

ΠΕΡΙ ΤΗΣ ΠΡΩΤΗΣ ΑΤΜΟΠΛΟΪΚΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ

Τοῦ κ. ΛΑΖΑΡΟΥ Θ. ΧΟΥΜΑΝΙΔΗ

Τακτικοῦ Καθηγητοῦ τῆς Ἀνωτάτης Βιομηχανικῆς Σχολῆς Πειραιῶς

Ἡ ἑλληνικὴ ναυτιλία ἤρχισε νὰ ἀναπτύσσεται ἀπὸ τῆς Τουρκοκρατίας καὶ εἰς τοῦτο συνετέλεσαν αἱ συνθήκαι τοῦ Κιουτσουκ Καϊναρτζῆ (1774) καὶ τοῦ Ἰασίου (1792) ἰδιαιτέρως τῆς πρώτης, ὥστε αἱ νῆσοι Ὑδρα, Σπέτσαι καὶ Ψαρὰ νὰ ἀναλάβουν τὴν πρωτοπορίαν εἰς τὴν ἑλληνικὴν ναυτιλίαν, θεθεισῶν ἐπὶ κεφαλῆς τῶν λοιπῶν νήσων (Μυκόνου, Κάσου, Σάμου, Ἄνδρου, Καστελλορίζου, Σάμου, Μυτιλήνης, Λήμνου, Χίου, Κεφαλληνίας, Ἰθάκης κ.ἄ.) καὶ ναυτικῶν κέντρων (Γαλαξειδίου, Αἰτωλικοῦ, Μεσολογγίου, Κύμης Εὐβοίας, Στυλίδος, Χαλκικοῦ Κόλπου, Ζαγοράς καὶ Τρίκερι Μαγνησίας κ.ἄ.). Ἐπίσης οἱ Ναπολεόντειοι Πόλεμοι προσέδωσαν τεραστίαν ὄθησιν εἰς τὴν ἑλληνικὴν ναυτιλίαν διὰ τὰ συσσωρευθῶν τεράστια κέρδη ἐκ τοῦ σιτεμπορίου (1).

Ἡ ναυπήγησις ὁμῶς τῶν πλοίων καὶ ὁ ἐφοπλισμὸς τῶν εἰς μίαν ἐποχὴν καθ' ἣν ὑπῆρχεν ἔλλειψις κεφαλαίων δυναμένων νὰ διατεθῶσιν ὑπὸ ἐνὸς καὶ μόνου πλοιοκτῆτου ὠδήγησεν εἰς τὸν θεσμόν τῆς συντροφοναυτίας (2). Ὑπὸ τὴν συντροφοναυτίαν ἀνεδείχθη ἡ ἑλληνικὴ ἐπιχειρηματικὴ δραστηριότης ἐπὶ τῶν ἔργων θαλάσσης, ὥστε μετὰ τὴν Ἀνεξαρτησίαν νὰ συνεχισθῇ αὕτη καὶ νὰ ἀνυψῶσιν τὴν ἑλληνικὴν ναυτιλίαν εἰς ἐπίπεδον τοιοῦτον, ὥστε νὰ γίνῃ ἀνταγωνιστὴς τῶν διαθετουσῶν ἰσχυρὰν ἐμπορικὴν ναυτιλίαν χωρῶν. Ἡ Μαύρη Θάλασσα, ἡ Ἄζοφικὴ, ἡ Νοτιο - Ἀνατολικὴ Λεκάνη τῆς Μεσογείου ἦτο ὁ βασικὸς θαλάσσιος χῶρος εἰς τὸν ὁποῖον ἐπεκτείνεται τὸ ἑλληνικὸν θαλάσσιον ἐμπόριον. Τὰ ἐκ Κωνσταντινουπόλεως διερχόμενα πλοῖα τὸ 1853 εἶχον ὡς πρῶτα τὰ ἑλληνικὰ (967.000 τόννους), δεῦτερα τὰ ἀγγλικὰ (505.000 τόννους), τρίτα τὰ ρωσσικὰ (335.000 τόννους) καὶ τέταρτα τὰ γαλλικὰ (70.000 τόννους) (3).

Κατὰ τὴν μετὰ τὴν Ἀνεξαρτησίαν περίοδον ἡ ἄνοδος τῆς ἑλληνικῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας ὠφείλετο, ἐκτὸς τοῦ δραστηρίου ἐμπορίου τῆς Μαύρης Θαλάσσης εἰς τὸ χαμηλὸν κόστος ναυπηγήσεως, ὥστε κατὰ τόννον νὰ στοιχίζῃ αὕτη ἐν Ἑλ-

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

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

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

καί γενικῶς ἐν Ἑλλάδι τὸ ἔναυσμα ἐδόθη ὑπὸ τοῦ Κράτους διὰ τῆς ἀγορᾶς τριῶν ἀτμοπλοίων ἐξ Ἀγγλίας τὰ «Ύδρα», «Πανελλήνιον» καὶ «Βασίλισσα τῆς Ἑλλάδος», ἐνῶ οἱ Ἕλληνες πλοιοκτῆται προσηρμόσθησαν καὶ αὐτοὶ μὲ πρῶτον τὸν ἐγκατεστημένον εἰς Σύρον Ψαριανὸν Μπουρέκαν, ὁ ὁποῖος ἐφωδίασε τὸ ἱστιοφόρον του μὲ ἀτμομηχανὴν κινούσαν τροχοῦς (1).

Ἡ πρωτοβουλία ὁμοῦ ἐνὸς ἀτόμου δὲν ἦτο ἀρκετή, ἀπητεῖτο ἡ ὀργάνωσις ἐκτεταμένης ἐπιχειρήσεως. Δι' ὃ καὶ ἀπεφασίσθη ὑπὸ Συριανῶν ἢ ἱδρυσις τῆς «Ἑλληνικῆς Ἀτμοπλοΐας» μὲ ἔδραν τῆς τὴν συγκεντρώνουσας τότε τὴν ναυτιλιακὴν ἐμπορικὴν κίνησιν, Ἑρμούπολιν.

* * *

Ἡ Σύρος 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 ἀσφαλὲς καταφύγιον ἐκ τῆς μανίας τοῦ κατακτητοῦ. Καὶ τοῦτο διότι ἡ Σύρος 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 τὸ ἔθνος (2).

Οὕτω, μετὰ τὴν Ἀνεξαρτησίαν, ἡ Σύρος εὐρέθη ἐπὶ κεφαλῆς τοῦ ἐμπορίου, τῆς βιομηχανίας καὶ τῆς ναυτιλίας, συγκεντρώσασα καὶ τὰ ἀπαραίτητα κεφάλαια, οὐχ ἦττον ἐνισχυθεῖσα καὶ ἐκ τῶν καταφυγόντων εἰς αὐτὴν Χίων ἐμπόρων διὰ νὰ προστεθοῦν εἰς αὐτοὺς ἀργότερον καὶ οἱ ὁμογενεῖς τοῦ ἐξωτερικοῦ.

Ἡ Ἑρμούπολις, 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 εἰδικὸς τύπος συριανοῦ πλοίου (4).

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

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

2. Τὸ 1853 ἡ Ἑρμούπολις ἠρίθμει 19.981 κατοίκους, ἐνῶ ὁ πληθυσμὸς τῶν Ἀθηνῶν ἀνήρχετο εἰς 30.590 (τὸν ἀριθμὸν τοῦτον 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 «Ἔργα», Τόμ. Β', σελ. 186. Περί τούτων καὶ εἰς Σ. Βαφίαν: Τὸ πρῶτον ἐν Ἑρμούπολει Ναυτιλιακὸν Συνέδριον, σελ. 483).

3. Α. Λαμόν: σελ. 136-138.

4. Τὸ μεγαλύτερον τῶν ναυπηγηθέντων πλοίων ἦτο τὸ «Ἀργῶ» τοῦ Ι. Βάττη, χωρητικότητος 750 τόννων (1873) (Σ. Βαφίαν: σελ. 485). Μεταξὺ δὲ τῶν σπουδαιότερων Σύρων ναυπηγῶν ἦσαν οἱ Π. Μάσχα, Παγίδας καὶ ὁ υἱός του, Μ. Ποντός, Ἄν. Λειβαδάρας, Χριστοφῆς, Στ. Κουφουδάκης, Π. Μπούρης κ.ά. (Γ. Ἀμπελᾶν: σελ. 706) ἐνῶ εἰς τὰ ναυπηγεῖα τῆς νήσου εἰργάζοντο περίπου 2000 ἐργάται (Γ. Ν. Ζωγραφάκη: Ἡ Ἑρμούπολις, ὑπὸ ἐμπορικῆν, βιομηχανικῆν, ναυτιλιακῆν ἄποψιν, ἐν Ἀθήναις 1886, σελ. 4).

