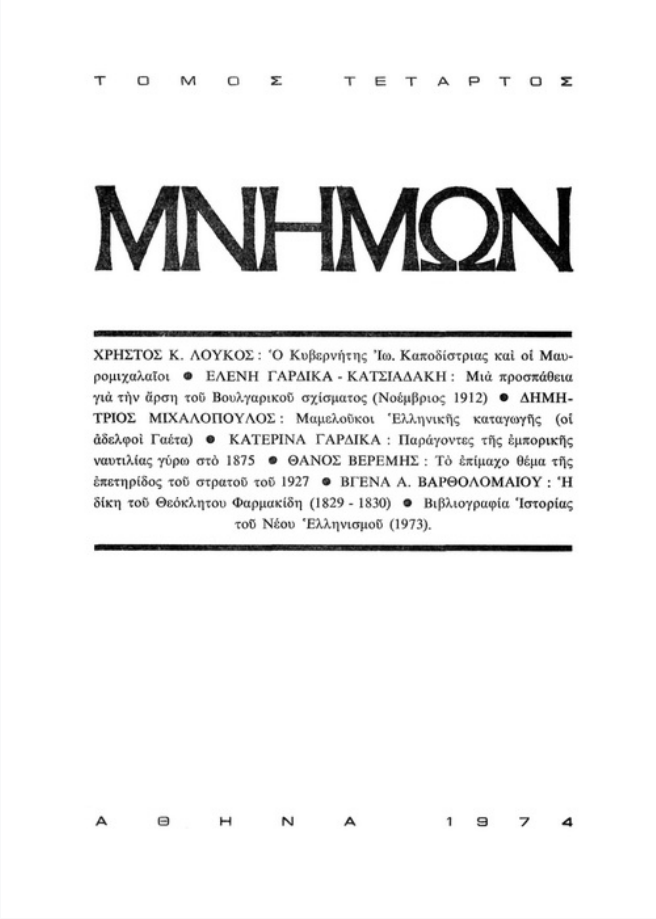
ePublishing

ΕΘΝΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗΣ
EKT NATIONAL DOCUMENTATION CENTRE

Μνήμων

Τόμ. 4 (1974)



ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΤΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΓΥΡΩ ΣΤΟ 1875

ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΓΑΡΔΙΚΑ

doi: 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

https://epublishing.ekt.gr | **e-Εκδότης:** EKT | **Πρόσβαση:** 22/12/2024 09:21:14

ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΓΑΡΔΙΚΑ

ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΤΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΓΥΡΩ ΣΤΟ 1875

Τὰ προβλήματα τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλίας εἶναι ζωτικὰ γενικὰ γιὰ τὴν ἑλληνικὴ οἰκονομία καὶ εἰδικὰ γιὰ τὶς τάξεις ποὺ ἐξαρτῶνται ἀπὸ τὴ ναυτιλία : πλοιοκτῆτες καὶ ἄλλους κεφαλαιούχους, ναυτικοὺς καὶ πλοιάρχους, ἐμπόρους καὶ ναυπηγούς, ὁλόκληρες ναυτικὲς κοινότητες [1]. Τὰ συμφέροντα ὅλων αὐτῶν τῶν τάξεων καὶ κυρίως τοῦ ἑλληνικοῦ κεφαλαίου κρίνονται στὸ ἀκόλουθο ἐπεισόδιο τοῦ τέλους τοῦ 1875.

Τὸ τρίτο τέταρτο τοῦ 19ου αἰώνα ἡ ἄλλοτε ἀκμαία ἑλληνικὴ ναυτιλία ἔχει χάσει τὴν παλιά της δύναμη. Ἀνταγωνίζεται μὲ ξένους ἐμπορικοὺς στόλους ποὺ διαθέτουν ἀτμόπλοια, ἐνῶ στὴν Ἑλλάδα σπανίζει ἡ συγκέντρωση κεφαλαίου ποὺ κάνει ἐφικτὲς τέτιες πολυδάπανες ἐπιχειρήσεις. Τὸ 1856 τὸ ἑλληνικὸ δημόσιο ἀγόρασε ἀπὸ τὴν Ἀγγλία τρία ἐπιβατηγὰ ἀτμόπλοια γιὰ 24.000 λίρες καὶ τὰ παραχώρησε μὲ σύμβαση στὴν «Ἑλληνικὴ Ἀτμοπλοϊκὴ Ἑταιρεία», ποὺ ἱδρύθηκε τότε στὴ Σύρο [2].

