

Η ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΛΛΑΣ

**Τὸ δὲ ναυτικὸν τέχνης ἐστίν, ὡσπερ καὶ ἄλλο τι, καὶ οὐκ ἐνδέχεται ὅταν τόχῃ, ἐκ παρόρου μελετᾶσθαι, ἀλλὰ μᾶλλον μηδὲν ἐκείνο πύργου ἄλλο γίνεσθαι.*
Θουκυδ. Περὶ. Α' 149.

Ἀληθῶς ἡ Ἑλλάς οὐδέποτε εἶχε ναυτικὴν ἐφημερίδα ἢ περιοδικὸν καὶ ἡ σύστασις τοιούτου περιοδικοῦ εἶναι οὐ μόνον ἀναγκασιότατη, ἀλλὰ καὶ εὐοίωνος· συγχαίρομεν λοιπὸν ἀπὸ καρδίας τῷ ἰδρυτῇ καὶ ἰδιοκτῆτι αὐτοῦ κ. Ι. Θ. Σιφναίῳ, καὶ ἐπειδὴ πιστεύομεν ὅτι εἶχε καὶ ἔχει τὴν ἐπιθυμίαν νὰ πληρώσῃ τὰ κενὰ τοῦ σπουδαιοτάτου τούτου παράγοντος, γράφομεν τὰ ὀλίγα ταῦτα, ἐλπίζοντες ὅτι θὰ πραγματοποιηθῶσιν, ἀφοῦ ὁ σκοπὸς μας εἶναι ὁ αὐτός. Ὁ σκοπὸς καὶ ὁ τίτλος τοῦ περιοδικοῦ τούτου ἐπιβάλλει μεγάλας ὑποχρεώσεις εἰς τοὺς ἀναλαβόντας τὴν ποδηγέτησιν καὶ καθοδήγησιν τοῦ ναυτικοῦ καὶ ἐμπορικοῦ κόσμου, τῆς ἐν γένει Ἑλλάδος, ἢ ὅποια οὐδέποτε ἴσως περιέστη εἰς κρισιμωτέρας καὶ μοναδικωτέρας ἐθνικὰς περιστάσεις ἢ ὑφ' ἃς σήμερον διατελεῖ, ἐξ ὧν ἐξαρτᾶται ἡ ἐφημερία, τὸ μέλλον, αὐτὴ ἢ ὑπαρξίς της!

Τὰ ἄρθρα τοῦ κ. Σ. Τσακάλῃ εἶναι πολὺ καλὰ· τὰ γεωγραφικὰ τοῦ κ. Ν. Κοτσοβίλλῃ, καθ' ὅσον δύναμαι ἀπὸ τοῦδε νὰ κρίνω, πλήρη· ἡ ναυτ. μετεωρολογία τοῦ αὐτοῦ χρησιμοτάτη, ἐπίκαιρα τὰ τοῦ συνεφοπλισμοῦ τοῦ κ. Σ. Μακρυγιάννη, κάλλιστον τὸ περὶ ναυπηγείου ἐν Ἑλλάδι τοῦ κ. Α. Τραμουντάνα, πρακτικὸς ὁ ἱατρικὸς ὁδηγὸς τοῦ πλοιάρχου. Τὰ διάφορα ὅμως ἐπιθύμουν πληρέστερα καὶ γενικώτερα.

Τὸ χρήσιμον «Μεταλλικὸν βαρόμετρον» τοῦ κ. Κοτσοβίλλῃ νομίζω ὅτι ἀσχημίζεται ὑπὸ τῶν ἰταλικῶν ὀνομάτων τῶν ἀνέμων καὶ ὄχι μάλιστα ἀκριβῶς γεγραμμένων πάντοτε. Ἐάν τις μεταχειρίζηται ὀμιλῶν, ἐξ ἀνάγκης καὶ ἐλλείψει χρόνου, ξένας λέξεις, ὁ γράφων διδάσκει καὶ δὲν τῷ ἐπιτρέπεται νὰ πράττῃ τοῦτο. Ἐάν νομίζῃ ὅτι δὲν θὰ κατανοηθῇ πάντοτε ὑπὸ τινῶν ἀπλῶν ναυτῶν, τοῦτο θὰ κατορθωθῇ διὰ τοῦ χρόνου καὶ διὰ τοῦτο κατ' ἐμὲ πρέπει νὰ γράφῃ ἑλληνιστί τὰ πράγματα, διὰ τῶν