χαλκουργούς, σχοινεμπόρους και εμπόρους παντός είδους έχοντας σχέσιν με την ναυτιλίαν. Τὰ εισοδήματα αὐτὰ λαμβανόμενα ὑπὸ χιλιάδων ἐργαζομένων, ειδικότητος πάσης φύσεως, οὐχὶ μόνον ἐξήρκουν διὰ τὴν ζωὴν τῆς οικογενείας των ἀλλὰ καὶ διὰ νὰ ἀποταμιεύουν καὶ νὰ ἐπενδύουν εἰς οἰκίας, κτήματα κλπ.

Οὕτως, ἡ Ἐρμούπολις κατέστη ἡ καρδία τῆς νήσου καὶ τὸ μεγαλύτερον ναυτιλιακὸν κέντρον τροφοδοτοῦν τὴν Σμύρνην, Συρίαν, Ἀλεξάνδρειαν, ἀποτελοῦσα πραγματικὴν ἐμπορικὴν γέφυραν τῆς Εὐρώπης πρὸς τὴν Ἀνατολήν.

Διὰ τὴν τοιαύτην τῆς Ἐρμούπολεως ἀνάδειξιν, ἤδη ἀπὸ τοῦ 1834, ἐκ πληροφοριῶν τῆς Δημογεροντίας πρὸς τὴν Νομαρχίαν διὰ τοῦ ὑπ' ἀριθ. 4493 ἐγγρ. τοῦ 1834 ἀναγιγνώσκομεν :

«Ἡ νεόκτιστος πόλις αὕτη ἰδίαν γεωργήσιμον γῆν δὲν ἀπέκτησεν ἡ μικρὰ νήσος αὕτη εὐρέθῃ ὀλόκληρος οἰκειοποιημένη ἀπὸ τοὺς αὐτόχθονας, τοὺς παλαιοὺς κατοίκους τῆς ἄνω πόλεως Σύρας. Εἰς μόνον δὲ τὰ περίξ τῆς Ἐρμούπολεως ὅπου ἄλλοτε ἦτο γῆ χέρσος, ἐκεῖ μόνον διὰ τῆς φιλοπονίας τῶν παροίκων γεωργῶν ἀνηγέρθησαν κηπουρικὰ καταστήματα οὐκ ὀλίγα, ἐξ ὧν ἡ πόλις λαμβάνει τὰ πρὸς χρῆσιν τῆς λάχανα· διὰ τὸ ἄγονον ὅμως τῆς γῆς καὶ τὴν κακὴν ποιότητα τῶν ὑδάτων, αὐτὰ δὲν δύνανται νὰ βελτιωθῶσι ἐπὶ πολὺ.

Τὸ ἐμπόριον γνωστὸν εἶναι ὅτι ὑπάρχει ὁ κυριώτερος κλάδος τῆς βιομηχανίας τῶν κατοίκων, τὸ ὁποῖον δὲν γνωρίζομεν νὰ ἔκαμε σημαντικὴν τινα πρόοδον εἰς τὸ ἐνεστῶς ἔτος. Τοῦτο δὲ διὰ νὰ ἀναπτυχθῆ καὶ ἀκμάσῃ ἐπὶ πλεόν, δὲν ἀπαιτεῖ ἴσως ἐνίσχυσιν ἰδιαιτέραν, ἀπαιτεῖ μόνον ὅ,τι καὶ πᾶς ἄλλη ἐμπορικὴ πόλις, δηλονότι ἰσότητα τελῶν καὶ τούτων ὅσον ἐνεστὶν ἐλαφρῶν, μέσα τακτικὰ καὶ ἀσφαλῆ, κοινωνίας μὲ τὰς ἄλλας πόλεις τοῦ κράτους καὶ τὰ ἐμπορικώτερα τῶν ξένων ἐπικρατειῶν μέρη, διατήρησιν τοῦ καταστήματος τῆς διαμετακομίσεως, μέσον πρόσφορον εἰς αὐξήσιν καὶ ἐμψύχωσιν τοῦ ἐξωτερικοῦ ἐμπορίου.

Εἰς τὴν Ἐρμούπολιν τέχνηαι δὲν ὑπάρχουσιν, ἤγουν τοιαῦται ὁποῖαι νὰ σχηματίζουσι κλάδον τινὰ βιομηχανίας λόγου ἄξιον. Σημαντικώτερος πάντων εἶναι ὁ τῆς βιομηχανίας, καὶ αὐτὸς εἰς μαρασμὸν ἤδη διὰ τὴν ἐπικρατοῦσαν δυστυχίαν τοῦ θαλασσίου ἐμπορίου. Ὑπάρχουσι καὶ τινες ἄλλαι βάνουσοι τέχνηαι ὡς ἡ Σιδηρουργία καὶ Βυρσοδεψία, αἵτινες φαίνονται κατὰ τὴν ἀκμάζουσαι, ὅλαι ὅμως ἐμφαίνουσι τὴν νηπιώδη κατάστασιν τοῦ ἔθνους. Οὐδὲ δυνατὸν φαίνεται νὰ ἐλπίσῃ τις σημαντικὴν εἰς αὐτὰς βελτίωσιν, ἂν δὲν προοδεύσῃ ἡ τοῦ ἔθνους εὐημερία, ἔργον τοῦ χρόνου, τῆς εὐνομίας καὶ τῆς εἰρήνης ἀποτελέσμα.

Πανηγύρεις ἐμπορικαὶ δὲν φαίνονται ἀναγκαῖαι ἐνταῦθα καὶ οὔτε δύνανται νομιζόμεν νὰ ὑπάρξωσι, τὸ μὲν διότι αἱ περίξ νῆσοι οὕτως ἢ ἄλλως ἐντεῦθεν πρέπει νὰ προμηθευθῶσιν ὅσων ἔχουσιν χρεῖαν. Τὸ δὲ διότι δὲν εἶναι εὐκόλον μεταξὺ νήσων νὰ φυλαχθῆ τακτικὴ συγκοινωνία, ὥστε νὰ προσδιορισθῶσιν ἡμέραι πανηγύρεων. Ὁρθότερον ἦθελεν εἶπει τις ὅτι εἰς τὴν Ἐρμούπολιν ὑπάρχει καθημερινὴ σχεδὸν πανηγυρις κατ' ἀναλογία τῶν ἐξωθεν χάριν ἐμπορίου προσερχομένων κατὰ τὸ μᾶλλον καὶ ἥττον ἀνθοῦσα».

Καὶ εἰς τὴν ἀπὸ 26 Δεκεμβρίου 1836 ἔκθεσιν ἐπὶ τοῦ Προϋπολογισμοῦ τοῦ Ὑπουργοῦ Οἰκονομικῶν Γ. Λασάνη πρὸς τὸν βασιλέα Ὁθωνα, πληροφορούμεθα τὰ ἑξῆς :

«Ἡ νῆσος Σύρα ἔπρεπε νὰ ἐπιστήσῃ τὴν προσοχὴν τῆς Κυβερνήσεως τῆς Υ. Μ. Κτίρια στερεὰ καὶ μεγαλοπρεπῆ σχεδιασθέντα κατὰ τὸ προλαβὸν ἔτος διὰ νὰ χρησιμεύσωσιν ὡς ἀποθήκαι τῶν διαμετακομιζομένων πραγματειῶν ἄρχισαν ν' ἀνεγείρωνται ἐκεῖ κατὰ τὸ 1834. Ταῦτα ἐμελλον νὰ προμηθεύσωσιν πλεονεκτήματα εἰς τὴν δημοσίαν ὑπηρεσίαν καὶ εἰς τὸ ἐμπόριον, ἢ δὲ κατασκευὴ τοῦ φάρου ἐξησφάλισε τὴν πρὸς τὸν λιμένα ἐκεῖνον ναυτιλίαν».