---

1. Χαρακτηριστικὸς εἶναι ὁ διπλασιασμὸς τοῦ πληθυσμοῦ τοῦ Πειραιᾶ ἀνάμεσα στὸ 1870 καὶ στὸ 1879 παράλληλα μὲ τὴ σύγχρονη μείωση τῶν πληθυσμῶν τῆς Ὕδρας, τῶν Σπετσῶν, τοῦ Γαλαξιδιοῦ 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», Mediterranée, 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», ἱδρύθη τῷ 1856, ἡ πρώτη ἑλληνικὴ ναυτικὴ ἑταιρία, κληθεῖσα Ἑλληνικὴ Ἀτμοπλοΐα, μὲ ἕδραν τὴν Σύρον. Εἰς τὴν ἑταιρίαν ταύτην τὸ κράτος ἔλαβε μέρος α) ὡς μέτοχος, εἰσενεγκὸν 3 ἀτμόπλοια ἐκτιμηθέντα ἀντὶ £ 24.000 καὶ ἅτινα ἠγόρασε, διὰ λογαριασμὸν τοῦ Δημοσίου, ἐν Ἀγγλίᾳ ὁ τότε πρωθυπουργὸς Α. 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 δυνατὸν ἵνα ἐνθαρρυνθῶσι τὰ ἰδιωτικὰ κεφάλαια καὶ ἀναλάβωσι

Ψηφιοποιήθηκε από τη Βιβλιοθήκη του Ιονίου Πανεπιστημίου
Με την άδεια της Εταιρίας Μελέτης Νέου Ελληνισμού

Ὡς τὸ 1875 ἡ ἑλληνικὴ ναυτιλία εἶχε 28 ἀτμόπλοια (8.241 τόννους) καὶ 1107 ἱστιοφόρα μεγαλύτερα ἀπὸ 30 τόννους (210.079 τόννους), δηλαδὴ σὲ χωρητικότητα ἡ ἱστιοφόρος ναυτιλία ἦταν περίπου 25 φορὲς μεγαλύτερη ἀπὸ τὴν ἀτμοκίνητη [3].

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

---

τὴν ἱδρυθεῖσαν 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 ἑταιρίας καὶ εἰς τὴν ὑπόδουλον... Ἑλλάδα τὸ κράτος εἰσέφερεν εἰς τὴν ἐπιχείρησιν ἓν ἔτι ἑκατομμύριον δρχ., οὕτως ὥστε ἐπὶ συνολικοῦ κεφαλαίου ἐκ 5 ἑκατομμυρίων ἡ κρατικὴ εἰσφορὰ ἀντεπροσώπευε τὸ ἓν καὶ ἥμισυ». «Ἡ ἀτμοπλοΐα αὕτη, συνεπείᾳ κακῆς διοικήσεως, ἀλλὰ καὶ τῆς χρησιμοποιήσεως τῶν πλοίων ὑπὸ τοῦ κράτους εἰς σκοποὺς ξένους πρὸς τὴν ἀποστολήν της, ἤτοι εἰς καταστολὴν στάσεων, ἐξυπηρέτησιν ἐπαναστάσεων, δίωξιν 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 ΛΘ΄ τοῦ 1871, παρεχώρησεν ἐτησίαν ἐπιχορήγησιν ἐκ δρχ. 650.000, διὰ δὲ τοῦ νόμου ΧΚΔ΄ τοῦ 1861 τὸ κράτος ἠγγυήθη παρὰ τῇ Ἐθνικῇ Τραπέζῃ τὴν παραχώρησιν εἰς τὴν ἑταιρίαν δανείου ἐκ δρχ. 1.500.000.

