

ΠΕΡΙ ΤΗΣ ΠΡΩΤΗΣ ΑΤΜΟΠΛΟΪΚΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ

Τοῦ κ. ΛΑΖΑΡΟΥ Θ. ΧΟΥΜΑΝΙΔΗ

Τακτικοῦ Καθηγητοῦ τῆς Ἀνωτάτης Βιομηχανικῆς Σχολῆς Πειραιῶς

Ἡ ἑλληνικὴ ναυτιλία ἥρχισε νὰ ἀναπτύσσεται ἀπὸ τῆς Τουρκοκρατίας καὶ εἰς τοῦτο συνετέλεσαν αἱ συνθῆκαι τοῦ Κιουτσούκ Καϊναρτζῆ (1774) καὶ τοῦ Ἰασίου (1792) ἴδιαιτέρως τῆς πρώτης, ὡστε αἱ νῆσοι "Υδρα, Σπέτσαι καὶ Ψαρά νὰ ἀναλάβουν τὴν πρωτοπορίαν εἰς τὴν ἑλληνικὴν ναυτιλίαν, τεθεισῶν ἐπὶ κεφαλῆς τῶν λοιπῶν νήσων (Μυκόνου, Κάσου, Σάμου, Ἀνδρου, Καστελλορίζου, Σάμου, Μυτιλήνης, Λήμνου, Χίου, Κεφαλληνίας, Ἰθάκης κ.ἄ.) καὶ ναυτικῶν κέντρων (Γαλαξειδίου, Αίτωλικοῦ, Μεσολογγίου, Κύμης Εύβοίας, Στυλίδος, Χαλκικοῦ Κόλπου, Ζαγορᾶς καὶ Τρίκερι Μαγνησίας κ.ἄ.). Ἐπίσης οἱ Ναπολέόντειοι Πόλεμοι προσέδωσαν τεραστίαν ὅθησιν εἰς τὴν ἑλληνικὴν ναυτιλίαν διὰ νὰ συσσωρευθοῦν τεράστια κέρδη ἐκ τοῦ σιτεμπορίου⁽¹⁾.

Ἡ ναυπήγησις ὅμως τῶν πλοίων καὶ ὁ ἐφοπλισμός των εἰς μίαν ἐποχὴν καθ' ἥν ὑπῆρχεν ἔλλειψις κεφαλαίων δυναμένων νὰ διατεθῶσιν ὑπὸ ἐνὸς καὶ μόνον πλοιοκτήτου ὀδήγησεν εἰς τὸν θεσμὸν τῆς συντροφοναυτίας⁽²⁾. Ὑπὸ τὴν συντροφοναυτίαν ἀνεδείχθη ἡ ἑλληνικὴ ἐπιχειρηματικὴ δραστηριότης ἐπὶ τῶν ἔργων θαλάσσης, ὡστε μετά τὴν Ἀνεξαρτησίαν νὰ συνεχισθῇ αὕτη καὶ νὰ ἀνυψώσῃ τὴν ἑλληνικὴν ναυτιλίαν εἰς ἐπίπεδον τοιοῦτον, ὡστε νὰ γίνη ἀνταγωνιστής τῶν διαθετουσῶν ισχυρὰν ἐμπορικὴν ναυτιλίαν χωρῶν. Ἡ Μαύρη Θάλασσα, ἡ Ἀζοφική, ἡ Νοτιο - Ανατολικὴ Λεκάνη τῆς Μεσογείου ἦτο ὁ βασικὸς θαλάσσιος χῶρος εἰς τὸν ὃποῖον ἐπεκτείνετο τὸ ἑλληνικὸν θαλάσσιον ἐμπόριον. Τὰ ἐκ Κωνσταντινουπόλεως διερχόμενα πλοῖα τὸ 1853 εἶχον ὡς πρῶτα τὰ ἑλληνικὰ (967.000 τόννους), δεύτερα τὰ ἀγγλικά (505.000 τόννους), τρίτα τὰ ρωσικά (335.000 τόννους) καὶ τέταρτα τὰ γαλλικά (70.000 τόννους)⁽³⁾.

Κατὰ τὴν μετά τὴν Ἀνεξαρτησίαν περίοδον ἡ ἀνοδος τῆς ἑλληνικῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας ὀφείλετο, ἐκτὸς τοῦ δραστηρίου ἐμπορίου τῆς Μαύρης Θαλάσσης εἰς τὸ χαμηλὸν κόστος ναυπηγήσεως, ὡστε κατὰ τόννον νὰ στοιχίζῃ αὕτη ἐν Ἐλ-

1. Λ. Θ. Χουμανίδη : Περὶ τῆς Οἰκονομίας καὶ Ναυτιλίας τῶν τριῶν νήσων "Υδρας, Σπέτσαι καὶ Ψαρῶν κατὰ τὴν Τουρκοκρατίαν (Ἀνάτυπον ἐκ τῆς ἐπιστημονικῆς Ἐπετηρίδος τῆς Παντείου Ἀνωτάτης Σχολῆς Πολιτικῶν Ἐπιστημῶν), Ἀθῆναι, 1972, σελ. 182 κ.έπ.

2. Λ. Θ. Χουμανίδη, σελ. 199 καὶ 201 - 202.

3. Α. Ἀνδρεάδη : La Marine Marchande Hellénique εἰς «Ἐργα», τόμ. Β', σελ. 266.

λάδι 124 φράγκα, ένθη εἰς τὰ γαλλικὰ ναυπηγεῖα 328 φράγκα, ώς ἐπίσης καὶ εἰς τὴν διατήρησιν τοῦ πνεύματος τῆς συνεργασίας, τὸ ὄποιον τόσα δφέλη προσέφερεν εἰς τὸν "Ἐλληνα ναυτίλλον κατὰ τοὺς χρόνους τῆς δουλείας.

Ο Κριμαϊκὸς Πόλεμος (1853 - 1856) ἐβοήθησε μὲν τοὺς Ἐλληνας μετὰ τὴν ναυτιλιακὴν κρίσιν τοῦ 1848 - 1852, οὗτοι ὅμως δὲν ἐπωφελήθησαν ὅσον θὰ ἡδύ-ναντο ἐξ αἰτίας τοῦ γεγονότος ὅτι ὅντες ἔχθροι τῶν Τούρκων ἐδίσταζον νὰ βοηθήσουν τούτους εἰς τὸν κατὰ τῶν ὁμοθρήσκων Ρώσσων πόλεμον. Ἡ ἑλληνικὴ ναυτιλία πάντως συνέχισε τὰ ἀλλατά της καὶ τὰ ἑλληνικὰ πλοῖα ἀντηγωνίζοντο τὰ πλοῖα τῶν ἄλλων ναυτικῶν δυνάμεων αὐλακώνοντα τὰς θαλάσσας. Δι' ὃ καὶ οἱ Γάλλοι τὸ 1850 κατηγόρησαν τὰ ἑλληνικὰ πλοῖα ώς ἀναξιόπιστα, διὰ νὰ μὴ γί-νωνται ἀσφαλίσεις ἐπὶ φορτίων ὑπ' αὐτῶν μεταφερομένων⁽¹⁾. Παρὰ ταῦτα ἡ ἑλλη-νικὴ ἐμπορικὴ ναυτιλία ἐξηκολούθησε τὴν ἄνοδόν της διὰ νὰ ἀναδειχθῶσιν αἱ νῆσοι, Σύρος, Ἀνδρος, Σκόπελος, Σκιάθος, Θήρα, Λέσβος, Χίος, Σάμος, Ἰκα-ρία, Λέρος, Καστελλόριζον, Κάλυμνος, Σύμη, Κεφαλληνία (ἀπὸ τοῦ 1864) καὶ ἡ Ίθάκη. Ἐπίσης διεκρίθησαν διὰ τὴν ναυτιλιακὴν δραστηριότητά των τὸ Γαλαξεί-διον, ὁ Πειραιεύς, ἡ Καλαμάτα, αἱ Πάτραι, ἡ Κύμη, ἡ Κάρυστος κ.ἄ. Ἄλλα ἡ δυσφήμησις ἦλθεν ἐκ νέου νὰ καταφέρῃ πλῆγμα κατὰ τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλίας καὶ αὐτὴν τὴν φορὰν ὑπὸ τῶν "Ἀγγλων, οἵτινες ἔβλεπον ταύτην νὰ ἀνδροῦται ἐπικινδύνως καὶ νὰ τοὺς συναγωνίζεται ἀνὰ τὰς θαλάσσας. Ἐν τούτοις, ἡ ἑλληνικὴ ναυτιλία ἐπέτυχε νὰ ἀντιπαρέθῃ καὶ τὸ ἐμπόδιον τοῦτο.

Ἡ ἀτμήλατος ὅμως ναυτιλία ἐπέπρωτο νὰ δημιουργήσῃ δι' ἔνα ὠρισμένον χρονικὸν διάστημα ναυτιλιακὴν κρίσιν⁽²⁾. Οὕτω, τὰ ναυτιλιακὰ κέντρα ἥρχισαν νὰ ἀποψιλώνωνται καὶ οἱ πληθυσμοί των νὰ στρέψωνται πρὸς τὸν βιομηχανοποιού-μενον Πειραιᾶ⁽³⁾, ὥστε ὁ ἄλλοτε ναυτικὸς νὰ καταστῇ ἐργάτης καὶ οἱ Ἐλληνες πλοιοκτῆται νὰ περιπέσουν εἰς πτωχείαν καὶ περισυλλογὴν ἔναντι τῶν νέων συνθη-κῶν ὃς ἐδημιούργησεν ἡ πρόοδος καὶ ἡ νέα ἐνέργεια, ὁ ἄνθραξ, δστις ἀντικατέστη-σε τὰ ίστια.

Τὸ ἐμπόδιον τοῦτο ὑπερεπηδήθη μὲ τὴν σὸν τῷ χρόνῳ ὑποκατάστασιν τοῦ ιστιοφόρου ἀπὸ τὸ ἀτμόπλοιον. Διὰ τὴν ἀνάδειξιν ὅμως τῆς ἀτμηλάτου ναυτιλίας

1. Α. Λαιμοῦ: Τὸ Ναυτικὸν τοῦ Γένους τῶν Ἐλλήνων, "Αθῆναι, 1968, τόμ. Α", σελ. 142.

2. Οὕτως, ἐνθὲ τὸ 1860 ἡ Ἐλλάς ἡρίθμει 1212 πλοῖα χωρητικότητος 233.732 τόννων, τὸ 1912 ἡρίθμει 760 πλοῖα χωρητικότητος 101.459 τόννων (Α. "Ανδρέαδην: ἔνθ. ἀν., σελ. 267).

3. Πάτραι, Σύρος, Πειραιεὺς διεξεδίκουν τὸ προνόμιον τοῦ ἐλευθερίου λιμένος. Οὕτως ἡ ἐφημερὶς «Καρτερία» τῶν Πατρῶν ἔγραφεν (22 Νοεμβρίου 1842) «Ποῖος εἶναι ὁ τόπος αὐτὸς δστις πρόκειται νὰ γίνῃ ἐλεύθερος λιμήν; Ὁ Πειραιεύς. Τί δὲ ἐστὶ Πειραιεύς; Τόπος ἔρημος καὶ ἀκατοίκητος εἰσέτι, τόπος ἀπόκεντρος καὶ μὴ παρέχων οὐδεμίαν ἀφορμὴν διὰ νὰ προκαλέσῃ τὴν συγκέντρωσιν τοῦ ἐμπορίου. Τὸ Ἐμπορικὸν Ἐπιμελητήριον τῆς Σύρου εἰς ἔγγραφό του (13 Δεκεμβρίου 1842) εἰς τὴν Κυβέρνησιν ἔγραφεν: «Δέν βλέπομεν καλύτερον λιμένα ἀπὸ τὴν Σύρον, δστις, ὡς γνωρίζει ἡ Κυβέρνησις φέρει ἐν ἑαυτῷ ὅλα τὰ ἀπαιτούμενα προσόντα διὰ τὴν ἐγκαθίδρυσιν ἐλευθέρου λιμένος. Ὁ Πειραιεύς ἀπήντησε (28 Δεκεμβρίου 1842) «Ἄντη (ἢ Σύρος) εἶναι νῆσος καὶ οὐδὲ ἐμπορικῶς, οὐδὲ πολιτικῶς συμφέρει νὰ ἐμπειριλάβῃ εἰς ἑαυτήν, νῆσον οὖσαν, δλον τὸν ἐμπορικὸν τῆς Ἐλλάδος πλοῦτον... Ποῖος λιμήν, ποία ἄλλη θέσις τῆς Ἐλλάδος δύναται νὰ παρέξῃ τοιαῦτα πλεονεκτήματα δποῖα ὁ λιμὴν τῆς πρωτευούσης»;

καὶ γενικῶς ἐν Ἑλλάδι τὸ ἔναυσμα ἐδόθη ὑπὸ τοῦ Κράτους διὰ τῆς ἀγορᾶς τριῶν ἀτμοπλοίων ἐξ Ἀγγλίας τὰ «"Υδρα», «Πανελλήνιον» καὶ «Βασίλισσα τῆς Ἑλλάδος», ἐνῷ οἱ Ἑλληνες πλοιοκτῆται προσημόσθησαν καὶ αὐτοὶ μὲ πρῶτον τὸν ἐγκατεστημένον εἰς Σύρον Ψαριανὸν Μπουρέκαν, δὲ ὅποιος ἐφωδίασε τὸ ἴστιοφόρον του μὲ ἀτμομηχανὴν κινοῦσαν τροχούς⁽¹⁾.

