*, Academy Publisher, 2012

Α. Παριανού και Ι. Κελάνδριας, «Τεχνικές και διδακτική της μετάφρασης ειδικών κειμένων», *Ελληνική Γλώσσα και Ορολογία*, Ανακοινώσεις 2^{ου} Συνεδρίου, 1999

Αναστασία Παριανού, «*Η ανάγκη της λειτουργικής προσέγγισης στη μετάφραση ειδικών κειμένων*», σελ. 354, Ελληνική Γλώσσα και Ορολογία, Ανακοινώσεις 6^{ου} Συνεδρίου, 2007

Τιτίκα Δημητρούλια, «*Μετάφραση και κουλτούρα: η πολιτισμική στροφή στη μεταφρασεολογία και ο ρόλος των νέων τεχνολογιών*», 2005.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ
ΠΡΩΤΟΤΥΠΟ ΚΕΙΜΕΝΟ

1 Sea Transport and the Global Economy

*Wonders are many on earth, and the greatest of these
Is man, who rides the ocean and takes his way
Through the deeps, through wind-swept valleys of perilous seas
That surge and sway.*

(The chorus in *Sophocles' Antigone*, 422 BC, trans. R.C. Jebb)

1.1 INTRODUCTION

Characteristics of the business

Shipping is a fascinating business. Since the first cargoes were moved by sea more than 5,000 years ago it has been at the forefront of global development. The epic voyages of Columbus, Diaz and Magellan opened the maritime highways of the world, and the same pioneering spirit brought supertankers,¹ container-ships, and the complex fleet of specialized ships which each year transport a ton of cargo for every person in the world. No business is more exciting. The great shipping boom of 2004 swept the industry from rags to riches in little more than a year, making its fortunate investors some of the wealthiest people in the world. This sort of volatility created superstars like Niarchos and Onassis, and a few villains like Tidal Marine, which built up a 700,000 dwt (dead-weight tonnage) shipping fleet in the early 1970s and were indicted with a number of their bankers for fraudulently obtaining more than \$60 million in loans.²

Our task in this book is to understand the economics of the industry. What makes it so interesting to economists is that the shipping investors who grapple with shipping risk are so visible, and their activities so well documented, that we can blend theory and practice. For all their flamboyance, they operate within a strict economic regime, which would be immediately recognizable by nineteenth-century classical economists. It is, more or less, the 'perfect' market place at work, an economic Jurassic Park where the dinosaurs of classical economics roam free and consumers get a very good deal – there are not many monopolies in shipping! Occasionally the investors miscalculate, as in the remarkable episode in 1973 when investors in the tanker market ordered over 100 million tons deadweight (m.dwt) of supertankers, for which there turned out to be no demand.

Some went from the builder's yard straight into lay-up, and few ever operated to their full economic potential. Or occasionally they run short of ships and rates go sky high, as they did during the booms of 1973 and 2004–8. But generally they 'deliver the goods' economically as well as physically at a cost which, on average, has increased surprisingly little over the years.³

Because shipping is such an old industry, with a history of continuous change, sometimes gradual and occasionally calamitous, we have a unique opportunity to learn from the past. Time and again we find that shipping and trade greased the slipway⁴ from which the world economy was launched on new voyages in whatever political and economic vessel history had devised for it. No other industry had played such a central part in these economic voyages over thousands of years – the airline industry, shipping's closest counterpart, has barely 50 years of economic history to study! So before we plunge into the details of the shipping business as it is today, we will spend a little time studying the history of this ancient global industry to see how the economics worked in practice and where the industry is today in its latest epic voyage of globalization.⁵

The role of sea trade in economic development

The importance of sea transport in the early stages of economic development is well known to economists. In Chapter 3 of *The Wealth of Nations*, published in 1776, Adam Smith argued that the key to success in a capitalist society is the division of labour. As productivity increases and businesses produce more goods than they can sell locally, they need access to wider markets. He illustrated the point with the famous example of making pins. Working alone, ten craftsmen can produce less than 100 pins a day, but if each specializes in a single task, together they can produce 48,000 pins a day. This is far too many to sell locally, so unlocking the power of 'division of labour' depends on transport, and this is where shipping had a crucial part to play:

As by means of water carriage a more extensive market is opened to every sort of industry than what land carriage alone can afford it, so it is upon the sea-coast, and along the banks of navigable rivers, that industry of every kind naturally begins to subdivide and improve itself, and it is frequently not until a long time after that those improvements extend themselves to the inland parts of the country.⁶

In primitive economies shipping is generally more efficient than land transport, allowing trade to get started earlier. Adam Smith paints a graphic picture of the economic benefits offered by sea transport in the eighteenth century:

A broad wheeled wagon attended by two men and drawn by eight horses in about six weeks time carries and brings back between London and Edinburgh nearly 4 tons weight of goods. In about the same time a ship navigated by six or eight men, and sailing between the ports of London and Leith, frequently carries and brings back 200 ton weight of goods.⁷

That is a labour productivity benefit of 15 times. By exploiting economies of scale and integrated transport systems, shipping continues to demonstrate Adam Smith's insight. Today a lorry carrying one 40-foot container from Felixstowe to Edinburgh might be competing with a small container-ship carrying 200 containers. Or a truck hauling 40 tons of oil along our congested highways competes with a coastal oil tanker carrying 4,000 tons of oil by sea. Ships now travel at speeds that trucks can hardly match on congested urban roads and at a fraction of the cost. No wonder the oceans are the highways of economic development, an aspect of the business which hardly changes with the centuries. Many practical aspects of the business have not changed either. For example the bill of lading from AD 236 in Box 1.1 shows that Roman shipowners worried just as much about demurrage as shipowners do today. But new generations of shipowners also face new challenges, and shipping companies that do not adapt, however big or prestigious they may be, soon discover how ruthless the shipping market is in forcing the pace of change.

History of maritime development – the Westline

So in this chapter we are not just concerned with history. Winston Churchill said 'the further backward I look the further forward I can see',⁸ and if he was right, the shipping industry is in a unique position to learn from its past about the economics of the maritime business. The evolution of sea transport is a well-travelled road which we can even plot on a map. Over 5,000 years, whether by chance or some deeply hidden economic force, the commercial centre of maritime trade has moved west along the line shown by the arrows in Figure 1.1. This 'Westline' started in Mesopotamia in 3000 BC, and progressed to Tyre in the eastern Mediterranean then to Rhodes, the Greek mainland and Rome. A thousand years ago Venice (and soon after Genoa) became the crossroads for

BOX 1.1 A BILL OF LADING, AD 236

This bill of lading is given by Aurelius Heracles, son of Dioscorus of Antaeopolis, master of his own ship of 250 artabae burden, without any figurehead, to Aurelius Arius, son of Heraclides, senator of Arsinoe, capital of Fayum, for the carriage of 250 artabae of vegetable seed, to be conveyed from the haven of the Grove to the capital of Arisonoe in the haven of Oxyrhynchus, the freightage agreed on being 100 clean silver drachmae, whereof he has received 40 drachmae, the remaining 60 drachmae he is to receive when he lands the cargo; which cargo he shall land safe and undamaged by any nautical mishap; and he shall take for the journey two days, from the 25th, and likewise he shall remain at Oxyrhynchus four days; and if he be delayed after that time he, the master, shall receive 16 drachmae per day for himself; and he the master shall provide a sufficient number of sailors and all the tackle of the ship; and he shall receive likewise for a libation at Oxyrhynchus one ceramion of wine. This bill of lading is valid, in the third year of Emperor Caesar Gaius Julius Verus Maximus the Pious, the fortunate, the 22nd of Phaophi (Oct. 19th). Source: The British Museum, London

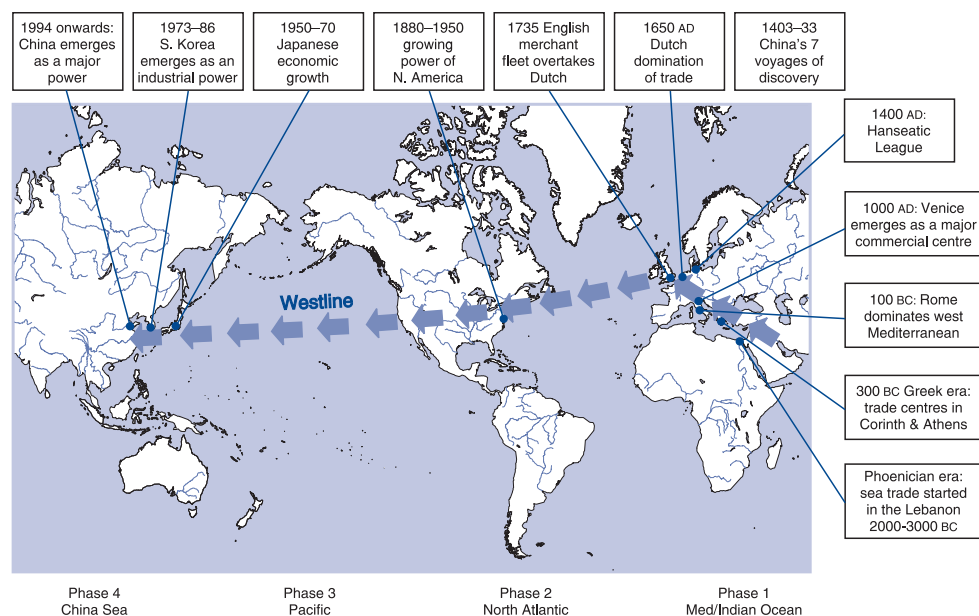


Figure 1.1
The Westline: 5,000 years of maritime trading centres

Source: Stopford (1988)

trade between the Mediterranean and the emerging north-western European centres of Cologne, Bruges, Antwerp and Amsterdam. Meanwhile the Hanseatic towns were opening up trading links with the Baltic and Russia. The two streams merged in Amsterdam in the seventeenth century and London in the eighteenth. By the nineteenth century steamships carried the Westline across the Atlantic, and North America became a leading centre of sea trade. Finally, in the twentieth century commerce took another giant step west across the Pacific as Japan, South Korea, China and India picked up the baton of growth.

