

# L'introduction de la navigation à vapeur en Grèce au XIX<sup>e</sup> siècle<sup>1</sup>

Apostolos DELIS  
Institut d'études méditerranéennes, FORTH

L'introduction de la navigation à vapeur en Grèce est liée à la fondation de la Compagnie hellénique de navigation à vapeur (désormais la Compagnie) fondée en 1857. La Compagnie introduit deux importantes innovations dans le pays : le service passager et la construction et l'ingénierie navales modernes. Les communications maritimes à l'époque en Grèce étaient plutôt effectuées par des navires à voiles. Les vapeurs des compagnies étrangères, comme la Lloyd autrichienne, et les paquebots français desservaient uniquement les ports de Syros et du Pirée. En réalité, la Compagnie tient un rôle primordial dans l'unification et la consolidation de la présence de l'État dans un territoire national plutôt fragmenté, entre les îles des archipels des mers Égée et Ionienne et les côtes péninsulaires. Il faut également rappeler que la Grèce n'a pas développé de réseau de chemins de fer avant le dernier quart du XIX<sup>e</sup> siècle, et avec le problème persistant du brigandage, les transports terrestres du pays sont restés sous-développés pendant la plus grande partie du siècle<sup>2</sup>. En conséquence, la régularité et la rapidité du service des paquebots de la Compagnie ont apporté des changements structurels dans les communications maritimes intérieures, aux multiples effets sur la

- 1 Cet article a été rédigé dans le cadre du projet Seafaring Lives in Transition, Mediterranean Maritime Labour and Shipping, 1850s-1920s (SealIT), qui a reçu un financement du Conseil européen de la recherche (European Research Council) sous le programme-cadre de recherche et d'innovation de l'Union européenne Horizon 2020 (convention de subvention n° 714437). Je voudrais remercier D<sup>r</sup> Nadia Coutsinas pour son aide à la correction de ce texte.
- 2 Dionysis Paraskevopoulos, « Choosing locomotives in the formative period of the Greek railways, 1880-1910 », in Stathis Arapostathis, Aristotle Tympas (ed.), *History of Technology*, vol 33, special issue: « History of technology in Greece from 19th to 21st century », 2017, p. 47-80; Christina Agriantoni, « Η ελληνική οικονομία », in Vassilis Panayotopoulos (ed.), *Ιστορία του Νέου Ελληνισμού, 1770-2000*, vol. 5, Athènes, Ellinika Grammata, 2003, p. 55-70; Maria Synarelis, « Το οδικό δίκτυο », in *ibid.*, vol. 4, p. 119-130; Ioannis Koliopoulos, *Περί λύχων αφάς: η ληστεία στην Ελλάδα (19ος αι.)*, Thessaloniki, Vaniat, 1994; Alexis Politis, « Brigandage – excédents économiques – élevage: hypothèses pour une définition de l'interimbrication de ces éléments dans un circuit commun (XVIII<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> s.) », in Maria Christina Chatziioannou, Anna Tabaki (dir.), *Actes du II<sup>e</sup> Colloque international d'histoire, Économies méditerranéennes, équilibres et intercommunications, XIII<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles*, t. II, Athènes, INR/NHR, 1986, p. 155-70.

vie quotidienne, sur les plans économique, social et culturel. Les transactions économiques, grâce à la présence des paquebots à vapeur, deviennent plus fréquentes, plus sécurisées et plus régulières. Les distances entre lieux qui, jusqu'alors, dépendaient des navires à voiles non spécialisés dans le transport des passagers ont drastiquement diminué. Le service aux passagers des paquebots à vapeur a également introduit la culture passagère, exprimée par divers moyens dans la culture écrite, par des lettres de passagers aux quotidiens ou par des carnets de voyage parfois publiés. En réalité, les paquebots de la Compagnie ont longtemps été les seuls au service des lignes intérieures, et celle-ci a été identifiée à l'époque par le grand public comme une entreprise d'intérêt national.

La bibliographie grecque s'est plutôt concentrée sur les aspects administratifs et économiques de l'histoire de la Compagnie, fondée sur des sources provenant des archives de la Banque nationale de Grèce et celles des quotidiens, en majorité de Syros et du Pirée<sup>3</sup>. Le cadre international du développement de la navigation à vapeur, les problèmes techniques ainsi que la viabilité des navires à vapeur et des entreprises n'ont pas été traités en profondeur. De plus, la contribution de la Compagnie à la modernisation du pays, du point de vue de l'innovation technologique, de l'amélioration des communications maritimes, des nouveaux éléments qualitatifs de la vie matérielle et culturelle, n'a en aucune façon été prise en considération. Il s'agit plutôt d'une approche centrée sur la faillite de la Compagnie en 1893, après trente-sept années d'activité, qui a confirmé le rapport problématique entre l'État et l'élite entrepreneuriale grecque. Ce type d'approche s'est trouvé influencé par le contexte historiographique des années 1980, qui avait tendance à considérer la Grèce du XIX<sup>e</sup> siècle comme un pays rétrograde où tout effort de modernisation avait échoué<sup>4</sup>. Cet état d'esprit a semble-t-il empêché la recherche historiographique à explorer la contribution et les effets positifs de l'introduction de la navigation à vapeur dans la vie quotidienne en Grèce pendant les trente-sept années d'activité de la Compagnie. D'autant plus que cette période d'activité coïncide avec la période formatrice de l'évolution technique du navire à vapeur dans la phase de transition vers la seconde révolution industrielle.

Dans ce contexte, la présente communication a comme objectif d'analyser la contribution de la Compagnie pour la modernisation de la Grèce à travers deux aspects : celui de la flotte et celui des lignes de communication de la Compagnie. Sur le premier aspect seront examinés le niveau technologique des navires à vapeur achetés par la Compagnie, les entreprises qui ont construit les navires ainsi que la carrière des navires et leur longévité. Sur le second aspect seront examinées les conjonctures politiques et économiques qui ont affecté l'extension des lignes, les stratégies de la Compagnie, entre la chasse aux profits et les obligations de la

---

3 Konstantinos Papathanassopoulos, *Εταιρεία Ελληνικής Ατμοπλοΐας (1855-1872). Τα αδιέξοδα του προστατευτισμού*, Athènes, Fondation culturelle de la Banque nationale de la Grèce, 1988; Vasilis Kardasis, *Από του ιστίου εις τον ατμόν. Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία (1858-1914)*, Athènes, Banque hellénique du développement industrielle, 1993; Georgios Dertilis, *Ιστορία του Ελληνικού Κράτους*, vol 2, Athènes, Estia, 2005, p. 787-794.