»Ὁ ἀπολογισμὸς τῆς ἀμέσου καὶ ἐμμέσου κρατικῆς οἰκονομικῆς ἀρωγῆς πρὸς τὴν ἀτμοπλοΐαν κατὰ τὸν τριακονταεξαετῆ (1857 - 1892) βίον της ἀναβιβάζει εἰς δρχ. 31.441.333 τὴν ὑλικὴν ταύτην ἀρωγήν». Βλ. Δ. Γ. Παπαμιχαλοπούλου, Περὶ ναυτικῆς πίστεως, Ἀθῆναι 1930, σ. 37 - 38. Κύριοι μέτοχοι τῆς ἑταιρείας ἦταν ἡ Κυβέρνηση (800 μετοχές), ἡ Ἐθνικὴ Τράπεζα (400 μετοχές), ὁ Γεώργιος Σταύρου, ὁ Λαζαρῆς, ὁ Εὐθύμιος καὶ ὁ Ἠλίας Κεχαγιᾶς, ποὺ ἔγινε διευθυντὴς τῆς ἑταιρείας, καὶ ὁ Γεώργιος Ἀντωνόπουλος, πεθερὸς τοῦ Εὐθ. Κεχαγιᾶ. Βλ. Μ. Σ. Εὐλαμπίου, Ἡ ἐν τῇ Ἐθνικῇ Τραπέζῃ τῆς Ἑλλάδος καὶ τῷ Κοινοβουλίῳ Δρᾶσις Εὐθυμίου Ι. Κεχαγιᾶ, τ. Β΄, ἐν Ἀθήναις 1931, σ. 194. Βλ. ἐπίσης Ἰ. Ἀ. Βαλαωρίτη, Ἱστορία τῆς Ἐθνικῆς Τραπέζης, 1842 - 1902, τ. Α΄, μέρος Α΄, Ἀθῆναι 1902, σ. 32 καὶ 59. Γιὰ τὴ σοβαρὴ ἐξάρτηση τῆς «Ἑλληνικῆς Ἀτμοπλοΐας» ἀπὸ τὸ κράτος βλ. καὶ Ἡ Ἐργαζομένη Ἑλλάς, ἔκδ. Βλ. Γαβριηλίδη, τ. Γ΄, Τὸ ἐμπόριον, Ν. Κοτσοβίλλη, Ἡ Σύρος κέντρον τοῦ ἐμπορίου, Ἀθῆναι 1918, σ. 321.

3. Μεγάλη Ἑλληνικὴ Ἐγκυκλοπαιδεία, τ. Ι΄. Ἑλλάς, Ναυτιλία, σ. 200γ-201α.

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

Ψηφιοποιήθηκε από τη Βιβλιοθήκη του Ιονίου Πανεπιστημίου
Με την άδεια της Εταιρίας Μελέτης Νέου Ελληνισμού

σαν καὶ ὁ πλοίαρχος καὶ ὁ ἰδιοκτήτης. Σὲ ἐξαιρετικὲς περιπτώσεις ἐπιτρεπόταν καὶ δεύτερη παράταση ἀπὸ τὶς προξενικὲς ἀρχὲς μὲ σχετικὴ ἐνημέρωση τῆς Γραμματείας τῶν Ναυτικῶν. Ἡ ἀνανέωση ἔπρεπε πάντα νὰ γίνεται στὸ λιμάνι νηολογήσεως τοῦ πλοίου[5]. Στὴν ἐφαρμογή 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 ἡ προστασία τῆς ναυτικῆς πίστεως[6]. Τὸ 1871 ὁ Ὑπουργὸς Ναυτικῶν Περικλῆς Πετράκης προκειμένου νὰ καταρτήσει νομοσχέδιο ποὺ νὰ συμβιβάζει τὰ συμφέροντα τῶν δύο ὁμάδων συμβουλεύτηκε 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[7]. Στὸ νομοσχέδιό του ὁ Π. Πετράκης πρότεινε διάρκεια δεκαοκτὼ μηνῶν

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

6. Ἐφημερὶς 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 ἱδρύσεως ναυτικῆς τράπεζας μὲ κεφάλαια ποὺ θὰ χορηγοῦσε τὸ ναυτικὸ ἀπομαχικὸ ταμεῖο.

7. Ἐφημερὶς 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.

Ψηφιοποιήθηκε από τη Βιβλιοθήκη του Ιονίου Πανεπιστημίου
Με την άδεια της Εταιρίας Μελέτης Νέου Ελληνισμού

γιὰ τὰ διπλώματα χωρὶς δικαίωμα παρατάσεως, ἀλλὰ στὸ τέλος τῆς συζητήσεως στὴ Βουλὴ δέχτηκε διάρκεια δύο ἐτῶν[8].