This evolution of maritime trade was led successively by Babylon, Tyre, Corinth, Rhodes, Athens, Rome, Venice, Antwerp, Amsterdam, London, New York, Tokyo, Hong Kong, Singapore and Shanghai. At each step along the Westline there was an economic struggle between adjacent shipping super-centres as the old centre gave way to the new challenger, leaving a trail like the wake of a ship that has circumnavigated the world. The maritime tradition, political alignments, ports, and even the economic wealth of the different regions are the product of centuries of this economic evolution in which merchant shipping has played a major part.

In this chapter we will try to understand why Europe triggered the expansion rather than China, India or Japan, which were also major civilizations during this period. Fernand Braudel, the French trade historian, distinguished *the* world economy from *a* world economy which ‘only concerns a fragment of the world, an economically autonomous section of the planet able to provide for most of its own needs, a section to which its internal links and exchanges give a certain organic unity’.⁹ From this perspective

shipping's achievement, along with the airlines and telecommunications, was to link Braudel's fragmented worlds into the single global economy we have today.

The discussion in the remainder of this chapter is divided into four sections. The first era, stretching from 3000 BC to AD 1450, is concerned with the early history of shipping, and the development of trade in the Mediterranean and north-western Europe. This takes us up to the middle of the fifteenth century when Europe remained completely isolated from the rest of the world, except for the trickle of trade along the Silk and Spice routes to the east. In the second period we start with the voyages of discovery and see how the shipping industry developed after the new trading routes between the Atlantic, the Pacific and the Indian Ocean were discovered. Global trade was pioneered first by Portugal, then the Netherlands and finally England. Meanwhile North America was growing into a substantial economy, turning the North Atlantic into a superhighway between the industrial centres of East Coast North America and north-western Europe. The third era, from 1800 to 1950, is dominated by steamships and global communications which together transformed the transport system serving the North Atlantic economies and their colonies. A highly flexible transport system based on liners and tramps was introduced and productivity increased enormously. Finally, during the second half of the twentieth century liners and tramps were replaced by new transport systems making use of mechanization technology – containerization, bulk and specialized shipping.

1.2 THE ORIGINS OF SEA TRADE, 3000 BC TO AD 1450

The beginning – the Arabian Gulf

The first sea trade network we know of was developed 5,000 years ago between Mesopotamia (the land between the Tigris and Euphrates rivers), Bahrain and the Indus River in western India (Figure 1.2). The Mesopotamians exchanged their oil and dates for copper and possibly ivory from the Indus.¹⁰ Each river system probably had a population of about three quarters of a million, more than ten times as great as the population density in northern Europe at that time.¹¹ These communities were linked by land, but sheltered coastal sea routes provided an easy environment for maritime trade to develop. Bahrain, a barren



Figure 1.2
Early sea trade, 2000 BC

island in the Arabian Gulf, played a part in this trade, but it was Babylon which grew into the first ‘super-city’, reaching a peak in the eighteenth century BC under Hammurabi, the sixth Amorite king. By this time the Mesopotamians had a well-developed maritime code which formed part of the 3600-line cuneiform inscription, the legal Code of Hammurabi, discovered on a diorite column at Susa, the modern Dizful in Iran.¹² The Code required ships to be hired at a fixed tariff, depending on the cargo capacity of the vessel. Shipbuilding prices were related *pro rata* to size and the builder provided a one-year guarantee of seaworthiness. Freight was to be paid in advance and the travelling agent had to account for all sums spent. All of this sounds very familiar to modern shipowners, though there was obviously not much room for market ‘booms’ under this command regime of maritime law! About this time seagoing ships were starting to appear in the eastern Mediterranean where the Egyptians were active traders with the Lebanon.

Opening Mediterranean trade

Tyre in the Lebanon, located at the crossroads between the East and the West, was the next maritime ‘super-city’. Although founded in 2700 BC, Tyre did not become a significant sea power until after the decline of Egypt 1700 years later.¹³ Like the Greeks and Norwegians who followed in their steps, the poor, arid hinterland of this island encouraged its inhabitants to become seafarers.¹⁴ Their trading world stretched from Memphis in Egypt through to Babylon on the Euphrates, about 55 miles south of Baghdad. Tyre, which lay at the crossroads of this axis, grew rich and powerful from maritime trade. The Phoenicians were

shipbuilders and cross-traders (carriers of other people’s merchandise) with a trade portfolio that included agricultural produce, metals and manufactures. By the tenth century BC they controlled the Mediterranean trade routes (Figure 1.3), using ships built from cedar planks, usually with a crew of four. Agricultural trades included honey from Crete, wool from Anatolia, plus timber, wine and oil. These were traded for manufactures such as Egyptian linen, gold and ivory, Anatolian wool, Cypriot copper and Arabian resins.¹⁵



Figure 1.3
Phoenician trade, 1000 BC

This traffic grew steadily in the first millennium BC, and as local resources were depleted they travelled further for trading goods. After the discovery of Spain and the settlement of Sades (Cadiz) around 1000 BC, the Iberian peninsula became a major source of metal for the economies of the eastern Mediterranean, consolidating Tyre's commercial domination in the Orient. On land, the domestication of camels made it possible to establish trade routes between the Mediterranean and the Arabian Gulf and Red Sea, linking with the sea trade between the Ganges and the Persian Gulf. In about 500 BC King Darius of Persia, keen to encourage trade, ordered the first Suez Canal to be dug so that his ships could sail direct from the Nile to Persia. Finally, the city of Tyre was captured by Alexander the Great after a long siege and the Phoenician mastery of the Mediterranean came to an end.

The rise of Greek shipping

By 375 BC the Mediterranean was much busier and was ringed by major towns: Carthage in North Africa, Syracuse in Sicily, Corinth and Athens in Greece, and Memphis in Egypt (Figure 1.4). As the Phoenician merchants declined, the more centrally placed Greeks with their market economy took their place as the leading maritime traders. As Athens expanded, the city imported grain to feed its population, one of the earliest bulk trades.¹⁶ Two hundred years later the eastern Mediterranean had become an active trading area dominated by the four principal towns of Athens, Rhodes, Antioch and Alexandria. The latter two grew particularly strong, thanks to their trading links to the East through the Red Sea and the Arabian Gulf.



Figure 1.4
Mediterranean trade, 300 BC

The Greeks traded their wine, oil and manufactures (mostly pottery) for Carthaginian and Etruscan metals and the traditional products of Egypt and the East. Initially Corinth was the leading town, benefiting from its position on the Isthmus, but subsequently Athens became more prominent thanks to the discovery of silver in nearby Laurion (c.550 BC). This paid for the navy which triumphed at Salamis, liberating the Ionians and guaranteeing safe passage to grain ships from the Black Sea on which the

enlarged city came to depend.¹⁷ Grain and fish were shipped in from the Black Sea where, by 500 BC, Greece had founded more than 100 colonies. Carthage held most of the western Mediterranean, including the coast of North Africa, southern Spain, Corsica and western Sicily. However, this was not a developed area with less trade than the eastern Mediterranean.

Mediterranean trade during the Roman Empire

As Greece declined and Rome grew in economic and political importance, the centre of trade moved to Italy, and the Roman Empire built up a widespread trade network. Rome imported minerals from Spain, and more than 30 million bushels of grain a year from the grain lands of northern Africa, Sicily and Egypt.¹⁸ To carry this trade a fleet of special grain ships was built. Manufactures were traded from the eastern Mediterranean and over the next 200 years the Roman Empire controlled the coasts of the Mediterranean and Black Sea, as well as southern Britain. Under the *Pax Romana*, Mediterranean trade expanded, though there were more towns and trade routes in the East than the West. The towns of the East imported minerals from the ‘developing’ countries of Spain and Britain, corn from North Africa, Egypt and the Black Sea, and manufactures from the still thriving commercial centres of the Lebanon and Egypt, where the eastern trade routes entered the Mediterranean. An insight into the mature commercial system employed is provided by the bill of lading from AD 236 for a cargo of seed carried up the Nile by a Roman boat (Box 1.1).

The Byzantine Empire

Towards the end of the fourth century AD the ‘Westline’ took a step backwards. In about AD 390 the failing Roman Empire, under attack from all sides, was split for administrative purposes into the Western Roman Empire and the Eastern Roman Empire. In modern-day jargon the Eastern Roman Empire contained the economically ‘developed’ world, while the Western Roman Empire, consisted mainly of ‘underdeveloped’ territories. The Eastern Roman Empire, with its new capital of Constantinople, grew into the Byzantine Empire, but by AD 490 the Western Roman Empire had fragmented into kingdoms controlled by the Vandals, Visigoths, Slavs, Franks, Saxons and others. Ships could no longer trade safely in the western Mediterranean, and sea trade in the West declined as Europe entered the Dark Ages. For three centuries its economy stagnated.¹⁹

Over the next 200 years the more stable Eastern Roman Empire, with its capital in Constantinople on the Black Sea, controlled an empire stretching from Sicily in the West to Greece and Turkey in the East. In about AD 650 its administration was overhauled, and because of growing Greek influence on its language and character it is subsequently referred to as the Byzantine Empire.²⁰ Gradually, by AD 700 the Arab Caliphate controlled the southern and eastern shores of the Mediterranean, and since their trade was principally by land, passage through the Mediterranean became safer. Mediterranean trade was re-established. Sea trade centred on Constantinople, which

imported corn from the Black Sea and Sicily as well as commodities such as copper and timber, with shipping routes to Rome and Venice and the Black Sea, whilst the Eastern trade by land followed the Silk and Spice routes, both through Baghdad – a clear demonstration of how much shipping and trade depend on political stability.