4 Georges B. Dertilis (dir.), *Banquiers, usuriers et paysans réseaux de crédit et stratégies du capital en Grèce, 1780-1930*, Paris, Fondation des Treilles / La Découverte, 1988.

convention avec l'État grec, et la rentabilité des lignes. Un troisième aspect de la modernisation, tout aussi important, concernant l'arsenal des constructions navales de la Compagnie, fondé en 1861, ne sera pas traité ici mais fait partie d'un autre ouvrage et est l'objet de travaux en cours<sup>5</sup>.

## La recherche de savoir-faire

La Compagnie a été fondée le 3 janvier 1857, et le port de Syros a été choisi comme siège. Les actionnaires les plus importants étaient l'État grec et la Banque nationale de Grèce avec 55 % des parts, des entrepreneurs grecs de la diaspora avec 22 % des parts, le reste étant aux mains d'entrepreneurs basés en Grèce, dont 8,59 % étaient établis à Syros<sup>6</sup>. La fondation de la Compagnie a pu voir le jour après de longs efforts du gouvernement grec pour établir une entreprise de navigation à vapeur. En 1849, le directeur de la Banque nationale Georgios Stavros et Michail Tositsas, marchand et ambassadeur de Grèce en Égypte, établi à Alexandrie, ont fondé la Société de navigation à vapeur grecque et pour la canalisation du détroit de l'Eubée. Néanmoins, l'effort n'a pas été récompensé, et, trois ans après, la convention postale de l'État grec a été assignée à la Lloyd autrichienne<sup>7</sup>. En 1853, un groupe de capitalistes du port de Patras, en collaboration avec des capitalistes grecs établis en Grande-Bretagne, ont cherché à acheter des navires à vapeur afin de fonder une compagnie de navigation à vapeur ayant pour siège Patras, mais sans succès<sup>8</sup>. Finalement, en 1855, le Parlement grec a voté une loi pour la fondation d'une compagnie de navigation à vapeur et l'achat de navires. Avant même la fondation de la compagnie, la Banque nationale finance l'achat de navires à travers une commission composée d'entrepreneurs grecs basés en Grande-Bretagne, les mêmes qui avaient collaboré avec les capitalistes de Patras trois ans auparavant, à chercher les chantiers de construction de navires en Grande-Bretagne<sup>9</sup>. Les deux premiers navires, le *Reine de Grèce* et l'*Hydra*, ont commencé leur service sous la direction des postes de Grèce en août 1856, avant la fondation de la Compagnie<sup>10</sup>. Dans le même temps, les capitalistes de Patras et de Syros étaient en grande compétition pour son siège. C'est finalement Syros qui a été choisi, grâce à la stratégie de la Banque nationale pour pénétrer ce marché, traditionnellement hostile à la Banque<sup>11</sup>.

5 Apostolos Delis, « From parallel growth to great divergence: Greek shipbuilding from the late eighteenth to early twentieth centuries », in Stathis Arapostathis, Aristotle Tympas (ed.), *History of Technology*, vol. 33, *op. cit.*, p. 21-46.

6 Konstantinos Papathanassopoulos, *Εταιρεία Ελληνικής*, *op. cit.*, p. 56.

7 *Id.*, *Ελληνική εμπορική*, *op. cit.*, p. 152-153.

8 *Ibid.*, p. 204-211.

9 Konstantinos Papathanassopoulos, *Εταιρεία Ελληνικής*, *op. cit.*, p. 26 et 35; *Ελληνική Ατμοπλοία. Προκαταρκτικά Β. Διατάγματα* [Compagnie hellénique de navigation à vapeur. Décrets royaux et statut préliminaires], Hermoupolis, 1857, p. 47; IAETE [Archive historique de la Banque nationale de la Grèce], XXV ΕΡΓΑ, Α' Ναυτιλιακά, φάκελος 32, υποφάκελος 4, 1856-1872.

10 *Κανονισμός της Υπηρεσίας των Ελληνικών Ατμοπλοίων* [Règlement du service des paquebots à vapeur grecs], Athènes, 1856, p. 1; *Αίολος*, n° 623, 11 août 1856, p. 3 et n° 620, 28 juillet 1856, publiée aussi in Konstantinos Papathanassopoulos, *Εταιρεία Ελληνικής*, *op. cit.*, p. 212-214.

11 Vasilis Kardasis, *Από του ιστίου*, *op. cit.*, p. 27-30.

L'organisation d'une entreprise de navigation à vapeur était un engagement totalement nouveau pour la Grèce du XIX<sup>e</sup> siècle, où les gens de mer et les entrepreneurs avaient uniquement le savoir-faire du navire à voiles. Dans ce contexte, le conseil d'administration de la Compagnie devait tout démarrer de zéro. L'achat, la mise en opération et l'entretien des paquebots exigeaient un type de gestion différent. Le capital nécessaire était également très élevé par rapport aux navires à voiles et demandait la formation d'une société par actions. En plus du capital et de la gestion particulière, des infrastructures spéciales étaient l'autre condition nécessaire pour l'opération d'une compagnie de navigation à vapeur. Les dépôts de charbon en Grèce existaient uniquement à Syros et éventuellement au Pirée, où mouillaient des paquebots étrangers, surtout autrichiens et français. Les paquebots nécessitaient de constants nettoyages et réparations de la coque, des machines et des chaudières. Par conséquent, la fondation d'un arsenal pour les réparations et l'entretien des navires était une condition *sine qua non*. Les machines et les outils pour l'usine devaient être importés, mais le plus important était que le personnel qualifié pour l'arsenal devait être recruté à l'étranger. En effet, l'ingénierie navale était un art encore presque inconnu en Grèce. Enfin, le réseau des agents de la Compagnie dans les ports du pays devait être organisé par des personnes de confiance et compétentes, d'autant plus que le métier d'agent de compagnie de navigation à vapeur et son rôle dans les opérations d'un paquebot étaient inconnus des Grecs. De plus, les compagnies concurrentes, la Lloyd autrichienne et les Messageries maritimes, avaient refusé d'assister les directeurs de la compagnie grecque, qui leur avait demandé des conseils sur des questions d'organisation<sup>12</sup>.

