

## Μνήμων

Τόμ. 4 (1974)

Τ Ο Μ Ο Σ Τ Ε Τ Α Ρ Τ Ο Σ

# ΜΝΗΜΩΝ

ΧΡΗΣΤΟΣ Κ. ΛΟΥΚΟΣ : 'Ο Κυβερνήτης 'Ιω. Καποδίστριας και οί Μαυρομυζαλαίτοι • ΕΛΕΝΗ ΓΑΡΔΙΚΑ - ΚΑΤΣΙΑΔΑΚΗ : Μιά προσπάθεια για την ἄρση του Βουλγαρικού σχίσματος (Νοέμβριος 1912) • ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΙΧΑΛΟΠΟΥΛΟΣ : Μαμελούκοι 'Ελληνικής καταγωγής (οί ἄδελφοί Γαέα) • ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΓΑΡΔΙΚΑ : Παράγοντες τῆς ἐμπορικής ναυτιλίας γύρω στὸ 1875 • ΘΑΝΟΣ ΒΕΡΕΜΗΣ : Τὸ ἐπίμαχο θέμα τῆς ἐπετηρίδος τοῦ στρατοῦ τοῦ 1927 • ΒΓΕΝΑ Α. ΒΑΡΘΟΛΟΜΑΙΟΥ : 'Η δίκη τοῦ Θεόκλητου Φαρμακίδου (1829 - 1830) • Βιβλιογραφία 'Ιστορίας τοῦ Νέου 'Ελληνισμοῦ (1973).

Α Θ Η Ν Α 1 9 7 4

### ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΤΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΓΥΡΩ ΣΤΟ 1875

ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΓΑΡΔΙΚΑ

doi: [10.12681/mnimon.183](https://doi.org/10.12681/mnimon.183)

### Βιβλιογραφική αναφορά:

ΓΑΡΔΙΚΑ Κ. (1974). ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΤΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΓΥΡΩ ΣΤΟ 1875. *Μνήμων*, 4, 153–160.  
<https://doi.org/10.12681/mnimon.183>

## ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΤΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΓΥΡΩ ΣΤΟ 1875

Τὰ προβλήματα τῆς ἐλληνικῆς ναυτιλίας εἶναι ζωτικὰ γενικὰ γιὰ τὴν ἐλληνικὴ οἰκονομία καὶ εἰδικὰ γιὰ τὶς τάξεις ποὺ ἐξαρτῶνται ἀπὸ τὴ ναυτιλία : πλοιοκτῆτες καὶ ἄλλους κεφαλαιούχους, ναυτικούς καὶ πλοιάρχους, ἐμπόρους καὶ ναυπηγούς, ὁλόκληρες ναυτικὲς κοινότητες<sup>1</sup>. Τὰ συμφέροντα ὅλων αὐτῶν τῶν τάξεων καὶ κυρίως τοῦ ἐλληνικοῦ κεφαλαίου κρίνονται στὸ ἀκόλουθο ἐπεισόδιο τοῦ τέλους τοῦ 1875.

Τὸ τρίτο τέταρτο τοῦ 19ου αἰῶνα ἡ ἄλλοτε ἀκμαία ἐλληνικὴ ναυτιλία ἔχει χάσει τὴν παλιά της δύναμη. Ἀνταγωνίζεται μὲ ξένους ἐμπορικούς στόλους ποὺ διαθέτουν ἀτμόπλοια, ἐνῶ στὴν Ἑλλάδα σπανίζει ἡ συγκέντρωση κεφαλαίου ποὺ κάνει ἐφικτὲς τέτιες πολυδάπανες ἐπιχειρήσεις. Τὸ 1856 τὸ ἐλληνικὸ δημόσιο ἀγόρασε ἀπὸ τὴν Ἀγγλία τρία ἐπιβατηγὰ ἀτμόπλοια γιὰ 24.000 λίρες καὶ τὰ παραχώρησε μὲ σύμβαση στὴν «Ἑλληνικὴ Ἀτμοπλοϊκὴ Ἑταιρεία», ποὺ ἰδρύθηκε τότε στὴ Σύρον<sup>2</sup>.

1. Χαρακτηριστικὸς εἶναι ὁ διπλασιασμὸς τοῦ πληθυσμοῦ τοῦ Πειραιᾶ ἀνάμεσα στὸ 1870 καὶ στὸ 1879 παράλληλα μὲ τὴ σύγχρονη μείωση τῶν πληθυσμῶν τῆς Ὑδρας, τῶν Σπετσῶν, τοῦ Γαλαξιδίου καὶ τῆς Ζακύνθου. Ἡ Ἀθήνα, ἡ Πάτρα καὶ ἄλλες πόλεις αὐξάνονται κατὰ λιγότερο ἀπὸ 50 %. Βλ. Foreign Office 286/337, Merlin πρὸς Corbett, Πειραιᾶς 12 Ἀπριλίου 1880, Report on the Trade and Commerce of Continental Greece for 1879. Πρβλ. E. Kolodny, La Population des Iles de la Grèce, I, Aix-en-Provence 1974, p. 108, 197 καὶ τοῦ αὐτοῦ «Hermoupolis - Syra. Naissance et évolution d'une ville insulaire Grecque», Méditerranée, 2, Avril-Juin 1969, 192, 207, 216.

