

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 Μαυρομαχαλαίοι • ΕΛΕΝΗ ΓΑΡΔΙΚΑ - ΚΑΤΣΙΔΑΚΗ: Μιά προσπάθεια γιά τήν ἄρση του Βουλγαρικού σχίσματος (Νοέμβριος 1912) • ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΙΚΑΛΟΠΟΥΛΟΣ: Μαμελοῦκοι 'Ελληνικῆς καταγωγῆς (οί ἄδελφοί Γαῖτα) • ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΓΑΡΔΙΚΑ: Παράγοντες τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας γύρω στό 1875 • ΘΑΝΟΣ ΒΕΡΕΜΗΣ: Τό ἐπίμαχο θέμα τῆς ἐπετηρίδος τοῦ στρατοῦ τοῦ 1927 • ΒΓΕΝΑ Α. ΒΑΡΘΟΛΟΜΑΙΟΥ: 'Η δίκη τοῦ Θεόκλητου Φαρμακίδη (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, ὀλόκληρες ναυτικὲς κοινότητες¹. 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 ἢ 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 Σύρο².

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», Mediterranean, 2, Avril - Juin 1969, 192, 207, 216.

2. «...Δυνάμει τοῦ ΣΠΑ' νόμου τοῦ 1855 «περὶ συστάσεως ἀκτοπλοϊκῆς κοινωνίας 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, εἰσενεγκὸν 3 ἀτμόπλοια ἐκτιμηθέντα ἀντὶ £ 24.000 καὶ ἄτινα ἠγόρασε, διὰ λογαριασμὸν τοῦ Δημοσίου, ἐν Ἀγγλίᾳ ὁ τότε πρωθυπουργὸς Ἄ. Μαυροκορδάτος· β) ἠγγυήθη εἰς τοὺς μετόχους τῆς ἐπιχειρήσεως ταύτης τόκος πρὸς 5% ἐτησίως· ἐπειδὴ δὲ ἡ ἐκμετάλλευσίς τῶν πλοίων ὑπῆρξεν, ὡς μὴ ἔδει, παθητικὴ καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν τῆς ἐπιχειρήσεως, 1857 - 1892, τὸ κράτος κατέβαλε τὴν ἐγγύησιν ταύτην, ἀνελοῦσαν εἰς δρχ. 1.080.000.

» Οὐδὲ ἦτο δυνατόν ἵνα ἐνθαρρυνθῶσι τὰ ἰδιωτικὰ κεφάλαια καὶ ἀναλάβωσι

Ός τὸ 1875 ἡ ἑλληνικὴ 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 ἀτμοκίνητη³.