La question la plus importante pour le conseil administratif était l'achat des paquebots. Le marché international à l'époque était centré en Grande-Bretagne, où l'ingénierie et les constructions navales étaient les plus évoluées au niveau mondial. Entre 1856 et 1875, 24 % de la production totale en tonnage des navires à vapeur produits sur les chantiers britanniques appartiennent aux armateurs étrangers<sup>13</sup>. Le comité pour l'achat des paquebots pour le compte de la Compagnie était composé de marchands et d'armateurs grecs établis à Londres, Liverpool et Manchester<sup>14</sup>. En particulier, Papayannis, armateur d'une flotte de navires à vapeur de cargaison et à passagers à Liverpool, a joué un rôle primordial dans la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, comme intermédiaire pour la commande et l'achat de navires à vapeur pour le compte d'armateurs grecs<sup>15</sup>. Par conséquent, le réseau des entrepreneurs grecs en

12 Marie-Françoise Berneron-Couvenhes, *Les Messageries maritimes. L'essor d'une grande compagnie de navigation française, 1851-1894*, Paris, PUPS, 2007, p. 161; IAETE, XXV ΕΡΓΑ, Α' Ναυτιλιακά, φάκελος 32, υποφάκελος 4, Δ.Σ. της Ελληνικής Ατμοπλοΐας Προς την Διοίκησιν της Εθνικής Τραπεζής Ελλάδος, 11 janvier 1858.

13 Anthony Slaven, « The shipbuilding industry », in Roy Church (ed.), *The Dynamics of Victorian Business*, Londres, Routledge, 1980, p. 124; Simon Ville, « Introduction », in *id.* (ed.), *Shipbuilding in the United Kingdom in the 19th Century: A Regional Approach*, Saint John, Newfoundland, 1993, p. vii.

14 Konstantinos Papathanassopoulos, *Εταιρεία Ελληνικής*, *op. cit.*, p. 26 et 35; IAETE, XXV ΕΡΓΑ, Α' Ναυτιλιακά, φάκελος 32, υποφάκελος 6, 1855-1859.

15 Gelina Harlaftis, *A History of Greek-Owned Shipping. The Making of an International Tramp Fleet, 1830 to the Present Day*, Londres, Routledge, 1996, p. 67.

Grande-Bretagne engagé dans le commerce maritime a introduit les membres du conseil de la Compagnie dans le monde des chantiers navals britanniques et a facilité le processus d'information pour les navires les plus adaptés et pour la commande, la supervision de la construction et le paiement des navires.

## Caractéristiques, constructeurs et carrière des paquebots

La période de la fondation de la Compagnie et de la constitution de la première flotte de paquebots en Grèce, les années 1850, a réellement été une période de changements structurels concernant la technologie du navire à vapeur et de l'ingénierie navale avec des effets visibles à long terme. Ce fut la période où le navire à vapeur était dans une phase transitoire d'améliorations techniques, qui en ont fait un moyen économiquement viable pour le transport des passagers ainsi que des cargaisons. Au cours des années 1850, les trois sujets de discussion (surtout en Grande-Bretagne) les plus importants à propos de la viabilité du navire à vapeur alors en phase de transition étaient : a) la grande consommation, la taille et le rendement peu efficace des machines à vapeur, b) le débat sur l'utilisation des roues à aubes ou de l'hélice comme moyen de propulsion, et c) l'utilisation de bois ou de fer comme matériau pour la coque. Tous ces problèmes étant très strictement liés entre eux.

L'invention de la machine compound par l'entreprise écossaise John Elder and Charles Randolph en 1853, qui permettait d'économiser jusqu'à 30 % de combustible, a été la première étape, très importante, dans le processus d'amélioration de l'économie et de l'efficacité de la machine à vapeur marine. La diffusion de la machine compound n'a pas été immédiate, mais des compagnies de navigation de longues distances comme Pacific Steam Navigation Company ou la Peninsular and Oriental Company ont été les premières à adopter l'innovation, au moment où la question des économies de consommation de charbon affectait la viabilité de leurs entreprises<sup>16</sup>. Au cours des années 1850, la mise au point de l'hélice, après près de deux décennies d'expérimentation, a réussi à remplacer graduellement mais inexorablement les roues à aubes comme mode de propulsion en Grande-Bretagne ainsi qu'en Méditerranée<sup>17</sup>. L'utilisation du fer par rapport au bois comme matériau pour la coque a rencontré des difficultés similaires au début en raison des prix et de la

16 Anthony Slaven, « The shipbuilding industry », art. cit., p. 111 ; L. A. Ritchie (ed.), *The Shipbuilding Industry: A Guide to Historical Records*, Manchester, Manchester University Press, 1992, p. 3 ; David J. Starkey, « The industrial background of the development of steam », in Robert Gardiner (ed.), *The Advent of the Steam. The Merchant Steamship before 1900*, Londres, Conway Maritime Press, 1993, p. 133 ; Denis Griffiths, « Marine engineering development in the nineteenth century », in Robert Gardiner (ed.), *The Advent of the Steam, op. cit.*, p. 169-171 ; Anthony Slaven, « Shipbuilding in nineteenth century Scotland », in Simon Ville (ed.), *Shipbuilding in the United Kingdom, op. cit.*, p. 169-170 ; Crosbie Smith, *Coal, Steam and Ships. Engineering, Enterprise and Empire on the Nineteenth Century Seas*, Cambridge, Cambridge University Press, 2018, p. 313-363 ; *The Engineer*, 5 novembre 1858, p. 348 et 11 février 1859, p. 111.

17 *The Engineer*, 27 mai 1859, p. 371, 24 juin 1859, p. 438, 6 décembre 1861, p. 345 et 28 juin 1861, p. 39 ; Marie-Françoise Berneron-Couvenhes, *Les Messageries Maritimes, op. cit.*, p. 180-190 et 790-792 ; *Annuario Maritimo per l'anno 1873*, XXIII Annata, Trieste, 1873, p. LXVI-LXIX.

qualité de la matière première ainsi que de la diffusion de l'art de travailler le fer par rapport au bois dans la construction navale. Mais les qualités du fer comme matériau plus léger, plus résistant, plus malléable, plus durable et mieux adapté à l'hélice ont fini par supplanter le bois, tout comme l'hélice pour les roues à aubes, de façon très évidente déjà dans les années 1850 au niveau international<sup>18</sup>.