2. «...Δυνάμει τοῦ ΣΠΑ' νόμου τοῦ 1855 «περὶ συστάσεως ἀκτοπλοϊκῆς συγκοινωνίας μεταξὺ τῶν νήσων καὶ παραλίων μερῶν τῆς Ἑλλάδος», ἰδρύθη τῷ 1856, ἡ πρώτη ἐλληνικὴ ναυτικὴ ἐταιρία, κληθεῖσα Ἑλληνικὴ Ἀτμοπλοία, μὲ ἔδραν τὴν Σύρον. Εἰς τὴν ἐταιρίαν ταύτην τὸ κράτος ἔλαβε μέρος α) ὡς μέτοχος, εἰσενεγκὼν 3 ἀτμόπλοια ἐκτιμηθέντα ἀντὶ £ 24.000 καὶ ἄτινα ἠγόρασε, διὰ λογαριασμὸν τοῦ Δημοσίου, ἐν Ἀγγλίᾳ ὁ τότε πρωθυπουργὸς Ἀ. Μαυροκορδάτος· β) ἠγγυήθη εἰς τοὺς μετόχους τῆς ἐπιχειρήσεως ταύτης τόκον πρὸς 5% ἐτησίως· ἐπειδὴ δὲ ἡ ἐκμετάλλευσις τῶν πλοίων ὑπῆρξεν, ὡς μὴ ἔδει, παθητικὴ καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν τῆς ἐπιχειρήσεως, 1857-1892, τὸ κράτος κατέβαλε τὴν ἐγγύησιν ταύτην, ἀνελθοῦσαν εἰς δρχ. 1.080.000.

» Οὐδὲ ἦτο δυνατόν ἵνα ἐνθαρρυνθῶσι τὰ ἰδιωτικὰ κεφάλαια καὶ ἀναλάβωσι

Ὡς τὸ 1875 ἡ ἐλληνικὴ ναυτιλία εἶχε 28 ἀτμόπλοια (8.241 τόννους) καὶ 1107 ἰστιοφόρα μεγαλύτερα ἀπὸ 30 τόννους (210.079 τόννους), δηλαδὴ σὲ χωρητικότητα ἡ ἰστιοφόρος ναυτιλία ἦταν περίπου 25 φορές μεγαλύτερη ἀπὸ τὴν ἀτμοκίνητη<sup>3</sup>.

Κάθε πλοῖο ἔπρεπε νὰ εἶναι ἐφοδιασμένο μὲ δύο βασικά ἔγγραφα : τὸ ἓνα πιστοποιοῦσε ὅτι τὸ πλοῖο εἶναι ἐλληνικὸ καὶ τὸ ἄλλο, τὸ ναυτιλιακὸ δίπλωμα, ἦταν ἓνα εἶδος ἄδειας κυκλοφορίας καὶ εἶχε ὀρισμένη διάρκεια πού χρειαζόταν ἀνανέωση μετὰ τὴ λήξη του. Ὁ πρῶτος νόμος, τὸ διάταγμα τῆς 15/27 Ὀκτωβρίου 1833, ἄρθρο 19, ὀριζε τὴ διάρκεια τοῦ διπλώματος σὲ ἓνα χρόνο ἂν τὸ πλοῖο ταξίδευε μέσα στὴ Μεσόγειο καὶ ἓνα ταξίδι ἂν ταξίδευε ἔξω ἀπ' τὴ Μεσόγειο<sup>4</sup>. Σύντομα ὅμως ἀντικαταστάθηκε μὲ τὸ διάταγμα περὶ ἐμπορικῆς ναυτιλίας τῆς 14 Νοεμβρίου 1836, τοῦ ὁποίου τὰ ἄρθρα 20 καὶ 21 ὀρίζαν τὴ διάρκεια τοῦ διπλώματος σὲ ἓνα χρόνο ἀλλὰ ἔδιναν τὴν εὐκολία τῆς παρατάσεως γιὰ ἓνα ταξίδι, ἂν τὸ ζητοῦ-

τὴν ἰδρυθεῖσαν ἐπιχείρησιν, ἂν μὴ ἠγόραζε πρότερον τὸ κράτος τὰ πρῶτα ἀτμόπλοια καὶ ὑπέσχετο τὴν πληρωμὴν τοῦ τόκου. Βραδύτερον, τῷ 1859, πρὸς τὸν σκοπὸν τῆς παρεκτάσεως τῶν πλόων τῶν ἀτμοπλοίων τῆς ἐταιρίας καὶ εἰς τὴν ὑπόδουλον... Ἑλλάδα τὸ κράτος εἰσέφερεν εἰς τὴν ἐπιχείρησιν ἓν ἑκατομμύριον δρχ., οὕτως ὥστε ἐπὶ συνολικοῦ κεφαλαίου ἐκ 5 ἑκατομμυρίων ἡ κρατικὴ εἰσφορά ἀντεπροσώπευε τὸ ἓν καὶ ἥμισυ». «Ἡ ἀτμοπλοία αὕτη, συνεπεία κακῆς διοικήσεως, ἀλλὰ καὶ τῆς χρησιμοποίησεως τῶν πλοίων ὑπὸ τοῦ κράτους εἰς σκοποὺς ξένους πρὸς τὴν ἀποστολὴν τῆς, ἥτοι εἰς καταστολὴν στάσεων, ἐξυπηρέτησιν ἐπαναστάσεων, δίδωσιν ληστείας, ἐκτέλεσιν νόμων, ἠναγκάσθη, πρὸς ἀποφυγὴν τῆς ἐπικειμένης πτωχεύσεως, νὰ ζητήσῃ τὴν ἀρωγὴν τοῦ κράτους, ἥτις καὶ τῇ παρεσχέθη μετὰ πάσης προθυμίας. Οὕτω διὰ μὲν τοῦ νόμου ΨΓ', ὡς οὗτος ἐτροποποιήθη διὰ τοῦ ΨΜΓ' τοῦ 1862 καὶ ΛΟ' τοῦ 1871, παρεχώρησεν ἐτησίαν ἐπιχορήγησιν ἐκ δρχ. 650.000, διὰ δὲ τοῦ νόμου ΧΚΔ' τοῦ 1861 τὸ κράτος ἠγγυήθη παρὰ τῇ Ἐθνικῇ Τραπεζῇ τὴν παραχώρησιν εἰς τὴν ἐταιρίαν δανείου ἐκ δρχ. 1.500.000.