Στὶς ἀρχὲς Σεπτεμβρίου 1875 60 περίπου ἑλληνικῶν πλοίων ἀπὸ αὐτὰ ποὺ ἦσαν συγκεντρωμένα στὴν Κωνσταντινούπολη εἶχαν λήξει τὰ ναυτιλιακὰ διπλώματα. Οἱ πλοίαρχοι ὅμως, ποὺ εἶχαν συμφέρον νὰ ἀσχοληθοῦν μὲ τὴ μεταφορὰ σιτηρῶν, ζητοῦσαν ἀπὸ τὸν πρέσβυ Κωνσταντινουπόλεως Ἀνδρέα Κουντουριώτη νὰ μεσολαβήσει στὴν Κυβέρνηση γιὰ νὰ ἀπαλλαγοῦν ἀπὸ τὴν ὑποχρέωση νὰ ἐπιστρέψουν, ἀλλιῶς, δήλωναν, τὸ συμφέρον τοὺς καλοῦσε νὰ ἀλλάξουν ἐθνικότητα καὶ νὰ φύγουν γιὰ τὴν Ἀζοφική[9]. Στὴν Ἀθήνα παράγοντες τῆς ναυτιλίας ἀλλὰ καὶ βουλευτὲς πίεζαν τὴν Κυβέρνηση Τρικούπη νὰ παραχωρήσει τὴν ἄδεια ποὺ ζητοῦσαν, πολλοὶ βουλευτὲς μάλιστα προσφέρθηκαν νὰ ὑπογράψουν ἔγγραφο μὲ τὸ ὁποῖο νὰ ἀναλαμβάνουν τὴν εὐθύνη τῆς παραβάσεως τοῦ νόμου. Ἔγιναν τρία ὑπουργικὰ συμβούλια γι' αὐτὸ τὸ ζήτημα καὶ ἡ Κυβέρνηση, προκρίνοντας τὴν ἀνάγκη σεβασμοῦ τῶν νόμων, ἀρνήθηκε νὰ ὑποχωρήσει στοὺς πλοιάρχους χωρὶς τὴ σύμπραξη τῆς Βουλῆς, ἀλλὰ ὑποσχέθηκε στοὺς ἐνδιαφερόμενους ὅτι στὴ Βουλὴ θὰ ὑποστηρίξει τὴ διευκόλυνση τῆς ναυτιλίας[10]. Τελικὰ ὁ πρόξενος Κωνσταντινουπόλεως ἔδωσε στοὺς πλοιάρχους «ἀποδημητήρια» γιὰ τὴν Ἑλλάδα, ἡ ὀθωμανικὴ ὑγειονομικὴ ἀρχὴ τοὺς ἔδωσε πιστοποιητικὰ γιὰ τὴ Μαύρη Θάλασσα καὶ ὁ λιμενάρχης τοὺς ἔδωσε φιρμάνια γιὰ τὴ Μαύρη Θάλασσα. Πέντε ἢ ἕξη πλοῖα γύρισαν στὴν Ἑλλάδα, πέντε ἄλλαξαν σημαία (τρία πῆραν βλάχικη, ἕνα ρώσικη καὶ ἕνα τούρκικη) καὶ τὰ ὑπόλοιπα συνέχισαν τὸ ταξίδι τους μὲ τὰ παραπάνω ἔγγραφα[11].

Στὸ μεταξὺ ὁ Τρικούπης, ποὺ εἶχε παραιτηθῆ ἀπὸ τὶς ἀρχὲς Ὀκτωβρίου, ὑπέβαλε, σύμφωνα μὲ τὴ δέσμευσή του, νομοσχέδιο στὶς 18 Ὀκτωβρίου, ποὺ ἐπέτρεπε στοὺς προξένους, σὲ ὁρισμένες περιπτώσεις, νὰ δίνουν νέα ναυτιλιακὰ διπλώματα[12]. Συγχρόνως ὁ Ὑπουργὸς τῶν Ναυτικῶν

8. Αὐτόθι. Ἔτσι ἐκδίδεται ὁ νόμος ΥΛΔ΄ «περὶ ἰσχύος ναυτιλιακῶν διπλωμάτων» τῆς 5 Ἰουνίου 1871. Βλ. Ἐφημερὶς Κυβερνήσεως, 1871, ἀριθ. 27, σ. 183.

9. Ἀρχεῖον Ὑπουργείου Ἐξωτερικῶν, 1875, 58/1, ἀριθ. 3 270, 3 Σεπτ. 1875, σημείωμα διαβιβάσεως ἐγγράφου μὲ περίληψη τοῦ περιεχομένου, καὶ 8129, Κωνσταντινούπολις 10 Σεπτ. 1875, Πλοίαρχοι πρὸς Πρέσβυ Ἀνδρέα Κουντουριώτη, μὲ εὐνοϊκὴ εἰσήγηση τοῦ Κουντουριώτη πρὸς τὸν Ὑπουργὸ Ἐξωτερικῶν στὸ περιθώριο.