Dans ce contexte, la première flotte de paquebots était composée de 9 navires neufs, tous construits en Grande-Bretagne entre 1855 et 1860. Dans ce groupe de navires, six étaient construits en fer avec hélice, deux en fer avec des roues à aubes et un en bois avec hélice (voir tableau 1). Les caractéristiques de ces navires démontrent que la Compagnie suivait la technologie de pointe de l'époque. Cinq de ces navires, tous en fer et à hélice, ont été construits dans les chantiers du Clyde, deux dans les chantiers du nord-est de l'Angleterre, un en fer à hélice et un en bois à hélice, et deux en fer à roues à aubes dans les chantiers de la Tamise. Ces navires ont été construits par divers constructeurs, tous de formation assez différente, entre ingénieurs navals (Blackwood & Gordon), constructeurs des navires (Charles Lungley) et manufacturiers de pièces pour navires (John Reid). En 1864, deux navires à vapeur d'occasion sont achetés par l'État grec pour le service des îles ioniennes récemment annexées au royaume. Tous les deux étaient en bois propulsés par des roues à aubes : l'*Athinai* (ex-*Otho*), 510 tonnes, 150 ch, et l'*Ionia* (ex-*Agios Petros*), 230 tonnes, 120 ch<sup>19</sup>.

Durant les années 1880, la Compagnie hellénique de navigation à vapeur n'était plus seule sur le marché, car deux nouvelles entreprises de navigation à vapeur ont commencé leurs services, sans subvention de l'État : la Compagnie de navigation panhellénique et Goudis<sup>20</sup>. Dans ce nouveau contexte de concurrence au niveau national, la Compagnie, entre mai 1881 et octobre 1883, a acheté quatre paquebots d'occasion et deux neufs, tous à hélice. Tous ces navires ont été construits entre 1869 et 1878, un à Barrow-in-Furness, dans le nord-ouest de l'Angleterre, et les autres sur la Clyde. Le *Pelops* a été construit par Thomas Royden & Sons, Liverpool, et le *Theseus* par les Forges et chantiers de la Méditerranée, La-Seyne-sur-Mer (voir tableau 3). Le *Theseus*, construit en fer et acier, était le plus large en tonnage et le meilleur en qualité de construction et en performance de tous les navires de la Compagnie,

18 Simon Ville, « The transition to iron and steel construction », in Robert Gardiner (ed.), *Sail's Last Century. The Merchant Sailing Ship, 1830-1930*, Londres, Conway Maritime Press, 1995, p. 53 ; Anthony Slaven, « The shipbuilding industry », art. cit., p. 112 ; Greenhill, « Steam before », art. cit., p. 21-22 ; *The Engineer*, 4 novembre 1859, p. 328 et 335, 7 octobre 1859, p. 266, 27 mai 1859, p. 371 et 28 juin 1861, p. 393.

19 *Υπόμνημα Συνοπτικόν της Ελληνικής Ατμοπλοΐας* [Mémoire de la Compagnie hellénique de navigation à vapeur], Athènes, 1869, p. 30 ; Maria Panopoulou, *Οικονομικά και τεχνικά προβλήματα στην ελληνική ναυπηγική βιομηχανία, 1850-1914*, Athènes, Centre de planification à la recherche économique, 1993, p. 203 ; [http://www.hellasarmy.gr/hn\\_tech.php?id=OTHON-STSHIP&table=1](http://www.hellasarmy.gr/hn_tech.php?id=OTHON-STSHIP&table=1) (consulté le 4 février 2019) ; [http://shippingandshipbuilding.uk/view.php?official\\_number=&imo=&builder=10165&builder\\_eng=&year\\_built=&launch\\_after=&launch\\_before=&role=&type\\_ref1=&propulsion=&owner=&port=&flag=&disposal=&lost=&a1Page=3&ref=214495&vessel=IONIA](http://shippingandshipbuilding.uk/view.php?official_number=&imo=&builder=10165&builder_eng=&year_built=&launch_after=&launch_before=&role=&type_ref1=&propulsion=&owner=&port=&flag=&disposal=&lost=&a1Page=3&ref=214495&vessel=IONIA) (consulté le 30 janvier 2019) ; Arnold, *Iron Shipbuilding*, op. cit., p. 34.

20 Vasilis Kardasis, *Από του ιστίου*, op. cit., p. 66-77.

admiré par les contemporains<sup>21</sup>. Enfin, en 1887, deux autres navires d'occasion, le *Sfaktiria* et le *Mykali*, ont été achetés par l'État grec, initialement destinés à être des navires auxiliaires de la marine royale<sup>22</sup>.

La grande majorité des paquebots de la Compagnie s'est avérée d'une grande longévité. Certains navires ont changé de propriétaires et de nom, certains ont été réquisitionnés par la marine grecque en temps de nécessité et plusieurs ont été en usage jusqu'au xx<sup>e</sup> siècle (voir tableau 2). Seul le *Reine de Grèce*, renommé *Égée* en 1862, n'a pas réussi à avoir une carrière au service de la Compagnie à cause d'une mauvaise combinaison entre le bois et l'hélice et a été transformé en navire charbonnier<sup>23</sup>. Les deux navires avec roues à aubes, l'*Otho* et l'*Amalia*, renommés *Patris* et *Eunomia* à cause de l'insurrection de 1862 qui a conduit à l'abandon du trône grec par le couple royal, ont eu le destin le plus malheureux. L'*Otho* a fait naufrage en 1868 au large de l'île Kea sans faire de victimes, et l'*Eunomia*, qui a explosé sa poudrière en 1871 au large de Spetses, a réussi à se rendre à Syros, mais il y a eu au moins 23 victimes<sup>24</sup>. Ce désastre ainsi que le naufrage de l'*Elpis* en 1904, à l'époque propriété de la Nouvelle Compagnie hellénique de navigation à vapeur, qui a fait naufrage hors de Bourgas avec toutes les personnes à son bord, ont été les événements les plus désastreux de la carrière des paquebots<sup>25</sup>. Globalement, la Compagnie, pendant ses trente-sept années d'activité, mis à part l'explosion de l'*Eunomia*, n'a pas eu à déplorer d'incidents mortels, même l'échouement du *Byzantion* en 1888 n'ayant pas fait de victimes<sup>26</sup>. L'*Eptanisos*, le *Karteria*, le *Panellinion*, l'*Hydra* et l'*Omonoia*, qui ont été construits entre 1855 et 1858, sont arrivés jusqu'au xx<sup>e</sup> siècle, les trois derniers ayant terminé leur carrière à l'âge de 62, 70 et 77 ans respectivement. Les paquebots de la seconde flotte ont également eu une durée de vie assez longue, l'âge moyen étant 50 ans. À l'exception du désastre de l'*Elpis*, après vingt-six ans de service, et du *Sfaktiria*, qui est mentionné pour la dernière fois à l'âge de 37 ans, les six autres navires ont dépassé les quarante-huit ans de service.