Μεταξὺ 1830 - 1835 ἡ ἀνάπτυξις τῆς Ἑρμοπούλεως εἰς τὴν βιομηχανίαν καὶ τὸ ἐμπόριον τὴν ἀνέδειξεν εἰς κυψέλην οἰκονομικὴν⁽¹⁾ καὶ φυσικὰ ἔνεκα τῆς ἀνόδου τῆς αὐτῆς ὠφελήθη τὰ μέγιστα ἢ κατέχουσα τὰ σκῆπτρα ναυτιλίας τῆς Συνολικῶς δὲ ἀπὸ τοῦ 1834 μέχρι τοῦ 1870 κατεγράφησαν 5077 πλοῖα (2).

Ἐπὶ δημαρχιακῆς περιόδου Γεωργίου Πετρίτζη (1835 - 1837) συνεστήθησαν καὶ ἑταιρίαι χάριν τῆς πληρεστεράς συγκοινωνίας, ὡς ἡ τῶν ἱστιοφόρων τοῦ Φεράλδῃ, ἐνῶ ἀπὸ τοῦ 1837 δι' ἐνεργειῶν συνεστήθη πρακτορεῖον τῆς ἀτμοπλοίας Λούδ ἵνα προωθηθῇ ἔτι περισσότερον τὸ ἀνθοῦν ἤδη ἐμπόριον τῆς νήσου⁽³⁾. Εἶτα ἠκολούθησαν τὰ πρακτορεῖα τῶν Γαλλικῶν «Θαλασσιῶν Διαπορθμεύσεων», τῶν «Ὀλλανδικῶν» τῆς αἰγυπτιακῆς ἑταιρίας Κεδιβιέ⁽⁴⁾.

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

2. Τὰ στοιχεῖα ταῦτα προκύπτουν ἐκ τοῦ συσταθέντος ἀπὸ τὸ 1834 Λιμεναρχείου ἐν τῇ νήσῳ ἐνῶ πρὸ αὐτῶν στοιχεῖα ἀρῶνται ἐκ τοῦ νηολογίου τῆς Δημογεροντίας ἐξ οὗ πληροφοροῦμεθα ὅτι ἀπὸ τοῦ 1826 μέχρι τοῦ 1830 ἐναυπηγήθησαν 200 πλοῖα, τὸ δὲ 1837 55 πλοῖα, ἐξ ὧν τὰ 28 ἄνω τῶν 60 τόννων, ἀπὸ δὲ τοῦ 1828 μέχρι τοῦ 1881 ἐναυπηγήθησαν 3.000 περίπου πλοῖα Α καὶ Β τάξεως (Γ. Ν. Ζωγραφάκη : σελ. 4).

3. Κατὰ τὴν αὐτὴν δημαρχιακὴν περίοδον ἰδρύθη ὑπὸ προκρίτων τῆς Ἑρμοπούλεως καὶ ἡ Λέσχη Ἑρμῆς, ἥτις ὡς ἀντιλαμβανόμεθα ἐκ τοῦ ὀνόματός της ἔφερον εἰς τοὺς κόλπους τῶν μελῶν τῆς τοὺς σπουδαιότερους ἐμπόρους τῆς πόλεως ἐνθα οὗτοι συνεζήτουν καὶ ἀνέπτυσσον τὰ ἐμπορικὰ τῶν θέματα. Πρῶτοι ἔφοροι τῆς Λέσχης ἦσαν οἱ Γ. Ψύχας, Ν. Παπαδοῦκας, Δ. Μ. Καράλης, Ἰάκ. Ράλλης καὶ Ν. Γιαγιτζῆς (Τ. Ἀμπελᾶν : σελ. 652 - 653). Σχολιάζων ὁ Ζωγραφάκης τὴν κίνησιν ταύτην τῶν Ἑρμοπολιτῶν λέγει : «Ἐν Ἑρμοπόλει βλέπει τις μίαν κοινωνίαν συντεταγμένην κατὰ τὰς ἠγχιεῖς ἀρχὰς τοῦ πολιτισμοῦ· ἦτοι βλέπει τὴν τιμιότητα καὶ ἰκανότητα πράγματι ἀπολαμβάνουσαν ὑπολήψεως. Εἰ καὶ κατ' ἐξοχὴν πόλις τοῦ κερδῆος Ἑρμοῦ, δὲν ἐπαύσατο ὅμως θεραπεύουσα καὶ τιμῶσα καὶ τὸν λόγιον Ἑρμῆν. Ὄντως, ἀμέσως διαγιγνώσκει τις ὅτι ἐκεῖ ἡ πραγματικὴ ἀριστοκρατία, κατὰ τὴν κυρίαν τῆς λέξεως σημασίαν, δὲν ἀποτελεῖται ἐκ τῶν μείζονα πλοῦτον ἔχοντων, ἀλλ' ἐκ τῶν συνενούτων αὐτὸν μετ' ἀνωτέρας μορφώσεως καὶ πολλῶν γνώσεων καὶ ἐκ τῶν ἀπολαμβανόντων πλείονος ἐπιστημονικῆς ὑπολήψεως. Ἐν γένει δὲ παρατηρεῖται ὑπόληψις πρὸς τοὺς θεραπεύοντας τὸν λόγιον Ἑρμῆν ἐκ μέρους τῶν φιλοῦντων τὸν κερδῆον Ἑρμῆν».

Εὐτυχῶς δὲ καὶ οἱ περὶ τὰς ἐπιστήμας καὶ τὰ γράμματα καταγινόμενοι δὲν ἐξικινδύναι μέχρις ἀλαζονείας ἐπὶ τῇ τοιαύτῃ τιμῇ, ὡς συμβαίνει εἰς πλείστας ἄλλας πόλεις τῆς Ἑλλάδος· ἀλλ' ἀνταποδίδουσιν, ὡς ἐμπρέπει εἰς ἄνδρας ὑψηλοτέρας διανοητικῆς μορφώσεως, τὴν αὐτὴν εὐγενῆ συμπεριφορὰν. Οὗτω δὲ, βλέπει τις τὴν κοινωνίαν σύμπασαν ἐν ἁρμονίᾳ πλήρει διατελοῦσαν καὶ προστατεύουσαν δι' οὐκ ὀλίγων φιλανθρωπικῶν ἔργων καὶ πεφοτισμένων φιλανθρωπικῶν πράξεων τὴν τελευταίαν τάξιν, τὴν τῶν ἐργατῶν...» (Ν. Ζωγραφάκη : σελ. 16 - 17).

4. Τ. Ἀμπελᾶν : σελ. 708.

* * *

Ἡ ἴδρυσις τῆς Ἑλληνικῆς Ἀτμοπλοϊκῆς Ἐταιρίας (1) ἀπεφασίσθη τὸ πρῶτον ὑπὸ τοῦ Μαυροκορδάτου (1857) (2), ὁ ὁποῖος ἠγόρασε διὰ λογαριασμὸν τοῦ Δημοσίου τὰ τρία προαναφερθέντα πλοῖα, ὧν τὸ ἓν μικρὸν ἰστιοφόρον εἰς τὸ ὁποῖον ἐτοποθέτησε μικρὰν μηχανήν, συνεχισθείσης τῆς προσπάθειάς ὑπὸ τοῦ Βουλγαρη συγκεντρώσαντος διὰ προσωπικῶν του φίλων τὸ ἐκ 400.000 δρχ. ἀπαιτούμενον ποσόν. Ὅσον ἀφορᾷ δὲ εἰς τὴν διοίκησιν καὶ τὴν ὀργάνωσιν τῆς Ἐταιρείας συνέβαλεν ὁ Ἡλίας Κεχαγιᾶς, ὁ ὁποῖος ἐκ Τεργέστης ἐλθὼν συνεδέθη διὰ φιλίας μετὰ τοῦ Γεωργίου Σταύρου. Ὁ Κεχαγιᾶς διηύθυνεν ἀσφαλιστικὴν ἑταιρίαν παρέχων καὶ ναυτοδάνεια, ἔχων δὲ ὑπὸ τὴν κατοχὴν του δύο πλοῖα, ὧν τὸ ἓν ἐξ αὐτῶν, τὸ «Κωλέττης», ἦτο τὸ μεγαλύτερον πλοῖον τῆς ἐποχῆς του.