10. Ἐφημερὶς τῶν συζητήσεων τῆς Βουλῆς, Περίοδος Ζ΄, Σύνοδος Α΄, συνεδρίαση 45, 19 Νοεμ. 1875, ἀγόρευση Χ. Τρικούπη, σ. 289α.

11. Αὐτόθι, ἀγόρευση Α. Σιμόπουλου, σ. 277α καὶ συνεδρίαση 46, 20 Νοεμ. 1875, ἀγόρευση Δ. Θεοχάρη, σ. 293 β.

12. Παράρτημα Ἐφημερίδος τῶν Συζητήσεων τῆς Βουλῆς, Περίοδος Ζ΄, Σύνοδος Α΄, τόμος 2ος, ἀριθ. 10, σ. 5 - 6.

Ψηφιοποιήθηκε από τη Βιβλιοθήκη του Ιονίου Πανεπιστημίου
Με την άδεια της Εταιρίας Μελέτης Νέου Ελληνισμού

στὴν Κυβέρνηση Κουμουνδούρου Ἀνδρέας Αὐγερινός, προκειμένου νὰ ρυθμίσει τὸ ζήτημα, ζήτησε τὴ γνώμη τῶν ἐμπορικῶν ἐπιμελητηρίων Σύρου καὶ Πάτρας, ἀσφαλιστικῶν ἑταιρειῶν, ἀξιωματικῶν τοῦ πολεμικοῦ καὶ τοῦ ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ καὶ τοῦ καθηγητὴ τοῦ ἐμπορικοῦ δικαίου Γεώργιου Ἀλ. Ράλλη, πατέρα τοῦ βουλευτὴ Ἀττικῆς Δημ. Ράλλη. Ὅλοι συμφώνησαν ὅτι, σὰν παραχώρηση στοὺς πλοιάρχους, ὁ νόμος ΥΛΔ' 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 ἕνα ταξίδι, ἂν συμφωνοῦν καὶ ὁ πλοίαρχος καὶ ὁ ἰδιοκτήτης καὶ ἂν τὸ πλοῖο εἶχε ναυλωθῆ πρὶν λήξει τὸ δίπλωμα[13]. Στὶς 10 Νοεμβρίου ἡ ἐπιτροπὴ ἐπὶ τῶν ναυτικῶν τῆς Βουλῆς ὁμόφωνα σύστησε τὴν ὑπουργικὴ τροποποίηση[14].

Ἡ συζήτηση στὴ Βουλὴ ἔγινε στὶς 19 καὶ 20 Νοεμβρίου. Σ' αὐτὴν πῆραν μέρος ἀπὸ τὴ συμπολίτευση ὁ Ὑπουργὸς Ναυτικῶν Ἀνδρέας Αὐγερινός, βουλευτὴς Ἠλείας, ὁ Περικλῆς Πετράκης, βουλευτὴς Ἀττικῆς καὶ Ὑπουργὸς Ναυτικῶν τὸ 1871, ὑπεύθυνος γιὰ τὸν ἀναθεωρούμενο νόμο, ὁ Δ. Θεοχάρης, βουλευτὴς Σπετσῶν καὶ πλοιοκτήτης[15], ὁ Ν. Νομικός, βουλευτὴς Θήρας καὶ εἰσηγητὴς τῆς ἐπὶ τῶν Ναυτικῶν Ἐπιτροπῆς τῆς Βουλῆς[16], ὁ Δ. Ζέγγελης, βουλευτὴς Μαντινείας καὶ σύμβουλος τῆς ναυτικῆς τράπεζας «ὁ Ἀρχάγγελος», ὁ Γ. Μίλησης, Ὑπουργὸς Ἐκπαιδεύσεως καὶ Ἐκκλησιαστικῶν καὶ βουλευτὴς Ἐρμιονίδος, 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 θέση. Ἀπὸ τὴν ἀντιπολίτευση μίλησαν οἱ βουλευτὲς τοῦ πέμπτου κόμματος Χ. Τρικούπης, βουλευτὴς Μεσολογγίου, Ἀνάργυρος Σιμόπουλος, βουλευτὴς Παρνασσίδος[17], 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, συνεδρίαση 45, ἀγόρευση Αὐγερινοῦ, σ. 275 β καὶ συνεδρίαση 46, σ. 300 α.

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

15. Ἐφημερὶς τῶν Συζητήσεων τῆς Βουλῆς 1875, συνεδρίαση 46, ἀγόρευση Γ. Μπούμπουλη, σ. 300 β.