## Les lignes de la Compagnie

L'unification du territoire national a été atteinte à travers les lignes de communication qui ont connecté les côtes pénninsulaires et les nombreuses îles du pays avec les ports de l'Empire ottoman et de la mer ionienne jusqu'à Brindisi et les côtes de

21 *Πατρίς*, n° 898, 8 octobre 1883, p. 2; *Πανόπη*, n° 968, 1<sup>er</sup> octobre 1883, p. 2 et n° 974, 22 octobre 1883, p. 1-2.

22 Vasilis Kardasis, *Από του ιστίου*, op. cit., p. 55-56 et tableau 2 du texte.

23 *Ερμούπολις*, n° 500, 10 août 1874, p. 2; *Γενική Συνέλευσις*, op. cit., p. 3; *Γενική Συνέλευσις των Μετόχων*, 31 mars 1877, Γενικός Ισολογισμός τη 31 Δεκεμβρίου 1875 [Bilan général en date du 31 décembre 1875].

24 *Αστήρ των Κυκλάδων*, n° 569, 2 mars 1868, p. 2; *Πατρίς*, n° 275, 22 juin 1871 (numéro spécial), n° 276, 22 juin 1871, p. 2 et n° 277, 3 juillet 1871, p. 1-2; *Ερμούπολις*, n° 341, 26 juin 1871, p. 1-2; *Εθνικόν Μέλλον*, n° 157, 3 juillet 1871, p. 2-3 et n° 160, 24 juillet 1871, p. 1-2; *Πανόπη*, n° 8, 2 juillet 1871, p. 1-2, n° 9, 8 juillet 1871, p. 2-3 et n° 12, 29 juillet 1871, p. 1-2; *Πατρίς*, n° 327, 15 juillet 1872, p. 2.

25 *Πατρίς*, n° 2017, 13 novembre 1904, p. 1 et n° 2018, 20 novembre 1904, p. 1-2.

26 *Ήλιος*, n° 124, 2 octobre 1888, p. 2-3, n° 227, 16 octobre 1888, p. 2 et n° 228, 23 octobre 1888, p. 3.

l'Albanie. Les premières lignes, définies en 1856 par les postes de Grèce, ont inclus une grande partie du pays de l'époque, les confins nord du golfe Maliaque, les côtes du Péloponnèse et les Cyclades<sup>27</sup>. Les trois paquebots, le *Reine de Grèce*, l'*Hydra* et le *Panellinion*, n'étaient pas suffisants pour le service à cause des fréquentes réparations nécessaires<sup>28</sup>. En août 1858, les deux nouveaux navires en service, l'*Omonoia* et le *Karteria*, ont offert la possibilité de l'expansion des lignes jusqu'à Salonique et la Crète. En 1859, la ligne vers Constantinople était inaugurée et, en 1864, l'intégration des îles ioniennes à la Grèce et l'institution d'une ligne spéciale vers celles-ci conduisent à l'achat de l'*Athinai* et de l'*Ionia*<sup>29</sup>. Jusqu'à la révolte de la Crète (1866-1868), la Compagnie a maintenu des lignes vers les ports de l'Empire ottoman, sur les côtes européennes (Salonique, Vólos) ainsi qu'asiatiques (Smyrne). Au cours de la guerre, le *Panellinion* et l'*Hydra* ont été utilisés pour le transport des réfugiés de Crète vers la Grèce, et les lignes vers l'Empire ottoman ont été interrompues jusqu'en 1881<sup>30</sup>. La même année, la Thessalie a été annexée à la Grèce, et le port de Vólos ainsi que d'autres ports mineurs ont été inclus dans les lignes nationales, desservies par les nouveaux navires comme le *Pineios*, nom du fleuve de Thessalie. Dans le même temps, le service vers la Crète ottomane a été réorganisé après la nomination de nouveaux agents dans plusieurs ports de l'île<sup>31</sup>. En 1882, une nouvelle ligne était inaugurée vers Brindisi, via Corinthe, Patras et Corfou, et, en 1887, on constate qu'une autre ligne vers les côtes d'Épire et d'Albanie, de Préveza jusqu'à Bar, au Monténégro, était déjà en service. La même année, la ligne reliant le golfe d'Eubée, le golfe Pagasétique et le golfe Thermaïque a été mise en service, et Salonique, le plus important port balkanique, s'est retrouvée à la tête de la ligne<sup>32</sup>. Toutes ces extensions ont eu lieu dans un contexte où, après 1882, les deux autres compagnies de navigation à vapeur, la Panhellénique et Goudis, avec des flottes plus petites et sans subvention de l'État, ont concentré des services de lignes plus rentables. En réalité, la Panhellénique desservait les lignes du Péloponnèse, du golfe d'Eubée et du golfe Pagasétique, de la Grèce occidentale et des îles ioniennes, tandis que Goudis opérait dans le Péloponnèse, le golfe Argolique et le golfe d'Eubée jusqu'au port de Vólos<sup>33</sup>.