Venice and the Hanseatic League, AD 1000–1400

By AD 1000 the economy of North Europe had begun to grow again, based particularly on the expansion of the wool industry in England and the textile industry in Flanders. As towns grew and prospered in NW Europe, trade with the Baltic and the Mediterranean grew rapidly, leading to the emergence of two important maritime centres, Venice and Genoa in the Mediterranean and the Hanseatic League in the Baltic.

Cargoes from the East arrived in the Mediterranean by the three routes marked on Figure 1.5. The southern route (S) was via the Red Sea and Cairo; the middle route (M) through the Arabian Gulf, Baghdad and Aleppo; whilst the northern route (N) was through the Black Sea and Constantinople. The cargoes were then shipped to Venice or Genoa, carried over the Alps and barged down the Rhine to northern Europe. The cargoes were then shipped to Venice or Genoa, carried over the Alps and barged down the Rhine to northern Europe. The commodities shipped west included silk, spices and high-quality textiles from northern Italy which had become a prosperous processing centre. The trade in the other direction included wool, metals and timber products.

In the Mediterranean, Venice emerged as the major maritime entrepôt and super-city, with Genoa as its main rival. Venice



Figure 1.5
North-west Europe opens up, 1480

was helped initially by its political independence, its island sites and the commercial links with the Byzantine Empire which was by then in economic decline, with little interest in sea trade. State legislation, which enforced low interest rates for agricultural reasons, discouraged the Byzantine merchants from entering the business and the Byzantine seafarers could not compete with the low-cost Venetians, even on internal routes. So gradually the Venetian network replaced the native Byzantine one.²¹ By accepting Byzantine suzerainty

Venice was able to control the East–West trade. In return for their shipping services they procured preferential tax rates, and in 1081 they won the right to trade anywhere within the Byzantine Empire, without restriction or taxation of any kind. This was an early example of outsourcing sea transport to an independent flag. We will come across many other examples, especially in the twentieth century.

But by the beginning of the thirteenth century the epicentre of maritime trade started to move west. The weakened Byzantine Empire had lost control of Anatolia to the Seljuk Turks, and by 1200 Venice's privileged position with the Byzantine Empire was fading. But this was its peak as a maritime power²² and as the economy of NW Europe grew, Venice and Genoa's commercial position gradually declined. The sacking of Constantinople by the Ottoman's in 1453 blocked the busy northern trade routes through the Black Sea, increasing the risks and diminishing the returns of the East–West trade. Meanwhile Bruges in Belgium was emerging as Venice's successor. It had an excellent position on the River Zwin estuary, and its monopoly in the English wool trade was strengthened when the direct sea route with the Mediterranean was opened. After the first Genoese ships put in at Bruges in 1227, trade gradually bypassed Venice and the arrival of sailors, ships and merchants from the Mediterranean brought an influx of goods and capital along with commercial and financial expertise. Bruges became the new maritime entrepôt, with a huge trading network covering the Mediterranean, Portugal, France, England, Rhineland and the Hansa ports. Its population grew rapidly from 35,000 inhabitants in 1340 to 100,000 in 1500.²³

The other strand was NW Europe's need for raw materials to support its economic growth. Russia and the Baltic states were the primary source, exporting fish, wool, timber, corn and tallow, which was replacing vegetable oil in lamps. As this trade grew, Hamburg and Lübeck, which were at the crossroads between the NW Atlantic and the Baltic, grew prosperous and organized themselves into the Hanseatic League.

1.3 THE GLOBAL ECONOMY IN THE FIFTEENTH CENTURY

By the fifteenth century there were four developed areas of the world: China, with a population of 120 million; Japan, with 15 million; India, with a population of 110 million; and Europe, with a population of about 75 million. But the only links between them were the tenuous silk and spice routes through Constantinople and Tabriz to China, and the spice route through Cairo and the Red Sea from India.

In terms of wealth and economic development, the Chinese Empire had no rival, with a bureaucracy of indestructible traditions and a history going back 3,000 years.²⁴ China's seagoing expertise was also in some areas significantly ahead of Europe's. In 1403 the Ming Emperor Zhu Di ordered the construction of an imperial fleet, under the command of Admiral Zheng He. This fleet undertook seven voyages between 1405 and 1433, with over 300 ships and 27,000 men (the need to supply the ships so quickly which must have triggered quite a shipbuilding boom). Contemporary Ming texts suggest that the treasure ships were over 400 feet long with a beam of 150 feet, four times the size of European ocean-going ships, which were typically

100 feet long with 300 tons capacity, but there are doubts about whether such large wooden hulls could have been built.²⁵ However, the Chinese vessels were certainly technically advanced, with multiple masts, a technique only just developed by the Portuguese, and up to 13 watertight compartments. In sail technology, the Europeans still relied on square sail rigs on their ocean vessels, whilst the Chinese had been using fore-and-aft lugsails in ocean-going ships since the ninth century, giving them a great advantage when sailing upwind. During the seven voyages the great fleet visited Malaysia, the Indian subcontinent, the Arabian Gulf, and Mogadishu in East Africa, travelling about 35,000 miles. There is also some evidence that on one of the voyages the fleet sailed into the South Atlantic and mapped the Cape of Good Hope.²⁶

Although by the fifteenth century Chinese mariners were ahead of Europe in some areas of ocean-going ship technology and had the ships and navigational skills to explore and trade with the world, they chose not to do so. In 1433 the expeditions were halted, the ships destroyed and laws passed banning further construction of ocean-going ships, leaving the way open for European seafarers to develop the global sea transport system we have today. What followed was a major shift in global trade as the nations of NW Europe, whose route to the East was now blocked by the Ottoman Empire, discovered the sea route round the Cape and used their naval superiority to create and control global trade routes.

1.4 OPENING UP GLOBAL TRADE AND COMMERCE, 1450–1833

Europe discovers the sea route to Asia

In just a few years in the late fifteenth century, Europe laid the foundation for a global sea trade network which would dominate shipping for the next 500 years. It is hard to imagine the impact which the voyages of discovery (Figure 1.6) must have had, penetrating the Atlantic Ocean and turning sea trade into a global business.²⁷ The goal was economic: to find a sea route to Asia, the source of the precious spices and silk traded along the spice and silk routes from the east. Marco Polo's 'Description of the World' published in 1298 had publicized the East as an economically attractive destination. He reported that the 'spice islands' consisted of

7,488 islands, most of them inhabited. And I assure you that in all these islands there is no tree that does not give off a powerful and agreeable fragrance and serves some useful purpose. There are, in addition, many precious spices of various sorts. The islands produce pepper as white as snow and in great abundance, besides black pepper. Marvellous indeed is the value of the gold and other rarities found in these islands.²⁸

No wonder the fabulous 'Spice Islands' gripped the imagination of the European kings and adventurers.

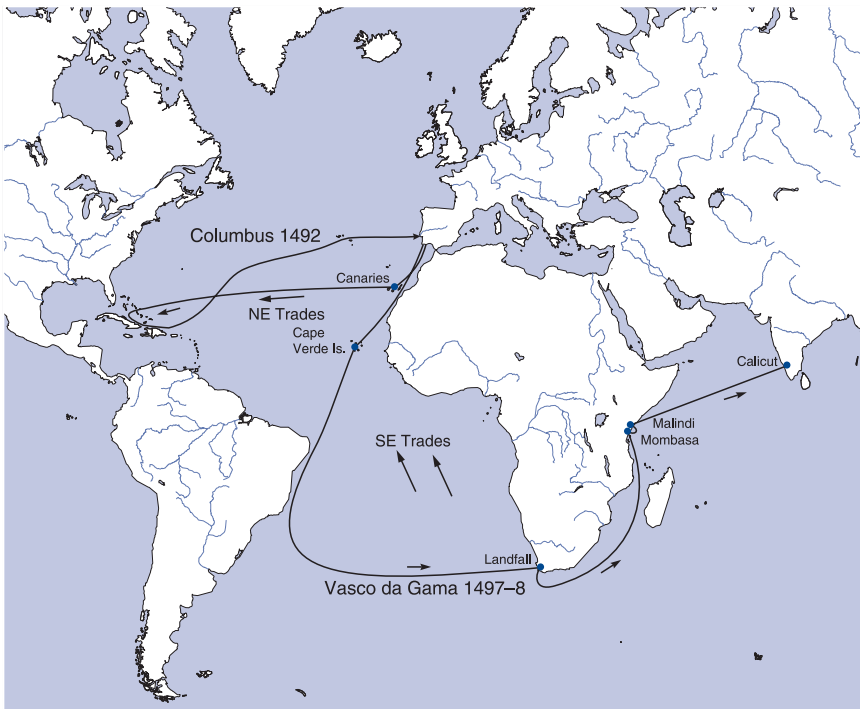


Figure 1.6
The European voyages of discovery 1492–98

The problem was getting there. The overland trade was increasingly difficult, and a map drawn by Ptolemy in the second century AD showed the Indian Ocean as being landlocked. However, information gleaned from Moorish traders who had crossed the Sahara hinted that this might not be the case. It was difficult to find out because the South Atlantic was a challenging barrier for sailing ships. Currents and winds opposed ships sailing south,²⁹ and there were few landfalls on the African coast between Guinea and the Cape. But by the fifteenth century the European explorers had some technical advantages, including the compass, and the astrolabe had been developed in 1480.³⁰ This navigational instrument allowed sailors to calculate their latitude by measuring the angle between the horizon and the Sun or the pole star, and looking up the latitude for that angle in sea tables. With it explorers could accumulate knowledge about the position of land masses they visited and gradually they built up the knowledge about the Atlantic they needed to make the journey to the east.