Κάθε πλοῖο ἔπρεπε νὰ εἶναι ἐφοδιασμένο μὲ δύο βασικά ἐγγραφα : τὸ ἕνα πιστοποιοῦσε ὅτι τὸ πλοῖο εἶναι ἑλληνικὸ καὶ τὸ ἄλλο, τὸ ναυτιλιακὸ δίπλωμα, ἦταν ἕνα 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, ὄριζε τὴ διάρκεια τοῦ διπλώματος σὲ ἕνα χρόνο ἂν τὸ πλοῖο ταξίδευε μέσα στὴ Μεσόγειο καὶ ἕνα ταξίδι ἂν ταξίδευε ἔξω ἀπ' τὴ Μεσόγειο⁴. Σύντομα ὅμως ἀντικαταστάθηκε μὲ τὸ διάταγμα περὶ ἐμπορικῆς ναυτιλίας τῆς 14 Νοεμβρίου 1836, τοῦ ὁποίου τὰ ἄρθρα 20 καὶ 21 ὄριζαν τὴ διάρκεια τοῦ διπλώματος σὲ ἕνα χρόνο ἀλλὰ ἔδιναν τὴν εὐκολία τῆς παρατάσεως γιὰ ἕνα 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 πλοίων τῶν ἀτμοπλοίων τῆς ἐταιρίας καὶ εἰς τὴν ὑπόδουλον...Ἑλλάδα τὸ κράτος εἰσέφερεν εἰς τὴν ἐπιχείρησιν ἕν ἑκατομμύριον δρχ., οὕτως ὥστε ἐπὶ συνολικοῦ κεφαλαίου ἐκ 5 ἑκατομμυρίων ἡ κρατικὴ εἰσφορὰ ἀντεπροσώπευε τὸ ἕν καὶ ἡμισυ». «Ἡ ἀτμοπλοία αὕτη, συνεπεῖα κακῆς διοικήσεως, ἀλλὰ καὶ τῆς χρησιμοποίησεως τῶν πλοίων ὑπὸ τοῦ κράτους εἰς σκοποὺς ξένους πρὸς τὴν ἀποστολὴν τῆς, ἦτοι εἰς καταστολὴν στάσεων, ἐξυπηρέτησιν ἐπαναστάσεων, δίαξιν ληστείας, ἐκτέλεσιν νόμων, ἠναγκάσθη, πρὸς ἀποφυγὴν τῆς ἐπικειμένης πτωχεύσεως, νὰ ζητήσῃ τὴν ἀρωγὴν τοῦ κράτους, ἦτις καὶ τῇ παρεσχέθη μετὰ πάσης προθυμίας. Οὕτω διὰ μὲν τοῦ νόμου ΨΓ', ὡς οὗτος ἐτροποποιήθη διὰ τοῦ ΨΜΓ' τοῦ 1862 καὶ ΛΘ' 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 οικονομικῆς 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 Κυβέρνηση (800 μετοχές), ἡ Ἐθνικὴ Τράπεζα (400 μετοχές), ὁ Γεώργιος Σταύρου, ὁ Λαζαρῆς, ὁ Εὐθύμιος καὶ ὁ Ἡλίας Κεχαγιᾶς, πού ἐγινε διευθυντῆς τῆς ἐταιρείας, καὶ ὁ Γεώργιος Ἀντωνόπουλος, πεθερὸς τοῦ Εὐθ. Κεχαγιᾶ. Βλ. Μ. Σ. Εὐλαμπίου, Ἡ ἐν τῇ Ἐθνικῇ Τραπεζῇ τῆς Ἑλλάδος καὶ τῷ Κοινοβουλίῳ Ἀρᾶσις 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 Ἐργαζομένη Ἑλλάς, ἐκδ. Βλ. Γαβριηλίδη, τ. Γ', Τὸ ἐμπόριον, Ν. Κοτσοβίλλη, Ἡ Σύρος κέντρον τοῦ ἐμπορίου, Ἀθῆναι 1918, σ. 321.

3. Μεγάλη Ἑλληνικὴ Ἐγκυκλοπαιδεία, τ. Γ'. Ἑλλάς, Ναυτιλία, σ. 200γ-201α.

4. Ἐφημερὶς 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 πλοίου⁵. Στὴν ἐφαρμογὴ του 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 συνταχτῆ νομοσχέδιο ποὺ ζητοῦσε τὸν περιορισμὸ τῶν πλοιάρχων ὥστε νὰ ἐπιστρέφουν κάθε χρόνο, τὸ πολὺ μετὰ δύο χρόνια : αὐτὸ ἀπαιτοῦσε ἢ προστασία τῆς ναυτικῆς πίστεως⁶. Τὸ 1871 ὁ Ὑπουργὸς Ναυτικῶν Περικλῆς Πετράκης προκειμένου νὰ καταρτίσει νομοσχέδιο ποὺ νὰ συμβιβάζει τὰ συμφέροντα τῶν δύο ὁμάδων συμβουλευτήκε τοὺς νομικοὺς ὄλων 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 παρατάσεις⁷. 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 ὑποβληθῆ 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 ετών⁸.