De fait, la question de la rentabilité de certaines lignes a été une raison de contestation fréquente entre les membres du conseil de la Compagnie et l'État. Les lignes extérieures vers les grands ports de l'Empire ottoman étaient parmi les lignes les plus rentables grâce aux échanges commerciaux avec une importante partie de la population grecque qui habitait ces ports (Salonique, Constantinople, Smyrne,

27 *Κανονισμός της Υπηρεσίας*, *op. cit.*, p. 1; *Γενική Συνέλευσις*, 30 et 31 mars 1858, p. 3.

28 *Γενική Συνέλευσις*, *ibid.*, p. 5.

29 *Υπόμνημα Συνοπτικόν*, *op. cit.*, p. 30.

30 *Γενική Συνέλευσις*, 10 juin 1868, p. 2-3.

31 *Ibid.*, 22 et 23 mars 1882, p. 3 et 5.

32 Αναχωρήσεις της Ελληνικής Ατμοπλοίας εκ Πειραιώς [Départs de la Compagnie hellénique de la navigation à vapeur de Pirée], Εν Αθήναις εκ του τυπογραφείου του Ανδρέου Κορομηλά, 1882; Konstantinos Skokos, *Ετήσιον Ημερολόγιον, Χρονογραφικόν, Φιλολογικόν και Γελοιογραφικόν του έτους 1887*, 1887, p. 28 et 31-33; John Edwin Sandys, *An Easter Vacation in Greece*, Londres, New York, Macmillan, 1887, p. 154-155 et 164.

33 Konstantinos Skokos, *Ετήσιον Ημερολόγιον*, *op. cit.*, p. 35-39.

Vólos). Dans les lignes nationales, celle du Péloponnèse était la plus rentable dans la période 1857-1881, et la ligne des îles ioniennes était la seconde plus rentable, suivie par celles du golfe d'Eubée et du golfe Argolique. Toutes ces lignes incluaient des villes portuaires parmi les plus commerciales du pays, comme Syros, Le Pirée, Patras, Nauplie, Corfou, Céphalonie et Zante, où était concentrée la plus grande part du trafic passager, cargaison et numéraire. Les membres du conseil de la Compagnie se sont souvent plaints de l'obligation de desservir les lignes de l'Acarnanie et des Cyclades, où, à l'exception de Syros, les petits ports et les îles de ces régions avaient une économie rurale et sous-développée et rendaient ces lignes très peu rentables, si ce n'est déficitaires<sup>34</sup>. Les données sur la rentabilité des lignes de la Compagnie dans la période 1857-1881 ainsi que la stratégie des deux autres compagnies grecques pour éviter ces lignes expliquent cette situation. D'un autre côté, c'était le prix à payer pour avoir la subvention de l'État et la nécessité d'assurer l'unification et le contrôle du territoire national.

## Conclusion

L'histoire de la Compagnie hellénique de navigation à vapeur, c'est l'histoire de l'introduction de la navigation à vapeur et du transport passager ainsi que de l'introduction de la construction et de l'ingénierie navales modernes dans la Grèce du XIX<sup>e</sup> siècle. La Compagnie, ayant comme actionnaires majeurs l'État grec et la Banque nationale de Grèce et fonctionnant avec des subventions de l'État, n'avait pas formellement le caractère d'une entreprise publique, bien qu'elle le fût dans le fond, ce qui a été la raison pour laquelle elle était en constant déficit. Cette dépendance à l'État a également joué un rôle important dans la faillite de 1893, à cause de la compétition des années 1880 avec les autres compagnies de navigation sur le plan économique (guerre tarifaire) et politique (pression pour l'abrogation du privilège de subvention)<sup>35</sup>.

Malgré sa faillite, la Compagnie a largement contribué à la modernisation des communications maritimes de Grèce. Pendant ses trente-sept années d'activité, elle a réussi à établir un réseau de lignes qui a couvert la plus grande partie du territoire national, des petits ports ruraux aux plus grands centres commerciaux et maritimes. De plus, elle a connecté la Grèce avec les ports étrangers d'importance économique et politique, comme Smyrne, la Crète, Constantinople et Salonique, dans l'Empire ottoman mais avec une importante population grecque. La Compagnie a également réussi à établir un service de transport de passagers, de cargaison et de numéraire assez sécurisé, qui, mis à part l'incident de l'*Eunomia* en 1871, n'a pas fait de victimes au cours de ces trente-sept ans. Les navires des deux flottes, à quelques exceptions près, ont eu une durée de vie assez longue et, du point de vue commercial, peuvent

34 Έγγραφα της Ελληνικής Κυβερνήσεως και του Διοικητικού Συμβουλίου της Ελληνικής Ατμοπλοία. Αφορώντα εις τας περί ανανέωσης της συμβάσεως διαπραγματεύσεις [Documents du gouvernement grec et du conseil administratif de la Compagnie hellénique de navigation à vapeur concernant les négociations pour le renouvellement de la subvention], 1869, p. 66 ; Γενική Συνέλευσις, 25 octobre 1862, p. 3 ; 15, 16 et 19 janvier 1870, p. 4 ; 6 et 10 juin 1874, p. 4 ; 31 mars 1877, p. 5.

35 Vasilis Kardasis, *Από του ιστίου*, op. cit., p. 38-87.

être considérés comme un succès. En particulier, les navires de la première flotte ont été construits avec la technologie maritime de pointe, dans la période de la transition du bois vers le fer et des roues à aubes vers l'hélice. De plus, de nouveaux métiers sur les machines à vapeur et sur le service des passagers ont été ajoutés au métier déjà existant de marin et ont transformé l'univers du travail maritime en Grèce. Ce sujet fait également l'objet d'un travail en cours et n'a pas été traité ici.

En ce qui concerne la vie quotidienne, la sécurité et la régularité du service spécialisé dans le transport des passagers ont par ailleurs transformé l'expérience du voyage en Grèce. Les passagers pouvaient voyager de manière organisée avec un confort que les voiliers utilisés auparavant ne pouvaient pas offrir. Cette dimension a aussi introduit la culture passagère en Grèce, exprimée à travers la littérature ou les lettres des voyageurs publiées dans les quotidiens sur l'expérience, positive ou non, du voyage. En conséquence, ce n'est pas une surprise que les contemporains aient associé la Compagnie à une entreprise d'intérêt national. En réalité, la Compagnie a été dans l'obligation de servir les gouvernements grecs dans toutes les circonstances considérées comme d'urgence publique (renversement du roi Othon, révolte crétoise). Cette stratégie de l'État à donner la priorité à la politique publique des services de la Compagnie va bien au-delà des objectifs d'une entreprise orientée vers le profit, même si subventionnée. C'est pour cette raison que la Compagnie hellénique de navigation à vapeur, au cours de son existence, a très souvent fonctionné comme une entreprise d'utilité publique, un élément qui échappe aux historiens qui en ont fait l'évaluation mais qui apparaît de façon très évidente quand on examine bien la documentation.