The Portuguese expeditions

At first progress was slow. In the early 1400s Henry ‘the Navigator’, King of Portugal, a small barren land with a lengthy coastline on the southern tip of Atlantic Europe,

became obsessed with finding a way around Africa.³¹ His first success came in 1419 when an expedition was blown off course and discovered Madeira. Discovery of the Azores, the Canaries and the Cape Verde Islands soon followed,³² providing the fifteenth-century explorers with a base for their voyages into the Atlantic. Another big step was taken in 1487 when the Portuguese explorer Bartholomew Diaz successfully sailed down the coast of Africa and rounded the Cape of Good Hope. However, the storms were so severe (he christened it the ‘Cape of Storms’, but the King of Portugal renamed it the ‘Cape of Good Hope’) that after making landfall just beyond the Cape his exhausted crew persuaded him to turn back, which they did, mapping the African coast as they went.

The economics of discovery

Meanwhile Christopher Columbus, a Geonese trader, seafarer and mapmaker, was planning an expedition to reach the Spice Islands by a different route. From ancient writings,³³ his own travels in the North Atlantic and intelligence from the seafaring community – including reports that trees and canes were washed up in Madeira by westerly gales³⁴ – he concluded that Asia could be reached by sailing west. Using the tables in *Imago Mundi*³⁵ he calculated that Cipangu, one of the wealthy Spice Islands described by Marco Polo, lay 2400 miles across the Atlantic.³⁶

Raising funds for such a speculative scheme proved difficult. In 1480 he appealed to the Portuguese crown but the *junto* appointed to look into his scheme rejected it. However, they secretly instructed a vessel to test the theory by sailing west from Cape Verde. It was not a success and after a few days the mariners, terrified by the rough weather and the vastness of the ocean, turned back. When he heard of this duplicity Columbus left Portugal³⁷ and, after trying Venice, in 1485 he arrived in Spain penniless and got an audience with Ferdinand and Isabella.

After six years of procrastination Columbus’s project was again rejected by the Spanish crown’s advisory committee in January 1492. Then an influential courtier named Luis de Santangel took up his case. Spain had just occupied Granada, and the young nobles who had fought were expecting to be rewarded with land. Since there was not enough land in Spain, Santangel’s idea was to look west as Columbus suggested. The agreement signed on 17 April 1492 appointed Columbus admiral, viceroy, governor and judge of all islands and mainlands he discovered and awarded him 10% of any treasure and spices he obtained. A royal decree was issued requiring Andalusian shipowners to provide three vessels ready for sea, and two shipping families, the Pinzons and the Ninos, finally invested in the modest expedition. Two caravels and a larger vessel set sail for the Canaries where they spent six weeks fitting out, finally setting sail for the great island of Cipangu on 6 September 1492. The NE Trades carried them across the Atlantic and at 2 a.m. on 12 October they sighted land (Figure 1.6). In reality the landfall was Watling Island (now San Salvador) in the Bahamas, but it was 20 years before anyone knew for sure that it was not the Indies.³⁸ Anyway there were no spices or fabulous cities, so from a trade perspective it was a false start.

The Portuguese trade network

Columbus's discovery shocked the Portuguese who had been trying to reach Asia for nearly a century, as the Spanish appeared to have found it at their first attempt. They redoubled their efforts and on 3 August 1497 Vasco da Gama set off from Lisbon with a fleet of four ships, 170 men, three months' supplies, the maps of Africa prepared by Diaz and a new navigational strategy. After calling at Cape Verde, instead of coast-hopping as Diaz had done and beating against the SE Trades, he swung south-west into the Atlantic for 10 weeks, sailing until he reached the latitude of the Cape of Good Hope, and then turned east (see Figure 1.6). It worked brilliantly, and three months after setting sail he made landfall 1° north of the Cape! A great victory for the astrolabe. Rounding the Cape, he landed at Mombasa where he was not well received, so he sailed up the coast to Malindi where he got a better reception and found a pilot. Twenty-seven days later, in May 1497, he arrived at Calicut in India, 9 months after leaving Lisbon.

Although the voyage was a success, the trade was not. After a lavish welcome by the Zamorin of Calicut, things went downhill fast. Diaz's modest gifts were ridiculed by the wealthy Calicut merchants, who had no intention of sharing their business with impoverished adventurers. Da Gama scraped together a cargo by selling his trade goods at a fraction of their cost in Portugal and bought cloves, cinnamon and a few handfuls of precious stones.³⁹ Discouraged, they careened their ships in Goa and headed back. The return voyage took a year and they limped back to Portugal in August 1499 with only 54 of the 170 who had set out with the expedition. But the welcome was tumultuous. The trade route was established and although the cargo was sparse, da Gama brought an invaluable piece of commercial information. The hundred-weight of pepper sold in Venice for 80 ducats could be purchased in Calicut for 3 ducats! All that was needed was to eliminate the Muslim grip on the trade and build a new commercial empire.

The Portuguese set about doing this. Six months later an expedition of 13 ships and 1300 men was despatched under Pedro Alvares Cabral to set up a depot, so that spices could be purchased and stored, ready to load when ships arrived. This time they reached Calicut in just 6 months and their lavish gifts impressed the Zamorin, who signed a trade treaty. However, after only two ships had been loaded the resentful Moslem traders rioted and stormed the depot, killing most of the staff. Cabral retaliated by bombarding Calicut, setting fire to part of the city, then moved on to Cochin where he set up a new trading post and depot, with a garrison, before returning to Portugal. Although he had lost half his ships and men, the voyage was tremendously profitable and the basis of the Portuguese trading empire had been laid. Over the next decade the Portuguese established strongholds on the East African coast and in 1510 seized the town of Goa which grew into a thriving community of 450 settlers. A year later they took Malacca, now in Malaysia, a vital spice emporium, and Hormuz on the doorstep of the Persian Gulf. The trickle of trade between East and West turned into a torrent, as cargo ships, each carrying a few hundred tons of cargo, plied the new trade route around the Cape of Good Hope.

New directions in European trade

In less than a decade Europe had established sea routes to every part of the globe and set about turning these discoveries to its advantage. Most trade in medieval Europe was in local goods, and trading opportunities were limited by the rather similar climate and technology of these countries. The voyages of discovery opened new markets for European manufactured goods and new sources of raw materials such as wool, dyestuffs, sugar, cotton, tea, coffee and of course the much sought-after spices. Over the next century the European explorers, with their improving navigational techniques and superior weapons, set about developing these trades.⁴⁰ The Cape route to the Spice Islands had an immediate commercial impact, but the Americas, which were more easily reached from Europe by exploiting the Trade winds, added a completely new dimension to the trade revolution that was taking place. These were sparsely populated territories, rich in raw materials, and provided an endless source of trade goods, a market for European manufactures, and near-perfect conditions for economic development. Over the next 200 years the trading triangle shown in Figure 1.7 developed in the North Atlantic. Manufactures were shipped from Europe to West Africa and slaves to the West Indies, the ships returning with sugar, rum, tobacco and cotton.

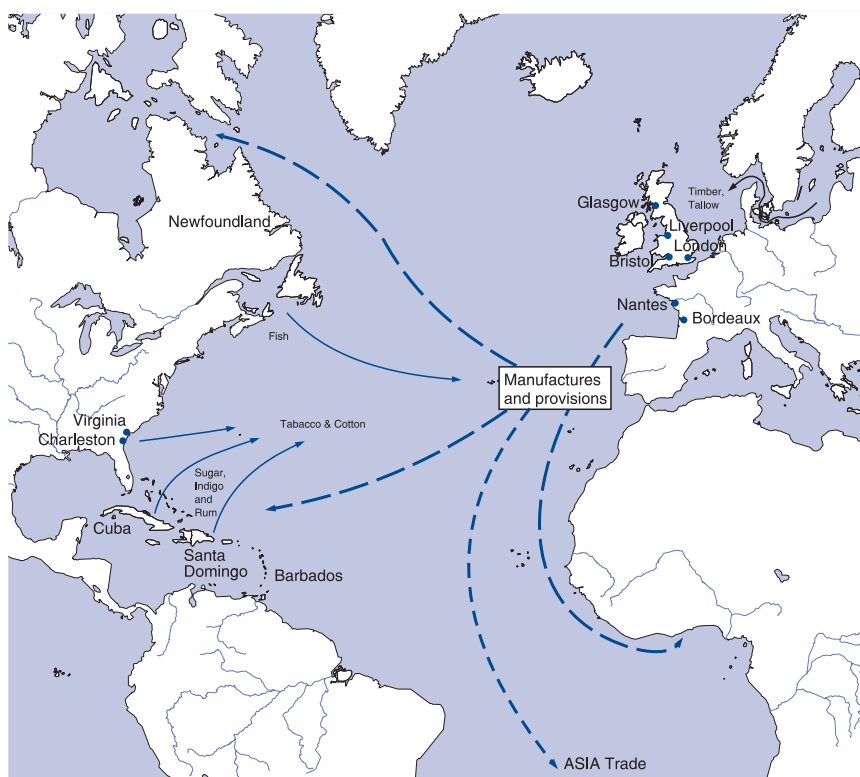


Figure 1.7
Sea trade in the eighteenth century

Trading in this enlarged world economy made NW Europe rich, and the new wealth soon produced a flourishing financial system with joint stock companies, bourses (stock exchanges), central banks and insurance markets. It also transformed the shipping business. Transport was still expensive (coal in London cost five times as much as it did at the pit head in Newcastle), and shipping was mainly an archaic business ‘where the men who built the boats themselves loaded goods on board and put to sea with them, thus handling all the tasks and functions occasioned by maritime trade’.⁴¹ Much more was needed to develop the new world economy. Deep-sea trade needed bigger ships, capital to finance the long voyages, and specialization.