Ἡ Ἑλληνικὴ Ἀτμοπλοῖα ἰδρύθη τὴν 3ην Ἰανουαρίου τὸ 1857 δυνάμει τοῦ νόμου ΣΠΑ' τῆς 22ας Ἀπριλίου 1855 «περὶ συστάσεως ἀτμοπλοϊκῆς συγκοινωνίας μεταξὺ τῶν νήσων καὶ τῶν παραλίων μερῶν τῆς Ἑλλάδος» καὶ τῆς 20ῆς Ὀκτωβρίου 1856 «περὶ τροποποιήσεως τοῦ περὶ ἀτμοπλοϊκῆς ἑταιρείας νόμου», ὡς καὶ τοῦ Διατάγματος τῆς 28ης Ὀκτωβρίου 1856 «περὶ ἐγκρίσεως τῆς συστάσεως Ἑλληνικῆς Ἀτμοπλοϊκῆς Ἐταιρείας» (3).

Τὸ κεφάλαιον (4) τῆς Ἑλληνικῆς Ἀτμοπλοϊκῆς Ἐταιρείας ἀνήλθε κατ' ἀρχὴν εἰς 2.000.000 δραχμὰς καὶ διηρέθη εἰς 2.189 μετοχάς, ἐκαλύφθη δὲ ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως, ἥτις συμμετέσχε μὲ μερίδιον 800 μετοχῶν, ὑπὸ τῆς Ἐθνικῆς Τραπεζῆς, ἥτις ἐνεγράφη διὰ 400 μετοχάς καὶ ὑπὸ διαφόρων μετόχων, 102 τὸν ἀριθμὸν ἐγγραφέντων διὰ τὰς ὑπολοίπους μετοχάς.

Πρόεδρος τῆς Συνελεύσεως ἦτο ὁ Διοικητὴς τῆς Ἐθνικῆς Τραπεζῆς, ὁ ὁποῖος καὶ συνέχισε τὰς ἐγγραφὰς μετόχων μέχρι τῆς συστάσεως τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου (5) ἀποτελεσθέντος ἐκ τῶν Α. Δαμαλᾶ, Ἑλ. Λαδοπούλου, Δ. Βαφιαδάκη, Ἄλ. Δομεστίνην καὶ Ἡλ. Κεχαγιᾶν, ὁ ὁποῖος καὶ συνέχισε, μέχρι τοῦ θανάτου του, ὡς Διευθυντὴς τῆς Ἐταιρείας, ἐνῶ ὁ ἀδελφὸς αὐτοῦ Εὐθύμιος Κεχαγιᾶς ἐμεσολάβει μεταξὺ Κυβερνήσεως καὶ Ἐταιρείας βοηθήσας οὐσιαστικῶς ταύτην.

Γενικὸς Γραμματεὺς τῆς Ἐταιρείας ἐξελέγη ὁ Ἄρ. Κάζηρας, πρῶην διευθυντὴς τῆς Ἀσφαλιστικῆς Ἐταιρείας Ἑλλάς. Τὸ Λογιστήριον ἀνέλαβεν ὁ εἰδικὸς εἰς τὴν Λογιστικὴν Α. Μαρκαντωνάκης, τὸ δὲ κεντρικὸν πρακτορεῖον καὶ Ταμεῖον ἀνετέθη εἰς τὸν Δ. Ἀμπελᾶν.

1. Μ. Σ. Εὐλαμπίου τῆ συνεργασίᾳ Διονυσ. Καλογεροπούλου : Ἡ ἐν τῇ Ἐθνικῇ Τραπεζῇ τῆς Ἑλλάδος καὶ τῇ Κοινοβουλίᾳ Δράσις τοῦ Εὐθυμίου Ι. Κεχαγιᾶ. Ἐν Ἀθήναις 1931, τόμ. Β', σελ. 193 κ.ἐπ.

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

3. Τῶν νόμων τούτων προηγήθη ὁ Νόμος ΣΛΑ' τῆς 29ης Μαΐου 1853, δι' ὧν ἐρυθμίζοντο αἱ συγκοινωνίαι τῆς Ἑλλάδος μετὰ τοῦ Ἐξωτερικοῦ μὲ κέντρον τὴν Σῦρον.

4. Τ. Ἀμπελᾶν : σελ. 707.

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

Ἡ 29η Ἰουνίου 1857 εἶναι ἡ τῆ παρακλήσει τῆς Κυβερνήσεως καὶ τοῦ Ὅθωνος (1) χρονολογία τῆς ὑπογραφείσης μεταξύ τῆς Ἑταιρίας καὶ τῆς Κυβερνήσεως συμβάσεως ἐπὶ τῆ βάσει τῆς ὁποίας διεκανονίσθησαν αἱ μεταξύ των σχέσεις ὡς καὶ τὸ τιμολόγιον. Συμφώνως πρὸς τὴν συμφωνίαν των ταύτην, ἡ Ἑταιρία εἶχε τὴν ὑποχρέωσιν (2) : α) Νὰ διατηρῆ τὴν συγκοινωνίαν (3) μεταξύ τῶν παραλίων τῆς Ἑλλάδος καὶ τοῦ ἐξωτερικοῦ μὲ 5 ἀτμόπλοια δυνάμει ἀνωτέρας τῶν 70 ἵπων. β) Νὰ συστήσῃ ἐργοστάσιον πρὸς ἐπισκευὴν τῶν μηχανῶν καὶ τῶν λεβήτων τῶν ἀτμοπλοίων. γ) Νὰ προβῆ εἰς τὴν κατασκευὴν νηοδόχου ἢ νὰ ἐγκαταστήσῃ μηχανὴν ἀνεκλύσεως τῶν πλοίων εἰς τὴν ξηράν. δ) Νὰ μεταφέρῃ δωρεὰν χρήματα τοῦ Δημοσίου, ἔγγραφα, χαρτόσημα καὶ νὰ παρέχῃ ἔκπτωσιν 30 % ἐπὶ τοῦ κανονικοῦ ναύσιου, ἔγγραφα, χαρτόσημα καὶ νὰ παρέχῃ καὶ πολιτικούς ὑπαλλήλους, οἵτινες θὰ ἐταλοῦ εἰς τοὺς στρατιωτικούς, ναυτικούς καὶ πολιτικούς καταδίκων καὶ ὑποδίκων ξίδειον δι' ὑπηρεσίαν, ὡς ἐπίσης καὶ εἰς τὰ συνοδὰ τῶν καταδίκων καὶ ὑποδίκων ἀποσπάσματα καὶ νὰ μεταφέρῃ μὲ ἔκπτωσιν 50 % ὑλικὸν τοῦ Δημοσίου. ε) Νὰ ἐκτελῆ τὸ συμφωνηθὲν δρομολόγιον ἄνευ προσεγγίσεως τῶν πλοίων τῆς Ἑταιρίας εἰς ἄλλους λιμένας (ἄρθρον τὸ ὁποῖον ἐγένετο ἀποδεκτὸν ἕνεκα τῆς ὑποσχέσεως τοῦ πρωθυπουργοῦτος Δ. Βούλγαρη ὅτι ἡ Κυβέρνησις θὰ καλύπτῃ τὰς δαπάνας ἀγόνων γραμμῶν).

Ἡ Κυβέρνησις ἀπὸ τῆς ἰδικῆς τῆς πλευρᾶς παρεχώρησεν εἰς τὴν Ἑταιρίαν :

α) Ἀποκλειστικὸν προνόμιον 12 ἐτῶν διὰ τὴν ἀτμοπλοϊκὴν συγκοινωνίαν τῶν Ἑλληνικῶν παραλίων. β) Συμμετοχὴν τοῦ Δημοσίου κατὰ $\frac{1}{5}$ εἰς τὰ κεφάλαια τῆς Ἑταιρίας, οὐχὶ ὅμως περισσώτερον τῶν 400.000 δρχ. γ) Ἐξασφάλισιν τόκου 5 % διὰ τὰ καταβληθέντα ἢ καταβληθησόμενα κεφάλαια τῶν μετόχων, οὐχὶ ὅμως πέραν τῶν 200.000 δρχ. δ) Ἀτέλειαν εἰσαγωγῆς τοῦ ὑλικοῦ πρὸς κατασκευὴν καὶ συντήρησιν τῶν ἀτμοπλοίων καὶ τοῦ ἐργοστασίου. ε) Ἐξομοίωσιν τῶν πλοίων τῆς Ἑταιρίας πρὸς τὰ πολεμικὰ ὥστε ταῦτα νὰ ἀπολαμβάνουν τὰ αὐτὰ δικαιώματα.