Στις αρχές Σεπτεμβρίου 1875 60 περίπου ελληνικών πλοίων από αυτά που ήταν συγκεντρωμένα στην Κωνσταντινούπολη είχαν λήξει τα ναυτιλιακά διπλώματα. Οι 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 Άζοφική⁹. 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 γι' αυτό το ζήτημα και η Κυβέρνηση, προκρίνοντας την ανάγκη σεβασμού των νόμων, αρνήθηκε να υποχωρήσει στους πλοίαρχους χωρίς τη σύμπραξη της Βουλής, αλλά υποσχέθηκε στους ενδιαφερόμενους ότι στη Βουλή θα υποστηρίξει τη διευκόλυνση της ναυτιλίας¹⁰. Τελικά ο πρόξενος Κωνσταντινουπόλεως έδωσε στους πλοίαρχους «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 έγγραφα¹¹.

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 διπλώματα¹². Συγχρόνως ο Υπουργός 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 διαβίβασεως εγγράφου με περίληψη του περιεχομένου, και 8129, Κωνσταντινούπολις 10 Σεπ. 1875, Πλοίαρχοι προς Πρέσβη Άνδρέα Κουντουριώτη, με εϋνοϊκή εισήγηση του Κουντουριώτη προς τον Υπουργό 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 Α. 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.

στὴν Κυβέρνηση Κουμουνδούρου Ἀνδρέας Αὐγερινός, προκειμένου νὰ ρυθμίσει τὸ ζήτημα, ζήτησε τὴ γνώμη τῶν ἐμπορικῶν ἐπιμελητηρίων Σύρου καὶ Πάτρας, ἀσφαλιστικῶν ἐταιρειῶν, ἀξιοματικῶν 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 τροποποιηθῆ ἔτσι ὥστε μετὰ τὰ δύο χρόνια τῆς ἰσχύος τοῦ ναυτιλιακοῦ διπλώματος νὰ μπορεῖ νὰ δίνεται παράταση ἀπὸ τὶς προξενικὲς ἀρχὲς γιὰ ἓνα ταξίδι, ἂν συμφωνοῦν καὶ ὁ πλοίαρχος καὶ ὁ ἰδιοκτήτης καὶ ἂν τὸ πλοῖο εἶχε ναυλωθῆ πρὶν λήξει τὸ δίπλωμα¹³. Στις 10 Νοεμβρίου ἡ ἐπιτροπὴ ἐπὶ τῶν ναυτικῶν τῆς Βουλῆς ὁμόφωνα σύστησε τὴν ὑπουργικὴ τροποποίησι¹⁴.

Ἡ συζήτηση στὴ Βουλὴ ἔγινε στὶς 19 καὶ 20 Νοεμβρίου. Σ' αὐτὴν πῆραν μέρος ἀπὸ τὴ συμπολίτευσι 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 πλοιοκτήτης¹⁵, ὁ Ν. Νομικός, βουλευτὴς Θήρας καὶ εἰσηγητὴς τῆς ἐπὶ τῶν Ναυτικῶν Ἐπιτροπῆς τῆς Βουλῆς¹⁶, 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 συμπολίτευσι ὁ Γ. Μπούμπουλης πῆρε ἀνεξάρτητη θέση. Ἀπὸ τὴν ἀντιπολίτευσι μίλησαν οἱ βουλευτὲς τοῦ πέμπτου κόμματος Χ. Τρικούπης, βουλευτὴς Μεσολογγίου, Ἀνάργυρος Σιμόπουλος, βουλευτὴς Παρνασσίδος¹⁷, 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 Ἐφημερὶς τῶν Συζητήσεων τῆς Βουλῆς, 1875, συνεδρίασι 45, ἀγόρευσι Αὐγερινοῦ, σ. 275 β καὶ συνεδρίασι 46, σ. 300 α.

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

15. Ἐφημερὶς τῶν Συζητήσεων τῆς Βουλῆς 1875, συνεδρίασι 46, ἀγόρευσι Γ. Μπούμπουλη, σ. 300 β.