The rise of Antwerp

Although Portugal developed the important eastern trade, and Spain the Americas, the next maritime capital was not Lisbon or Seville, but Antwerp on the River Scheldt. Situated at the heart of the new overseas trading network and benefiting from an inland trade network built up during the Hapsburg occupation of the Low Countries, it became the most important market place for the rapidly developing global trade. In the late fifteenth century Antwerp had started to take over the distribution of Venetian cargoes from Bruges, whose harbour was silting up, and in 1501 the first Portuguese ship laden with Indian pepper, nutmeg, cinnamon and cloves berthed in Antwerp. It was a logical step for the Portuguese who were carrying the huge cost of sending ships to the Indies, and preferred to leave the wholesale distribution to the established Antwerp merchants who already handled the Venetian trade. Other trades followed. English merchants traded English cloth and wool; the southern German bankers (Fuggers, Welsers) traded cloth, spices and metals with Germany and Italy, while Spanish merchants from Cadiz brought cargoes of wool, wine and silver, with backhaul cargoes of cloth, iron, coal and glass. By 1520 Antwerp had become the market place for trade with the Mediterranean and the East.⁴²

Antwerp also grew into a financial centre. The money market which it created between 1521 and 1535 played a major part in financing the Spanish development of the Americas. Merchants became expert at such capitalist techniques as double-entry bookkeeping, joint-stock companies, bills of exchange, and stock markets.⁴³ The efficiency of this new society was apparent in its most essential aspect – shipping. In 1567 Luigi Guicciardini counted 500 vessels moored before the roadstead in Antwerp and was impressed by the mighty crane on the wharf.⁴⁴

However, Antwerp’s dominant position as the leading maritime centre was short-lived. In 1585 the city was sacked by Spanish troops and the Scheldt was blocked by the Dutch. Many of the merchants fled to Amsterdam, which rapidly took over as the maritime capital.

Amsterdam and the Dutch trade

Amsterdam’s advantage was both geographical and economic. Its location as a maritime centre was excellent, with the Zuider Zee providing superb protected access for big

ships, though it was difficult to navigate. It also had the support of the whole Dutch seaboard open to maritime trade, and between 1585 and 1620 took over from Genoa in the South and Antwerp in the North as the centre of a network of sea trade stretching from the Baltic to India. By 1701 a French guide reported 8,000 ships in Amsterdam harbour ‘whose masts and rigging were so dense that it seems the sun could hardly penetrate it’,⁴⁵ and the Amsterdam Gazette reported dozens of boats leaving and arriving every day. The Dutch fleet was estimated in 1669 to consist of 6,000 ships, of roughly 600,000 tons, the equivalent of all the other European fleets put together.⁴⁶

However, the commercial advantages of the Dutch entrepreneurs should not be overlooked. As the Dutch became the entrepreneurs, merchants, bankers and ‘cross-traders’ of the newly emerging global trade there was much talk of the ‘Dutch miracle’. This small, bare country had a population of about 1 million in 1500, half living in towns, far more than elsewhere in Europe, and they were ‘so given to seafaring that one might think water rather than land their element’.⁴⁷ Dutch shipping’s success owed much to their low costs, at least a third less than anyone else. To carry the growing bulk trade the Dutch developed an ocean-going merchantman, the *fluyt* or ‘flyboat’. These vessels had 20% more cargo capacity and needed only seven or eight crew on a 200-ton vessel, compared with 10 or 12 on an equivalent French boat. The Dutch also had a very competitive shipbuilding industry⁴⁸ and a thriving sale and purchase market for second-hand ships.⁴⁹ With the cheap freight rates provided by the flyboat, the Dutch expanded in the bulk trades in corn, timber, salt and sugar. One great success was the Baltic grain trade, which increased rapidly as the growing population of NW Europe created a demand for imports.

By 1560 the Dutch had three-quarters of the Baltic bulk trade,⁵⁰ trading grain, forest products, pitch, and tar. Amsterdam became ‘the corn bin of Europe’. Next they opened trade with the Iberian peninsula, trading wheat, rye and naval stores for salt, oil, wine and silver. Amsterdam’s position as a financial centre developed with the opening of the Bourse (stock exchange), and with their lower costs they were able to squeeze out the northern Italian merchants, whose strategic position was already weakened.⁵¹ Venetian ships had stopped sailing to the Netherlands, and 50 years later the Mediterranean to North Europe trade was being serviced by English and Dutch vessels, with half the Venetian fleet being built in Dutch shipyards.

However their greatest success was in the East where, after a slow start, they established a dominant position. Initially the Dutch merchants made little headway against Portuguese, English and Asian merchants. They needed large ships for the long voyages, fortified trading posts and military strength to deal with local opposition from natives and other traders. Individuals could not capitalize ventures on this scale, and their solution was to set up a company to provide capital and manage the trade. The Dutch East India Company was founded in 1602 with capital of 6,500,000 florins raised from the public. Its charter permitted it to trade ‘westward into the Pacific from the Straits of Magellan to the Cape of Good Hope’ with total administrative and judicial authority.⁵² This strategy was very successful and the company rapidly grew in influence, obtaining a monopoly in the trade with Malaysia, Japan and China.

By 1750 Amsterdam's position as an entrepôt was waning as more trade went direct and the industrial revolution moved the hub of maritime trade to Britain. The steam engine made it possible to use coal to power machinery and as machines replaced people in manufacturing, the output of goods increased. The most immediate application was in that staple of international trade, textiles. Over the next 50 years, British manufacturers automated all the most skilled and time-consuming aspects of textile manufacture, radically reducing the cost of cotton cloth. After Hargreaves invented the 'spinning jenny', a machine for manufacturing cotton thread, the price of cotton yarn fell from 38 shillings per pound in 1786 to under 10 shillings per pound in 1800. Arkwright's water frame (1769), Crompton's 'mule' (1779) and Cartwright's power loom extended the automation to cloth manufacture. By 1815 exports of cotton textiles from Britain accounted for 40% of the value of British domestic exports.⁵³ New raw materials were introduced. The two most important were coal, which freed iron makers from the dependence on forests for charcoal, and cotton, which opened up a new market for clothing.

Sea trade in the eighteenth century

Sea trade, dominated by textiles, woollen cloth, timber, wine and groceries, grew rapidly and British foreign trade (net imports and domestic exports) grew from £10 million in 1700 to £60 million in 1800.⁵⁴ As the century progressed the character of imports changed. Semi-tropical foodstuffs and raw materials from the Americas appeared and after 1660 London, with its growing exports of manufactures and range of financial and shipping services, gradually moved into a leading position.⁵⁵ The long-haul Asian trade was still controlled by the English and Dutch East India Company monopolies, but the Atlantic trade was served by small traders operating in the Baltic, the Mediterranean, the West Indies, East Coast North America, and sometimes West Africa and Brazil. An idea of the size of these trades and the number of ships in them is given by the statistics of ships entering and cleared for foreign trade in Great Britain in 1792 (Table 1.1).

The trade with the Baltic, Germany, Poland, Russia and Scandinavia was one of the biggest. In 1792, 2700 ships entered Britain carrying shipbuilding materials, hemp, tallow, iron, potash and grain. Much of this trade was carried in Danish and Swedish vessels. If the ships performed three voyages a year, which seems likely given that little winter trade was possible in these northerly waters, a thousand ships would have been needed to service this trade. An equally important trade for merchants was the West Indies. Colonial produce, including sugar, rum, molasses, coffee, cocoa, cotton and dyes, was shipped home, whilst some vessels performed a triangular voyage, sailing to the Guinea Coast to pick up slaves for transport to the West Indies. In 1792 between 700 and 900 ships were employed in the trade.⁵⁶ London, Liverpool and Bristol were the chief ports in the West Indies trade. Trade with the United States employed about 250 British vessels, with an average size of around 200 tons, carrying outward cargoes of British manufacturers and re-exports of Indian and foreign products and returning with tobacco, rice, cotton, corn, timber and naval stores. There was also an active trade with British North America and Newfoundland to supply the needs of the fishermen in Hudson's Bay.

Table 1.1 British ships entered and cleared in foreign trade, 1792

	Number of ships			%	Average Tonnage
	Entered	Cleared	Total		
Baltic trades ^a	2,746	1,367	4,113	27%	186
Holland and Flanders	1,603	1,734	3,337	22%	117
France	1,413	1,317	2,730	18%	126
Spain, Portugal	975	615	1,590	10%	126
Mediterranean	176	263	439	3%	184
Africa	77	250	327	2%	202
Asia	28	36	64	0%	707
British North America	219	383	602	4%	147
USA	202	223	425	3%	221
West Indies	705	603	1,308	9%	233
Whale Fisheries	160	135	295	2%	270
Total	8,304	6,926	15,230		2,519

^a Russia, Scandinavia, Baltic, Germany

Source: Fayle (1933, p. 223)

Shorter-haul trades with Spain, Portugal, Madeira and the Canaries provided employment for around 500 or 600 small vessels carrying wine, oil, fruit, cork, salts, and fine wool from Spain. There was also a long-distance trade to Greenland and the South Sea whale fisheries. Whaling was an extremely profitable industry with about 150 ships sailing annually for the whaling grounds from English and Scottish ports. Finally, there was the coasting trade. A fleet of small vessels of about 200 tons plied the east coast between the Scottish ports and Newcastle, Hull, Yarmouth and London carrying coal, stone, slate, clay, beer and grain. These were the ships that Adam Smith used to illustrate the efficiency of sea transport in *The Wealth of Nations*. Coal was by far the most important cargo, by the late eighteenth century employing around 500 vessels, of around 200 tons, making eight or nine round voyages a year.