* * *

Μὲ τὴν ἀρχὴν τῶν ἐργασιῶν τῆς Ἑταιρίας, ἤτοι μετ' ὀλίγας ἡμέρας μετὰ τὴν ὑπογραφὴν τῆς συμβάσεως ἤρχισεν ἡ δραστηριότης ταύτης μὲ πρῶτον πλοῖον τὸ ξύλινον ἀτμόπλοιον «Αἰγαῖον» πρῶην «Βασίλισσα τῆς Ἑλλάδος», τὸ ὁποῖον ἦτο ταχυδρομικὸν πλοῖον διαθέτον καὶ ἰστία - ἄλλωστε ἦτο πρῶτα ἰστιοφόρον - τὰ ὁποῖα ἐχρησιμοποιοῦ ἐνίσχυσιν τῆς ἀσθενοῦς μηχανῆς του. Εἰς τὸ «Αἰγαῖον» προστετέθησαν καὶ τὰ ἀναφερθέντα πλοῖα «Ἵδρα» καὶ «Πανελλήνιον» ὥστε ἡ ἀξία τῶν τριῶν πλοίων νὰ ἀνέλθῃ εἰς 23.000 ἀγγλικὰς λίρας μετὰ τῶν ἐργαλείων, σιδηρουργεῖου καὶ νεωλκείου. Προσέτι καὶ ἡ Κυβέρνησις παρεχώρησε δύο ἕτερα πλοῖα τὸ «Ὅθων» μετωνομασθὲν «Ἀθῆνα» καὶ τὴν «Σφενδόνην» τὸ κατόπιν «Ἴόνιον», ἐνῶ ἡ ἑταιρία ἠγόρασε δύο πλοῖα τὸ «Ὁμόνοια» καὶ «Καρτερία» (1857), βραδύτερον δὲ (1860) δύο μετέπειτα ἀτυχήσαντα πλοῖα τὸ «Βασι-

1. Λόγον Μπογιατζόγλου : σελ. 4.

2. Τ. Ἀμπελᾶν : σελ. 707 καὶ Δ. Κρίνον : Ἡ Ἑλληνικὴ Ἀτμοπλοία εἰς «Κυκλαδικά», Τόμος Β', τεύχος 7, Σῦρος 1957 - 1958, σελ. 69 - 70.

3. Τὰ δρομολόγια ἤρχισαν τὴν 9ην Ἰουλίου 1857.

λεὺς Ὅθων» (τροχοκίνητον) καὶ «Βασίλισσα Ἀμαλία» (τροχοκίνητον) εἶτα μετωνομασθέντα «Πατρίς» καὶ «Εὐνομία» τὸ ὅποιον καὶ μετωνομάσθη «Ἴρις».

Ἡ Ἐταιρία ἐπροχώρησεν εἰς τὰς προσπάθειάς της ἐπιτυχοῦσα συμμετοχὴν τοῦ Κράτους ἐνὸς ἑκατομ. δραχμῶν, ὡς ἐπίσης καὶ δάνειον παρὰ τῆ Ἐθνικῆ Τραπεζῇ ἐτέρου ἑκατομμυρίου διὰ νὰ ἀγοράσῃ δύο ἀτμόπλοια τὸ «Ἐπτάνησος» καὶ τὸ «Βυζάντιον». Τὸ πρῶτον τούτων ὅμως ἐβυθίσθη συγκρουσθὲν μὲ τὸ ἀτμόπλοιον «Ροῦμελη» τῆς ἑταιρίας «Πανταλέων καὶ Σία» (Σμύρνης), ἐνῶ τὸ δεύτερον προσέκρουσεν εἰς βράχους παρὰ τὴν θέσιν Φόνισσα, καταβυθισθὲν μετὰ ἀπὸ μεγάλας προσπάθειας καὶ δαπάνας πρὸς διάσωσίν του.

Ἡ Ἐταιρία διὰ τὴν ἐπισκευὴν καὶ τὸν καθαρισμὸν τῶν πλοίων ἐχρησιμοποιοῖ ξυλινὴν ἀναβάθραν⁽¹⁾, μεταξὺ ὅμως 1855 καὶ 1880 νέαι ἀναβάθραι κατεσκευάσθησαν, ἰδρῦθησαν σχετικὰ ἐργοστάσια καὶ προσετέθη ἀτμοκίνητον βαροῦλκον ἀνεγκύσεως μικρῶν καὶ μεγάλων ἀτμοπλοίων. Ὅσον ὅμως ηὔξανετο ἡ δραστηριότης τῆς Ἐταιρίας καὶ διηρύνετο ὁ κύκλος τῶν ἐργασιῶν της τόσον αὕτη εἶχεν ἀνάγκην, ὥστε ἀφ' ἐνὸς 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⁾ καὶ ἐπαναστατικὴ διὰ τὴν Ἐταιρίαν, ὥστε αὕτη νὰ ἐπιτύχῃ μέγα μέρος τῶν ἀξιώσεών της, κατὰ δὲ τὴν μεταπολίτευσιν, δημιουργηθείσης νέας ἐπιτροπῆς πρὸς ἐξέτασιν τῆς καταστάσεως, ἡ Ἐταιρία ἔλαβε συνδρομὴν 200.000 δρχ. Οὕτω, τὸ 1864 ἡ Ἐταιρία ἠδυνήθη νὰ ἀγοράσῃ δύο ἀτμόπλοια τὸ «Ἀθηναί» καὶ «Ἰονίω» καὶ δύο ἔτη βραδύτερον τὰ «Ἐνωσις», «Κρήτη» καὶ «Ἀρκάδι», ἅτινα καὶ προσέφερον μεγάλας ὑπηρεσίας εἰς τὸ Ἔθνος κατὰ τὴν Ἐπανάστασιν τῆς Κρήτης.

Ἡ πρόοδος ὅμως τῆς Ἐταιρίας μεταξὺ 1865 - 1866 ἀνεκόπη, ζημιώσασα ἐκ τῆς ἐπιδημίας τῆς χολέρας. Κατὰ τὰ τέλη τοῦ Δεκεμβρίου 1867 συνήλθεν εἰς Ἀθήνας Συμβούλιον ὅπως διακανόνισῃ τοὺς μεταξὺ Κράτους καὶ Ἐταιρίας λογαριασμοὺς ἐν συνόλῳ ἢ ἐν μέρει. Ἐνταῦθα συνέβαλεν ἡ προσωπικότης τοῦ Εὐθυμίου Κεχαγιά ὁ ὅποιος ἐβοήθησε τὴν Ἐταιρίαν νὰ διευκολυνθῇ εἰς τὸ ἔργον της.

Τὸ 1870 ἡ Ἐταιρία ἠρίθμει 7.905 μετοχάς, διетήρει δὲ 12 συγκοινωνιακὰς γραμμὰς μὲ πλόας ἀπὸ συστάσεώς της 4764 εἰς οὖς δέον ὅπως συμπεριλάβωμεν 90 πλόας εἰς Κρήτην ὑπὸ τῶν «Υδρα», «Πανελληνιον», «Κρήτη» «Ἐνωσις» καὶ «Ἀρκάδι». Συνολικῶς τὰ πλοῖα ἀνῆρχοντο εἰς δέκα τὸν ἀριθμὸν.

1. Ἡ Ἐταιρία ἠγόρασεν ἀπὸ τὴν Κυβέρνησιν πλὴν τῶν πλοίων καὶ τοῦ σιδηρουργείου, τὸ νεώκλειον τὸ ὅποιον ὅμως δὲν ἠδύνατο νὰ χρησιμοποιήσῃ καὶ τοῦτο διότι ἡ ἐγκατάστασις, τοῦ ἀπῆτει σοβαρὰς δαπάνας καὶ πεπειραμένον ἀρχιμηχανικόν, τὸν ὅποιον ἡ Ἑλλάς τότε δὲν διέθετεν, ἐνῶ ἡ ἀνέλκυσις μεγαλυτέρων πλοίων καθίστατο προβληματικὴ, οὕτω προσέφυγεν εἰς τὴν ξυλινὴν ἀναβάθραν.