Ἡ πρωτοβουλία ὅμως ἐνὸς ἀτόμου δὲν ἦτο ἀρκετή, ἀπητεῖτο ἡ ὁργάνωσις ἐκτεταμένης ἐπιχειρήσεως. Δι’ ὃ καὶ ἀπεφασίσθη ὑπὸ Συριανῶν ἡ ἰδρυσις τῆς «Ἑλληνικῆς Ἀτμοπλοΐας» μὲ ἔδραν τῆς τὴν συγκεντρώνουσαν τότε τὴν ναυτιλιακὴν ἐμπορικὴν κίνησιν, Ἐρμούπολιν.

* * *

Ἡ Σῦρος ἀπετέλεσε κατὰ τὸν Ἀγῶνα τὸ καταφύγιον τῶν ἐναπομεινάντων Ἑλλήνων φυγάδων ἐκ τῶν ἀκτῶν τῆς Μ. Ἀσίας, τῆς Χίου καὶ τῶν Ψαρῶν, οἵτινες εἰς αὐτὴν ἀνεζήτησαν ἀσφαλές καταφύγιον ἐκ τῆς μανίας τοῦ κατακτητοῦ. Καὶ τοῦτο διότι ἡ Σῦρος ἀσπασθεῖσα κατὰ τὴν Ἐνετοκρατίαν τὸ καθολικὸν δόγμα καὶ ὑπὸ τὴν προστασίαν τῆς Γαλλίας τελοῦσα, μὴ εἰσελθοῦσα εἰς τὸν Ἀγῶνα ἐπέτυχε διὰ τῆς οὐδετερότητός της νὰ βοηθήσῃ κατ’ ἄλλον τρόπον τὸν Ἐθνος⁽²⁾.

Οὕτω, μετὰ τὴν Ἀνεξαρτησίαν, ἡ Σῦρος εὑρέθη ἐπὶ κεφαλῆς τοῦ ἐμπορίου, τῆς βιομηχανίας καὶ τῆς ναυτιλίας, συγκεντρώσασα καὶ τὰ ἀπαραίτητα κεφάλαια, οὐχ ἡττον ἐνισχυθεῖσα καὶ ἐκ τῶν καταφυγόντων εἰς αὐτὴν Χίων ἐμπόρων διὰ νὰ προστεθοῦν εἰς αὐτοὺς ἀργότερον καὶ οἱ διμογενεῖς τοῦ ἔξωτερικοῦ.

Ἡ Ἐρμούπολις, πρωτεύουσα τῆς Σύρου, κέντρον οἰκονομικὸν καὶ ναυτιλιακόν, ἦτο κατεσπαρμένη ἀπὸ ναυπηγεῖα, ὥστε τὰ $\frac{8}{10}$ τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων νὰ ναυπηγῶνται εἰς αὐτὴν⁽³⁾ καὶ μάλιστα νὰ καθελκύεται τούτων εἰδικός τύπος συριανοῦ πλοίου⁽⁴⁾.

Τὰ ναυπηγεῖα τῆς Ἐρμούπόλεως εἰργάζοντο συνεχῶς ὡς κυψέλαι δραστηριότητος προμηθεύουσαι εἰσοδήματα εἰς ναυπηγούς, ξυλουργούς, σιδηρουργούς,

1. Σ. Βαφία : Τὸ πρῶτον ἐν Ἐρμούπόλει Ναυτιλιακὸν Συνέδριον εἰσήγησις 14ης Μαΐου 1972 κατὰ τὴν εἰς Σύρον προέκτασιν τῶν ἐργασιῶν τοῦ Ε΄ Συνεδρίου τῆς Ἑλληνικῆς Ἐταιρείας Οἰκονομικῶν Ἐπιστημῶν μὲ θέμα: «Ἡ Ἐμπορικὴ Ναυτιλία τῆς Ἑλλάδος, εἰς Τόμον «Ἡ Ἐμπορικὴ Ναυτιλία τῆς Ἑλλάδος» (Ε΄ Συνέδριον τῆς Ἑλληνικῆς Ἐταιρείας Οἰκονομικῶν Ἐπιστημῶν), Πειραιεὺς 1972, σελ. 486.

2. Τὸ 1853 ἡ Ἐρμούπολις ἡρίθμει 19.981 κατοίκους, ἐνῷ ὁ πληθυσμὸς τῶν Ἀθηνῶν ἀνήρχετο εἰς 30.590 (τὸν ἀριθμὸν τοῦτο ἀναφέρει ὁ Μίνως Μπογιατζόγλου, σελ. 11), τῶν Πατρῶν εἰς 15.853 καὶ τοῦ Πειραιῶς μόλις εἰς 5434 κατοίκους, (Α. Ἀνδρεάδην: *Les progrès Économiques de la Grèce depuis quarante ans* εἰς «Ἐργα», Τόμ. Β', σελ. 186. Περὶ τούτων καὶ εἰς Σ. Βαφίαν: Τὸ πρῶτον ἐν Ἐρμούπόλει Ναυτιλιακὸν Συνέδριον, σελ. 483).

3. Α. Λαιμόν: σελ. 136 - 138.

4. Τὸ μεγαλύτερον τῶν ναυπηγηθέντων πλοίων ἦτο τὸ «Ἀργώ» τοῦ I. Βάττη, χωρητικότητος 750 τόννων (1873) (Σ. Βαφίαν: σελ. 485). Μεταξὺ δὲ τῶν σπουδαιοτέρων Σύρων ναυπηγῶν ήσαν οἱ Π. Μάσχας, Παγίδας καὶ διοίς του, Μ. Ποντός, Ἀν. Λειβαδάρας, Χριστοφῆς, Στ. Κουφουδάκης, Π. Μπούμης κ.ἄ. (Τ. Ἀμπελᾶν: σελ. 706) ἐνῷ εἰς τὰ ναυπηγεῖα τῆς νήσου εἰργάζοντο περίπου 2000 ἐργάται (Γ. Ν. Ζωγραφάκη : «Ἡ Ἐρμούπολις, ὑπὸ ἐμπορικήν, βιομηχανικήν, ναυτιλιακὴν ἀποψιν, ἐν Ἀθήναις 1886, σελ. 4).

χαλκουργούς, σχοινεμπόρους και ἐμπόρους παντός εἰδους ἔχοντας σχέσιν μὲ τὴν ναυτιλίαν. Τὰ εἰσοδήματα αὐτὰ λαμβανόμενα ὑπὸ χιλιάδων ἐργαζομένων, εἰδικότητος πάσης φύσεως, οὐχὶ μόνον ἔξηρκουν διὰ τὴν ζωὴν τῆς οἰκογενείας των ἀλλὰ και διὰ νὰ ἀποταμεύουν και νὰ ἐπενδύουν εἰς οἰκίας, κτήματα κλπ.

Οὕτως, ἡ Ἐρμούπολις κατέστη ἡ καρδία τῆς νῆσου και τὸ μεγαλύτερον ναυτιλιακὸν κέντρον τροφοδοτοῦ τὴν Σμύρνην, Συρίαν, Ἀλεξάνδρειαν, ἀποτελοῦσα πραγματικὴν ἐμπορικὴν γέφυραν τῆς Εὐρώπης πρὸς τὴν Ἀνατολήν.

Διὰ τὴν τοιαύτην τῆς Ἐρμούπολεως ἀνάδειξιν, ἥδη ἀπὸ τοῦ 1834, ἐκ πληροφοριῶν τῆς Δημογεροντίας πρὸς τὴν Νομαρχίαν διὰ τοῦ ὑπὸ ἀριθ. 4493 ἐγγρ. τοῦ 1834 ἀναγινώσκομεν :

«Ἡ νεόκτιστος πόλις αὕτη Ἰδίαν γεωργήσιμον γῆν δὲν ἀπέκτησεν· ἡ μικρὰ νῆσος αὕτη εὑρέθη δόλόκληρος οἰκειοποιημένη ἀπὸ τοὺς αὐτόχθονας, παλαιοὺς κατοίκους τῆς ἄνω πόλεως Σύρας. Εἰς μόνον δὲ τὰ πέριξ τῆς Ἐρμούπολεως ὅπου ἀλλοτε ἦτο γῆ χέρσος, ἐκεῖ μόνον διὰ τῆς φιλοπονίας τῶν παροίκων γεωργῶν ἀνηγέρθησαν κηπουρικὰ καταστήματα οὐκ δλίγα, ἐξ ὧν ἡ πόλις λαμβάνει τὰ πρὸς χρῆσιν τῆς λάχανα: διὰ τὸ ἄγονον ὄμως τῆς γῆς και τὴν κακὴν ποιότητα τῶν ὄντων, αὐτὰ δὲν δύνανται νὰ βελτιωθῶσι ἐπὶ πολὺ.

Τὸ ἐμπόριον γνωστὸν εἶναι ὅτι ὑπάρχει ὁ κυριώτερος κλάδος τῆς βιομηχανίας τῶν κατοίκων, τὸ δόποιον δὲν γγωρίζομεν νὰ ἔκαμε σημαντικήν τινα πρόσδον εἰς τὸ ἐνεστώς ἔτος. Τοῦτο δὲ διὰ νὰ ἀναπτυχθῇ και ἀκμάσῃ ἐπὶ πλέον, δὲν ἀπαιτεῖ ἵσως ἐνίσχυσιν Ἰδιαιτέρων, ἀπαιτεῖ μόνον ὅ,τι και πᾶσ' ἄλλη ἐμπορικὴ πόλις, δηλονότι ἰσότητα τελῶν και τούτων δσον ἐνεστιν ἐλαφρῶν, μέσα τακτικὰ και ἀσφαλῆ, κοινωνίας μὲ τὰς ἄλλας πόλεις τοῦ κράτους και τὰ ἐμπορικώτερα τῶν ἔνων ἐπικρατειῶν μέρη, διατήρησιν τοῦ καταστήματος τῆς διαμετακομίσεως, μέσον πρόσφορον εἰς αὔξησιν και ἐμψύχωσιν τοῦ ἔξωτερικοῦ ἐμπορίου.