16. Πρὶν δύο μῆνες, κάτω ἀπὸ τὴν πίεση τοῦ ἐκβιασμοῦ τῶν πλοιάρχων, παρακαλοῦσε τὴν κυβέρνηση Τρικούπη νὰ τοὺς ἀποδεσμεύσει (αὐτόθι, συνεδρίαση 45, ἀγόρευση Χ. Τρικούπη, σ. 289 α).

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

Ψηφιοποιήθηκε από τη Βιβλιοθήκη του Ιονίου Πανεπιστημίου
Με την άδεια της Εταιρίας Μελέτης Νέου Ελληνισμού

ρικὴ ναυτιλία καὶ γιὰ τὸ κεφάλαιο ποὺ σχετιζόταν μ' αὐτήν. Τὸ ναυτιλιακὸ δίπλωμα, στὸ μέτρο ποὺ προϋποθέτει ἀνανέωση στὸν τόπο ἐγγραφῆς τοῦ πλοίου, ἐγγυᾶται στὸν ἰδιοκτήτη, στὸ δανειστὴ καὶ στὸν ἀσφαλιστὴ ὅτι κατὰ τακτικὰ διαστήματα καὶ σὲ καθορισμένο τόπο θὰ μπορεῖ νὰ ἐπιθεωρεῖ τὴν περιουσία του, νὰ εἰσπράττει τὰ ὀφειλόμενα καὶ νὰ βεβαιώνεται γιὰ τὴν κατάσταση τοῦ πλοίου. Ἡ ἱστιοφόρος ναυτιλία κινδυνεύει ἀπὸ τὸν ἀνταγωνισμὸ τῶν ξένων, κυρίως ἀγγλικῶν καὶ ἰταλικῶν, ἐμπορικῶν στόλων ποὺ ἔχουν κατακλύσει τὴ Μεσόγειο καὶ τὴν ἐξωθοῦν σὲ τυχοδιωκτικὰ ταξίδια στὸν Ὠκεανό. Ἐνῶ παλιότερα ταξίδευαν μόνο τὴν ἄνοιξη καὶ τὸ καλοκαίρι μὲ πληρώματα 70 ὡς 80 ναυτῶν, τώρα ταξιδεύουν καὶ τὸ χειμώνα καὶ μὲ πληρώματα 12 ἢ 13 παρ' ὅλο ποὺ τὰ πλοῖα εἶναι μεγαλύτερα. Ἀπὸ τὸ 1869 στὴ Σύρο «οἱ ναυτιλλόμενοι κατιδόντες τὴν ἀνάγκην 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»[18]. Ἡ ἰδέα τοῦ συνεταιρισμοῦ γιὰ τὴν κατασκευὴ μεγάλων ἱστιοφόρων ἀνήκει στὸν Γ. Μπούμπουλη. Ἀπὸ τὰ ἱστιοφόρα τουλάχιστο 95% δὲν ἀνήκουν στοὺς πλοιάρχους τους[19]. Τὸ μεγαλύτερο μέρος τῆς ναυτιλίας ἐπιβαρύνεται μὲ δάνεια· κατὰ τὸν πρόχειρο ὑπολογισμὸ τοῦ Θεοχάρη ἴσως τὸ 1/4 ἢ τὸ 1/8 μόνο νὰ ἦταν ἐλεύθερο ἀπὸ δάνεια[20]. Τὰ δάνεια ἦσαν ὑψηλότοκα καὶ βραχυπρόθεσμα : δίνονταν γιὰ 4 - 5 χρόνια μὲ τόκο 20%. Ὑπῆρχαν ναυτικὲς τράπεζες στὴν Ἑλλάδα σὰν τὸν «Ἀρχάγγελο», ἀλλὰ μὲ λίγα κεφάλαια[21]. Ναυτοδάνεια ἐπίσης ἔδιναν μεγαλέμ-

18. Αὐτόθι, συνεδρίαση 46, ἀγόρευση Γ. Μπούμπουλη, σ. 291 α-β. Τὸ κοιλὸ εἶναι μονάδα χωρητικότητας ἴση, στὴν Ἑλλάδα, μὲ 20 - 24 ὀκάδες. Ἡ ὀκᾶ σὰν μονάδα μετρήσεως ὑγρῶν δὲν εἶναι σταθερή, ἀλλὰ ἀνάλογη μὲ τὸ εἰδικὸ βάρος τοῦ εἴδους ποὺ μετράει καὶ εἶναι ἴση μὲ τὸν ὄγκο τοῦ εἴδους, βάρους μιᾶς ὀκᾶς. Ἕνα κοιλὸ πρὸς 22 ὀκάδες εἶναι περίπου 28 χιλιόγραμμα, ἄρα ἕνας τόννος εἶναι περίπου 35 κοιλά. Ἕνα 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 τους σὲ σιτηρά).