Nom du navire	Matériau de la coque	Propulsion	Dimensions et rapport longueur / largeur	Tonnage (nrt / grt / bm)	Puissance cheval-vapeur	Constructeur, lieu et année de construction	Évaluation Lloyd
<i>Reine de Grèce</i>	Bois	Hélice	41,45 × 8,53 × 5,02 (4,85/1)	274 / 521	70	Pile Jr., W., Sunderland (1855)	10
<i>Panellinion</i>	Fer (4 compartiments)	Hélice	47,64 × 6,7 × 3,77 (7,11/1)	181 / 267 / 354	70	J. Henderson & Son, Glasgow (1856)	12 A1
<i>Hydra</i>	Fer (5 compartiments)	Hélice	47,79 × 6,73 × 3,62 (7,13/1)	189 / 278 / 354	70	Blackwood & Gordon, Glasgow (1856)	12
<i>Omonoia</i>	Fer (4 compartiments)	Hélice	56,38 × 7,65 × 4,57 (7,36/1)	315 / 464 / 565	120	John Reid & Co, Glasgow (1858)	12 A1
<i>Karteria</i>	Fer (4 compartiments)	Hélice	58,52 × 7,68 × 4,54 (7,61/1)	278 / 469 / 565	120	J&G Thomson, Glasgow (1858)	12 A1
<i>Otho</i>	Fer (4 compartiments)	Roues	66,23 × 8,38 × 4,48 (7,90/1)	641 / 748	180	C. Lungley & Co, Londres (1860)	6 A1
<i>Amalia</i>	Fer (4 compartiments)	Roues	66,20 × 8,35 × 4,45 (7,92/1)	640 / 748	180	C. Lungley & Co, Londres (1860)	6 A1
<i>Eptanisos</i>	Fer (4 compartiments)	Hélice	56,38 × 8,07 × 4,72 (6,98/1)	488 / 631	120	Pile, Spence & Co, West Hartlepool (1860)	12 A1
<i>Byzantion</i>	Fer (4 compartiments)	Hélice	60,31 × 7,74 × 4,78 (7,79/1)	477 / 613	120	Lawrie, J.G., Glasgow (1860)	12 A1

Tableau 1 : La première flotte de paquebots (1855-1860). Source : *Lloyd's Register of Shipping*, 1863, p. 75, 158, 220, 258, 261, 344, 351 et 375.

Nom du navire à l'entrée dans la Compagnie	Nom précédent	Propriétaires précédents	Noms suivants	Propriétaires suivants	Fin du navire	Âge
<i>Reine de Grèce</i>			<i>Egée</i> (1862)	New Hellenic Steam Navigation Company (1893) Forges et chantiers de Syros (1906) Cycladic Steam Navigation (1909) Anonymous Hellenic Company of Maritime Enterprises (1916)	Transformé en charbonnier en 1875, encore en service en 1881	
<i>Panellinion</i>				New Hellenic Steam Navigation Company (1893) Forges et chantiers de Syros (1906) Cycladic Steam Navigation (1909) Anonymous Hellenic Company of Maritime Enterprises (1916) Piraeus Steam Navigation Domestinis and Oikonomou (1921) Georgios Georgiou Steam Navigation (1921)	Naufrage après avoir été touché par une torpille au large de l'île d'Imbros (1918)	62
<i>Hydra</i>				New Hellenic Steam Navigation Company (1893) Forges et chantiers de Syros (1906) Cycladic Steam Navigation (1909) Anonymous Hellenic Company of Maritime Enterprises (1916) Piraeus Steam Navigation Domestinis and Oikonomou (1921) Georgios Georgiou Steam Navigation (1921)	Collision avec un autre navire hors du Laurion (1926)	70
<i>Omonoia</i>			<i>Thessaloniki</i> (1908) <i>Ioulia</i> (1919)* <i>Kea</i> (1920) <i>Laconia</i> (1925)	New Hellenic Steam Navigation Company (1894, 1899)** Hermoupolis Steam Navigation (1906) National Steam Navigation of Greece (1919)** Tsegos and Samothrakis (1925) Laconian Steam Navigation (1931-1932)	Ferraille (1935)	77
<i>Karteria</i>			<i>Thets</i> (1892) <i>Enassis</i> (1904)	John MacDowall and Barbour (1892) George Hadjigjorgakis (1904)	Mentionné pour la dernière fois (1904)	46
<i>Otho</i>			<i>Patris</i> (1862)		Naufragé au large de Kea (1868)	8
<i>Amalia</i>			<i>Evnomia</i> (1862) <i>Iris</i> (1871)	Damigos and Ladopoulos (1892)	Ferraille (1898)	38
<i>Eptanisos</i>				New Hellenic Steam Navigation Company (1893)	S'est échoué hors du golfe Pagasétique (1905)	45
<i>Byzantion</i>					S'est échoué au large de Syros (1888)	28
<i>Athinai</i>					Mentionné pour la dernière fois (1880)	43
<i>Ionio</i>					Mentionné pour la dernière fois (1890)	54
<i>Elpis</i>	<i>Truthful</i> (1878)	F. H. Powell & Co, Liverpool (1878)		New Hellenic Steam Navigation Company (1893)	Naufragé au large de Bourgas (1904)	26