Εἰς τὴν Ἐρμούπολιν τέχναι δὲν ὑπάρχουσιν, ἥγονυ τοιαῦται δόποιαι νὰ σχηματίζουσι κλάδον τινὰ βιομηχανίας λόγου ἄξιον. Σημαντικώτερος πάντων εἶναι δ τῆς βιομηχανίας, και αὐτὸς εἰς μαρασμὸν ἥδη διὰ τὴν ἐπικρατοῦσαν δυστυχίαν τοῦ θαλασσίου ἐμπορίου. Ὑπάρχουσι και τινες ἄλλαι βάναυσοι τέχναι ὡς ἡ Σιδηρουργία και Βυρσοδεψία, αἵτινες φαίνονται κατά τι ἀκμάζουσαι, δλαι ὄμως ἐμφαίνουσι τὴν νηπιώδη κατάστασιν τοῦ ἔθνους. Οὐδὲ δυνατὸν φαίνεται νὰ ἐλπίζεται τὴν σημαντικήν εἰς αὐτὰς βελτίωσιν, ἀν δὲν προοδεύσῃ ἡ τοῦ ἔθνους εὐημερία, ση τις σημαντικήν εἰς αὐτὰς βελτίωσιν, ἀν δὲν προοδεύσῃ ἡ τοῦ ἔθνους εὐημερία, ἔργον τοῦ χρόνου, τῆς εὐνομίας και τῆς εἰρήνης ἀποτέλεσμα.

Πανηγύρεις ἐμπορικαι δὲν φαίνονται ἀναγκαῖαι ἐνταῦθα και οὕτε δύνανται νομίζομεν νὰ ὑπάρξωσι, τὸ μὲν διότι αἱ πέριξ νῆσοι οὕτως ἡ ἄλλως ἐντεῦθεν πρέπει νὰ προμηθευθῶσιν δσων ἔχουσιν χρείαν. Τὸ δὲ διότι δὲν εἶναι εὔκολον μεταξὺ νῆσων νὰ φυλαχθῇ τακτικὴ συγκοινωνία, ὥστε νὰ προσδιορισθῶσιν ἡμέραι πανηγύρεων. Ὁρθότερον ἥθελεν εἴπει τις ὅτι εἰς τὴν Ἐρμούπολιν ὑπάρχει καθημερινὴ σχεδὸν πανήγυρις κατ' ἀναλογίαν τῶν ἔξωθεν χάριν ἐμπορίου προσερχομένων κατά τὸ μᾶλλον και ἥττον ἀνθοῦσα».

Και εἰς τὴν ἀπὸ 26 Δεκεμβρίου 1836 ἔκθεσιν ἐπὶ τοῦ Προϋπολογισμοῦ τοῦ Ὑπουργοῦ Οἰκονομικῶν Γ. Λασάνη πρὸς τὸν βασιλέα Ὀθωνα, πληροφορούμεθα τὰ ἔξης :

«Η νήσος Σύρα ἔπειρε νὰ ἐπιστήσῃ τὴν προσοχὴν τῆς Κυβερνήσεως τῆς Υ. Μ. Κτίρια στερεά καὶ μεγαλοπρεπῆ σχεδιασθέντα κατὰ τὸ προλαβόν ἔτος διὰ νὰ χρησιμεύσωσιν ὡς ἀποθῆκαι τῶν διαμετακομιζομένων πραγματειῶν ἄρχισαν ν' ἀνεγείρωνται ἐκεῖ κατὰ τὸ 1834. Ταῦτα ἐμελλον νὰ προμηθεύσωσιν πλεονεκτήματα εἰς τὴν δημοσίαν ὑπηρεσίαν καὶ εἰς τὸ ἐμπόριον, ἡ δὲ κατασκευὴ τοῦ φάρου ἔξησφάλισε τὴν πρὸς τὸν λιμένα ἐκεῖνον ναυτιλίαν».

Μεταξὺ 1830 - 1835 ἡ ἀνάπτυξις τῆς Ἐρμουπόλεως εἰς τὴν βιομηχανίαν καὶ τὸ ἐμπόριον τὴν ἀνέδειξεν εἰς κυψέλην οἰκονομικὴν⁽¹⁾ καὶ φυσικὰ ἔνεκα τῆς ἀνόδου της αὐτῆς ὀφελήθη τὰ μέγιστα ἡ κατέχουσα τὰ σκήπτρα ναυτιλία της. Συνολικῶς δὲ ἀπὸ τοῦ 1834 μέχρι τοῦ 1870 κατεγράφησαν 5077 πλοῖα⁽²⁾.

Ἐπὶ δημαρχιακῆς περιόδου Γεωργίου Πετρίτζη (1835 - 1837) συνεστήθησαν καὶ ἐταιρίαι χάριν τῆς πληρεστέρας συγκοινωνίας, ὡς ἡ τῶν ίστιοφόρων τοῦ Φεράλδη, ἐνῷ ἀπὸ τοῦ 1837 δι' ἐνεργειῶν συνεστήθη πρακτορεῖον τῆς ἀτμοπλοΐας Λόσδ ἵνα προωθηθῇ ἔτι περισσότερον τὸ ἀνθοῦν ἥδη ἐμπόριον τῆς νήσου⁽³⁾. Εἴτα ἡκολούθησαν τὰ πρακτορεῖα τῶν Γαλλικῶν «Θαλασσίων Διαπορθμεύσεων», τῶν «Ολλανδικῶν» τῆς αἰγυπτιακῆς ἐταιρίας Κεδιβιέ⁽⁴⁾.

1. Αἱ τελωνειακαὶ εἰσπράξεις κατὰ τὸ 1853 ἀνήρχοντο εἰς 1.382.911 δρχ., τὸ 1864, εἰς 1.399.454, τὸ 1868 ἡσαν 2.113.193, τὸ 1869 ἔφθασαν τὰς 2.170.688 δραχμάς, ἐνῷ τὸ 1870 κατῆλθον εἰς 1.725.563 δραχμάς (Τ. Ἀμπελᾶ : Ἰστορία τῆς νήσου Σύρου ἀπὸ τῶν ἀρχαιοτάτων χρόνων μέχρι τῶν καθ' ἡμᾶς, ἐν Ἐρμουπόλει Σύρου 1874, σελ. 705).

2. Τὰ στοιχεῖα ταῦτα προκύπτουν ἐκ τοῦ συσταθέντος ἀπὸ τὸ 1834 Λιμεναρχείου ἐν τῇ νήσῳ ἐνῷ πρὸ αὐτῶν στοιχεῖα ἀρύνονται ἐκ τοῦ νηολογίου τῆς Δημογεροντίας ἐξ οὐ πληροφορύμεθα διτὶ ἀπὸ τοῦ 1826 μέχρι τοῦ 1830 ἐναυπηγήθησαν 200 πλοῖα, τὸ δὲ 1837 55 πλοῖα, ἐξ ὧν τὰ 28 ἀνώ τῶν 60 τόννων, ἀπὸ δὲ τοῦ 1828 μέχρι τοῦ 1881 ἐναυπηγήθησαν 3.000 περίπου πλοῖα Α καὶ Β τάξεως (Γ. Ν. Ζωγραφάκην : σελ. 4).

3. Κατὰ τὴν αὐτὴν δημαρχιακὴν περίοδον ἰδρύθη ὑπὸ προκρίτων τῆς Ἐρμουπόλεως καὶ ἡ Λέσχη Ἐρμῆς, ἡτις ὡς ἀντιλαμβανόμεθα ἐκ τοῦ ὀνόματός της ἔφερεν εἰς τοὺς κόλπους τῶν μελῶν της τοὺς σπουδαιοτέρους ἐμπόρους τῆς πόλεως ἔνθα οὗτοι συνεζήτουν καὶ ἀνέπτυσσον τὰ ἐμπορικά τῶν θέματα. Πρῶτοι ἔφοροι τῆς Λέσχης ἡσαν οἱ Γ. Ψύχας, Ν. Παπαδούκας, Δ. Μ. Καράλης, Ιάκ. Ράλλης καὶ Ν. Γιαγιτζῆς (Τ. Ἀμπελᾶν : σελ. 652 - 653). Σχολιάζων δὲ Ζωγραφάκης τὴν κίνησιν ταῦτην τῶν Ἐρμουπολιτῶν λέγει : «Ἐν Ἐρμουπόλει βλέπει τις μίαν κοινωνίαν συντεταγμένην κατὰ τὰς ὑγιεῖς ἀρχὰς τοῦ πολιτισμοῦ. Ἡτοι βλέπει τὴν τιμιότητα καὶ ἴκανότητα πράγματι ἀπολαμβάνουσαν ὑπολήψεως. Εἰ καὶ κατ' ἔξοχὴν πόλις τοῦ κερδόφου Ἐρμοῦ, δὲν ἐπαύσατο δόμως θεραπεύουσα καὶ τιμῶσα καὶ τὸν λόγιον Ἐρμῆν. «Οντως, ἀμέσως διαγιγνώσκει τις διτὶ ἡ πραγματικὴ ἀριστοκρατία, κατὰ τὴν κυρίαν τῆς λέξεως σημασίαν, δὲν ἀποτελεῖται ἐκ τῶν μείζονα πλοῦτον ἔχοντων, ἀλλ' ἐκ τῶν συνενούντων αὐτῶν μετ' ἀνωτέρας μορφώσεως καὶ πολλῶν γνώσεων καὶ ἐκ τῶν ἀπολαμβανόντων πλείονος ἐπιστημονικῆς ὑπολήψεως. Ἐν γένει δὲ παρατηρεῖται ὑπόληψις πρὸς τοὺς θεραπεύοντας τὸν λόγιον Ἐρμῆν ἐκ μέρους τῶν φιλούντων τὸν κερδόφον Ἐρμῆν.

Ἐντυχῶς δὲ καὶ οἱ περὶ τὰς ἐπιστήμας καὶ τὰ γράμματα καταγινόμενοι δὲν ἔξικονται μέχρις ἀλαζονείας ἐπὶ τῇ τοιαύτῃ τιμῇ, ὡς συμβαίνει εἰς πλείστας ἄλλας πόλεις τῆς Ἐλλάδος, ἀλλ' ἀνταποδίδουσιν, ὡς ἐμπρέπει εἰς ἄνδρας ὑψηλοτέρας διανοητικῆς μορφώσεως, τὴν αὐτὴν εὐγενῆ συμπειριφοράν. Οὕτω δέ, βλέπει τις τὴν κοινωνίαν σύμπασαν ἐν ἀρμονίᾳ πλήρει διατελούσαν καὶ προστατεύουσαν δι' οὐκ διλίγων φιλαγθρωπικῶν ἔργων καὶ πεφωτισμένων φιλαγθρωπικῶν πράξεων τὴν τελευταίαν τάξιν, τὴν τῶν ἐργατῶν...» (Ν. Ζωγραφάκην : σελ. 16 - 17).

4. Τ. Ἀμπελᾶν : σελ. 708.

Εις τὸ νηολόγιον τῆς Ἐρμουπόλεως ἤσαν ἀπὸ τοῦ 1834 - 1867 ἐγγεγραμμένα 3809 πλοῖα Α' καὶ Β' τάξεως καὶ ἀπὸ τοῦ 1834 μέχρι τοῦ 1870 ταῦτα ἀνήρχοντο εἰς 4013 ἑκατοντάδων χιλιάδων τόννων, ὑπολογιζομένης τῆς ἀξίας τοῦ τόννου κατὰ Ἀμπελᾶν εἰς 120 δρ., ὥστε ἡ συνολικὴ ἀξία κατὰ τὴν αὐτὴν χρονολογίαν τῶν πλοίων τῆς Σύρου ἀνήρχετο εἰς πλέον τῶν 100 ἑκατομ. δραχμῶν⁽¹⁾.

Συνέπεια τού ναυτιλιακοῦ τούτου δργασμοῦ ήτο ἡ ἀνάδειξις ναυτιλιακῶν ἔταιριδων, ὃν κόσμημα ὑπῆρξεν ἡ «Ἐλληνικὴ Ἀτμοπλοΐα», ώς ἐπίσης καὶ ἀσφαλιστικῶν ἔταιριδων⁽²⁾.