»Ὁ ἀπολογισμὸς τῆς ἀμέσου καὶ ἐμμέσου κρατικῆς οἰκονομικῆς ἀρωγῆς πρὸς τὴν ἀτμοπλοΐαν κατὰ τὸν τριακονταεξαετῆ (1857-1892) βίον τῆς ἀναβιβάζει εἰς δρχ. 31.441.333 τὴν ὕλικὴν ταύτην ἀρωγὴν». Βλ. Δ. Γ. Παπαμιχαλοπούλου, Περὶ ναυτικῆς πίστεως, Ἀθῆναι 1930, σ. 37-38. Κύριοι μέτοχοι τῆς ἐταιρείας ἦταν ἡ Κυβέρνησις (800 μετοχές), ἡ Ἐθνικὴ Τράπεζα (400 μετοχές), ὁ Γεώργιος Σταύρου, ὁ Λαζαρίδης, ὁ Εὐθύμιος καὶ ὁ Ἡλίας Κεχαγιᾶς, πού ἐγινε διευθυντὴς τῆς ἐταιρείας, καὶ ὁ Γεώργιος Ἀντωνόπουλος, πεθερὸς τοῦ Εὐθ. Κεχαγιᾶ. Βλ. Μ. Σ. Εὐλαμπίου, Ἡ ἐν τῇ Ἐθνικῇ Τραπεζῇ τῆς Ἑλλάδος καὶ τῷ Κοινοβουλίῳ Δράσις Εὐθυμίου Ι. Κεχαγιᾶ, τ. Β', ἐν Ἀθήναις 1931, σ. 194. Βλ. ἐπίσης Ἱ. Ἀ. Βαλαωρίτη, Ἱστορία τῆς Ἐθνικῆς Τραπεζῆς, 1842-1902, τ. Α', μέρος Α', Ἀθῆναι 1902, σ. 32 καὶ 59. Γιὰ τὴ σοβαρὴ ἐξάρτησις τῆς «Ἑλληνικῆς Ἀτμοπλοΐας» ἀπὸ τὸ κράτος βλ. καὶ Ἡ Ἑργαζομένη Ἑλλάς, ἐκδ. Βλ. Γαβριηλίδη, τ. Γ', Τὸ ἐμπόριον, Ν. Κοτσοβίλλη, Ἡ Σύρος κέντρον τοῦ ἐμπορίου, Ἀθῆναι 1918, σ. 321.

3. Μεγάλῃ Ἑλληνικῇ Ἐγκυκλοπαιδεΐα, τ. Ι'. Ἑλλάς, Ναυτιλία, σ. 200γ-201α.

4. Ἐφημερίς Κυβερνήσεως, 1833, ἀριθ. 36, σ. 273.

σαν καὶ ὁ πλοίαρχος καὶ ὁ ἰδιοκτῆτης. Σὲ ἐξαιρετικὲς περιπτώσεις ἐπιτρεπόταν καὶ δευτέρη παρατάση ἀπὸ τὶς προξενικὲς ἀρχὲς μὲ σχετικὴ ἐνημέρωση τῆς Γραμματείας τῶν Ναυτικῶν. Ἡ ἀνανέωση ἔπρεπε πάντα νὰ γίνεται στὸ λιμάνι νηολογήσεως τοῦ πλοίου<sup>5</sup>. Στὴν ἐφαρμογὴ τοῦ ὁ νόμος ἀποδείχτηκε ἐλαττωματικὸς γιὰ τὴ ναυτιλία γενικά. Οἱ πλοίαρχοι ζητοῦσαν συνεχῶς παρατάσεις τοῦ διπλώματος τῶν πλοίων τους καὶ ἀπ' αὐτὴ τὴν ἀνάγκη ἦσαν ἐκτεθειμένοι στοὺς ἐκβιασμοὺς τῶν προξενικῶν ὑπαλλήλων. Οἱ πιστωτὲς πάλι τῆς ναυτιλίας καὶ οἱ ἰδιοκτῆτες δὲν ἔβλεπαν σχεδὸν ποτὲ τὰ πλοῖα τους καὶ ἔτσι ἔχαναν τὸν ἔλεγχό τους. Κατὰ καιροὺς καὶ οἱ δύο παρατάξεις ἔστελναν παράπονα πρὸς τὸ Ὑπουργεῖο Ναυτικῶν ζητώντας προστασία. Μεταξὺ 1836 καὶ 1871 τὰ ἐμπορικὰ ἐπιμελητήρια τῆς Σύρου καὶ τῆς Πάτρας παραπονοῦνταν γιὰ τὶς καταχρήσεις τῶν πλοιάρχων ποὺ ἔπαιρναν δύο καὶ τρεῖς παρατάσεις. Ἐπίσης παράπονα συγκεντρώνονταν στὸ ἐμπορικὸ γραφεῖο τῆς πρεσβείας τῆς Κωνσταντινουπόλεως ἀπὸ πλοιάρχους καὶ ἰδιοκτῆτες, ὅτι καταστρέφονται τὰ συμφέροντά τους ἐπειδὴ ἀναγκάζονται νὰ ἐπιστρέφουν στὰ λιμάνια νηολογήσεώς τους, καθὼς καὶ ἀπὸ ἰδιοκτῆτες, ποὺ ζητοῦσαν ἀπὸ τοὺς προξένους νὰ ἐξαναγκάζουν τοὺς πλοιάρχους νὰ ἐπιστρέφουν τουλάχιστο μία φορὰ τὸ χρόνο. Τὸ 1869 μάλιστα οἱ πλοιοκτῆτες τῆς Σύρου κινήθηκαν γιὰ νὰ συνταχτῇ νομοσχέδιο ποὺ ζητοῦσε τὸν περιορισμὸ τῶν πλοιάρχων ὥστε νὰ ἐπιστρέφουν κάθε χρόνο, τὸ πολὺ μετὰ δύο χρόνια : αὐτὸ ἀπαιτοῦσε ἡ προστασία τῆς ναυτικῆς πίστεως<sup>6</sup>. Τὸ 1871 ὁ Ὑπουργὸς Ναυτικῶν Περικλῆς Πετράκης προκειμένου νὰ καταρτίσει νομοσχέδιο ποὺ νὰ συμβιβάζει τὰ συμφέροντα τῶν δύο ὁμάδων συμβουλευτῆκε τοὺς νομικοὺς ὅλων τῶν ἐμπορικῶν ἐπιμελητηρίων καὶ μερικοὺς ἐμποροπλοιάρχους. Τὰ ἐμπορικὰ ἐπιμελητήρια ζήτησαν τὴν αὐστηρὴ ἐφαρμογὴ τοῦ νόμου, δηλαδὴ διάρκεια διπλώματος ἑνὸς χρόνου, ἐνῶ τὰ ἐμπορικὰ ἐπιμελητήρια τῆς Σύρου καὶ τῆς Πάτρας ζήτησαν ἐπὶ πλέον νὰ καταργηθοῦν οἱ παρατάσεις<sup>7</sup>. Στὸ νομοσχέδιό του ὁ Π. Πετράκης πρότεινε διάρκεια δεκαοκτῶ μηνῶν

5. Ἐφημερίς Κυβερνήσεως, 1836, ἀριθ. 68, σ. 347.