19. Αὐτόθι, ἀγόρευση Π. Πετράκη, σ. 296 β. Ὁ Α. Αὐγερινὸς πληροφορεῖ τὴ Βουλὴ ὅτι τὰ πλοῖα ποὺ ἀνήκουν στοὺς πλοιάρχους τους εἶναι 27, ἐνῶ τὰ πλοῖα 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 καὶ ἀγόρευση Ν. Νομικοῦ, σ. 284α. Ἡ ναυτικὴ τράπεζα «Ἀρχάγγελος» ἱδρύθηκε τὸ 1869 ἀπὸ τὸν Κεφαλονίτη Ἰωάννη Σκαλτσούνη, σὲ ἐποχὴ ποὺ ἡ ἱστιοφόρος ναυτιλία εἶχε σχεδὸν ἀκινητοποιηθῆ ἀπὸ ἔλλειψη πιστώσεων. Βλ. Ἀνασκευὴ τῆς Ἀπολογίας τοῦ Προέδρου τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ

Ψηφιοποιήθηκε από τη Βιβλιοθήκη του Ιονίου Πανεπιστημίου
Με την άδεια της Εταιρίας Μελέτης Νέου Ελληνισμού

ποροι καὶ ἄλλοι κεφαλαιοῦχοι μὲ ὑψηλὸ τόκο[22]. Κέντρο γιὰ σύναψη τέτιων δανείων ἦταν ἡ Σύρος[23].

Στὴ συζήτηση ἀναπτύχθηκαν τρεῖς ἀπόψεις καὶ προτάθηκαν τρία νομοσχέδια. Ὁ Ἀνάργυρος Σιμόπουλος ποὺ πρότεινε δικό του νομοσχέδιο θεωροῦσε ὅτι γιὰ νὰ ἀναπτυχθῆ ἡ ἑλληνικὴ 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· θεωρώντας την ὅμως σὰν τελικὸ σκοπό, ζήτησε ὅσος ἔλεγχος ἦταν ἀναγκαῖος γιὰ τὴν ἐξασφάλιση τῶν κεφαλαίων καὶ τῆς ναυτικῆς πίστεως, νὰ γίνεται μὲ τὰ σύγχρονα μέσα ἐπικοινωνίας : τὸν τηλέγραφο, τὸ σιδηρόδρομο καὶ τὸ διεθνὲς δίκτυο τῶν ἀσφαλιστικῶν ἑταιρειῶν. Ἔτσι, μὲ τὴ συγκατάθεση τῶν ἰδιοκτητῶν καὶ τῶν πιστωτῶν τὰ ναυτιλιακὰ διπλώματα θὰ μποροῦσαν νὰ ἀνανεώνονται στὴν Κωνσταντινούπολη, Ἀλεξάνδρεια, Λονδίνο, Μασσαλία καὶ Τεργέστη καθὼς καὶ στὰ εὐπρόσιτα Ἑλληνικὰ λιμάνια τῆς Σύρου, τοῦ Πειραιᾶ, τῆς Πάτρας, τῆς Ζακύνθου, τῆς Κεφαλονιᾶς καὶ τῆς Κέρκυρας, γιὰ νὰ μὴν ἀναγκάζονται τὰ πλοῖα νὰ κάνουν περιττὲς διαδρομές[24]. 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 ἀνεπαρκὲς τὸ ὑπουργικὸ νομοσχέδιο ποὺ ἁπλῶς ἔδινε μία παράταση γιὰ ἕνα προσυμφωνημένο ταξίδι. Πίστευε στὴν ἀνάγκη ἀπόλυτης ἀποδέσμευσης τῆς ναυτιλίας ἀλλὰ καὶ αὐτὸς συμμεριζόταν τὶς προτάσεις τοῦ Σιμόπουλου σὰν τὶς συμφορώτερες ἀπὸ τὶς ἐφικτές[25].