Finally, there was the passenger trade. In addition to cargo, many of the merchant ships in the Atlantic carried a few passengers for a price agreed with the master. Most passengers, however, travelled by the Post Office packets, fast-sailing vessels of about 200 tons which carried the mail weekly to Spain, Portugal and the West Indies and at longer intervals to Halifax, New York, Brazil, Surinam and the Mediterranean. In 1808 there were 39 Falmouth packets, carrying 2,000–3,000 passengers a year. As the fare from Falmouth to Gibraltar was 35 guineas (£36.75), the command of a packet was a profitable job.

The rise of the independent shipowner

In the late eighteenth century the Atlantic trade was still mainly controlled by merchants and private partnerships. A syndicate would build or charter a ship, provide it with a

cargo, and take their profit from trade or by carrying freight for hire. A ‘supercargo’ generally travelled with the ship to handle the business affairs, though this was sometimes left to the master, if he was qualified. The supercargo bought and sold cargoes and could, for example, order the vessel to a second port of discharge, or to sail in ballast to a port where a cargo might be available. As trade increased, this speculative approach gradually gave way to a more structured system, with some companies specializing in the trade of specific areas like the Baltic or the West Indies and others in the ownership and operating of ships, so the roles of trader and shipowner gradually grew apart.

Some voyages undertaken by Captain Nathaniel Uring in the early eighteenth century illustrate how the trading system worked in practice.⁵⁷ In 1698 he loaded groceries in Ireland and sailed to Barbados where he sold them and purchased rum, sugar and molasses for the Newfoundland fishermen, from whom he intended to purchase a cargo of fish for Portugal. However, when he reached Newfoundland, the market was overstocked with colonial products and fish prices were so high that he sailed back to Virginia where he sold his cargo and bought tobacco. On another voyage in 1712, in the 300-ton *Hamilton*, he was instructed to load logwood at Campeachy, to be sold in the Mediterranean. He called first at Lisbon, where he sold 50 tons of logs and filled up with sugar for Leghorn (Livorno) in Italy. At Leghorn he consulted the English consul as to the respective advantages of Leghorn and Venice as markets for logwood, finally selling the cargo at Leghorn, where he entered into a charter party to carry 100 tuns of oil at Tunis for Genoa. When he arrived in Tunis the Bey compelled him to make a short coastal voyage to fetch timber from Tabarca, after which he loaded the oil and, seeing no bargains about, he filled the ship with ‘other goods I could procure upon freight’ for Genoa. In Genoa he contracted ‘For the freight of a lading of wheat, which I was to carry first to Cadiz, and try the market there; and if that did not answer, to proceed to Lisbon’. But the winds were unfavourable for entering Cadiz, so he sailed direct to Lisbon. After delivering the wheat and ‘finding the ship perfectly worn-out with age’ he then sold it to Portuguese shipbreakers ‘as I was empowered to do’. Quite a voyage!

Uring was both a trader and a carrier, but by the end of the century the distinction between the shipowning and trading interests was becoming clearer. The term ‘shipowner’ first appeared in the shipping registers in 1786,⁵⁸ and early nineteenth-century advertisements for the General Shipowner’s Society laid special emphasis on the fact that their members’ business was confined to running ships, with no outside interests.⁵⁹ This change was accompanied by a rise in the numbers of shipbrokers, marine underwriters and insurance brokers, whose business was involved with shipping. In 1734 *Lloyd’s List* was published as a shipping newspaper, primarily for marine underwriters, and soon afterwards in 1766 *Lloyd’s Register of Shipping* published shipping’s first register of ships.⁶⁰

Although the transport system was improving, the ships and the standards of navigation remained so inefficient that sea passage times were very long. For example, Samuel Kelly recorded that in the 1780s the voyage time from Liverpool to Philadelphia took between 43 and 63 days, whilst the return voyage from Philadelphia to Liverpool took between 29 and 47 days. Similarly, the trip from Liverpool to Marseilles was 37 days. His worst experience was a winter passage from Liverpool to New York, which took 119 days.⁶¹ The ships were generally around 300–400 tons in size, though the East India

Company operated a fleet of 122 vessels averaging 870 tons. This unsatisfactory state of affairs was about to change.

1.5 LINER AND TRAMP SHIPPING, 1833–1950

Four innovations transform merchant shipping

In the nineteenth century shipping changed more than in the previous two millennia. A Venetian master sailing into London in 1800 would soon have felt at home. The ships were bigger, with better sails, and the navigation techniques had improved, but they were still wooden sailing ships. A century later he would have been in for a shock. The river would have been crammed with enormous steel ships, belching steam and sailing against wind and tide in response to instructions cabled across the world. In a few decades shipping was transformed from a loose system run by traders like Captain Uring to a tightly run industry specializing in the transport of cargo by sea.

This transformation was part of the industrial revolution taking place in Great Britain and Europe at this time. As manufacturing productivity increased, especially in textiles, output could not possibly be consumed locally and trade became a necessary part of the new industrial society. The engineering technology which transformed textile manufacturing also produced a new transport system to carry the manufactures to new markets and to bring in the raw materials and foodstuffs that the growing industrial population required. Many factors contributed to this change, but four were of particular importance: first, steam engines which freed ships from dependence on the wind; second, iron hulls which protected cargo and allowed much larger vessels to be built; third, screw propellers which made merchant ships more seaworthy, and fourth, the deep sea cable network which allowed traders and shipowners to communicate across the world.

As canals, railways and steamships merged into a global transport network, in the second half of the nineteenth century the shipping industry developed a completely new transport system which raised transport speed and efficiency to new heights. This new system had three parts: ‘passenger liners’ which transported mail and passengers on regular services between the economic ‘hubs’ of North America, Europe and the Far East; ‘cargo liners’ which transported cargo and some passengers on a widespread network of regular services between the developed and imperial markets; and the tramp shipping business which carried ‘spot’ cargoes on routes not served by liner services, or when cargo became available and they could offer cheaper freight.

Growth of sea trade in the nineteenth century

The scale of the change is illustrated by the speed of trade growth. Sea trade increased from 20 million tons in 1840 to 140 million tons in 1887, averaging 4.2% per year (Table 1.2). Ton miles also increased as the trades with the Baltic and the Mediterranean were

Table 1.2 Merchandise carried by sea, annual totals 1840 to 2005 (thousands of tons)

	1840	1887	1950	1960	1975 (1)	2005
Crude oil		2,700	182,000	456,000	1,367,000	1,885,000
Products		n.a.	n.a.	n.a.	253,700	671,000
Liquefied gas					21	179,000
Total oil		2,700	216,000	456,000	1,620,700	2,556,000
Iron ore				101,139	291,918	661,000
Coal	1,400	49,300		46,188	127,368	680,000
Grain	1,900	19,200		46,126	137,202	206,000
Bauxite and alumina				15,961	41,187	68,000
Phosphate				18,134	37,576	31,000
Total				227,548	635,251	1,646,000
Iron and steel	1,100	11,800			55,000	226,000
Timber	4,100	12,100			77,500	170,000
Sugar	700	4,400			17,291	48,000
Salt	800	1,300			8,700	24,000
Cotton	400	1,800			2,315	7,800
Wool	20	350			1,200	
Jute		600			450	382
Meat		700			3,200	26,640
Coffee	200	600			3,134	5,080
Wine	200	1,400			1,217	
Other	9,180	33,750	334,000	426,452	646,042	2,412,098
Total seaborne trade	20,000	137,300	550,000	1,110,000	3,072,000	7,122,000
% increase since previous period		4.2%	2.2%	7.3%	7.0%	2.8%

Source: Craig (1980, p. 18); UN *Statistical Yearbook* 1967 onwards; *Fearnleys Review* 1963 onwards; Maritime Transport Research (1977); CRSL, *Dry Bulk Trade Outlook*, Dec. 2007 and *Oil Trade & Transport*, Dec. 2007 edition. The statistics are not precisely comparable and only provide a rough idea of trade developments over this long period.

replaced by long-haul trades with North America, South America and Australia. For the first time industrial cargoes appeared on the market in very large quantities, the most important being the coal trade. For many years coal had been shipped from the north-east of England as a domestic fuel, but in the nineteenth century large quantities started to be used by industry and as bunkers for steamships. The tonnage of trade increased from 1.4 million tons in 1840 to 49.3 million tons in 1887. During the same period the trade in textile fibres, notably cotton, wool and jute also grew rapidly to supply the new textile industries of industrial Britain. After the repeal of the Corn Laws in 1847, the grain trade increased from 1.9 million tons in 1842 to 19.2 million tons in 1887. Initially the trade came from the Black Sea, but as railways opened up North and South America, the trades with the US East Coast, the Gulf and South America, especially River Plate, became equally important. Timber and the trades with the Baltic also grew and in 1887 we see the first petroleum cargoes, just 2.7 million tons, the beginning of a trade which in due course would reach over 2 billion tonnes.