Αί έκ τοῦ τελωνείου τῆς Ἐρμουπόλεως ἐτήσιαι εἰσπράξεις, συμφώνως πρὸς τὰ ἐν τῇ «Ἐφημερὶς τῆς Κυβερνήσεως» δημοσιεύμενα, πληροφορούμεθα διτι κατὰ τὸ 1879 ἀνήρχοντο εἰς 19.458.442 δρ., τὸ δὲ 1880 εἰς 19.667.639 δρ. καὶ ταῦτα τὰ ἔσοδα προήρχοντο ἐκ τοῦ σφύζοντος ἐμπορίου⁽³⁾. «Ἀπὸ τῆς Ἰδρύσεως τοῦ Ἑλληνικοῦ βασιλείου, λέγει ὁ Ζωγραφάκης, ἡ Ἐρμούπολις χρησιμεύει ὡς κεντρική, οὕτως εἰπεῖν καὶ γενικὴ δεξαμενὴ ἐντὸς τῆς δοπίας εἰσρέουσι καὶ δι' ἣς μεταγγίζονται εἰς τὰς περὶ αὐτὴν πόλεις καὶ τοὺς λαοὺς τῆς Ἀνατολῆς τὰ προϊόντα τῆς φύσεως καὶ τῆς τέχνης πάσης χώρας ἀπὸ τῆς Ἀμερικῆς μέχρι τῆς ἐσχάτης Ἀσίας. Πρὸ δὲ λίγου ἔτι, ἡ ἐτησία κίνησις τῶν εἰσαγομένων καὶ ἔξαγομένων εἰδῶν, ὑπελογίζετο εἰς 100 ἑκατομ. καὶ ἐπέκεινα δραχμῶν, συμπεριλαμβανομένου τοῦ συναλλαγματικοῦ ἐμπορίου καὶ τῶν ἀσφαλιστικῶν ποσοτήτων. Ἡ ἀξία τῶν εἰδῶν τῆς ἐτησίας κινήσεως μόνης τῆς βιομηχανίας τῆς Ἐρμουπόλεως, ἐν συνόλῳ λαμβανομένης, ἀνῆλθε πολλάκις εἰς 50 ἑκατομ. δραχμῶν⁽⁴⁾.

1. Ἀμπελᾶν: σελ. 706. Ο Ζωγραφάκης ύπελόγισε ταύτην εἰς 25 - 30 έκατ. δραχ. (Ν. Γ. Ζωγραφάκης: σελ. 4).

2. Μέχρι τού 1870 υπήρχον αἱ ἔξης ἀνάνυμοι ἀσφαλιστικαὶ ἑταῖραι εἰν Σύρῳ τῶν οὐρίων τινὲς ἔνεκα συμπτώσεως πολλὰν θαλασσίων δυστυχημάτων διελύθησαν πρὸ τοῦ 1870. 1) Ἡ «Ἀσφαλιστικὴ καὶ προεξοφλητικὴ Ὀμόνοια» διευθυνομένη ὑπὸ Κ. Α. Σιγαλοῦ, 2) Ἡ «Ναυτικὴ Ἐταιρία» διευθυνομένη ὑπὸ Γ. Α. Καλαποδοπούλου, 3) Ἡ «Ἀσφαλιστικὴ καὶ Προεξοφλητικὴ, ἡ Ἀρμονία» διευθυνομένη ὑπὸ Χ. Βουρδούμπακη, 4) Ἡ «Ἐρμούπολις» διευθυνομένη ὑπὸ Χ. Χειλᾶ, 5) «Ποσειδών» διευθυνομένη ὑπὸ Χ. Βρατσάνου, 6) Ἡ «Ἐλπίς» ὑπὸ Ν. Μπαλῆ, 7) Ἡ «Ολύγω» ὑπὸ Μ. Παππανικολῆ, 8) Ἡ «Ἐνωσις τῶν Ψαριανῶν» κατὰ τριμηνίαν διευθυνομένη ὑπὸ ἐνός μέλους τοῦ δωδεκαμελοῦς Συμβουλίου, 9) «Τὰ Ψαρρά» διευθυνομένη ὡς ἀντέτερο, 10) «Ἡ Ἀμφιτρίτη» ὑπὸ Ν. Κεφάλα, 11) «Ο Πρωρεὺς» ὑπὸ Λ. Κοσκορόζη, 12) «Ἡ Εὐτυχία» ὑπὸ Κ. Κατζάκου. Υπήρχεν ἐπίσης ἡ «Ἐταιρία Μετοχικῶν» φορτηγίδων ἡ «Καρτερία» ὑπὸ Κ. Κολιοπούλου καὶ μεταγενεστέρως ιδρύθη ἡ «Εὐεργετικὴ Τράπεζα Πανδώρα» ὑπὸ τὸν Ν. Γ. Νικολιάδην. Οσον ἀφορῷ δὲ εἰς τὰ ὑποκαταστήματα τῶν ἐν Ἀθήναις ἑταιριῶν τούτων παλαιότερον ἦτο τὸ τοῦ Φοίνικος διευθυνόμενον ὑπὸ τοῦ Ἡλ. Κεχαγῆ, μεταγενέστερον δὲ τὸ τοῦ «Ἀρχαγγέλου» τὸ δόποιον μετὰ τοῦ «Νησιογνώμονος», διτύμωνεν ὁ Σ. Βουτσινᾶς, τὸ τῆς «Ἀγκύρας» ὑπὸ τὸν Κ. Σαλαταπάσην καὶ τὸ τῆς «Πιστωτικῆς Τραπέζης» διευθυνόμενον ὑπὸ τοῦ Κ. Στυλιανοῦ (Τ. Ἀμπελᾶν: σελ. 714-715). Συνολικῶς ἐν Σύρῳ ιδρύθησαν εἴκοσι ἀσφαλιστικαὶ ἑταιρεῖαι καὶ δέκα εὑρωταϊκαὶ ἀσφαλιστικαὶ ἑταιρεῖαι διετήρουν εἰς ἀτὴν πρακτορεῖα (Σ. Βαφίαν: «Ἡ Ἐμπορικὴ Ναυτιλία τῆς Ἑλλάδος (Ἑ' Συνέδριον τῆς Ἑλληνικῆς Ἐταιρείας Οἰκονομικῶν Ἐπιστημῶν), σελ. 475).

3. Ν. Γ. Ζωγραφάκην: Ἡ Ἐρμούπολις, ὑπὸ ἐμπορικήν, βιομηχανικήν, ναυτιλιακήν απόγειαν.

4. Ν. Γ. Ζωγραφόκην: σελ. 2.

* *

Η ιδρυσις της Ελληνικής Ατμοπλοϊκής Εταιρίας⁽¹⁾ άπεφασίσθη τό πρώτον υπό τον Μαυροκορδάτου (1857)⁽²⁾, δύο όποιος ήγόρασε διὰ λογαριασμὸν τοῦ Δημοσίου τὰ τρία προαναφερθέντα πλοῖα, ών τὸ ἐν μικρὸν ίστιοφόρον εἰς τὸ δύο ποῖον ἐτοποθέτησε μικρὰν μηχανήν, συνεχισθείσης τῆς προσπαθείας υπὸ τοῦ Βούλγαρη συγκεντρώσαντος διὰ προσωπικῶν του φίλων τὸ ἐκ 400.000 δρχ. ἀπαιτούμενον ποσόν. "Οσον ἀφορᾶ δὲ εἰς τὴν διοίκησιν καὶ τὴν ὁργάνωσιν τῆς Εταιρείας συνέβαλεν δὲ Ἡλίας Κεχαγιᾶς, δύο ποῖος ἐκ Τεργέστης ἐλθὼν συνεδέθη διὰ φιλίας μετὰ τοῦ Γεωργίου Σταύρου. Ο Κεχαγιᾶς διηύθυνε ἀσφαλιστικὴν ἐταιρίαν παρέχων καὶ ναυτοδάνεια, ἔχων δὲ υπὸ τὴν κατοχήν του δύο πλοῖα, ών τὸ ἐξ αὐτῶν, τὸ «Κωλέττης», ἦτο τὸ μεγαλύτερον πλοῖον τῆς ἐποχῆς του.

Η Ελληνική Ατμοπλοΐα ιδρύθη τὴν 3ην Ιανουαρίου τὸ 1857 δυνάμει τοῦ νόμου ΣΠΑ⁽³⁾ τῆς 22ας Απριλίου 1855 «περὶ συστάσεως ἀτμοπλοϊκῆς συγκοινωνίας μεταξὺ τῶν νήσων καὶ τῶν παραλίων μερῶν τῆς Ἐλλάδος» καὶ τῆς 20ῆς Οκτωβρίου 1856 «περὶ τροποποιήσεως τοῦ περὶ ἀτμοπλοϊκῆς ἐταιρείας νόμου», ως καὶ τοῦ Διατάγματος τῆς 28ης Οκτωβρίου 1856 «περὶ ἐγκρίσεως τῆς συστάσεως Ἐλληνικῆς Ατμοπλοϊκῆς Εταιρίας⁽⁴⁾.

Τὸ κεφάλαιον⁽⁵⁾ τῆς Ελληνικῆς Ατμοπλοϊκῆς Εταιρίας ἀνῆλθε κατ' ἀρχὴν εἰς 2.000.000 δραχμάς καὶ διηρέθη εἰς 2.189 μετοχάς, ἐκαλύφθη δὲ υπὸ τῆς Κυβερνήσεως, ἡτις συμμετέσχε μὲ μερίδιον 800 μετοχῶν, υπὸ τῆς Εθνικῆς Τραπέζης, ἡτις ἐνεγράφη διὰ 400 μετοχάς καὶ υπὸ διαφόρων μετόχων, 102 τὸν ἀριθμὸν ἐγγράφεντων διὰ τὰς υπολοίπους μετοχάς.

Πρόεδρος τῆς Συνελεύσεως ἦτο διοικητὴς τῆς Εθνικῆς Τραπέζης, δύο ποῖος καὶ συνέχισε τὰς ἐγγραφὰς μετόχων μέχρι τῆς συστάσεως τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου⁽⁶⁾ ἀποτελεσθέντος ἐκ τῶν Α. Δαμαλᾶ, Ἐλ. Λαδοπούλου, Δ. Βαφιαδάκη, Ἀλ. Δομεστίνην καὶ Ἡλ. Κεχαγιᾶν, δύο ποῖος καὶ συνέχισε, μέχρι τοῦ θανάτου του, ὡς Διευθυντὴς τῆς Εταιρίας, ἐνῷ δὲ ἀδελφὸς αὐτοῦ Εὐθύμιος Κεχαγιᾶς ἐμεσολάβει μεταξὺ Κυβερνήσεως καὶ Εταιρίας βοηθήσας οὐσιαστικῶς ταύτην.

Γενικός Γραμματεὺς τῆς Εταιρίας ἔξελέγη διοικητὴς τῆς Εθνικῆς Τραπέζης Ασφαλιστικῆς Εταιρείας Ελλάς. Τὸ Λογιστήριον ἀνέλαβεν δὲ εἰδικὸς εἰς τὴν Λογιστικὴν Α. Μαρκαντωνάκης, τὸ δὲ κεντρικὸν πρακτορεῖον καὶ Ταμεῖον ἀνετέθη εἰς τὸν Δ. Αμπελᾶν.

1. Μ. Σ. Εὐλαμπίου τῇ συνεργασίᾳ Διονυσ. Καλογεροπούλου: "Η ἐν τῇ Εθνικῇ Τραπέζῃ τῆς Ἐλλάδος καὶ τῷ Κοινοβουλίῳ Δρᾶσις τοῦ Εὐθύμιου Ι. Κεχαγιᾶ. Ἔν Αθήναις 1931, τόμ. Β', σελ. 193 κ.επ.

2. "Αγόρευσις Μίνωος Μπογιατζόγλου βουλευτοῦ Κυκλάδων (Παρ. Ἐφημ. τῶν Κυκλάδων) ἐκφωνηθεῖς κατὰ τὴν Συνεδρίασιν τῆς Βουλῆς τὴν 24ην Μαΐου 1890 ἐπὶ τοῦ Νομοσχεδίου περὶ Ἐλληνικῆς Ατμοπλοΐας, σελ. 3.

3. Τῶν νόμων τούτων προηγήθη δόμος ΣΛΑ τῆς 29ης Μαΐου 1853, δι' ών ἐρυθμίζοντο αἱ συγκοινωνίαι τῆς Ἐλλάδος μετά τοῦ ἔχωτερικοῦ μὲ κέντρον τὴν Σύρον.

4. Τ. Αμπελᾶν: σελ. 707.

5. Εἰς τούτο διετέλεσαν σύμβουλοι διαδοχικῶς καὶ οἱ Π. Ράλλης, Δ. Βολανάκης καὶ Γ. Τομπάζης.