2. «Ἡ Ἑλληνικὴ Ἀτμοπλοία — ἔγραφε μεταξὺ ἄλλων ἡ Ἐκθεσις — ... δύναται πληρέστατα νὰ ἐκπληρώσῃ τὸν σκοπὸν τῆς συστάσεώς της, διατηροῦσα τακτικὴν συγκοινωνίαν διὰ τῶν ἰδιοκτητῶν αὐτῆς ἀτμοπλοίων, μεταξὺ τῶν παραλίων τῆς Ἑλλάδος καὶ μεταξὺ αὐτῶν καὶ τοῦ ἐξωτερικοῦ».

1. Ὁ Κατάλογος τῶν πλοίων τούτων συμπεριλαμβανομένων καὶ τῶν ἀποσβέσεων πρὸς 3%, ἀπὸ τῆς συστάσεως τῆς Ἑταιρίας μέχρι τοῦ 1871, κατὰ τὸ Ἄμπελᾶν (σελ. 708), εἶχεν ὡς ἐξῆς :

Ἀτμόπλοιον	Τόννων	Ἴππων	Ἀρχικῆς Ἀξίας Δραχμαὶ	Ἀξίας κατὰ τὸν ἰσο- λογισμόν τοῦ 1871
Αἰγαῖον	520	70	182.780	140.325,22
Πανελλήνιον	357 87)94	70	210.900	174.032,39
Ἵδρα	354	70	196.870	146,961,79
Καρτερία	565 15)94	120	432.672	334.016,45
Ὀμόνοια	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
Ἴονία	230	120	140.000	120.716,84

Τὰ πλοῖα ταῦτα μετέφερον κατὰ τὸ αὐτὸ ἔτος 107.450 ἐπιβάτας τὰ δὲ κεφάλαια τῆς Ἑταιρίας ἔφθασαν εἰς τὸ ὕψος τῶν 7.000.000 δραχμῶν. Εἰς αὐτὰ δέον ὅπως συμπεριληφθῶσι τὰ ὀφειλόμενα ὑπὸ τῆς Ἑλληνικῆς Κυβερνήσεως, ἡ ἀξία τῶν πλοίων, τοῦ νεωρίου, τοῦ ἐργοστασίου, τοῦ Καταστήματος τῆς Διευθύνσεως, τῶν γαιανθραποθηκῶν, τῶν φορτηγίδων, τῶν ὑλικῶν, τῶν Πρακτορειῶν, τοῦ Ταμείου κλπ.

* *

Ἦδη ἀναφερθέντες μεταξύ ἄλλων καὶ εἰς τὸ ἐργοστάσιον τῆς Ἑταιρίας δέον ὅπως πληροφορήσωμεν τὸν ἀναγνώστην ὅτι τοῦτο ἰδρύθη τὸ 1861, ἦτο δὲ ἀξίας ὅπως πληροφορήσωμεν τὸν ἀναγνώστην ὅτι τοῦτο ἰδρύθη τὸ 1861, ἦτο δὲ ἀξίας 276.387,24 δρχ., περιλαμβανομένων τοῦ χωνετηρίου, σιδηρουργείου καὶ νεωρίου. Εἰς τοῦτο ἐκαθαρίζοντο οὐχὶ μόνον πλοῖα τῆς Ἑταιρίας, ἀλλὰ καὶ ἕτερα πλοῖα, μεταξύ τῶν ὁποίων καὶ ἄλλων ἐθνικοτήτων καὶ πολεμικὰ τοιαῦτα, καὶ τοῦ ὁποίου ὁ διευθυντὴς ἦτο ὁ Ἄγγλος μηχανικὸς Smith, πολλὰ συμβαλὼν διὰ τὴν ὀργάνωσιν καὶ ἀνάδειξιν τοῦ ἐργοστασίου, ὡς ἐπίσης καὶ οἱ ἐπὶ κεφαλῆς τεχνικοί. Τούτους ἐπλαίσιοναν οἱ Ἕλληνες ἐργαζόμενοι, οἵτινες μαθητεύσαντες (¹) παρ' αὐτοῖς ἐξῆλθον ἱκανοὶ (13 μηχανικοὶ καὶ ἰσάριθμοι

1. Εἰς ἔγγραφον παραχωρηθέντος εὐγενῶς εἰς ἐμὲ ὑπὸ τοῦ Σ. Βαφία πληροφοροῦμεθα σχετικῶς μὲ τὰ προσόντα καὶ τὸν τρόπον προσλήψεως μαθητευομένου ὑπὸ τῆς Ἑταιρίας. Ἡ Διεύθυνσις τῆς Ἑλληνικῆς Ἀτμοπλοίας γνωστοποιεῖ εἰς ὅσους ὑπέβαλον ἀναφορὰν, ὅπως εἰσαχθῶσιν εἰς τὸ ἐργοστάσιον τῆς Ἑταιρίας ὡς μαθητευόμενοι, ὅτι ἀπεφασίσθη ἐπὶ τοῦ παρόντος ἡ εἰσαγωγή εἴκοσι νέων μαθητευομένων ἐπὶ τοῖς ἐξῆς ὅροις : Ὁ χρόνος τῆς μαθητείας ὄριζεται, ὡς καὶ πρότερον, εἰς μίαν πενταετίαν. Ὅφειλοῦσι δὲ οἱ νῦν εἰσαγόμενοι νὰ δώσωσιν

λεβητοποιοί) ἵνα ἀναλάβωσι τὰς ὑπεθύνους θέσεις ἐν τῷ ἐργοστασίῳ. Τούτου ἡ πρόοδος ἦτο τοιαύτη, ὥστε νὰ κατέχη τὴν πρώτην θέσιν ἐν τῇ Ἀνατολίῃ, ἐν δὲ τῇ Παγκοσμίῳ Ἐκθέσει τοῦ Λονδίνου νὰ τιμηθῇ μὲ χρυσοῦν μετάλλιον Α' τάξεως (1). Αἱ ἐργασίαι τοῦ ἐργοστασίου δὲν ἀφεώρων μόνον εἰς τὰ πλοῖα, ἀλλὰ ἐξήλθον τούτου 26 λέβητες, 12 ἀτμομηχαναί, ὑδραυλικαὶ ἐλαιοπιεστικά καὶ τοιαῦτα, σαπωνοποιίας, πυροβόλα (ραβδωτά), σφαῖραι, καπνοδόχοι κλπ., ὡς ἐπίσης καὶ ἐν μικρὸν ρυμουλκὸν πλοῖον.

Ἡ ἐν τῷ νεωρίῳ ἀνέλκυσις τῶν πλοίων ἦτο ταχυτάτη, ἀπαιτοῦσα 6 ὥρας ὑπὸ 150 ἐργατῶν, ἐνῶ ἡ καθέλκυσις ἀπῆιτε ἐλάχιστον χρόνον καὶ ἀπασχόλησιν μόνον 15 ἐργατῶν (2). Ἡ ἀναβάθρα ἐξαιρετικῆς κατασκευῆς ἐχρησίμευσεν ὡς ὑπόδειγμα διὰ τὴν κατασκευὴν τοιαύτην ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως εἰς Πόρον. Ἐνεκα ὁμως τῆς ἐπεκτάσεως τῶν ἐργασιῶν καὶ τῆς αὐξήσεως τῆς χωρητικότητος τῶν πλοίων τῆς Ἑταιρίας, αὕτη ἤρχισε τὸ 1882 τὴν κατασκευὴν νέας ἀποβάθρας περατωθείσης τὸ 1884 δαπανηθεισῶν 25.000.000 δραχμῶν (3).