In addition to cargo, as global trade developed so did passenger traffic and mail and there was tremendous commercial pressure to speed up these services. With a 60-day round-voyage time on the North Atlantic, doing business was difficult and there was a market for fast transit. The passenger trade was also swelled by emigrants from Europe to the USA and Australia. Numbers increased from 32,000 a year between 1825 and 1835 to 71,000 a year between 1836 and 1845, and 250,000 a year between 1845 and 1854, following the 1847 California gold rush. Although this pace was not continued, the trade remained brisk until the 1950s.

Steam replaces sail in the merchant fleet

As the nineteenth century progressed, steamship technology improved dramatically. In the first half of the century sail set the pace and competition between shipyards in Britain and the United States produced some of the most efficient merchant sailing ships ever built. Until the 1850s the fledgling steamships could not compete, mainly because the engines were so inefficient. For example, in 1855 the 900 dwt steamship shown in Table 1.3 burnt 199 lb of fuel per thousand ton miles at 7.5 knots. On an Atlantic crossing it would use 360 tons of coal, occupying 40% of its cargo space. As a result, steamers were still too inefficient to be economic on deep-sea routes (see Table 1.3) and in 1852 only 153 were listed in *Lloyd's Register*.⁶² But by 1875 the steam engines were using only 80 lb per thousand cargo ton miles and for the first time the shipbuilders were offering steamships well able to compete with sail in the deep sea trades.⁶³ The opening of the Suez Canal in 1869 was well timed to generate a surge of investment innovation, trebling the world merchant fleet from 9 m.grt in 1860 to 32 m.grt in 1902 (Figure 1.8).

The 650-ton *John Bowes*, built in Jarrow in 1852 for the coastal coal trade, and one of the first modern bulk carriers, demonstrates the way the new technology, when used in the right trade, increased transport efficiency (see Section 6.2 and, in particular, Table 6.1). On her first trip she loaded 650 tons of coal in four hours; in 48 hours she

Table 1.3 Fuel consumption of typical cargo ships

Year built	Gross registered tonnage	Dead weight tonnage	Cargo tons	Speed knots	Engine type	Horse-power	Fuel type	Tons per day	Cargo	lb fuel/1,000 ton miles
1855	700	900	750	7.5	Steam 1	400 ihp	coal	12	63	199.1
1875	1,400	1,900	1,650	8.5	Steam 2	800 ihp	coal	12	138	79.9
1895	3,600	5,500	4,900	9.5	Steam 3	1,800 ihp	coal	25	196	50.1
1915	5,300	8,500	7,500	11	Steam 3	2,800 ihp	coal	35	214	39.6
1935	6,000	10,000	9,000	12.5	Steam 3	4,000 ihp	oil	33	273	27.4
1955	7,500	11,000	10,000	14	Diesel	6,000 bhp	oil	25	400	16.7
1975	13,436	17,999	17,099	16	Diesel	9,900 bhp	oil	37	462	12.6
2006	12,936	17,300	16,435	15	Diesel	9,480 bhp	oil	25	657	9.5

Key: Steam 1 = steam reciprocating simple, Steam 2 = Steam reciprocating compound, Steam 3 = steam reciprocating triple expansion

Source: British Shipbuilding Database (Prof. Ian Buxton, Newcastle University)

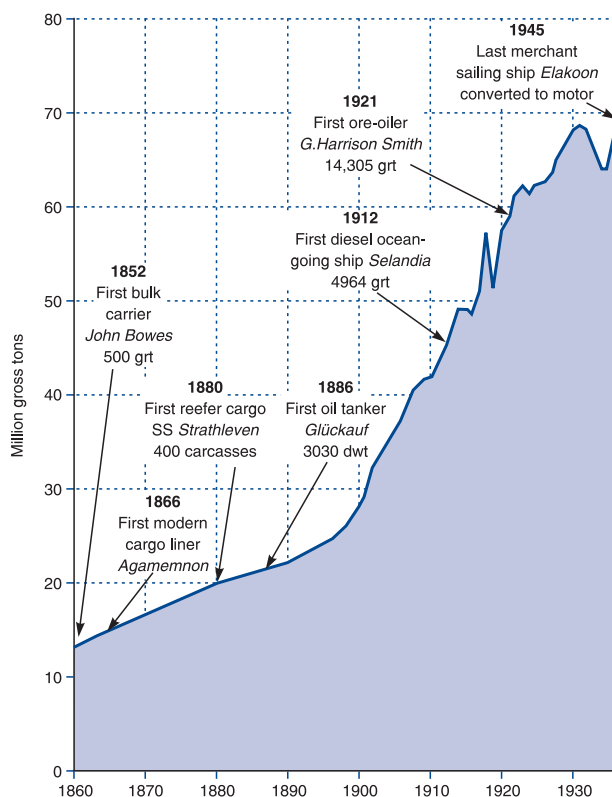


Figure 1.8
World fleet and design innovation, 1860–1930

Sources: Craig (1980, pp. 7, 12); Kummerman and Jacquinet (1979, p. 127); Hosking (1973, p. 14); Dunn L. (1973, p. 95); Britannic Steamship Insurance Association (2005, p. 24); Kahre (1977, p. 145); *Lloyd's Register* 1900–30.

arrived in London; she took 24 hours to discharge her cargo; and in 48 hours she was back in the River Tyne.⁶⁴ Compared with the five weeks taken by a sailing ship, this five-day round trip increased productivity by 600%. In addition to speed and reliability, the iron hulls were more consistently watertight, reducing cargo damage, and the cargo payload was 25% bigger than a wooden ship. By 1875 a 'Handy' vessel had increased to 1400 grt (1900 dwt), and by the end of the nineteenth century ships of 4600 grt were commonplace. This phase of technical progress peaked in the early decades of the twentieth century with high-speed ocean liners like the 45,000 grt *Aquitania*, built in 1914 to carry passengers and cargo between North Europe and North America. Passenger

traffic had become a central feature of the maritime trade, not just for the big passenger liner operators, but also for the cargo liners and even some tramps.

But despite their productivity advantage, steamships were so expensive to build and operate that the transition from sail to steam took over 50 years. In 1850, 2,000 grt fast clippers could easily compete with the early steamships which burned so much coal that there was little cargo space on long voyages. Triple expansion steam engines solved this problem, and between 1855 and 1875 fuel consumption fell 60% from 199 pounds per thousand cargo ton miles to 80 pounds, and by 1915 it had halved again (see Table 1.3). In 1915, a 5300 grt cargo tramp used only 35 tons of coal per day and consumed only 40 pounds per cargo ton mile. Steel hulls allowed bigger ships to be built, and the opening of the Suez Canal in 1869 shortened the vital sea route between the East and Europe by 4,000 miles, with plenty of bunkering stations, giving the steamships a major advantage. With each step forward in steam technology the economic pressure on sailing ships increased, but they proved surprisingly resilient in long-haul bulk trades such as wool, rice, grain, nitrates and coal. For example, in 1891 there were still 77 sailing vessels in

Sydney loading wool for London and the last merchant sailing ship, the *Elakoon*, was not converted to motor power until 1945. There were other technical changes along the way, though none so fundamental. The first deep sea diesel-powered ship, the *Selandia*, went into service in 1912, and over the next 50 years the diesel engine replaced the steam engine, except in the most powerful ships. In the 1930s welding started to replace rivets in hull construction, and in the 1970s automation halved the number of crew required to staff a deep sea vessel.

During the next 50 years a steady stream of specialized ships were developed to carry particular types of cargo (see Figure 1.8): the *Agamemnon*, the first cargo liner in 1866; the first reefer in 1880; the first tanker, the *Glückauf* in 1886; the first diesel ship in 1912; and the first ore-oiler in 1921. However, the passenger liners were the outstanding development of this era. These vessels, designed to carry passengers and mail at great speed across the Atlantic and the Imperial routes, first appeared in the second half of the nineteenth century and reached their peak immediately before the First World War, reducing the Atlantic crossing from 17 days to five and a half days in the process (see Table 1.4).

Deep-sea cables revolutionize shipping communications

Of equal importance in transforming the shipping industry in the nineteenth century was the undersea cable network linking the continents. Until the 1860s international communication was by letter and little was heard of a ship until she returned, the ‘Supercargo’ or the master being relied upon to attend to business.⁶⁵ Ships could sit for weeks waiting for a return cargo. Businesses needed better information about the availability of ships and cargoes and invested heavily in trying to achieve this. In 1841, P&O introduced a fast mail service to India, sailing to Suez by sea, crossing the isthmus by camel staging posts, and then on to India by sea.⁶⁶ This allowed a bill of lading to arrive in India ahead of the cargo. Then in 1855 the first Atlantic cable was laid. The signal was feeble and after 40 days it stopped working, but it showed what could be done. A land cable across Siberia to Bombay was opened in 1865 but messages took 10 days to pass along the staging posts.⁶⁷

Then in the 1865 the first successful transatlantic cable⁶⁸ was laid by the *Great Eastern*, Brunel’s 18,915 grt iron steamship. It could manoeuvre more effectively than the sailing ships used in 1855 and was big enough to carry a cable long enough to stretch from Ireland to Newfoundland, with a mechanism to control the cable as it was paid out. On the first expedition in 1865 the cable parted in mid-ocean, and was lost along with \$3 million of its investor’s money, about \$180 million in today’s terms.⁶⁹ However, in 1866 it laid a new cable and retrieved and repaired the 1865 cable. Within a decade a network of cables linked the major cities of the world⁷⁰ and, by 1897, 162,000 nautical miles of cable had been laid, with London at the heart of the network.⁷¹ This communications network transformed the shipping business, for the first time allowed transport to be planned. So in the end Brunel’s commercial ‘white elephant’, the *Great Eastern*, made a far greater contribution to shipping as a humble cable layer than it could possibly have done carrying passengers.