Τη 29η Ιουνίου 1857 είναι ή τῇ παρακλήσει τῆς Κυβερνήσεως καὶ τοῦ Ὀθωνος⁽¹⁾ χρονολογία τῆς ὑπογραφείσης μεταξὺ τῆς Ἐταιρίας καὶ τῆς Κυβερνήσεως συμβάσεως ἐπὶ τῇ βάσει τῆς ὁποίας διεκανονίσθησαν αἱ μεταξὺ τῶν σχέσεις ὡς καὶ τὸ τιμολόγιον. Συμφώνως πρὸς τὴν συμφωνίαν τῶν ταύτην, ή Ἐταιρία εἶχε τὴν ὑποχρέωσιν⁽²⁾: α) Νὰ διατηρῇ τὴν συγκοινωνίαν⁽³⁾ μεταξὺ τῶν παραλίων τῆς Ἐλλάδος καὶ τοῦ ἔξωτερικοῦ μὲ 5 ἀτμόπλοια δυνάμεως ἀνωτέρας τῶν 70 ἵππων. β) Νὰ συστήσῃ ἐργοστάσιον πρὸς ἐπισκευὴν τῶν μηχανῶν καὶ τῶν λεβήτων τῶν ἀτμοπλοίων. γ) Νὰ προβῇ εἰς τὴν κατασκευὴν νηοδόχου ἢ νὰ ἐγκαταστήσῃ μηχανὴν ἀνελκύσεως τῶν πλοίων εἰς τὴν ἔηράν. δ) Νὰ μεταφέρῃ δωρεὰν χρήματα τοῦ Δημοσίου, ἔγγραφα, χαρτόσημα καὶ νὰ παρέχῃ ἔκπτωσιν 30 % ἐπὶ τοῦ κανονικοῦ ναύλου εἰς τοὺς στρατιωτικούς, ναυτικούς καὶ πολιτικοὺς ὑπαλλήλους, οἵτινες θὰ ἐταξίδευν δι' ὑπηρεσίαν, ὡς ἐπίσης καὶ εἰς τὰ συνοδὰ τῶν καταδίκων καὶ ὑποδίκων ἀποσπάσματα καὶ νὰ μεταφέρῃ μὲ ἔκπτωσιν 50 % ὑλικὸν τοῦ Δημοσίου. ε) Νὰ ἐκτελῇ τὸ συμφωνηθὲν δρομολόγιον ἄνευ προσεγγίσεως τῶν πλοίων τῆς Ἐταιρίας εἰς ἄλλους λιμένας (ἄρθρον τὸ δοποῖον ἐγένετο ἀποδεκτὸν ἔνεκα τῆς ὑποσχέσεως τοῦ πρωθυπουργοῦντος Δ. Βούλγαρη δι τὴν Κυβέρνησις θὰ καλύπτῃ τὰς δαπάνας ἀγόνων γραμμῶν).

Τὴν Κυβέρνησις ἀπὸ τῆς ἴδικῆς τῆς πλευρᾶς παρεχώρησεν εἰς τὴν Ἐταιρίαν: α) Ἀποκλειστικὸν προνόμιον 12 ἑτῶν διὰ τὴν ἀτμοπλοϊκὴν συγκοινωνίαν τῶν Ἐλληνικῶν παραλίων. β) Συμμετοχὴν τοῦ Δημοσίου κατὰ 1/5 εἰς τὰ κεφάλαια τῆς Ἐταιρίας, οὐχὶ ὅμως περισσότερον τῶν 400.000 δρχ. γ) Ἐξασφάλισιν τόκου 5 % τῆς Ἐταιρίας, οὐχὶ ὅμως πέραν τῶν 200.000 δρχ. δ) Ἀτέλειαν εἰσαγωγῆς τοῦ ὑλικοῦ πρὸς κατασκευὴν καὶ συντήτην τῶν ἀτμοπλοίων καὶ τοῦ ἐργοστασίου. ε) Ἐξομοίωσιν τῶν πλοίων τῆς Ἐταιρίας πρὸς τὰ πολεμικὰ ὥστε ταῦτα νὰ ἀπολαμβάνουν τὰ αὐτὰ δικαιώματα.

* *

Μὲ τὴν ἀρχὴν τῶν ἐργασιῶν τῆς Ἐταιρίας, ἥτοι μετ' ὀλίγας ἡμέρας μετὰ τὴν ὑπογραφὴν τῆς συμβάσεως ἥρχισεν ἡ δραστηριότης ταύτης μὲ πρῶτον πλοῖον τὸ ἔγινον ἀτμόπλοιον «Αἴγαιον» πρώην «Βασίλιστα τῆς Ἐλλάδος», τὸ δοποῖον ἥτο ταχυδρομικὸν πλοῖον διαθέτον καὶ ἰστία - ἄλλωστε ἥτο πρῶτα ἴστιοφόρον - τὰ δοποῖα ἐχρησιμοποίει ἐνίστε πρὸς ἐνίσχυσιν τῆς ἀσθενοῦς μηχανῆς του. Εἰς τὸ «Αἴγαιον» προσετέθησαν καὶ τὰ ἀναφερθέντα πλοῖα «Υδρα» καὶ «Πανελλήνιον» ὥστε ἡ ἀξία τῶν τριῶν πλοίων νὰ ἀνέλθῃ εἰς 23.000 ἀγγικάς λίρας μετὰ τῶν ἐργαλείων, σιδηρουργείου καὶ νεωλκείου. Προσέτι καὶ ἡ Κυβέρνησις παρεχώρησε δύο ἔτερα πλοῖα τὸ «Οθων» μετωνομασθὲν «Αθῆναι» καὶ τὴν «Σφενδόνην» τὸ κατόπιν «Ιόνιον», ἐνῷ ἡ Ἐταιρία ἤγόρασε δύο πλοῖα τὸ «Ομόνοια» καὶ «Καρτερία» (1857), βραδύτερον δὲ (1860) δύο μετέπειτα ἀτυχήσαντα πλοῖα τὸ «Βασι-

1. Λόγον Μπογιατζόγλου: σελ. 4.

2. Τ. Ἀμπελᾶν: σελ. 707 καὶ Δ. Κρῖνον: 'Η Ἑλληνικὴ ἀτμοπλοῖα εἰς «Κυκλαδικά», Τόμος Β', τεύχος 7, Σύρος 1957 - 1958, σελ. 69 - 70.

3. Τὰ δρομολόγια ἥρχισαν τὴν 9ην Ιουλίου 1857.

λεύς "Οθων" (τροχοκίνητον) και «Βασίλισσα Αμαλία» (τροχοκίνητον) είτε μετωνομασθέντα «Πατρίς» και «Εύνομία» τὸ δόποιον και μετωνομάσθη «Ιρις».

Η Έταιρία ἐπροχώρησεν εἰς τὰς προσπαθείας της ἐπιτυχοῦσα συμμετοχὴν τοῦ Κράτους ἐνδὸς ἑκατομ. δραχμῶν, ώς ἐπίσης και δάνειον παρὰ τῇ Ἐθνικῇ Τραπέζῃ ἐτέρου ἑκατομμυρίου διὰ νὰ ἀγοράσῃ δύο ἀτμόπλοια τὸ «Ἐπτάνησος» και τὸ «Βυζάντιον». Τὸ πρῶτον τούτων ὅμως ἐβυθίσθη συγκρουσθὲν μὲ τὸ ἀτμόπλοιον «Ρούμελη» τῆς ἔταιρίας «Πανταλέων καὶ Σία» (Σμύρνης), ἐνῷ τὸ δεύτερον προσέκρουσεν εἰς βράχους παρὰ τὴν θέσιν Φόνισσα, καταβυθισθὲν μετὰ ἀπὸ μεγάλας προσπαθείας και δαπάνας πρὸς διάσωσίν του.

Η Έταιρία διὰ τὴν ἐπισκευὴν και τὸν καθαρισμὸν τῶν πλοίων ἐχρησιμοποίει ἔξιλίνην ἀναβάθματαν⁽¹⁾, μεταξὺ ὅμως 1855 και 1880 νέαι ἀναβάθμαι κατεσκευάσθησαν, ιδρύθησαν σχετικὰ ἐργοστάσια και προσετέθη ἀτμοκίνητον βαροῦλκον ἀνελκύσεως μικρῶν και μεγάλων ἀτμόπλοιων. "Οσον ὅμως ηὗξάνετο ἡ δραστηριότης τῆς Έταιρίας και διηρύννετο ὁ κύκλος τῶν ἐργασιῶν τῆς τόσον αὕτη εἰχεν ἀνάγκην, ὥστε ἀφ' ἐνδὸς μὲν νὰ δανεισθῇ 320.000 δρχ. ἀπὸ τὴν Ἐθνικὴν Τράπεζαν, ἀφ' ἐτέρου δὲ νὰ αἰτήσῃ τὴν συμπαράστασιν τοῦ Κράτους.

Σχηματισθείσης Ἐπιτροπῆς ὑπὸ τὸν Σοῦτσον ὑπεβλήθη ἔκθεσις (1861) εὐνοϊκωτάτη⁽²⁾ και ἐπαναστατικὴ διὰ τὴν Έταιρίαν, ὥστε αὕτη νὰ ἐπιτύχῃ μέγα μέρος τῶν ἀξιώσεων τῆς, κατὰ δὲ τὴν μεταπολίτευσιν, δημιουργηθείσης νέας ἐπιτροπῆς πρὸς ἔξέτασιν τῆς καταστάσεως, ἡ Έταιρία ἔλλαβε συνδρομὴν 200.000 δρχ. Οὕτω, τὸ 1864 ἡ Έταιρία ἡδυνήθη νὰ ἀγοράσῃ δύο ἀτμόπλοια τὸ «Ἀθῆναι» και «Ιονία» και δύο ἔτη βραδύτερον τὰ «Ἐνωσις», «Κρήτη» και «Ἀρκάδι», ἀτίνα και προσέφερον μεγάλας ὑπηρεσίας εἰς τὸ «Ἐθνος» κατὰ τὴν Επανάστασιν τῆς Κρήτης.

Ἡ πρόοδος ὅμως τῆς Έταιρίας μεταξὺ 1865 - 1866 ἀνεκόπη, ζημιώσασα ἐκ τῆς ἐπιδημίας τῆς χολέρας. Κατὰ τὰ τέλη τοῦ Δεκεμβρίου 1867 συνῆλθεν εἰς Ἀθήνας Συμβούλιον δπως διακανονίση τοὺς μεταξὺ Κράτους και Έταιρίας λογαριασμοὺς ἐν συνόλῳ ἡ ἐν μέρει. Ἐνταῦθα συνέβαλεν ἡ προσωπικότης τοῦ Εὐθυμίου Κεχαγιᾶ ὁ δόποιος ἐβοήθησε τὴν Έταιρίαν νὰ διευκολυνθῇ εἰς τὸ ἔργον τῆς.

Τὸ 1870 ἡ Έταιρία ἡρίθμει 7.905 μετοχάς, διετήρει δὲ 12 συγκοινωνιακὰς γραμμὰς μὲ πλόας ἀπὸ συστάσεως τῆς 4764 εἰς οὓς δέον δπως συμπεριλάβωμεν 90 πλόας εἰς Κρήτην ὑπὸ τῶν «Υδρα», «Πανελλήνιον», «Κρήτη» «Ἐνωσις» και «Ἀρκάδι». Συνολικῶς τὰ πλοῖα ἀνήρχοντο εἰς δέκα τὸν ἀριθμόν.

1. Η Έταιρία ἡγόρασεν ἀπὸ τὴν Κυβέρνησιν πλὴν τῶν πλοίων και τοῦ σιδηροργείου, τὸ νεώλκειον τὸ δόποιον ὅμως δὲν ἡδύνατο νὰ χρησιμοποιήσῃ και τοῦτο διότι ἡ ἐγκατάστασίς, τοῦ ἀπῆτει σοβαρὰς δαπάνας και πεπειραμένον ἀρχιμηχανικόν, τὸν δόποιον ἡ Ἑλλὰς τότε δὲν διέθετεν, ἐνῷ ἡ ἀνέλκυσις μεγαλυτέρων πλοίων καθίστατο προβληματική, οὕτω προσέφυγεν εἰς τὴν ἔξιλίνην ἀναβάθματαν.