6. Ἐφημερίς τῶν Συζητήσεων τῆς Βουλῆς, 1875, Περίοδος Ζ', Σύνοδος Α', συνεδρίαση 45, 19 Νοεμβρίου 1875, ἀγόρευση Γ. Ζωχιοῦ, σ. 285α. Ὁ Ζωχιὸς ὑπενθυμίζει ἐπίσης ὅτι ἄλλοτε εἶχε ὑποβληθῇ νομοσχέδιο ἰδρύσεως ναυτικῆς τράπεζας μὲ κεφάλαια ποὺ θὰ χορηγοῦσε τὸ ναυτικὸ ἄπομαχικὸ ταμεῖο.

7. Ἐφημερίς τῶν Συζητήσεων τῆς Βουλῆς, 1871, Περίοδος Γ', Σύνοδος Β', συνεδρίαση 88, 25 Μαΐου 1871, ἀγορεύσεις Π. Πετράκη, σ. 904β, 907β καὶ 1875, Περίοδος Ζ', Σύνοδος Α', συνεδρίαση 45, 19 Νοεμ. 1875, σ. 282 α καὶ 296 α-β, συνεδρίαση 46, 20 Νοεμ. 1875. Τὰ ἐμπορικὰ ἐπιμελητήρια περιλάμβαναν καὶ τοὺς πλοιοκτῆτες. Βλ. αὐτόθι, 1871, συνεδρίαση 88, 25 Μαΐου, σ. 907 β.

για τα διπλώματα χωρίς δικαίωμα παρατάσεως, αλλά στο τέλος της συζητήσεως στη Βουλή δέχτηκε διάρκεια δύο ετών<sup>8</sup>.

Στις αρχές Σεπτεμβρίου 1875 60 περίπου ελληνικών πλοίων από αυτά που ήταν συγκεντρωμένα στην Κωνσταντινούπολη είχαν λήξει τα ναυτιλιακά διπλώματα. Οί πλοίαρχοι όμως, που είχαν συμφέρον να ασχοληθούν με τη μεταφορά σιτηρών, ζητούσαν από τον πρέσβη Κωνσταντινουπόλεως Άνδρέα Κουντουριώτη να μεσολαβήσει στην Κυβέρνηση για να απαλλαγούν από την υποχρέωση να επιστρέψουν, αλλιώς, δήλωναν, το συμφέρον τους καλούσε να αλλάξουν έθνικότητα και να φύγουν για την Άζοφική<sup>9</sup>. Στην Άθήνα παράγοντες της ναυτιλίας αλλά και βουλευτές πίεζαν την Κυβέρνηση Τρικούπη να παραχωρήσει την άδεια που ζητούσαν, πολλοί βουλευτές μάλιστα προσφέρθηκαν να υπογράψουν έγγραφο με το οποίο να αναλαμβάνουν την ευθύνη της παραβάσεως του νόμου. Έγιναν τρία υπουργικά συμβούλια για αυτό το ζήτημα και η Κυβέρνηση, προκρίνοντας την ανάγκη σεβασμού των νόμων, αρνήθηκε να υποχωρήσει στους πλοιάρχους χωρίς τη σύμπραξη της Βουλής, αλλά υποσχέθηκε στους ενδιαφερόμενους ότι στη Βουλή θα υποστηρίξει τη διευκόλυνση της ναυτιλίας<sup>10</sup>. Τελικά ο πρόξενος Κωνσταντινουπόλεως έδωσε στους πλοιάρχους «άποδημητήρια» για την Ελλάδα, ή οθωμανική υγειονομική αρχή τους έδωσε πιστοποιητικά για τη Μαύρη Θάλασσα και ο λιμενάρχης τους έδωσε φιρμάνια για τη Μαύρη Θάλασσα. Πέντε ή έξη πλοία γύρισαν στην Ελλάδα, πέντε άλλαξαν σημαία (τρία πήραν βλάχικη, ένα ρώσικη και ένα τούρκικη) και τα υπόλοιπα συνέχισαν το ταξίδι τους με τα παραπάνω έγγραφα<sup>11</sup>.

Στο μεταξύ ο Τρικούπης, που είχε παραιτηθεί από τις αρχές Οκτωβρίου, υπέβαλε, σύμφωνα με τη δέσμευσή του, νομοσχέδιο στις 18 Οκτωβρίου, που επέτρεπε στους προξένους, σε όρισμένες περιπτώσεις, να δίνουν νέα ναυτιλιακά διπλώματα<sup>12</sup>. Συγχρόνως ο Έπουργός των Ναυτικών

8. Αυτόθι. Έτσι εκδίδεται ο νόμος ΥΛΔ΄ «περί ισχύος ναυτιλιακών διπλωμάτων» της 5 Ιουνίου 1871. Βλ. Έφημερις Κυβερνήσεως, 1871, αριθ. 27, σ. 183.

9. Αρχείο Υπουργείου Έξωτερικών, 1875, 58/1, αριθ. 3 270, 3 Σεπ. 1875, σημείωμα διαβίβάσεως εγγράφου με περίληψη του περιεχομένου, και 8129, Κωνσταντινούπολις 10 Σεπ. 1875, Πλοίαρχοι προς Πρέσβη Άνδρέα Κουντουριώτη, με ευνόικη εισήγηση του Κουντουριώτη προς τον Έπουργό Έξωτερικών στο περιθώριο.