Table 1.4 Evolution of Atlantic liners, 1830–1914

Name	Length (feet)	Gross tonnage	Indicated horse power	Knots per hour	Consumption tons/day	Hull material	Propulsion system	Engine design	Built	Transit days
<i>Royal William</i>	176	137	180n	7		Wood	Aux Paddle	Steam	1833	17.0
<i>Sirius</i>	208	700	320n	7.5		Wood	Paddle	Steam	1838	16.0
<i>Great Western</i>	236	1,320	440n	9	28	Wood	Paddle	Steam	1838	14.0
<i>Britannia^a</i>	207	1,156	740	8.5	31.4	Wood	Paddle	Steam	1840	14.3
<i>Great Britain</i>	302.5	2,935	1,800	10	35–50	Iron	Screw prop	Steam	1843	
<i>America</i>	251	1,825	1,600	10.25	60	Wood	Paddle	Steam	1848	
<i>Baltic</i>	282	3,000	800			Wood	Paddle	Steam	1850	9.5
<i>Persia</i>	376	3,300	3,600	13.8	150	Iron	Paddle	Steam	1856	9.5
<i>Great Eastern</i>	680	18,914	8,000	13.5	280	Iron	Screw and Paddle	Steam	1858	9.5
<i>Russia</i>	358	2,959	3,100	14.4	90	Iron	Single screw	Compound	1867	8.8
<i>Britannic</i>	455	5,004	5,000	15	100	Iron	Single screw	Compound	1874	8.2
<i>City of Berlin</i>	488.6	5,490	4,779	15	120	Iron	Single screw	Compound	1875	7.6
<i>Servia</i>	515	7,391	10,000	16.7	200	Steel	Single screw	Compound	1881	7.4
<i>Umbria</i>	500	7,718	14,500	18		Steel	Single screw	Compound	1884	6.8
<i>City of Paris</i>	527.5	10,699	18,000	19	328	Steel	Twin screw	Triple expansion	1888	6.5
<i>Teutonic</i>	565.7	9,984	16,000	19		Steel	Twin screw	Triple expansion	1888	6.5
<i>Campania</i>	600	12,950	30,000	21	458	Steel	Twin screw	Triple expansion	1893	5.9
<i>Kaiser Wilhelm II</i>	678	19,361	45,000	23.5	700	Steel	Twin screw	Quad. expansion	1901	5.4
<i>Mauretania</i>	787	31,938	70,000	25	1000	Steel	Quad screw	Turbines	1907	5.0
<i>Aquitania</i>	901	45,647	60,000	23	850	Steel	Quad screw	Turbines	1914	5.5

^aConsumption reported as 450 tons for the crossing of 14.3 days; n = nominal horse power, about half ihp pre-1850

Sources: Kirkaldy (1914), Appendix XVIII; British Shipbuilding Database (Prof. Ian Buxton, Newcastle University).

The liner and tramp shipping system emerges

The steamships and the communications revolution set the scene for a new and more sophisticated shipping system. As trade grew, and the complexity of the transport operation increased, the market gradually divided into three segments: passenger liners, cargo liners and tramp shipping. The basic model is illustrated in Figure 1.9. The range of cargoes being shipped by sea in the mid- to late nineteenth century is shown at the top of the diagram and included bulks, liquids, general cargo, passengers and, later in the century, refrigerated cargo. Passengers were the cream cargo which was most sought after, and one segment of the business, the passenger liners, was designed to provide fast transport on the busy routes across the Atlantic and to the Far East. The passenger

liners built for these trades were fitted with passenger accommodation and were usually relatively fast, operating to a published schedule. Cargo liners also operated on regular schedules and were often designed for specific routes. Typically they had several decks to allow them to load and discharge cargo in many ports, and they would often have provision for specialist cargoes such as refrigerated cargo and heavy lift. Finally, the tramps carried bulk cargoes such as coal and grain on a voyage by

voyage basis. They were usually of a very basic design, often with just a single 'tween deck and an economical speed and cargo-handling gear. However, some were sufficiently versatile to carry general cargo and be chartered by liner companies when they were short of capacity, and the more sophisticated tramps were designed with this in mind.

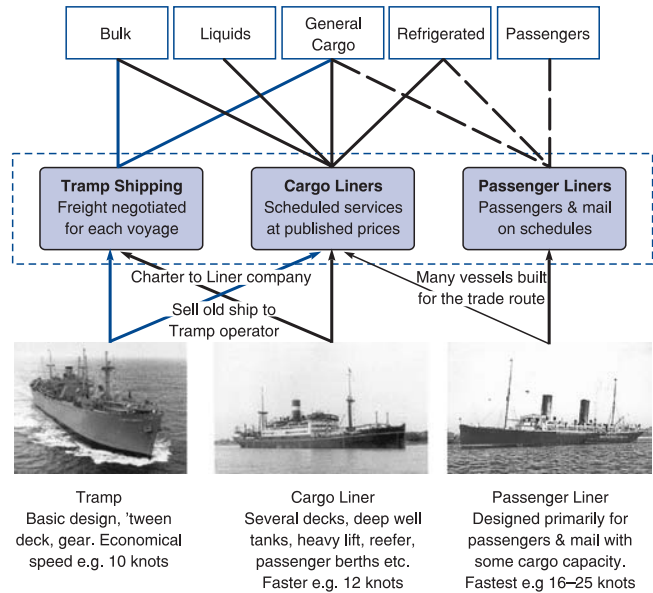


Figure 1.9

The liner and tramp shipping system, 1869–1950

The passenger liner services

Once reliable steamships were available, travel between regions became far more manageable and a network of passenger liner services rapidly developed. Initially the focus was on speed to carry mail and passengers between the continents, and the North Atlantic was the showpiece for the development of nineteenth-century shipping technology. Early liner services used sailing ships and the competition stimulated efficiency. In 1816 the Old Black Ball Line, the first liner service, was set up by Isaac Wright, a US owner. Using much-admired American sailing clippers, it offered fortnightly departures between New York and London, in competition with the Swallowtail Line, a New Bedford company. Although a great improvement, over the first 10 years the transit still averaged 23 days from New York to Liverpool and 43 days from Liverpool to New York.⁷² Eventually they carried a thousand passengers a week, but by the 1850s they were eclipsed by the screw steamers of Great Britain which reduced the transit time to less than 10 days in each direction (see Table 1.4).⁷³

As the century progressed the 'passenger liners' evolved into big, fast, luxurious ships with limited cargo capacity, built for the fast transport of passengers and mail and the important emigrant trade from Europe to the USA.⁷⁴ The improving technology of

ships used on the North Atlantic is demonstrated in Table 1.4, which shows that between 1833 and 1914 every aspect of ship design changed. The hull grew from 176 ft to 901 ft, and gross tonnage from 137 tons to 45,647 tons. Hull construction switched from wood to iron in the 1850s, and from iron to steel in the 1880s, whilst paddle propulsion was replaced in the 1850s by screws driven by steam engines. Triple expansion steam engines arrived in the 1880s and turbines from 1900. Speed increased from 7 knots per hour in 1833 to 25 knots per hour in 1907, and fuel consumption from around 20 tons a day to 1,000 tons a day, with a significant improvement in thermal efficiency.

Cunard developed steamships for the North Atlantic capable of offering speed and reliability in all weathers. These services were obviously highly valued by businesses. For example, when Cunard's 1156 grt paddle steamer *Britannia* was frozen in Boston harbour in 1843–4, local merchants paid for a seven-mile channel to be cut to get her out.⁷⁵ The *Britannia* had a speed of 8.5 knots on 31.4 tons of coal a day, but 30 years later in 1874 the 4566 grt *Bothnia* had a speed of 13 knots on 63 tons a day and capacity for 340 passengers, in addition to 3,000 tons of cargo (Table 1.5). By the early twentieth century these passenger liners had evolved into sophisticated vessels. The 25 knot, 31,938 grt *Mauretania*, with its 350 stokers and 1,000 tons per day bunker consumption probably used more fuel than any ship ever built. However, not all passenger liners were so exotic. The *Balmoral Castle*, built in 1910 for the South Africa trade, was a four-deck ship of 13,361 gross tons, with two quadruple expansion engines of 12,500 ihp and a more modest speed of 17.5 knots. It could carry 317 first-class, 220 second-class and 268 third-class passengers.

The companies in this business, such as Cunard, White Star, North German Lloyd, and Holland America Line, were household names and their ships were symbols of national engineering prowess. From the 1880s onwards there was much latent competition for the transatlantic speed record, the Blue Riband, and it was probably this as much as commercial considerations which led to the construction of the most extreme ships such as Hamburg America's *Deutschland* (which suffered extreme vibration), North German Lloyd's record-breaking *Kaiser Wilhelm II*, and Cunard's turbine driven sister ships *Mauritania* and *Lusitania*.

Table 1.5 Performance of Cunard cargo ships, 1840–1874

	Gross tons	Built	Speed knots	Coal tons/day	Capacity		
					Cargo	Passengers	Bunkers
<i>Britannia</i>	1,139	1840	8	38	225	90	640
<i>Persia</i>	3,300	1855	13	150	1,100	180	1,640
<i>Java</i>	2,697	1865	13	85	1,100	160	1,100
<i>Bothnia</i>	4,556	1874	13	63	3,000	340	940

Source: Fayle (1933, p. 241)