2. «Η Έλληνικὴ ἀτμοπλοΐα — ἔγραψε μεταξὺ ἄλλων ἡ «Ἐκθεσις — ... δύναται πληρέστατα νὰ ἐκπληρώσῃ τὸν σκοπὸν τῆς συστάσεως τῆς, διατηροῦσα τακτικὴν συγκοινωνίαν διὰ τῶν ἰδιοκτήτων αὐτῆς ἀτμοπλοίων, μεταξὺ τῶν παραλίων τῆς Ἑλλάδος και μεταξὺ αὐτῶν και τοῦ ἐξωτερικοῦ».

1. Ο Κατάλογος τῶν πλοίων τούτων συμπεριλαμβανομένων καὶ τῶν ἀποτέλεσμάν πρὸς 3 %, ἀπὸ τῆς συστάσεως τῆς Ἐταιρίας μέχρι τοῦ 1871, κατὰ Τ. Ἀμπελᾶν (σελ. 708), εἶχεν ὡς ἔξης :

Ἄτμοπλοιον	Τόννων	Ἴππων	Ἄρχικῆς Ἀξίας Δραχμαὶ	Ἀξίας κατὰ τὸν ἴσολογισμὸν τοῦ 1871
Αἰγαῖον	520	70	182.780	140.325,22
Πανελλήνιον	357 87)94	70	210.900	174.032,39
Ὑδρα	354	70	196.870	146.961,79
Καρτερία	565 15)94	120	432.672	334.016,45
Ομόνοια	565 15)94	120	432.672	326.275,73
Ἐπτάνησος	613 60)94	120	448.143	343.318,52
Βυζάντιον	613	110	409.605,56	316.972,69
Εὐνομία	748	175	595.156,68	469.683,36
Ἀθῆναι	510	150	160.000	133.619,33
Ιονία	230	120	140.000	120.716,84

Τὰ πλοῖα ταῦτα μετέφερον κατὰ τὸ αὐτὸς ἔτος 107.450 ἐπιβάτας τὰ δὲ κεφάλαια τῆς Ἐταιρίας ἔφθασαν εἰς τὸ ὑψος τῶν 7.000.000 δραχμῶν. Εἰς αὐτὰ δέον ὅπως συμπεριληφθῶσι τὰ διφειλόμενα ὑπὸ τῆς Ἑλληνικῆς Κυβερνήσεως, ή ἄξια τῶν πλοίων, τοῦ νεωρίου, τοῦ ἐργοστασίου, τοῦ Καταστήματος τῆς Διευθύνσεως, τῶν γαιανθραποθηκῶν, τῶν φορτηγίδων, τῶν ύλικῶν, τῶν Πρακτορείων, τοῦ Ταμείου κλπ.

* * *

"Ηδη ἀναφερθέντες μεταξὺ ἄλλων καὶ εἰς τὸ ἐργοστάσιον τῆς Ἐταιρίας δέον δπως πληροφορήσωμεν τὸν ἀναγνώστην ὅτι τοῦτο ἴδρυθη τὸ 1861, ἥτο δὲ ἄξιας κτιρίων καὶ μηχανικῶν ἐγκαταστάσεων 276.387,24 δρχ., περιλαμβανομένων τοῦ χωνευτηρίου, σιδηρουργείου καὶ νεωρίου. Εἰς τοῦτο ἐκαθαρίζοντο οὐχὶ μόνον πλοῖα τῆς Ἐταιρίας, ἀλλὰ καὶ ἔτερα πλοῖα, μεταξὺ τῶν δποίων καὶ ἄλλων ἐθνικοτήτων καὶ πολεμικὰ τοιαῦτα, καὶ τοῦ δποίου ὁ διευθυντῆς ἥτο ὁ "Αγγλος μηχανικὸς Smith, πολλὰ συμβαλὼν διὰ τὴν δργάνωσιν καὶ ἀνάδειξιν τοῦ ἐργοστασίου, ὡς ἐπίσης καὶ οἱ ἐπὶ κεφαλῆς τεχνικοί. Τούτους ἐπλαισίωναν οἱ "Ἐλληνες ἐργαζόμενοι, οἵτινες μαθητεύσαντες (¹) παρ' αὐτοῖς ἔξηλθον ίκανοι (13 μηχανικοὶ καὶ ισάριθμοι

1. Εἰς ἔγγραφον παραχωρθέντος εὐγενῶς εἰς ἐμὲ ὑπὸ τοῦ Σ. Βαφία πληροφορούμεθα σχετικῶς μὲ τὰ προσόντα καὶ τὸν τρόπον προσλήψεως μαθητευομένου ὑπὸ τῆς Ἐταιρίας. «Η Διεύθυνσις τῆς Ἑλληνικῆς Ἄτμοπλοίας γνωστοποιεῖ εἰς δσους ὑπέβαλον ἀναφοράν, δπως εἰσαχθῶσιν εἰς τὸ ἐργοστάσιον τῆς Ἐταιρίας ὡς μαθητευόμενοι, ὅτι ἀτεφασίσθη ἐπὶ τοῦ παρόντος η εἰσαγωγὴ εἴκοσι νέων μαθητευομένων ἐπὶ τοῖς ἔξης δροῖς : 'Ο χρόνος τῆς μαθητείας τοῖς η εἰσαγωγὴ εἴκοσι νέων μαθητευομένων ἐπὶ τοῖς ἔξης δροῖς : 'Ο χρόνος τῆς μαθητείας ὅριζεται, ὡς καὶ πρότερον, εἰς μίαν πενταετίαν. Οφείλουσι δὲ οἱ νῦν εἰσαγόμενοι νὰ δώσωσιν

λεβητοποιοι) ίνα άναλάβωσι τάς ύπευθύνους θέσεις ἐν τῷ ἔργοστασίφ. Τούτου ή πρόδος ήτο τοιαύτη, ὥστε νὰ κατέχῃ τὴν πρώτην θέσιν ἐν τῇ Ἀνατολῇ, ἐν δὲ τῇ Παγκοσμίῳ Ἐκθέσει τοῦ Λονδίνου νὰ τιμηθῇ μὲ χρυσοῦν μετάλλιον Α' τάξεως (¹). Αἱ ἐργασίαι τοῦ ἔργοστασίου δὲν ἀφεώρων μόνον εἰς τὰ πλοῖα, ἀλλὰ ἐξῆλθον τούτου 26 λέβητες, 12 ἀτμομηχαναί, ὑδραυλικαὶ ἐλαιοπιεστικαὶ τοιαῦται, σαπωνοποιίας, πυροβόλα (ραβδωτά), σφαῖραι, καπνοδόχοι κλπ., ὡς ἐπίσης καὶ ἐν μικρὸν ρυμουλκὸν πλοῖον.

Ἡ ἐν τῷ νεωρίῳ ἀνέλκυσις τῶν πλοίων ἡτο ταχυτάτη, ἀπαιτοῦσα 6 ὥρας ὑπὸ 150 ἔργατῶν, ἐνῷ ἡ καθέλκυσις ἀπήτει ἐλάχιστον χρόνον καὶ ἀπασχόλησιν μόνον 15 ἔργατῶν (²). Ἡ ἀναβάθρα ἐξαιρετικῆς κατασκευῆς ἐχρησίμευσεν ὡς ὑπόδειγμα διὰ τὴν κατασκευὴν τοιαύτην ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως εἰς Πόρον. Ἔνεκα δῆμως τῆς ἐπεκτάσεως τῶν ἔργασιῶν καὶ τῆς αὐξήσεως τῆς χωρητικότητος τῶν πλοίων τῆς Ἐταιρίας, αὐτῇ ἡρχισε τὸ 1882 τὴν κατασκευὴν νέας ἀποβάθρας περατωθείσης τὸ 1884 δαπανηθεῖσῶν 25.000.000 δραχμῶν (³).

* * *

Ἡ Ἐταιρία ἀνεζωγονήθη μετὰ τὴν Ὑπογραφὴν (1880) τῆς ἐξ 600 - 650 χιλιάδων δραχμῶν δωδεκαετοῦς συμβάσεως μετὰ τοῦ Δημοσίου, τοῦ ποσοῦ τούτου ἀντιστοιχοῦντος πρὸς τὸ 1,5 % τοῦ κρατικοῦ προϋπολογισμοῦ.

Μὲ τὴν νέαν ἐπιχορήγησιν ἡ Ἐταιρία μεταξὺ 1881 - 1884 ἡγόρασε τέσσαρα μεγάλα πλοῖα τὸ «Ἐλπίς», τὸ «Ἐρμούπολις», τὸ «Πηνειός» καὶ τὸ «Χίος», ὅτινα ἦσαν φορτηγά καὶ διεσκευάσθησαν εἰς ταχυδρομικά. Ἐπίσης παρηγγέλθησαν εἰς Ἀγγλίαν τὰ πλοῖα «Πέλωψ» ἀξίας 26 χιλιάδων λιρῶν καὶ εἰς Γαλλίαν τὸ «Θησεὺς»

ἀξιόχρειον ἐγγύησιν δραχμῶν 500, περὶ τοῦ δτι θέλουσι ἔξακολουθήσει τὴν μαθητείαν τῶν καθόλον τοῦτο τὸ χρονικὸν διάστημα. Τὸ ποσὸν τοῦτο τῆς ἐγγυήσεως θέλει καταβάλλεσθαι πρὸς δφελος τῆς Ἐταιρίας, ἐὰν οὗτοι ἀποσυρθῶσιν πρὸ τῆς λήξεως τῆς πενταετίας, ἢ ἀποβληθῶσιν ὑπὸ τοῦ Διευθυντοῦ τοῦ ἔργοστασίου ἔνεκα κακῆς διαγωγῆς (ώς τοιαύτης ἐννοούμενής καὶ τῆς ἀπειθείας). Οἱ μαθητεύομενοι οὗτοι δὲν θέλουσι λαμβάνει κατὰ τὴν πρώτην τριετίαν οὐδεμίαν ἀντιμισθίαν. Κατὰ δὲ τὸ τέταρτον ἔτος οἱ ἐπιμελεῖς καὶ εὑδοκιμήσαντες εἰς τὴν τέχνην θέλουσι λαμβάνει κατὰ μῆνα δρχ. 20, κατὰ δὲ τὸ πέμπτον ἔτος δρχ. 40. Μετὰ δὲ τὴν πενταετίαν θέλουσι κατατάσσεσθαι μεταξὺ τῶν τεχνιτῶν τοῦ ἔργοστασίου ἢ τῶν μηχανικῶν τῶν ἀτμοπολίον κατέκλογήν τοῦ Διευθυντοῦ τοῦ ἔργοστασίου, ἐπὶ τῇ κεκανονισμένῃ μισθοδοσίᾳ. Οἱ μαθητεύομενοι δέον νὰ εἰναι Ἐλληνες τὴν ἔθνικότητα, νὰ ἔχωσιν ἥλικιαν οὐχὶ κατωτέρων τῶν 16 ἑτῶν, οὐδὲ ἀνωτέρων τῶν 25, νὰ φέρωσι τακτικὸν ἀπολυτήριον Σχολαρχείου ἢ ἀποδεικτικὸν ἐνὸς τῶν καθηγητῶν τῶν τοῦ ἐνταῦθα Γυμνασίου, δτι γινώσκουσι τὰ ἐν τοῖς Σχολείοις τῆς Κυβερνήσεως διδασκόμενα μαθήματα. Τὰ ἀποδεικτικὰ ταῦτα ὄφειλουσι νὰ προσαγάγωσιν εἰς τὸ Γραφεῖον τῆς Ἐταιρείας μέχρι τῆς 25 Δεκεμβρίου ἐ.ἔ. Ἐκ τῶν ἔχοντων τὰ ἀνωτέρω προσόντα θέλουσι ἐκλεχθῆ ὑπὸ τῆς Διευθύνσεως εἰκοσι, ἐξ ὧν δέκα μὲν θέλουσι καταταχθῆ εἰς τὸν κλάδον τῆς μηχανικῆς, οἱ δὲ λοιποὶ εἰς τὴν λεβητοποιίαν καὶ ἐτέρους τεχνικοὺς κλάδους τοῦ ἔργοστασίου». Ἐν Ἐρμουπόλει τῇ 17 Νοεμβρίου 1883. Ὁ Διευθυντής κ.ἄ. Ἐλπιδ. Λαδόπουλος. Οἱ Σύμβουλοι Δ. Βαφειαδάκης, Ν. Μ. Κοπκίλης, Α. Δομεστίνης. Ὁ Γεν. Γραμματεὺς Ἀρ. Κάζηρας.