<i>Hermoupolis</i>	<i>Galata</i> (1869) <i>Wicklow</i> (1872)	W. Burrell and W. E. McLaren, Glasgow (1870) J. Lane, Αίβερμουθ (1871) Clyde Shipping Co, Glasgow (1872)		New Hellenic Steam Navigation Company (1893) Forges et chantiers de Syros (1906) Cycladic Steam Navigation (1909) Anonymous Hellenic Company of Maritime Enterprises (1916)	Ferraille (1930)	61
<i>Pinios</i>	<i>Raven</i> (1869)	G & J Burns Ltd, Glasgow (1869)	<i>Themistocles</i> (1927) <i>Karistós Toya</i> (1929)	New Hellenic Steam Navigation Company (1893) Forges et chantiers de Syros (1906) Cycladic Steam Navigation (1909) Anonymous Hellenic Company of Maritime Enterprises (1916) Stylianós Mantafoúnis (1927) K. Toyas Steam Navigation (1929)	Ferraille (1933)	64
<i>Chios</i>	<i>Portland</i> (1876)	Clyde Shipping Co, Glasgow (1876)	<i>Spetses</i> (1930)	New Hellenic Steam Navigation Company (1893) Forges et chantiers de Syros (1906) Cycladic Steam Navigation (1909) Anonymous Hellenic Company of Maritime Enterprises (1916) Spetses Steam Navigation (1929)	Ferraille (1934)	58
<i>Pelops</i>			<i>Bubulina</i> (1927) <i>Paros</i> (1933)	New Hellenic Steam Navigation Company (1893) Forges et chantiers de Syros (1906) Cycladic Steam Navigation (1909) Anonymous Hellenic Company of Maritime Enterprises (1916) K. Petsalis, 55 % (1925) Ionian Steam Navigation (1927) National Steam Navigation of Greece (1929)	Ferraille (1938)	55
<i>Theseus</i>			<i>Isla de Menorca</i> (1900)	La Marítima, Compañía Mahonesa de Vapores, Port Mahon (1900) Compañía Trasmediterránea, Barcelona (1919)	Bombardé par avion près de Tarragone (1938)	55
<i>Sfaktiria</i>	<i>Buzzard</i> (1884)	G & J Burns, Glasgow (1884)			Mentionné pour la dernière fois (1921)	37
<i>Mykali</i>	<i>Eldorado</i> (1885)	T. Wilson, Sons and Co Ltd, Hull (1885)	<i>Mykali Toya</i> (1929)	Anonymous Hellenic Company of Maritime Enterprises (1916) Stylianós Mantafoúnis (1927) K. Toyas Steam Navigation (1929)	Ferraille (1933)	48

Tableau 2 : Carrière et fin des paquebots de la Compagnie. Sources : *Lloyd's Register of Shipping*; [www.clydeships.co.uk](http://www.clydeships.co.uk); *Σηματα*, n° 257, 22 mars 1918, p. 2, n° 258, 23 mars 1918, p. 3, n° 279, 17 avril 1918, p. 2, n° 1226, 30 juin 1921, p. 2, n° 1295, 20 septembre 1921, p. 2, n° 2165, 15 novembre 1926, p. 4, n° 2672, 1<sup>er</sup> janvier 1926, p. 9, n° 1753, 19 avril 1923, p. 3, n° 2667, 23 décembre 1925, p. 2, n° 2203, 1<sup>er</sup> janvier 1926, p. 12, n° 2499, 1<sup>er</sup> janvier 1928, p. 5, n° 2851, 22 mai 1929, p. 4 et n° 2853, 24 mai 1929, p. 4; *Σφαίρα*, n° 11317, 30 octobre 1919, p. 2, n° 11416, 12 mars 1920, p. 2 et n° 11547, 1<sup>er</sup> juillet 1920, p. 1.

\* *Omonoiá* a été vendu à un armateur inconnu entre 1894 et 1899.

\*\* En 1919, il apparaît comme *Iouliá* appartenant à la Compagnie hellénique de navigation à vapeur, mais je n'ai pas de preuve de la date exacte de vente ni de la date à laquelle son nom a été changé en *Iouliá*.

Nom du navire	Matériau de la coque	Propulsion	Dimensions et rapport longueur / largeur max.	Tonnage (nrt / grt)	Puissance (cheval-vapeur)	Type de moteur	Constructeur, lieu et année de construction	Période d'intégration
<i>Elpis</i>	Fer	Hélice	73,2 × 9,1 × 4,88 (8,04/1)	956 / 606	218	Compound 2 cyl.	Barrow SB Co, Barrow-in-Furness, 1878	Mai 1881
<i>Ermoupolis</i>	Fer	Hélice	67,3 × 8,9 × 4,6 (7,56/1)	978 / 602	162	2 cyl. (42" × 30") 150 nhp Post 1876: compound 2 cyl. (29½" & 57" × 36")	Blackwood & Gordon, Glasgow, 1869	Juin 1881
<i>Piniós</i>	Fer	Hélice	65,5 × 8,65 × 4,72 (7,57/1)	778 / 490	150	Compound 2 cyl. (31 & 57 × 45 in), 150 hp, 1-Screw	J&G Thomson, Glasgow, 1869	Octobre 1881
<i>Chios</i>	Fer	Hélice	70,19 × 9,35 × 4,75 (7,50/1)	923 / 537	150	Compound 2 cyl. (31 & 57 × 45 in, 1-Screw)	Robert Steele & Co, Glasgow, 1876	Août 1882
<i>Pelops</i>	Fer	Hélice	70,10 × 9,1 × 4,72 (7,70/1)	973 / 613	208	Compound 2 cyl. 32' 62"-42	Thomas Royden & Sons, Liverpool, 1883	Octobre 1883
<i>Theseus</i>	Fer et acier	Hélice	71,30 × 9 × 5,5 (7,92/1)	1004 / 632	180 (720 exp. hp)		Forges et chantiers, La-Sevne-sur-Mer, 1883	Octobre 1883
<i>Sfaktiria</i>	Acier	Hélice	64,16 × 9,9 (6,45/1)	831 / 271	260	2 pair compound direct acting inverted cyl. 2 × 30" 2 × 60", 36" stroke	J&G Thomson, Glasgow, 1884	1887
<i>Mykaili</i>	Fer	Hélice		935 /		Triple expansion 3 cyl. 28 & 43 – 70 & 39	Earle's SB & E Co, Hull, 1885	1887

Tableau 3 : La seconde flotte de paquebots (1881-1887). Sources: Vasilis Kardasis, *Από του ιστίου, op. cit.*, p. 62 ; <http://www.clydesite.co.uk>, <http://miramarshipindex.org>; Πατρις; n° 1414, 30 juin 1893, p. 1-2; Πανώρη, n° 968, 1<sup>er</sup> octobre 1883, p. 2.