16. Πρὶν δύο μῆνες, κάτω ἀπὸ τὴν πίεσι τοῦ ἐκβιασμοῦ τῶν πλοιαρχῶν, παρακαλοῦσε τὴν κυβέρνησι Τρικούπη νὰ τοὺς ἀποδεσμεύσει (αὐτόθι, συνεδρίασι 45, ἀγόρευσι Χ. Τρικούπη, σ. 289 α).

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

ρική ναυτιλία και για το κεφάλαιο που σχετιζόταν μ' αυτήν. Το ναυτιλιακό δίπλωμα, στο μέτρο που προϋποθέτει ανανέωση στον τόπο έγγραφης του πλοίου, έγγυάται στον ιδιοκτήτη, στο δανειστή και στον ασφαλιστή ότι κατά τακτικά διαστήματα και σε καθορισμένο τόπο θα μπορεί να επιθεωρεί την περιουσία του, να εισπράττει τα οφειλόμενα και να βεβαιώνεται για την κατάσταση του πλοίου. 'Η ιστιοφόρος ναυτιλία κινδυνεύει από τον ανταγωνισμό των ξένων, κυρίως αγγλικών και ιταλικών, εμπορικών στόλων που έχουν κατακλύσει τη Μεσόγειο και την έξωθουρ σε τυχοδιωκτικά ταξίδια στον 'Ωκεανό. 'Ενώ παλιότερα ταξίδευαν μόνο την άνοιξη και το καλοκαίρι με πληρώματα 70 ως 80 ναυτών, τώρα ταξιδεύουν και το χειμώνα και με πληρώματα 12 ή 13 παρ' όλο που τα πλοία είναι μεγαλύτερα. 'Από το 1869 στη Σύρο «οί ναυτιλλόμενοι κατιδόντες την ανάγκην κατασκευάζουσι πλοία μεγάλα δια συνεταιρισμού· συνέρχονται λοιπόν 4, 5, 6, 7 και κατασκευάζουσι πλοία χωρητικότητας 30, 35, 40 χιλιάδων κοιλών και επέκεινα, ουδείς κατασκευάζει πλέον σήμερον πλοίον 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»¹⁸. 'Η ιδέα του συνεταιρισμού για την κατασκευή μεγάλων ιστιοφόρων ἀνήκει στον Γ. Μπούμπουλη. 'Από τὰ ιστιοφόρα τουλάχιστο 95 % δὲν ἀνήκουν στους πλοιάρχους τους¹⁹. Τὸ μεγαλύτερο μέρος τῆς ναυτιλίας ἐπιβαρύνεται με δάνεια· κατὰ τὸν πρόχειρο ὑπολογισμό τοῦ Θεοχάρη ἴσως τὸ 1/4 ἢ τὸ 1/8 μόνο νὰ ἦταν ἐλεύθερο ἀπὸ δάνεια²⁰. Τὰ δάνεια ἦσαν ὑψηλότοκα και βραχυπρόθεσμα : δίνονταν για 4 - 5 χρόνια με τόκο 20 %. 'Υπῆρχαν ναυτικές τράπεζες στην 'Ελλάδα σαν τὸν «'Αρχάγγελος», ἀλλὰ με λίγα κεφάλαια²¹. Ναυτοδάνεια ἐπίσης ἔδιναν μεγαλέμ-

18. Αὐτόθι, συνεδρίαση 46, ἀγόρευση Γ. Μπούμπουλη, σ. 291 α-β. Τὸ κοιλὸ εἶναι μονάδα χωρητικότητας ἴση, στὴν 'Ελλάδα, με 20 - 24 ὀκάδες. 'Η ὀκά σαν μονάδα μετρήσεως ὑγρῶν δὲν εἶναι σταθερή, ἀλλὰ ἀνάλογη με τὸ εἰδικὸ βάρος τοῦ εἶδους που μετράει και εἶναι ἴση με τὸν ὄγκο τοῦ εἶδους, βάρους μιᾶς ὀκάς. 'Ενα κοιλὸ πρὸς 22 ὀκάδες εἶναι περίπου 28 χιλιόγραμμα, ἀρα ἕνας τόννος εἶναι περίπου 35 κοιλὰ. 'Ενα πλοῖο 30.000 κοιλῶν χωράει περίπου 850 τόννους σιτηρῶν, ἐνῶ ἕνα πλοῖο 40.000 κοιλῶν χωράει περίπου 1.150 τόννους. ('Υποθέτω ὅτι ἡ μέτρηση τῶν πλοίων γινόταν με βάση τὴ χωρητικότητά τους σὲ σιτηρά).