1. Τ. Ἀμπελᾶν: σελ. 711.

2. 3. Τ. Ἀμπελᾶν: σελ. 707 καὶ Σ. Βαφία: Ἡ ἑκατονταετηρίς τῆς Ἀτμήρους Ἐλληνικῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας (Λόγος ἐκφωνηθεὶς ἐκ μέρους τοῦ Δήμου Ἐρμουπόλεως), Σύρος 1958.

άξιας 32 χιλ. είκοσιοφράγκων, ήγοράσθησαν δὲ συγχρόνως ἐκ τῆς Κυβερνήσεως καὶ τὰ πολεμικά «Μυκάλη» καὶ «Σφακτηρία», ὅτινα ἡ ἔταιρία μὴ δυνηθεῖσα νὰ ἀποπληρώσῃ περιήλθον καὶ πάλιν εἰς τὴν Κυβέρνησιν. Ἐπίσης ἡ ἔταιρία προέβη εἰς μίαν σειρὰν ἐπενδύσεων ἐπὶ ἐγκαταστάσεων, ἐφοδίων καὶ ἀποθηκῶν συνόλου 8.000.000 δραχμῶν.

Ἐνταῦθα δέον δύος ἀναφερθῶμεν εἰς τὴν κατὰ τὸ 1881 πρότασιν γενομένην ὑπὸ τοῦ Στεφάνου Σκουλούδη πρὸς συγχώνευσιν τῆς ἔταιρίας μὲ τὴν «Πανελλήνιον» μὲ ἔδραν τὴν Σύρον καὶ δυνομαστικὸν κεφάλαιον 40 - 50.000.000 φράγκων καὶ 30 ἀτμόπλοια (12 τῆς Ἑλληνικῆς Ἀτμοπλοΐας, 3 τῆς Πανελληνίου καὶ 15 ὅτινα θὰ ἡγόραζεν ἡ νέα ἔταιρία ὑπὸ τὴν ἐπωνυμίαν «Ἑλληνικὴ Ἐθνικὴ Ἀτμοπλοῖα» καὶ μὲ ἄξιαν μετοχῆς ἵσης πρὸς μετοχὰς τῆς Ἑλληνικῆς Ἀτμοπλοΐας, ἄξιας 50 000 χρυσῶν φράγκων. Ἐννοεῖται ὅτι κατὰ τὴν αὐτὴν ἐποχὴν αἱ μετοχαὶ τῆς «Ἑλληνικῆς Ἀτμοπλοΐας» ἀνήρχοντο εἰς 8000 δυνομαστικῆς ἄξιας 500 δρχ. καὶ πραγματικῆς 300 δρχ. περίπου. Αἱ προτάσεις αὗται τοῦ Σ. Σκουλούδη ἔτυχον εὐμενούς ἀλλὰ καὶ δυσμενοῦς ὑπόδοχῆς⁽¹⁾ τελικῶς ἀπορριφθεῖσαι. Ἐκτοτε ἐπηκολούθησεν ἡ κατιούσα τῆς διὰ νὰ κηρυχθῇ ἔκπτωτος τὸ 1892 παρὰ τὴν ἐκπλήρωσιν κατὰ τὸ αὐτὸ τὸ 1892 παρὰ τὴν ἐκπλήρωσιν κατὰ τὸ αὐτὸ τὸ 1892 παρὰ τὴν ἐκπλήρωσιν τῆς. Προσωρινοὶ σύνδικοι τῆς πτωχεύσεως τῆς διωρίσθησαν οἱ Ὄθων Λεβέντης, Κ. Κρίνος καὶ Π. Νεγρεπόντης, δὲ πότιος ἀντικατεστάθη ὑπὸ τοῦ Ἀριστοτέλους Σοφιανοῦ, παραιτηθέντος δὲ τοῦ Κ. Κρίνου τὴν θέσιν του κατέλαβεν ὁ Π. Βοκοτόπουλος⁽²⁾.

Διὰ τῆς πτωχεύσεως τῆς ἔταιρίας τὸ Δημόσιον ἔλαβε δύο πλοῖα (Μυκάλη, καὶ Σφακτηρία), ἡ Ἐθνικὴ Τράπεζα τὸ ἐργοστάσιον καὶ ἐν πλοϊον ('Ομόνοια), τὰ δὲ ὑπόλοιπα περιήλθον εἰς τοὺς μετόχους. Ἀθ. Λαδόπουλον, Δ. Βαρταδάκην, Κ. Τσιροπινᾶν καὶ Τ. Πετροκόκκινον, οἱ ὅποιοι τὰ ἐνοικίασαν εἰς τὸν ἐν Πειραιεῖ ἐργοστασιάρχην Τζών Μάκ Δούαλ διὰ νὰ καταγγείλουν εἴτα τὴν μετ' αὐτοῦ σύμβασιν καὶ νὰ τὴν ἀκυρώσουν δικαστικῶς. Οὗτοι ἰδρυσαν τὴν «Νέαν Ἑλληνικὴν Ἀτμοπλοῖαν» τὴν 24 Οκτωβρίου 1893, ἥτις ἡγόρασε τὰ πλοῖα τῆς παλαιᾶς ἀπὸ τὴν Ἐθνικὴν Τράπεζαν εἰς πλειστηριασμόν, ἐνῷ τὸ ἐργοστάσιον ἐλειτούργησεν ἀνεξαρτήτως τῆς νέας ἔταιρίας ὑπὸ τὴν ἐπωνυμίαν «Νεώριον καὶ Μηχανουργεῖα Σύρου»⁽³⁾.

* *

Ἡ πτώχευσις τῆς ἔταιρίας ἐσήμαινε καὶ τὴν ἀπώλειαν ἐργασίας τῶν εἰς τὰ πλοῖα, τὸ Νεώριον καὶ τὰ Μηχανουργεῖα ἐργαζομένων, οἵτινες ἐτράπησαν εἰς τὴν ξένην ἀναζητήσαντες ἐργασίαν.

Ἡ νέα ἔταιρία⁽⁴⁾ ἀρχίσασα τὰς ἐργασίας της τὴν 5ην Μαρτίου 1894 ἀνεπτέ-

1. Δριμεῖαν κριτικὴν κατὰ τῶν προτάσεων τοῦ Σκουλούδη εἰς Σ. Θ. Ξένον : Οἱ Χρυσοκάνθαροι Βουλευταὶ καὶ αἱ ἀχύρινοι ἔταιρεῖαι τῶν.

2. Ἐφημερὶς «Ἡλιος» ἡρ. 427 (14-3-1893), 431 (18-4-1893) ἀναφ. ὑπὸ Δ. Α. Κρίνου :

Ἡ Νέα Ἑλληνικὴ Ἀτμοπλοΐα, εἰς «Κυκλαδικά» Τεῦχος 8, Σύρος 1958, σελ. 145.

3. Σ. Βαφία : Ἡ Ἐκαπονταετηρίς τῆς Ἀτμήρους Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας καὶ Δ. Α. Κρίνον : Αὐτόθι.

4. Ἡ Ἐφημερὶς «Ἡλιος», μὲ ἐνθουσιασμὸν ἔγραψε διὰ τὴν νέαν ἔταιριαν : «... Πνεῦμα φρονήσεως καὶ ὁμονοίας παρεκίνησε τοὺς προῦχοντας τῶν ἡμετέρων συμπολιτῶν δύος προβάθ-

ρωσε τὰς ἐλπίδας διὰ τὴν ἐπανάκτησιν τῆς προτέρας θέσεως ἔναντι τῶν ἄλλων ἐν τῷ μεταξὺ ἀναδειχθέντων ναυτιλιακῶν κέντρων, δυστυχῶς ὅμως καὶ ἡ νέα Ἐταιρία ἐπέπρωτο νὰ περιπέσῃ εἰς τὴν περιπέτειαν μακροῦ δικαστικοῦ ἀγῶνος διαρκέσαντος 6 ἔτη. Ἡ περιπλοκὴ αὕτη εἰς τὴν λειτουργίαν τῆς νέας Ἐταιρίας δὲν ἦτο ἀσχετος ἐκ τοῦ διενεργήσαντος ἀναγκαστικὸν πλειστηριασμὸν συμβολαιογράφου. Ἐν τέλει τὸ 1899 χάρις εἰς τὴν διαλλακτικότητα τοῦ Διοικητοῦ τῆς Ἐθνικῆς Τραπέζης τῆς Ἑλλάδος Στ. Στρέit, καὶ τὰς εὐστόχους ἐνεργείας τοῦ ἐν Σύρῳ Διευθυντοῦ τοῦ Ὑποκαταστήματος τῆς αὐτῆς Τραπέζης Κ. Καλημέρη καὶ τὸν ἀκάματον ἀγῶνα τῶν Λαδοπούλου, Βαφιαδάκη καὶ Τσιροπινᾶ ἥγοράσθη ὑπὸ τῆς Ἐθνικῆς Τραπέζης τὸ Νεώριον καὶ τὰ Μηχανουργεῖα Σύρου⁽¹⁾.

Ἡ νέα ἐπιχείρησις διηρέθη εἰς τρεῖς κλάδους⁽²⁾: 1) Τὸ Νεώριον ἔχον ἀπόβαθραν μετὰ θαυμασίας ὑδραυλικῆς μηχανῆς διὰ τὴν ἀνέλκυσιν τῶν πλοίων. 2) Τὰ Μηχανουργεῖα ἀποτελούμενα ἐξ ἐπτὰ τμημάτων. Ἡτοι: α) Σχεδιαστήριον, β) Ξυλουργεῖον, γ) Χυτήριον, δ) Μηχανουργεῖον, ε) Σιδηρουργεῖον, στ) Λεβητοποιεῖον, ζ) Χαλκεῖον, η) Ἐφαρμοστήριον. 3) Τὸ Ἀτμοκίνητον Χρωματοποιεῖον παρασκευαζομένων ἐν αὐτῷ τῶν χρωμάτων διὰ τὸ Νεώριον, ὡστε νὰ μὴ εἰσάγονται χρώματα ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ⁽³⁾.

Οἱ ἀριθμὸς τῶν ἀπασχολούμενων ἐργατῶν εἰς τὸ Νεώριον καὶ τὰ Μηχανουργεῖα ἦτο πλέον τῶν 300, ἥτοι ὑπὲρ τοὺς 100 διὰ τὸ πρῶτον καὶ ὑπὲρ τοὺς 220 διὰ τὸ δεύτερα, εἰς ἂ oī μαθητευόμενοι εἰργάζοντο ἀμισθοί, τῶν τεχνιτῶν λαμβανόντων ἡμερομίσθια ἀπὸ 50 λεπτὰ μέχρις 9 δραχμῶν, ἐνῷ oī τοῦ Νεωρίου ἐλάμβανον κατὰ μέσον δρον 3 δρχ. ἡμερησίως⁽⁴⁾. Οὕτω τὸ σύνολον τῶν καταβαλλομένων ἀμοιβῶν ἐτήσιως ἀνήρχετο εἰς πλέον τῶν 200.000 δραχμῶν, αἴτινες παρέμενον εἰς τὴν νῆσον κινοῦσαι τὰς ἐργασίας πλὴν τῶν πλεονεκτημάτων τῆς μαθητεύσεως ἐν αὐτῇ καὶ τῆς προσφερομένης ἀπασχολήσεως⁽⁵⁾.