10. Έφημερις των Συζητήσεων της Βουλής, Περίοδος Ζ΄, Σύνοδος Α΄, συνεδρίαση 45, 19 Νοεμ. 1875, αγόρευση Χ. Τρικούπη, σ. 289α.

11. Αυτόθι, αγόρευση Ά. Σιμόπουλου, σ. 277α και συνεδρίαση 46, 20 Νοεμ. 1875, αγόρευση Δ. Θεοχάρη, σ. 293 β.

12. Παράρτημα Έφημερίδος των Συζητήσεων της Βουλής, Περίοδος Ζ΄, Σύνοδος Α΄, τόμος 2ος, αριθ. 10, σ. 5 - 6.

στην Κυβέρνηση Κουμουνδούρου Ἀνδρέας Αὐγερινός, προκειμένου νὰ ρυθμίσει τὸ ζήτημα, ζήτησε τὴ γνώμη τῶν ἐμπορικῶν ἐπιμελητηρίων Σύρου καὶ Πάτρας, ἀσφαλιστικῶν ἐταιρειῶν, ἀξιωματικῶν τοῦ πολεμικοῦ καὶ τοῦ ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ καὶ τοῦ καθηγητῆ τοῦ ἐμπορικοῦ δικαίου Γεώργιου Ἀλ. Ράλλη, πατέρα τοῦ βουλευτῆ Ἀττικῆς Δημ. Ράλλη. Ὅλοι συμφώνησαν ὅτι, σὺν παραχώρησι στοὺς πλοιάρχους, ὁ νόμος ΥἸΔ' τοῦ 1871 ἔπρεπε νὰ τροποποιηθῇ ἔτσι ὥστε μετὰ τὰ δύο χρόνια τῆς ἰσχύος τοῦ ναυτιλιακοῦ διπλώματος νὰ μπορεῖ νὰ δίνεται παράτασι ἀπὸ τὶς προξενικὲς ἀρχὲς γιὰ ἓνα ταξίδι, ἂν συμφωνοῦν καὶ ὁ πλοίαρχος καὶ ὁ ἰδιοκτήτης καὶ ἂν τὸ πλοῖο εἶχε ναυλωθῇ πρὶν λήξει τὸ δίπλωμα<sup>13</sup>. Στις 10 Νοεμβρίου ἡ ἐπιτροπὴ ἐπὶ τῶν ναυτικῶν τῆς Βουλῆς ὁμόφωνα σύστησε τὴν ὑπουργικὴ τροποποίησιν<sup>14</sup>.

Ἡ συζήτηση στὴ Βουλὴ ἔγινε στὶς 19 καὶ 20 Νοεμβρίου. Σ' αὐτὴν πῆραν μέρος ἀπὸ τὴ συμπολίτευση ὁ Ὑπουργὸς Ναυτικῶν Ἀνδρέας Αὐγερινός, βουλευτὴς Ἡλείας, ὁ Περικλῆς Πετράκης, βουλευτὴς Ἀττικῆς καὶ Ὑπουργὸς Ναυτικῶν τὸ 1871, ὑπεύθυνος γιὰ τὸν ἀναθεωρούμενο νόμο, ὁ Δ. Θεοχάρης, βουλευτὴς Σπετσῶν καὶ πλοιοκτήτης<sup>15</sup>, ὁ Ν. Νομικός, βουλευτὴς Θήρας καὶ εἰσηγητὴς τῆς ἐπὶ τῶν Ναυτικῶν Ἐπιτροπῆς τῆς Βουλῆς<sup>16</sup>, ὁ Δ. Ζέγγελης, βουλευτὴς Μαντινείας καὶ σύμβουλος τῆς ναυτικῆς τράπεζας «ὁ Ἀρχάγγελος», ὁ Γ. Μίλησης, Ὑπουργὸς Ἐκπαιδεύσεως καὶ Ἐκκλησιαστικῶν καὶ βουλευτὴς Ἑρμιονίδος, ὁ Γ. Ζωχιός, βουλευτὴς Μέσης Κερκύρας καὶ πρόεδρος τοῦ ναυτικοῦ ἀπομαχικοῦ ταμείου καὶ ὁ βουλευτὴς Μεσολογγίου Ἐπ. Δεληγεώργης. Ἀπὸ τὴ συμπολίτευση ὁ Γ. Μπούμπουλης πῆρε ἀνεξάρτητη θέσι. Ἀπὸ τὴν ἀντιπολίτευση μίλησαν οἱ βουλευτὲς τοῦ πέμπτου κόμματος Χ. Τρικούπης, βουλευτὴς Μεσολογγίου, Ἀνάργυρος Σιμόπουλος, βουλευτὴς Παρνασσίδος<sup>17</sup>, Ἰ. Δούμας, βουλευτὴς Σύρου καὶ Δ. Ράλλης, βουλευτὴς Ἀττικῆς.

Ἀπὸ τὴ συζήτηση διαμορφώνεται ἡ ἀκόλουθη εἰκόνα γιὰ τὴν ἐμπο-

13. Αὐτόθι, σ. 121, ἀριθ. 89, καὶ Ἐφημερίς τῶν Συζητήσεων τῆς Βουλῆς, 1875, συνεδρίασις 45, ἀγόρευσις Αὐγερινοῦ, σ. 275 β καὶ συνεδρίασις 46, σ. 300 α.

14. Παράρτημα, ἐνθ' ἀν., ἀριθ. 117, σ. 208. Πρόεδρος τῆς ἐπιτροπῆς ἦταν ὁ Ἀντ. Τσαμαδός, μέλη οἱ Γ. Α. Γεωργιάδης, Ν. Καλάρης, Δ. Θεοχάρης, Ἰω. Χωρεπισκοπίδης, Ἀ. Μπαρμπαρήγος καὶ εἰσηγητὴς ὁ Ν. Νομικός.

15. Ἐφημερίς τῶν Συζητήσεων τῆς Βουλῆς 1875, συνεδρίασις 46, ἀγόρευσις Γ. Μπούμπουλης, σ. 300 β.