19. Αὐτόθι, ἀγόρευση Π. Πετράκη, σ. 296 β. 'Ο 'Α. Αὐγερινὸς πληροφορεῖ τὴ Βουλὴ ὅτι τὰ πλοία που ἀνήκουν στους πλοιάρχους τους εἶναι 27, ἐνῶ τὰ πλοία ἄνω τῶν 15 τόννων εἶναι 2.500 (αὐτόθι, ἀγόρευση 'Α. Αὐγερινοῦ, σ. 300 α).

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

21. Αὐτόθι, σ. 280 β και ἀγόρευση Ν. Νομικοῦ, σ. 284α. 'Η ναυτικὴ τράπεζα «'Αρχάγγελος» ἰδρύθηκε τὸ 1869 ἀπὸ τὸν Κεφαλονίτη 'Ιωάννη Σκαλτσούνη, σὲ ἐποχὴ που ἡ ιστιοφόρος ναυτιλία εἶχε σχεδὸν ἀκινητοποιηθῆ ἀπὸ ἔλλειψη πιστώσεων. Βλ. 'Ανασκευὴ τῆς 'Απολογίας τοῦ Προέδρου τοῦ Ναυτικοῦ 'Απομαχικοῦ

ποροι καὶ ἄλλοι κεφαλαιοῦχοι μὲ ὑψηλὸ τόκο²². Κέντρο γιὰ σύναψη τέτοιων δανείων ἦταν ἡ Σύρος²³.

Στὴ συζήτηση ἀναπτύχθηκαν τρεῖς ἀπόψεις καὶ προτάθηκαν τρία νομοσχέδια. Ὁ Ἀνάργυρος Σιμόπουλος ποὺ πρότεινε δικό του νομοσχέδιο θεωροῦσε ὅτι γιὰ νὰ ἀναπτυχθῆ ἡ ἐλληνικὴ ναυτιλία καὶ νὰ εἶναι σὲ θέση νὰ ἀνταγωνιστῆ τὴν ξένη ἔπρεπε νὰ καταργηθῆ τὸ ναυτιλιακὸ δίπλωμα. Δίσταζε ὅμως νὰ προτείνει τὴν ἀπόλυτη ἀποδέσμευση τῆς ναυτιλίας· θεωρῶντας τὴν ὅμως σὰν τελικὸ σκοπὸ, ζήτησε ὅσος ἔλεγχος 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 διαδρομὲς²⁴. Ὁ Γ. Μπούμπουλης, ποὺ μὲ τὰ λόγια τοῦ ἴδιου «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 ἀνεπαρκῆς 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 συμφωρτερες ἀπὸ τὶς ἐφικτές²⁵.

Ἡ παράταξη τοῦ Τρικούπη ἰσχυρίστηκε ὅτι, ἐφ' ὅσον τὸ νομοσχέδιό τους ἐξαρτοῦσε τὴν ἀνανέωση τῶν διπλωμάτων ἀπὸ τὴν ἔγκριση τῶν ἰδιοκτητῶν καὶ τῶν πιστωτῶν, περίττευαν οἱ ἄλλες δεσμεύσεις : οἱ προξενικὲς ἀρχὲς θὰ φρόντιζαν ὥστε νὰ ἐφαρμόζονται οἱ ὅροι τῶν κεφαλαιοῦχων²⁶. Τὸ ὑπουργικὸ ὅμως νομοσχέδιο ποὺ παραχωροῦσε στοὺς πλοιοάρχους τὴν παράταση μὲ τοὺς ὅρους ποὺ οἱ ἴδιοι οἱ πλοιοκτῆτες καὶ πιστωτῆς συμφώ-