* * *

Ἡ Ἑταιρία ἀνεξωγογήθη 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 Ἑταιρία μεταξὺ 1881 - 1884 ἠγόρασε τέσσαρα μεγάλα πλοῖα τὸ «Ἐλπίς», τὸ «Ἑρμούπολις», τὸ «Πηνειὸς» καὶ τὸ «Χίος», ἅτινα ἦσαν φορητὰ καὶ διεσκευάσθησαν εἰς ταχυδρομικά. Ἐπίσης παρηγγέλησαν εἰς Ἀγγλίαν τὰ πλοῖα «Πέλωψ» ἀξίας 26 χιλιάδων λιρῶν καὶ εἰς Γαλλίαν τὸ «Θησεὺς»

ἀξιόχρειον ἐγγύησιν δραχμῶν 500, περὶ τοῦ ὅτι θέλουσι ἐξακολουθήσει τὴν μαθητείαν τῶν καθ' ὅλον τοῦτο τὸ χρονικὸν διάστημα. Τὸ ποσὸν τοῦτο τῆς ἐγγυήσεως θέλει καταβάλλεσθαι πρὸς ὄφελος τῆς Ἑταιρίας, ἐὰν οὗτοι ἀποσυρθῶσιν πρὸ τῆς λήξεως τῆς πενταετίας, ἢ ἀποβληθῶσιν ὑπὸ τοῦ Διευθυντοῦ τοῦ Ἐργοστασίου ἐνεκα κακῆς διαγωγῆς (ὡς τοιαύτης ἐννοουμένης καὶ τῆς ἀπειθείας). Οἱ μαθητεύοντες οὗτοι δὲν θέλουσι λαμβάνει κατὰ τὴν πρώτην τριετίαν οὐδεμίαν ἀντιμισθίαν. Κατὰ δὲ τὸ τέταρτον ἔτος οἱ ἐπιμελεῖς καὶ εὐδοκίμησαντες εἰς τὴν τέχνην θέλουσι λαμβάνει κατὰ μῆνα δρχ. 20, κατὰ δὲ τὸ πέμπτον ἔτος δρχ. 40. Μετὰ δὲ τὴν πενταετίαν θέλουσι κατατάσσεσθαι μετὰ τῶν τεχνιτῶν τοῦ Ἐργοστασίου ἢ τῶν μηχανικῶν τῶν ἀτμοπλοίων κατ' ἐκλογὴν τοῦ Διευθυντοῦ τοῦ Ἐργοστασίου, ἐπὶ τῇ κεκανονισμένῃ μισθοδοσίᾳ. Οἱ μαθητεύοντες δέον νὰ εἶναι Ἕλληνες τὴν ἐθνικότητα, νὰ ἔχωσιν ἡλικίαν οὐχὶ κατωτέραν τῶν 16 ἐτῶν, οὐδὲ ἀνωτέραν τῶν 25, νὰ φέρωσι τακτικὸν ἀπολυτήριον Σχολαρχείου ἢ ἀποδεικτικὸν ἐνὸς τῶν καθηγητῶν τῶν τοῦ ἐνταῦθα Γυμνασίου, ὅτι γινώσκουσι τὰ ἐν τοῖς Σχολείοις τῆς Κυβερνήσεως διδασκόμενα μαθήματα. Τὰ ἀποδεικτικά ταῦτα ὀφείλουσι νὰ παραγάγωσιν εἰς τὸ Γραφεῖον τῆς Ἑταιρείας μέχρι τῆς 25 Δεκεμβρίου ἐ.ἔ. Ἐκ τῶν ἐχόντων 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 Ἐργοστασίου». Ἐν Ἐρμούπολει τῇ 17 Νοεμβρίου 1883. Ὁ Διευθυντὴς κ.ἄ. Ἐλιδ. Λαδόπουλος. Οἱ Σύμβουλοι Δ. Βαφειάδης, Ν. Μ. Κοπκίλης, Α. Δομεστίνης. Ὁ Γεν. Γραμματεὺς Ἄρ. Κάζηρας.

1. Τ. Ἀμπελᾶν : σελ. 711.

2. 3. Τ. Ἀμπελᾶν : σελ. 707 καὶ Σ. Βαφία : Ἡ ἑκατονταετηρίς τῆς Ἀτμήρου Ἑλληνικῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας (Λόγος ἐκφωνηθεὶς ἐκ μέρους τοῦ Δήμου Ἐρμούπολεως), Σῦρος 1958.

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

Ἡ νέα ἐπιχειρήσις διηρέθη εἰς τρεῖς κλάδους⁽²⁾: 1) Τὸ Νεώριον ἔχον ἀποβάθραν μετὰ θαυμασίας ὕδραυλικῆς 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, ὥστε νὰ μὴ εἰσάγωνται χρώματα ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ⁽³⁾.

Ὁ ἀριθμὸς τῶν ἀπασχολουμένων ἐργατῶν εἰς τὸ Νεώριον καὶ τὰ Μηχανουργεῖα ἦτο πλεόν τῶν 300, ἦτοι ὑπὲρ τοὺς 100 διὰ τὸ πρῶτον καὶ ὑπὲρ τοὺς 220 διὰ τὰ δεύτερα, εἰς ἃ οἱ μαθητεύομενοι εἰργάζοντο ἀμισθοί, τῶν τεχνιτῶν λαμβανόντων ἡμερομίσθια ἀπὸ 50 λεπτὰ μέχρις 9 δραχμῶν, ἐνῶ οἱ τοῦ Νεωρίου ἐλάμβανον κατὰ μέσον ὄρον 3 δρχ. ἡμερησίως⁽⁴⁾. Οὕτω τὸ σύνολον τῶν καταβαλλομένων ἀμοιβῶν ἐτησίως ἀνῆρχετο εἰς πλεόν τῶν 200.000 δραχμῶν, αἵτινες παρέμενον εἰς τὴν νῆσον κινουσαι τὰς ἐργασίας πλὴν τῶν πλεονεκτημάτων τῆς μαθητεύσεως ἐν αὐτῇ καὶ τῆς προσφερομένης ἀπασχολήσεως⁽⁵⁾.

Ἄλλὰ καὶ ἡ «Νέα Ἑλληνικὴ Ἀτμοπλοία» ἐπέπρωτο νὰ πτωχεύσῃ. Ἡδη μόλις ἤρχισε τὰς ἐργασίας τῆς ἀντιμετώπισε δυσχερεστάτας συνθήκας ἕνεκα τῆς

σιν εἰς γενναῖα βήματα, οὕτω δὲ τὴν Κυριακὴν, προκειμένης τῆς διὰ πλειστηριασμοῦ πωλήσεως τῶν ἀτμοπλοίων τῆς ποτὲ Ἑλληνικῆς Ἀτμοπλοίας, ἡ πρὸς σύστασιν Συριανῆς ἀτμοπλοικῆς ἑταιρίας σχηματισθεῖσα ὁμάς, ἀντιπροσωπευομένη ὑπὸ τῶν κ. Κ. Τσιροπινᾶ καὶ Ἄθ. Λαδοπούλου, ἠγόρασε ταῦτα ἀντὶ δραχμῶν 949.000. Τὴν ὡς εἴρηται ὁμάδα ἀποτελοῦσιν ὁ πρῶτος σκῶν τὴν πρωτοβουλίαν τῆς ἀνιδρύσεως τοῦ ἔργου κ. Κ. Κρίνος, οἱ κ. Λαδόπουλος, Βαφιαδάκης, Τσιροπινᾶς, Ἀδελφοὶ Βοκοτόπουλοι, ὁ ἐν Ἀθήναις σεβαστὸς Ἐρμουπολίτης Ἀνδρέας Συγγρὸς καὶ ἄλλοι τῶν ἐν Ἐρμουπόλει κεφαλαιούχων, ἐκτός τοῦ κ. Μαυρογορδάτου, μὴ προσχωρήσαντος εἰς τὴν ὁμάδα, διὰ λόγους, οἵτινες εὐχόμεθα καὶ ἐλπίζομεν νὰ ἐκτεθῶσιν-εἰς τὴν δημοσιότητα ὅσον τὸ δυνατόν ταχέως» (Δ. Α. Κρίνον: σελ. 146) θὰ ἠδύνατο δὲ ἡ Ἑταιρία νὰ καταστῇ ἰσχυροτέρα καὶ ἴσως νὰ εἶχε καλυτέραν τύχην ἐὰν ἡ σκέψις τοῦ Ἀνδρέα Συγγροῦ περὶ συνενώσεώς της μετὰ τὴν «Πανελληνίον» ἐπραγματοποιεῖτο. Ἀφ' ἐνὸς ὁμοῦ προέκυθαν δυσχέρειαι καὶ διχογνωμίαι ὡς πρὸς τὴν ἔνωσιν τῶν δύο τούτων ἑταιριῶν, ἀφ' ἑτέρου δὲ ἡ προταθεῖσα ὑπ' αὐτοῦ ὡς ἔδρα τῆς νέας Ἑταιρίας, αἱ Ἀθηναί, δὲν ἐγένετο ἀποδεκτὴ (Περὶ τῆς προτάσεως ταύτης τοῦ Α. Συγγροῦ εἰς «Ἡλιος» ἀρ. 471 (13-3-1894), 476 (29-4-1894) 478 (14-5-1894) καὶ εἰς Δ. Α. Κρίνον: Αὐτόθι).