16. Πρὶν δύο μῆνες, κάτω ἀπὸ τὴν πίεσιν τοῦ ἐκβιασμοῦ τῶν πλοιαρχῶν, παρακαλοῦσε τὴν κυβέρνησιν Τρικούπη νὰ τοὺς ἀποδεσμεύσει (αὐτόθι, συνεδρίασις 45, ἀγόρευσις Χ. Τρικούπη, σ. 289 α).

17. Ὁ Ἀ. Σιμόπουλος μιλάει γιὰ λογαριασμὸ τοῦ Γαλαξιδιοῦ, ποὺ ἀνήκει στὴν περιφέρειά του.

ρική ναυτιλία και για το κεφάλαιο που σχετιζόταν μ' αυτήν. Τò ναυτιλιακό δίπλωμα, στο μέτρο που προϋποθέτει ανανέωση στον τόπο έγγραφης του πλοίου, έγγραται στον ιδιοκτήτη, στο δανειστή και στον ασφαλιστή ότι κατά τακτικά διαστήματα και σε καθορισμένο τόπο θα μπορεί να επιθεωρεί την περιουσία του, να εισπράττει τὰ οφειλόμενα και να βεβαιώνεται για την κατάσταση του πλοίου. Ἡ ἱστιοφόρος ναυτιλία κινδυνεύει ἀπὸ τὸν ἀνταγωνισμό τῶν ξένων, κυρίως ἀγγλικῶν καὶ ἰταλικῶν, ἐμπορικῶν στόλων πὺ ἐχουν κατακλύσει τὴ Μεσόγειο καὶ τὴν ἐξωθοῦν σὲ τυχοδιωκτικὰ ταξίδια στὸν Ὠκεανό. Ἐνῶ παλιότερα ταξίδευαν μόνο τὴν ἀνοιξη καὶ τὸ καλοκαίρι μὲ πληρώματα 70 ὡς 80 ναυτῶν, τώρα ταξιδεύουν καὶ τὸ χειμῶνα καὶ μὲ πληρώματα 12 ἢ 13 παρ' ὅλο πὺ τὰ πλοῖα εἶναι μεγαλύτερα. Ἀπὸ τὸ 1869 στὴ Σύρο «οἱ ναυτιλλόμενοι κατιδόντες τὴν ἀνάγκη κατασκευάζουσι πλοῖα μεγάλα διὰ συνεταιρισμοῦ· συνέρχονται λοιπὸν 4, 5, 6, 7 καὶ κατασκευάζουσι πλοῖα χωρητικότητος 30, 35, 40 χιλιάδων κοιλῶν καὶ ἐπέκεινα, οὐδεὶς κατασκευάζει πλέον σήμερον πλοῖον ὀλιγώτερον τῶν 25.000 κοιλῶν», ἐνῶ «... τὸ μεγαλύτερον πλοῖον, τὸ ὁποῖον εἶχε τὸ κράτος κατὰ τὸ 1869, δὲν ἦτο πλέον τῶν 20 ἕως 25 χιλιάδων κοιλῶν»<sup>18</sup>. Ἡ ἰδέα τοῦ συνεταιρισμοῦ γιὰ τὴν κατασκευὴ μεγάλων ἱστιοφόρων ἀνήκει στὸν Γ. Μπούμπουλη. Ἀπὸ τὰ ἱστιοφόρα τουλάχιστο 95 % δὲν ἀνήκουν στοὺς πλοιάρχους τοὺς<sup>19</sup>. Τὸ μεγαλύτερο μέρος τῆς ναυτιλίας ἐπιβαρύνεται μὲ δάνεια· κατὰ τὸν πρόχειρο ὑπολογισμό τοῦ Θεοχάρη ἴσως τὸ 1/4 ἢ τὸ 1/8 μόνο νὰ ἦταν ἐλεύθερο ἀπὸ δάνεια<sup>20</sup>. Τὰ δάνεια ἦσαν ὑψηλότοκα καὶ βραχυπρόθεσμα· δίνονταν γιὰ 4 - 5 χρόνια μὲ τόκο 20 %. Ὑπῆρχαν ναυτικὲς τράπεζες στὴν Ἑλλάδα σὰν τὸν «Ἀρχάγγελος», ἀλλὰ μὲ λίγα κεφάλαια<sup>21</sup>. Ναυτοδάνεια ἐπίσης ἔδιναν μεγάλου-

18. Αὐτόθι, συνεδρίαση 46, ἀγόρευση Γ. Μπούμπουλη, σ. 291 α-β. Τὸ κοιλὸ εἶναι μονάδα χωρητικότητος ἴση, στὴν Ἑλλάδα, μὲ 20 - 24 ὀκάδες. Ἡ ὀκά σὰν μονάδα μετρήσεως ὕγρῶν δὲν εἶναι σταθερὴ, ἀλλὰ ἀνάλογη μὲ τὸ εἰδικὸ βάρος τοῦ εἶδους πὺ μετράει καὶ εἶναι ἴση μὲ τὸν ὄγκο τοῦ εἶδους, βάρους μιᾶς ὀκάς. Ἐνα κοιλὸ πρὸς 22 ὀκάδες εἶναι περίπου 28 χιλιόγραμμα, ἄρα ἕνας τόννος εἶναι περίπου 35 κοιλὰ. Ἐνα πλοῖο 30.000 κοιλῶν χωράει περίπου 850 τόννους σιτηρῶν, ἐνῶ ἕνα πλοῖο 40.000 κοιλῶν χωράει περίπου 1.150 τόννους. (Ὑποθέτω ὅτι ἡ μέτρηση τῶν πλοίων γινόταν μὲ βάση τὴ χωρητικότητά τοὺς σὲ σιτηρά).

19. Αὐτόθι, ἀγόρευση Π. Πετράκη, σ. 296 β. Ὁ Ἀ. Αὐγερινὸς πληροφορεῖ τὴ Βουλὴ ὅτι τὰ πλοῖα πὺ ἀνήκουν στοὺς πλοιάρχους τοὺς εἶναι 27, ἐνῶ τὰ πλοῖα ἄνω τῶν 15 τόννων εἶναι 2.500 (αὐτόθι, ἀγόρευση Ἀ. Αὐγερινοῦ, σ. 300 α).