Ταμείου Γ. Ζωχιοῦ 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 δρᾶση τοῦ Ἥλια 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. Μπούμπουλης, 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 μὲ τὸν ὑπουργό, δείχνει πόσο ἡ τάξη αὐτὴ εἶχε ἀνάγκη ἀπὸ τὴν κηδεμονευτικὴ προστασία τῆς Κυβερνήσεως καὶ πόσο δυσπιστοῦσε πρὸς τὰ ὄργανα τῆς κρατικῆς μηχανῆς, τοὺς προξένους. Ἀπὸ τὴ συμπολίτευση ὁ Π. Πετράκης πίστευε ὅτι ἡ παράταση πὸ ἔδινε ἡ Κυβέρνηση ἦταν καταστρεπτικὴ γιὰ τὴ ναυτικὴ πίστη σὰν ὑπερβολικὰ ἐλαστικὴ, ἐνῶ ὁ Ἐπ. Δεληγεώργης πρότεινε νὰ δίνεται σὲ ἐξαιρετικὲς περιστάσεις καὶ δευτέρη παράταση. Τὴν πρόταση αὐτὴ δέχτηκε ὁ Ἄ. Σιμόπουλος καὶ ὁ Ἄ. Αὐγερινὸς καὶ τελικὰ ἐνσωματώθηκε στὸ νέο νόμο ΦΝΑ²⁷.

Ἡ ἀνάγκη πὸ ρύθμιζε τὴ συζήτηση αὐτὴ ἦταν ὁ φόβος μήπως ἀπὸ ὑπερβολικὰ ἐλαστικὴ νομοθεσία ἀπομακρυνθοῦν τὰ κεφάλαια πὸ κινουσαν τὴ ναυτιλία καὶ ἀξηθοῦν 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 πλοίαρχων πὸ ἔλεγαν πὸς πίστευαν. Οἱ πλοίαρχοι 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 οικονομικοὺς ὅρους. Οἰκονομικὰ ἰσχυροὶ Ἑλληνες κεφαλαιοῦχοι τοῦ ἐξωτερικοῦ ἀγόραζαν παλιὰ ἀτμόπλοια καὶ τὰ ἐμπιστεύονταν σὲ πλοίαρχους ἀπὸ τὴν πατρίδα τους, τοὺς ὁποίους ἔκαναν συμμετόχους στὰ πλοῖα²⁸. 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, πὸ ἔδειχνε μεγάλη ἐνεργητικότητα. Μαζὶ μὲ τὴ δύναμη τοῦ ναυτικοῦ κεφαλαίου ἰσχυροποιήθηκε ἡ ἀνεξαρτησία καὶ αὐτάρκεια τοῦ καθὼς ὁ ἀτμὸς ὑποκαθιστοῦσε τὸ πανί²⁹.

27. Αὐτόθι, ἀγόρευση Π. Πετράκη, σ. 296 καὶ ἀγόρευση Ἐ. Δεληγεώργη, σ. 301 α - 302 β καὶ 304 α. Ὁ νόμος ΦΝΑ¹ τῆς 28 Νοεμβρίου 1875 «περὶ παρατάσεως τῶν ναυτιλιακῶν διπλωμάτων» δημοσιεύτηκε στὴν Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως, 1875, ἀριθ. 61, σ. 419.

28. Βλ. Ἄ. Ἄ. Ἀ ν δ ρ ε ἀ δ η, *La Marine Marchande Grecque*, Paris 1913, p. 20-21, Ἡ Ἐργαζομένη Ἑλλάς, ἔκδ. Βλ. Γαβριηλίδη, τ. Β', Τὸ ἐμπορικὸν ναυτικὸν 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