1. 2. 3. 4. 5. «Πατρίς» Ἐφημερίς Πολιτικὴ καὶ Ἐμπορικὴ. Ἔτος ΔΖ' 24ης Αὐγούστου 1902, Ἐν Ἐρμουπόλει, ἀρ. φύλλου 1900.

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

Τὰ πλοῖα τῆς Ἐταιρίας μέχρι τὸ 1902 ἀνῆρχοντο εἰς 10 καὶ ἦσαν τὰ ἐξῆς : «Πέλωψ» 973 τόνων καὶ ταχύτητος $9\frac{1}{2}$ μιλ., «Ἐλπις» 923 τόν. ταχ. $9\frac{1}{4}$ μιλ. καταποντισθὲν εἰς Μαύρην Θάλασσαν, Χίος 923 τόν. καὶ ταχ. $9\frac{1}{2}$ μιλ., «Ἐρμούπολις» 780 τόν. καὶ ταχ. $9\frac{1}{4}$ μιλ., «Πηνεῖος» 778 τόν. καὶ ταχ. $9\frac{3}{4}$ μιλ., «Ἐπτάνησος» 631 τόν. καὶ ταχ. $9\frac{1}{4}$ μιλ., «Ὀμόνοια» 504 τόν. καὶ ταχ. $9\frac{1}{4}$ μιλ., «Ἐδρα» 348 τόν. καὶ ταχ. 10 μιλ., «Πανελλήνιον» 310 τόν. 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 ὀνομαστὰ ναυπηγεῖα «La Seyne». Βεβαίως τὸ Κράτος ἐνίσχυσε τὴν ἐταιρίαν ἥτις, πλὴν τῶν ὑπ' αὐτῆς αὐτοπροαιρέτων γραμμῶν, ἐλάμβανεν ἐπιχορήγησιν ἐξ αὐτοῦ διὰ τῶν ἀγόνους γραμμῶν δρχ. 162.993 καὶ 60% ἐνιασῖως εἰς μηνιαίας δόσεις δρχ. 13.582 καὶ 80% (5). Παρὰ ταῦτα ὅμως καὶ ἡ νέα αὕτη ἐταιρία, ὡς ἐλέχθη, ἐπτώχευσε (1905) διὰ τὰ ἀγορασθῶν τὰ 6 ἐκ τῶν μεγαλυτέρων πλοίων της ὑπὸ τῶν μετόχων τοῦ «Νεωρίου» καὶ τὰ ὑπόλοιπα ὑπὸ μικροτέρων μετόχων (6).

Τὸ ἔναυσμα ὅμως διὰ τὴν ἴδρυσιν ἀτμοπλοϊκῶν ἐταιριῶν ἐν Ἑλλάδι ὀφείλετο εἰς τὴν πρώτην «Ἑλληνικὴν Ἀτμοπλοῖαν», ἥτις ὡς σκαπανεὺς διήνοιξε τὴν ὁδὸν εἰς τὴν «Κυκλαδικήν», τὴν «Ἐρμούπολιν», τὴν «Ἑλληνικὴν Ἀτμοπλοῖαν Σύρου» κ. ἄ. ἐνῶ παραλλήλως ἠνδρώθη εἰς Ἐρμούπολιν ἡ ναυλαγορά, ἡ χρηματαγορά καὶ ἡ ἀσφαλιστικὴ ἀγορά.

Τοιαύτη ὑπῆρξεν ἡ δρᾶσις τῆς πρώτης ἐν Ἑλλάδι (7) ναυτιλιακῆς ἀτμηλάτου ἐταιρίας, ἐνισχυθείσης ἰδιαιτέρως ὑπὸ τοῦ Κράτους, τοῦ ὁποίου ὅμως ὅταν ἀπώλεσε τὰς ἐπιχορηγήσεις καὶ περιέπεσεν εἰς σοβαρὸν ἀνταγωνισμὸν μετὰ τὰς ἄλλας ἐν τῷ μεταξύ συσταθείσας ἀτμοπλοϊκᾶς ἐταιρίας 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 ἠγοράσθη τὸ 1900 ὑπὸ Ἰσπανῶν πλοιοκτητῶν ἀντὶ τοῦ ποσοῦ τῶν 12000 ἀγγλικῶν λιρῶν («Ἡλιος» ἀρ. 748 (28-9-1900), Α.Π. Φουστάνου : Ἡ 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 : Ἱστορικὰ Νεωρίου καὶ Μηχανουργειῶν Σύρου εἰς «Κυκλαδικὸν Ἡμερολόγιον» (Τ. Μ. Ζευγῶλη) 1908, σελ. 88.

7. Ἐν Λονδίῳ ὁ Στέφανος Ξένος (1821 - 1894) ἴδρυσεν τὴν «Ἑλληνικὴν καὶ Ἀνατολικὴν Ἀτμοπλοϊκὴν Ἐταιρίαν» ἀριθμοῦσαν 22 πλοῖα μέχρι τοῦ 1860. Κατὰ τὴν ἰδίαν ἐποχὴν ἐν Λονδίῳ ἐσημείωσαν ἐφοπλιστικὴν δραστηριότητα καὶ οἱ Δ, Μπλατσή, Γ. Σίνης καὶ Β. Σπάρταλης (Α. Λαιμόν : Τόμ, Α', σελ. 165 - 166),

Πειραιώς, ήρχισε νά φθίνη διά νά σταματήσει ολοσχερῶς τὸ ἔργον της μὲ τὴν πτώχευσίν της. Εἶτα ἠκολούθησεν ἡ «Νέα Ἀτμοπλοϊκὴ Ἑταιρία» διὰ νά πτωχεύσῃ καὶ αὕτη διὰ τοὺς αὐτοὺς περίπου λόγους. Ἐκτοτε ὁμως ἐσημειώθη ἡ ἄνοδος τῆς ναυτιλίας μας μὲ τὰς ἐταιρίας ὑπερωκεανίων γραμμῶν (1) καὶ αἱ προσπάθειαι ὑποστηρίξεώς της διὰ τραπεζικῆς χρηματοδοτήσεως (2), ὥστε ἀρχομένου τοῦ αἰῶνος ἡ Ἑλλάς νά εἰσέλθῃ εἰς αὐτὸν κατέχουσα θέσιν μεταξὺ τῶν μεγαλύτερων ναυτιλιακῶν δυνάμεων τοῦ κόσμου.

1. Α. Ἀνδρεάδην : *La Marine Marchande Grecque*, τόμ. Β, Ἔργα σελ. 233 - 234. Ὁ Ἀνδρεάδης ἀναφέρει μέχρι τοῦ 1910 τὰς ἐξῆς Ἑταιρίας : «Πανελληνικὴ», «Ἰόνιος», «Πανταλέοντος» καὶ μίαν ὑπὸ τὸ ξενικὸν ὄνομα «MacDoual» (Α. Ἀνδρεάδην : *La Marine Marchande Hellénique*. «Ἔργα», τόμ. Β', σελ. 262).

2. Τοιαύτην ὑποστήριξιν ἀνέλαβεν ἐναργῶς ἡ Τράπεζα Ἀθηνῶν τὸν Μάρτιον τοῦ 1912 ἐκπονήσασα πρόγραμμα Ναυτιλιακῆς Τραπεζῆς (Α. Ἀνδρεάδην : *La Marine Marchande Grecque*, σελ. 254). Αἱ προσπάθειαι ὁμως ἐγένοντο ἐνωρίτερον καθ' ὑπόδειξιν τῶν ἐν Σύρῳ συμμετασχόντων εἰς τὸ Ναυτιλιακὸν Συνέδριον ὀμιλητῶν. (Βλ. Τὸ ἐν Σύρῳ Ναυτιλιακὸν Συνέδριον τῆς 1ης Σεπτεμβρίου 1902, ἐπανεκδόσιν, Ἀθῆναι 1973, Περὶ Ναυτικῆς ὑποθήκης καὶ περὶ Ναυτικῆς Τραπεζῆς καὶ Ἀσφαλείας, σελ. 71 - 128 καὶ 151 - 204).