20. Αὐτόθι, συνεδρίαση 45, ἀγόρευση Δ. Θεοχάρη, σ. 281 β.

21. Αὐτόθι, σ. 280 β καὶ ἀγόρευση Ν. Νομικοῦ, σ. 284 α. Ἡ ναυτικὴ τράπεζα «Ἀρχάγγελος» ἰδρύθηκε τὸ 1869 ἀπὸ τὸν Κεφαλονίτη Ἰωάννη Σκαλτσούνη, σὲ ἐποχὴ πὺ ἡ ἱστιοφόρος ναυτιλία εἶχε σχεδὸν ἀκινητοποιηθῇ ἀπὸ ἔλλειψη πιστώσεων. Βλ. Ἀνασκευὴ τῆς Ἀπολογίας τοῦ Προέδρου τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ



ποροι καὶ ἄλλοι κεφαλαιοῦχοι μὲ ὑψηλὸ τόκο<sup>22</sup>. Κέντρο γιὰ σύναψη τέτιων δανείων ἦταν ἡ Σύρος<sup>23</sup>.

Στὴ συζήτηση ἀναπτύχθηκαν τρεῖς ἀπόψεις καὶ προτάθηκαν τρία νομοσχέδια. Ὁ Ἀνάργυρος Σιμόπουλος ποὺ πρότεινε δικό του νομοσχέδιο θεωροῦσε ὅτι γιὰ νὰ ἀναπτυχθῇ ἡ ἐλληνικὴ ναυτιλία καὶ νὰ εἶναι σὲ θέση νὰ ἀνταγωνιστῇ τὴν ξένη ἔπρεπε νὰ καταργηθῇ τὸ ναυτιλιακὸ δίπλωμα. Δίσταζε ὅμως νὰ προτείνει τὴν ἀπόλυτὴ ἀποδέσμευση τῆς ναυτιλίας· θεωρῶντας τὴν ὅμως σὰν τελικὸ σκοπὸ, ζήτησε ὅσος ἐλεγχος ἦταν ἀναγκαῖος γιὰ τὴν ἐξασφάλιση τῶν κεφαλαίων καὶ τῆς ναυτικῆς πίστεως, νὰ γίνεται μὲ τὰ σύγχρονα μέσα ἐπικοινωνίας : τὸν τηλεγράφο, τὸ σιδηρόδρομο καὶ τὸ διεθνὲς δίκτυο τῶν ἀσφαλιστικῶν ἐταιρειῶν. Ἔτσι, μὲ τὴ συγκατάθεση τῶν ἰδιοκτητῶν καὶ τῶν πιστωτῶν τὰ ναυτιλιακὰ διπλώματα θὰ μπορούσαν νὰ ἀνανεώνονται στὴν Κωνσταντινούπολη, Ἀλεξάνδρεια, Λονδίνο, Μασσαλία καὶ Τεργέστη καθὼς καὶ στὰ εὐπρόσιτα Ἑλληνικὰ λιμάνια τῆς Σύρου, τοῦ Πειραιᾶ, τῆς Πάτρας, τῆς Ζακύνθου, τῆς Κεφαλονιάς καὶ τῆς Κέρκυρας, γιὰ νὰ μὴν ἀναγκάζονται τὰ πλοῖα νὰ κάνουν περιττὲς διαδρομὲς<sup>24</sup>. Ὁ Γ. Μπούμπουλης, ποὺ μὲ τὰ λόγια τοῦ ἰδίου «συνέζησε καὶ ἀνετράφη μὲ τὴν ἐμπορικὴν ναυτιλίαν», διεκτραγώδησε τὶς ζημίες ποὺ πάθαινε ἡ ναυτιλία ἀπὸ τὴ δέσμευση τοῦ ναυτιλιακοῦ διπλώματος καὶ ζήτησε τὴν ἀπελευθέρωσή της. Θεωροῦσε ἀνεπαρκὲς τὸ ὑπουργικὸ νομοσχέδιο ποὺ ἀπλῶς ἔδινε μία παράταση γιὰ ἓνα προσυμφωνημένο ταξίδι. Πίστευε στὴν ἀνάγκη ἀπόλυτης ἀποδέσμευσης τῆς ναυτιλίας ἀλλὰ καὶ αὐτὸς συμμεριζόταν τὶς προτάσεις τοῦ Σιμόπουλου σὰν τὶς συμφορώτερες ἀπὸ τὶς ἐφικτές<sup>25</sup>.

Ἡ παράταξη τοῦ Τρικούπη ἰσχυρίστηκε ὅτι, ἐφ' ὅσον τὸ νομοσχέδιό τους ἐξαρτοῦσε τὴν ἀνανέωση τῶν διπλωμάτων ἀπὸ τὴν ἐγκριση τῶν ἰδιοκτητῶν καὶ τῶν πιστωτῶν, περίττευαν οἱ ἄλλες δεσμεύσεις : οἱ προξενικὲς ἀρχὲς θὰ φρόντιζαν ὥστε νὰ ἐφαρμόζονται οἱ ὅροι τῶν κεφαλαιούχων<sup>26</sup>. Τὸ ὑπουργικὸ ὅμως νομοσχέδιο ποὺ παραχωροῦσε στοὺς πλοιάρχους τὴν παράταση μὲ τοὺς ὅρους ποὺ οἱ ἴδιοι οἱ πλοιοκτῆτες καὶ πιστωτὲς συμφώ-

Ταμείου Γ. Ζωγιοῦ ἐπὶ τῆς πρὸς τὴν Βουλὴν δοθείσης ὑπὸ τῶν Ἐμποροπλοιαρχῶν Ὑδρας Ἀναφορᾶς, Ἀθῆναι 1871, σ. 48.

22. Αὐτόθι, συνεδρίαση 46, ἀγόρευση Δ. Ζέγγελη, σ. 294 β - 295 β.