Ἄλλα καὶ ἡ «Νέα Ἐλληνικὴ Ἀτμοπλοΐα» ἐπέπρωτο νὰ πτωχεύσῃ. Ἡδη μόλις ἥρχισε τὰς ἐργασίας τῆς ἀντιμετώπισε δυσχερεστάτας συνθήκας ἔνεκα τῆς

σιν εἰς γενναῖα βῆματα, οὗτο δὲ τὴν Κυριακήν, προκειμένης τῆς διὰ πλειστηριασμοῦ πωλήσεως τῶν ἀτμοπλοίων τῆς ποτὲ Ἐλληνικῆς Ἀτμοπλοΐας, ἡ πρὸς σύστασιν Συριανῆς ἀτμοπλοϊκῆς πούλου, ἡγόρασε ταῦτα ἀντὶ δραχμῶν 949.000. Τὴν ὡς εἰρηται ὁμάδα ἀποτελούσιν ὁ πρῶτος τὴν πρωτοβουλίαν τῆς ἀνιδρύσεως τοῦ ἔργου κ. Κ. Κρίνος, οἱ κ. Λαδόπουλος, Βαφιαδάκης, Τσιροπονᾶς, Ἀδελφοί Βοκοτόπουλοι, ὁ ἐν Ἀθήναις σεβαστὸς Ἐρμουπολίτης Ἀνδρέας Συγγρός καὶ ἄλλοι τῶν ἐν Ἐρμουπόλει κεφαλαιούχον, ἐκτὸς τοῦ κ. Μαυρογορδάτου, μὴ προσδημοσιότητα σὸν τὸ δυνατὸν ταχέως⁽⁶⁾ (Δ. Α. Κρίνον: σελ. 146) θὰ ἡδύνατο δὲ ἡ Ἐταιρία νὰ καταστῇ ισχυροτέρα καὶ ίσως νὰ είχε καλυτέραν τύχην ἐάν ἡ σκέψις τοῦ Ἀνδρέα Συγγροῦ περὶ συνενόσεως της μὲ τὴν «Πανελλήνιον» ἐπραγματοποιείτο. Ἄφ' ἐνὸς ὅμως προέκυψαν δυσχέρειαι αὐτοῦ ὡς ἔδρα τῆς νέας Ἐταιρίας, αἱ Ἀθῆναι, δὲν ἐγένετο ἀποδεκτὴ (Περὶ τῆς προτάσεως Δ. Α. Κρίνον: Αὐτόθι).

1. 2. 3. 4. 5. «Πατρίς» Ἐφημερίς Πολιτική καὶ Ἐμπορική. Ἔτος ΔΖ' 24ης Αύγουστου 1902, Ἐρμουπόλει, ἀρ. φύλλου 1900.

έπισκευής τῶν ἐν ἀργίᾳ τεθέντων πλοίων της, τὸν ἐκπεσμὸν τῶν ναύλων, τὸν ἀνταγωνισμὸν ἄλλων ἑταιριῶν κλπ. (¹). Ἐξ ἄλλου τὸ 1897 ὑπέστη μεγάλας ζημίας μὲ τὴν καταλήψιν τοῦ Βόλου ὑπὸ τῶν Τούρκων, τὴν ἐπίταξιν τῶν πλοίων της ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως διὰ τὴν μεταφορὰν ἀνδρῶν καὶ πολεμοφόδιων κλπ. καὶ τὴν μεταφορὰν ἐφέδρων, τραυματιῶν καὶ χιλιάδων προσφύγων Κρητῶν καὶ Θεσσαλῶν (²). Ἐν τούτοις ἔνεκα τῆς ἀρτιότητος τῶν πλοίων της ἡ ἑταιρία ἀπέφερεν ἐπὶ συνόλου 1.877.587,06 δρχ. καθαρὸν κέρδος 388.339,73 δρχ., δώσασα μέρισμα 25 δρχ. κατὰ μετοχὴν καὶ κρατήσασα ἀποθεματικὸν πλέον τῶν 100.000 δρχ. (³).

Τὰ πλοῖα τῆς ἑταιρίας μέχρι τὸ 1902 ἀνήρχοντο εἰς 10 καὶ ἦσαν τὰ ἔξης : «Πέλωψ» 973 τόννων καὶ ταχύτητος $9\frac{1}{2}$ μιλ., «Ἐλπὶς» 923 τον. ταχ. $9\frac{1}{4}$ μιλ. καταποντισθὲν εἰς Μαύρην Θάλασσαν, Χίος 923 τον. καὶ ταχ. $9\frac{1}{2}$ μιλ., «Ἐρμούπολις» 780 τόν. καὶ ταχ. $9\frac{1}{4}$ μιλ., «Πηνειός» 778 τόν. καὶ ταχ. $9\frac{3}{4}$ μιλ., «Ἐπτάνησος» 631 τόν. καὶ ταχ. $9\frac{1}{4}$ μιλ., «Ομόνοια» 504 τον. καὶ ταχ. $9\frac{1}{4}$ μιλ., «Υδρα» 348 τόν. καὶ ταχ. 10 μιλ., «Πανελλήνιον» 310 τον. καὶ ταχ. $8\frac{3}{4}$ μιλ., «Πρίγκιψ Γεώργιος» 448 τόν. καὶ ταχ. $8\frac{3}{4}$, «Θησεύς» (⁴) 1004 τόν. ταχύτατον πλοῖον ἀγορασθὲν τὸ 1883 ἀντὶ 650.000 χρυσῶν φράγκων ναυπηγηθὲν εἰς τὰ δονομαστὰ ναυπηγεῖα «La Seyne». Βεβαίως τὸ Κράτος ἐνίσχυσε τὴν ἑταιρίαν ἥτις, πλὴν τῶν ὑπ’ αὐτῆς αὐτοπροαιρέτων γραμμῶν, ἐλάμβανεν ἐπιχορήγησιν ἐξ αὐτοῦ διὰ τὰς ἀγόνους γραμμὰς δρχ. 162.993 καὶ 60% ἐνιαυσίως εἰς μηνιαίας δόσεις δρχ. 13.582 καὶ 80% (⁵). Παρὰ ταῦτα ὅμως καὶ ἡ νέα αὕτη ἑταιρία, ὡς ἐλέχθη, ἐπτώχευσε (1905) διὰ νὰ ἀγορασθοῦν τὰ 6 ἐκ τῶν μεγαλυτέρων πλοίων της ὑπὸ τῶν μετόχων τοῦ «Νεωρίου» καὶ τὰ ὑπόλοιπα ὑπὸ μικροτέρων μετόχων (⁶).

Τὸ ἔναυσμα δόμως διὰ τὴν ἴδρυσιν ἀτμοπλοϊκῶν ἑταιριῶν ἐν Ἑλλάδι ὠφείλετο εἰς τὴν πρώτην «Ἑλληνικὴν Ἀτμοπλοῖαν», ἥτις ὡς σκαπανεὺς διήνοιξε τὴν ὁδὸν εἰς τὴν «Κυκλαδικήν», τὴν «Ἐρμούπολιν», τὴν «Ἑλληνικὴν Ἀτμοπλοῖαν Σύρου» κ. ἢ. ἐνῷ παραλλήλως ἡνδρώθη εἰς Ἐρμούπολιν ἡ ναυλαγορά, ἡ χρηματαγορά καὶ ἡ ἀσφαλιστικὴ ἀγορά.

Τοιαύτη ὑπῆρξεν ἡ δρᾶσις τῆς πρώτης ἐν Ἑλλάδι (⁷) ναυτιλιακῆς ἀτμηλάτου ἑταιρίας, ἐνισχυθείσης ἰδιαιτέρως ὑπὸ τοῦ Κράτους, τοῦ δόποίου ὅμως ὅταν ἀπώλεσε τὰς ἐπιχορηγήσεις καὶ περιέπεσεν εἰς σοβαρὸν ἀνταγωνισμὸν μὲ τὰς ἄλλας ἐν τῷ μεταξὺ συσταθείσας ἀτμοπλοϊκὰς ἑταιρίας καὶ τὴν βιομηχανικὴν ἀνάδειξιν τοῦ

1. 2. 3. Δ. Κρίνον : σελ. 146. Πρὸς τούτοις βλ. «Ἐκθεσιν» περὶ τῶν Πράξεων τῆς Διοικήσεως τῆς «Νέας Ἑλληνικῆς Ἀτμοπλοῖας» κατὰ τὸ ἔτος 1897, Σύρος 1898.

4. Τὸ πλοῖον τοῦτο ἡγοράσθη τὸ 1900 ὑπὸ Ἰσπανῶν πλοιοκτητῶν ἀντὶ τοῦ ποσοῦ τῶν 12000 ἀγγλικῶν λιρῶν («Ἡλιος» ἀρ. 748 (28-9-1900), Α.Π. Φουστάνου : «Η Νέα Ἑλληνικὴ Ἀτμοπλοῖα εἰς «Ἡμερολόγιον τῆς Σύρου» 1902), σελ. 242 - 245, Ν. Κοτσοβίλη : Τὸ Ναυτικὸν τῆς Σύρου 1828 - 1901, σελ. 135 καὶ Δ. Κρίνον : σελ. 147).

5. 6. Γ. Σάλτα : Ἰστορικὰ Νεωρίου καὶ Μηχανουργείων Σύρου εἰς «Κυκλαδικὸν Ἡμερολόγιον» (Τ. Μ. Ζευγώλη) 1908, σελ. 88.

7. Ἐν Λονδίνῳ δὲ Στέφανος Ξένος (1821 - 1894) ἴδρυσε τὴν «Ἑλληνικὴν καὶ Ἀνατολικὴν Ἀτμοπλοϊκὴν Ἐταιρίαν» ἀριθμοῦσαν 22 πλοῖα μέχρι τοῦ 1860. Κατὰ τὴν ἴδιαν ἐποχὴν ἐν Λονδίνῳ ἐσπημείσασαν ἐφοπλιστικὴν δραστηριότητα καὶ οἱ Δ. Μπλατσῆς, Γ. Σίνης καὶ Β. Σπάρταλης (Α. Λαιμόν : Τόμ. Α', σελ. 165 - 166),

Πειραιῶς, ἥρχισε νὰ φθίνῃ διὰ νὰ σταματήσῃ ὀλοσχερῶς τὸ ἔργον τῆς μὲ τὴν πτώχευσίν της. Εἴτα ἡκολούθησεν ἡ «Νέα Ἀτμοπλοϊκή Ἐταιρία» διὰ νὰ πτωχεύσῃ καὶ αὐτῇ διὰ τοὺς αὐτοὺς περίπου λόγους. Ἔκτοτε ὅμως ἐσημειώθη ἡ ἄνοδος ὑποστηρίξεώς της διὰ τραπεζικῆς χρηματοδοτήσεως⁽¹⁾, ὥστε ἀρχομένου τοῦ αἰωνὸς ἡ Ἑλλάς νὰ εἰσέλθῃ εἰς αὐτὸν κατέχουσα θέσιν μεταξὺ τῶν μεγαλυτέρων ναυτιλιακῶν δυνάμεων τοῦ κόσμου.

1. A. Ἀνδρεάδην: *La Marine Marchande Grecque*, τόμ. B, "Ἐργα σελ. 233 - 234. Ὁ Ἀνδρεάδης ἀναφέρει μέχρι τοῦ 1910 τὰς ἔξης Ἐταιρίας: «Πανελληνική», «Ιόνιος», «Πανταλέοντος» καὶ μίαν ὑπὸ τῷ ξενικὸν ὄνομα «MacDoual» (A. Ἀνδρεάδην: *La Marine Marchande Hellénique*. «Ἐργα», τόμ. B', σελ. 262).

2. Τοιαύτην ὑποστήριξιν ἀνέλαβεν ἐναργῶς ἡ *Τράπεζα Ἀθηνῶν* τὸν Μάρτιον τοῦ 1912 ἐκπονήσασα πρόγραμμα *Ναυτιλιακῆς Τραπέζης* (A. Ἀνδρεάδην: *La Marine Marchande Grecque*, σελ. 254). Αἱ προσπάθειαι ὅμως ἐγένοντο ἐνωρίτερον καθ' ὑπόδειξιν τῶν ἐν Σύρῳ δριον τῆς Ιης Σεπτεμβρίου 1902, ἐπανέκδοσιν, Ἀθῆναι 1973, Περὶ *Ναυτικῆς ὑποθήκης* καὶ *Ναυτικῆς Τραπέζης* καὶ *Ἀσφαλείας*, σελ. 71 - 128 καὶ 151 - 204).