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 κεφαλαιούχων[26]. Τὸ ὑπουργικὸ ὅμως νομοσχέδιο ποὺ παραχωροῦσε στοὺς πλοιάρχους τὴν παράταση μὲ τοὺς ὅρους ποὺ οἱ ἴδιοι οἱ πλοιοκτῆτες καὶ πιστωτὲς συμφώ-

Ταμείου Γ. Ζωχιοῦ ἐπὶ τῆς πρὸς τὴν Βουλὴν δοθείσης ὑπὸ τῶν Ἐμποροπλοιάρχων Ὕδρας Ἀναφορᾶς, Ἀθῆναι 1871, σ. 48.

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

23. Πρβλ. Μ. Σ. Εὐλαμπίου, ἔνθ. ἀν., σ. 193 γιὰ τὴ δράση τοῦ Ἠλία Κεχαγιᾶ.

24. Ἐφημερὶς τῶν Συζητήσεων τῆς Βουλῆς, ἔνθ' 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.

Ψηφιοποιήθηκε από τη Βιβλιοθήκη του Ιονίου Πανεπιστημίου
Με την άδεια της Εταιρίας Μελέτης Νέου Ελληνισμού

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 ποὺ ἔδινε ἡ Κυβέρνηση ἦταν καταστρεπτικὴ γιὰ τὴ ναυτικὴ πίστη σὰν ὑπερβολικὰ ἐλαστική, ἐνῶ ὁ Ἐπ. Δεληγεώργης πρότεινε νὰ δίνεται σὲ ἐξαιρετικὲς περιστάσεις καὶ δεύτερη παράταση. Τὴν πρόταση αὐτὴ δέχτηκε ὁ Ἀ. Σιμόπουλος καὶ ὁ Ἀ. Αὐγερινὸς καὶ τελικὰ ἐνσωματώθηκε στὸ νέο νόμο ΦΝΑ΄ [27].

Ἡ ἀνάγκη ποὺ ρύθμιζε τὴ συζήτηση αὐτὴ ἦταν ὁ φόβος μήπως ἀπὸ ὑπερβολικὰ ἐλαστικὴ νομοθεσία ἀπομακρυνθοῦν τὰ κεφάλαια ποὺ κινοῦσαν 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 ποὺ ἔλεγαν πὼς πίστευαν. Οἱ πλοίαρχοι τελικὰ δὲν εἶχαν ἄλλη δύναμη πάνω στὸ νομοθετικὸ σῶμα ἀπὸ τὴν ἐκ τῶν πραγμάτων ἐξουσία τους πάνω στὴν ξένη περιουσία.

Ἡ ἑλληνικὴ ἐμπορικὴ ναυτιλία πῆρε ἁλματώδη ἀνάπτυξη ἀπὸ τὴν τελευταία δεκαετία τοῦ 19ου αἰώνα, κάτω ἀπὸ διαφορετικοὺς οἰκονομικοὺς ὅρους. Οἰκονομικὰ ἰσχυροὶ Ἕλληνες κεφαλαιοῦχοι τοῦ ἐξωτερικοῦ ἀγόραζαν παλιὰ ἀτμόπλοια καὶ τὰ ἐμπιστεύονταν σὲ πλοιάρχους ἀπὸ τὴν πατρίδα τους, τοὺς ὁποίους ἔκαναν συμμετόχους στὰ πλοῖα [28]. Ἀπὸ τὸ 1892, ὅταν χρεωκόπησε ἡ «Ἑλληνικὴ Ἀτμοπλοΐα» τῆς Σύρου, τὸ κράτος ἔπαψε νὰ ἐπεμβαίνει καὶ ἄφησε ἐλεύθερη τὴν ἰδιωτικὴ πρωτοβουλία στὴν ἀνάπτυξη τῆς ἀτμοκίνητης ναυτιλίας, ποὺ ἔδειχνε μεγάλη ἐνεργητικότητα. Μαζὶ μὲ τὴ δύναμη τοῦ ναυτικοῦ κεφαλαίου ἰσχυροποιήθηκε ἡ ἀνεξαρτησία καὶ αὐτάρκειά του καθὼς ὁ ἀτμὸς ὑποκαθιστοῦσε τὸ πανί [29].

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

28. Βλ. Ἀ. Ἀνδρεάδη, La Marine Marchande Grecque, Paris 1913, p. 20-21, Ἡ Ἐργαζομένη 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, ἔνθ. ἀν. I, σ. 328 - 9

Ψηφιοποιήθηκε από τη Βιβλιοθήκη του Ιονίου Πανεπιστημίου
Με την άδεια της Εταιρίας Μελέτης Νέου Ελληνισμού