23. Πρβλ. Μ. Σ. Εὐλαμπίου, ἐνθ. ἀν., σ. 193 γιὰ τὴ δράση τοῦ Ἡλία Κεχαγιά.

24. Ἐφημερὶς τῶν Συζητήσεων τῆς Βουλῆς, ἐνθ' ἀν., συνεδρίαση 45, ἀγόρευση Ἀ. Σιμόπουλου, σ. 276 α - 279 β.

25. Αὐτόθι, συνεδρίαση 46, ἀγόρευση Γ. Μπούμπουλη, σ. 291 α - 292 β.

26. Αὐτόθι, συνεδρίαση 45, ἀγόρευση Χ. Τρικούπη, σ. 288 β καὶ συνεδρίαση 46, ἀγόρευση Δ. Ράλλη, σ. 299 β.



νησαν με τόν ύπουργό, δείχνει πόσο ή τάξη αυτή είχε ανάγκη από την κηδεμονευτική προστασία της Κυβερνήσεως και πόσο δυσπιστούσε πρὸς τὰ ὄργανα τῆς κρατικῆς μηχανῆς, τοὺς προξένους. Ἀπὸ τὴ συμπολίτευση ὁ Π. Πετράκης πίστευε ὅτι ἡ παράταση πὺ ἐδινε ἡ Κυβέρνηση ἦταν καταστρεπτική γιὰ τὴ ναυτική πίστη σὰν ὑπερβολικὰ ἐλαστική, ἐνῶ ὁ Ἐπ. Δεληγεώργης πρότεινε νὰ δίνεται σὲ ἐξαιρετικὲς περιστάσεις καὶ δεύτερη παράταση. Τὴν πρόταση αὐτὴ δέχτηκε ὁ Ἄ. Σιμόπουλος καὶ ὁ Ἄ. Αὐγερινὸς καὶ τελικὰ ἐνσωματώθηκε στὸ νέο νόμο ΦΝΑ<sup>27</sup>.

Ἡ ἀνάγκη πὺ ρύθμιζε τὴ συζήτηση αὐτὴ ἦταν ὁ φόβος μήπως ἀπὸ ὑπερβολικὰ ἐλαστικὴ νομοθεσία ἀπομακρυνθοῦν τὰ κεφάλαια πὺ κινουσαν τὴ ναυτιλία καὶ αὐξηθοῦν οἱ τόκοι ἢ καὶ λείψουν τελείως τὰ δάνεια. Μπροστὰ στὸν κίνδυνο αὐτὸ ὑποχώρησαν καὶ ὁ Σιμόπουλος καὶ ὁ Μπούμπουλης καὶ δὲν διεκδίκησαν τὴν ἀπόλυτη ἀποδέσμευση τῶν πλοιάρχων πὺ ἔλεγαν πὺς πίστευαν. Οἱ πλοῖαρχοι τελικὰ δὲν εἶχαν ἄλλη δύναμη πάνω στὸ νομοθετικὸ σῶμα ἀπὸ τὴν ἐκ τῶν πραγμάτων ἐξουσία τους πάνω στὴν ξένη περιουσία.

Ἡ ἐλληνικὴ ἐμπορικὴ ναυτιλία πῆρε ἀλματώδη ἀνάπτυξη ἀπὸ τὴν τελευταία δεκαετία τοῦ 19ου αἰῶνα, κάτω ἀπὸ διαφορετικοὺς οἰκονομικοὺς ὅρους. Οἰκονομικὰ ἰσχυροὶ Ἑλλήνες κεφαλαιοῦχοι τοῦ ἐξωτερικοῦ ἀγόραζαν παλιὰ ἀτμόπλοια καὶ τὰ ἐμπιστεύονταν σὲ πλοιάρχους ἀπὸ τὴν πατρίδα τους, τοὺς ὁποίους ἔκαναν συμμετόχους στὰ πλοῖα<sup>28</sup>. Ἀπὸ τὸ 1892, ὅταν χρεωκόπησε ἡ «Ἑλληνικὴ Ἀτμοπλοία» τῆς Σύρου, τὸ κράτος ἔπαψε νὰ ἐπεμβαίνει καὶ ἄφησε ἐλεύθερη τὴν ἰδιωτικὴ πρωτοβουλία στὴν ἀνάπτυξη τῆς ἀτμοκίνητης ναυτιλίας, πὺ ἐδείχνε μεγάλη ἐνεργητικότητα. Μαζὶ με τὴ δύναμη τοῦ ναυτικοῦ κεφαλαίου ἰσχυροποιήθηκε ἡ ἀνεξαρτησία καὶ αὐτάρκειά του καθὼς ὁ ἀτμὸς ὑποκαθιστοῦσε τὸ πανί<sup>29</sup>.

27. Αὐτόθι, ἀγόρευση Π. Πετράκη, σ. 296 καὶ ἀγόρευση Ἐ. Δεληγεώργη, σ. 301 α - 302 β καὶ 304 α. Ὁ νόμος ΦΝΑ<sup>1</sup> τῆς 28 Νοεμβρίου 1875 «περὶ παρατάσεως τῶν ναυτιλιακῶν διπλωμάτων» δημοσιεύτηκε στὴν Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως, 1875, ἀριθ. 61, σ. 419.

28. Βλ. Ἄ. Ἀ ν δ ρ ε ἄ δ η, *La Marine Marchande Grecque*, Paris 1913, p. 20-21, Ἡ Ἑργαζομένη Ἑλλάς, ἔκδ. Βλ. Γαβριηλίδη, τ. Β', Τὸ ἐμπορικὸν ναυτικόν μας, Ν. Κοτσοβίλλη, «Τὸ ρομάντσο τοῦ ναυτικοῦ μας», σ. 111 καὶ αὐτόθι, «Ὁ μέγας καθιδρυτὴς τῆς ἀτμήρους ἐμπορικῆς ναυτιλίας Παναγῆς Βαλλιάνος», σ. 191.

29. Βλ. Δ. Γ. Παπαμιχαλοπούλου, Περὶ ναυτικῆς πίστεως, σ. 38. καὶ E. Kolodny, ἐνθ. ἀν. Ι, σ. 328-9