καταλλήλων αὐτῶν ὀνομάτων (καὶ εὐτυχῶς τὸ Λεξικὸν Ἡπίτου πληροῖ ἐπαρκῶς τὰς ἀνάγκας ταύτας)· ἐν παρενθέσει δὲ ἅς γράφεται καὶ τὸ ξένον ὄνομα διὰ τῶν ἰδίων αὐτοῦ χαρακτήρων: π. χ. Βορράς (Tramontana), Δυτικὸς (Ponente). Ἀντὶ ἴσα, γραφῆτω δάκτυλος (inch), ρεζίστρο, νηολογημένον (registered) κτλ. Οἱ ξενισμοὶ δὲν λείπουσιν ὡς: «κτήσιμον σκάφους» ἀντὶ ναυπήγησις. Ἡ μὴ ἐξελληνισίς δὲ κυρίων καὶ γεωγραφικῶν ὀνομάτων πρὸ πολλοῦ χρόνου ἐξελληνισθέντων ἤδη καὶ παραδεχθέντων εἶναι: σπουδαῖον ἀμάρτημα, ὡς π. χ. «Λουκάνια καὶ Καμπάνια» ἀντὶ Λευκανία καὶ Καμπανία, Τουρέν ἀντὶ Τυρέννος, Ὠκεανικὸς ἀντὶ Ὠκεάνειος, «Μεζεστίκ» ἀντὶ Μεγαλοπρεπής, «τὸ Βίκτορυ» (Victory) ἀντὶ ἡ Νίκη, ἐκτάριον ἀντὶ μυριάμετρον κατ. Τὸ λίαν χρήσιμον ἄρθρον τοῦ κ. Αὐγέρη «Ὁ ναυτικὸς χρονομέτρης» καθίσταται ἀκτάληπτον τοῖς πολλοῖς· διότι τὰ ὀνόματα τῶν λιμένων γράφει συνήθως δι' ἐλληνικῶν χαρακτήρων· νομίζω ὅτι τὰ γεωγραφικὰ ταῦτα ὀνόματα ἔπρεπε τὰ μὲν παραδεδομένα νὰ ἀναγράφη οὕτω, τὰ δὲ λοιπὰ δι' ἐλληνικῶν χαρακτήρων πλησιαζόντων ὅσον ἐνεστί περισσότερον τῆς ἰθαγενοῦς αὐτῶν προφορᾶς, πάντοτε δ' ἐν παρενθέσει τὸ ἀντίστοιχον αὐτῶν γνήσιον ὄνομα, διὰ τῶν χαρακτήρων τῆς ἰδίας αὐτῶν γλώσσης. Ὁμολογῶ δὲ ὅτι τὸ ζήτημα δὲν εἶναι καὶ εὐκόλον. Ἐν γένει δὲ νὰ ἀποφεύγωνται αἱ χυδαῖαι λέξεις, ἔστω καὶ ἐν ἀλληλογραφίᾳ, ὡς: «παραπέτο, κουθέρτα, ἐλάσκαρε, βίντσι, βαγωνιοῦ, ρόδα τοῦ τιμονιοῦ, λασά, φρούτα» κτλ.

Τὸ περὶ κοραλλίων ἄρθρον εἶναι ἐπικαιρότατον, δυστυχῶς ὁμως ἀνεπαρκές καὶ σύντομον. Τὸ πολύτιμον δὲ κοράλλιον δὲν εἶναι τὸ ἐρυθρὸν *Corallium rubrum*, ἀλλὰ τὸ ροδόχρουν. Αἱ ἄκται τοῦ Ἰονίου πελάγους φαίνονται πλούσιαι εἰς κοράλλια καὶ ἡ κυβέρνησις πρέπει ν' ἀποφασίσῃ μετὰ σπουδαιοτάτην μελέτην περὶ τοῦ ζητήματος τούτου, ἀναθέτουσα τὴν ἐκμετάλλευσιν αὐτῶν, εἰ δυνατόν, εἰς ἐλληνικὰς χεῖρας, ἐπιβλέπουσα ὁμως τὴν ἀλιεῖαν αὐτῶν, ὥστε νὰ μὴ καταστραφῇ τὸ θαλάσσιον τοῦτο προϊόν, ὡς ἐγένετο εἰς τὴν σπογγαλιεῖαν καὶ οὕτω σήμερον οἱ σπογγαλιεῖς μας ζητοῦσιν ἐργασίαν εἰς μεμακρυσμένας καὶ ἀξένους θαλάσσας. Τὰ τῆς ἀλιείας μας ἐν γένει πρέπει νὰ ἐξετάζωνται λεπτομερῶς, περὶ ἧς οὐδὲ λόγος.

«Ναυτικαὶ ἐφημερίδες». Ἐπιθύμουν ὄχι μόνον πληροφορίας περὶ ναυτικῶν ἡμερολογίων, ἀλλὰ πλήρη κατάλογον τῶν καθεκάστην δημοσιευομένων ναυτικῶν συγγραμμάτων, ἀνάλυσιν δὲ καὶ κρίσιν διὰ τὰ ὀλίγα

ὅσα δημοσιεύονται παρ' ἡμῖν καὶ πλήρη κατάλογον τῶν μέχρι σήμερον δημοσιευθέντων. Τῶν ἐκτός ὅμως τῆς ὕλης ταύτης οὐδὲ ἀγγελίαν.

Τὸ ἄρθρον τοῦ κ. Λύγερη «Εἰς ποίους τὸ μέλλον» ἐπεθύμουν ἐκτενέστερον καὶ πληρέστερον· ἂν ὄχι ἀπὸ τοῦ παρελθόντος αἰῶνος, τοῦλάχιστον ἀπὸ τῆς ἀναγεννήσεώς μας ἡ Ναυτικὴ Ἑλλάς ὀφείλει νὰ δημοσιεύσῃ πλήρη πίνακα τῶν ναυτικῶν ἡμῶν δυνάμεων.

Τὰ «Ναυτικὰ νέα» πρέπει νὰ ὦσι ποικιλώτερα καὶ πλουσιώτερα.

Διὰ τὴν κίνησιν τῆς ἐμπορικῆς μας ναυτιλίας ἐπεθύμουν καὶ πληροφορίας διὰ τὴν παγκόσμιον ναυτικὴν κίνησιν, ἔστω κατὰ τριμηνίαν, ἑξαμηνίαν ἢ καὶ ἐτησίως, ἅμα δὲ καὶ τὴν ναυτικὴν κατάστασιν τοῦ κόσμου δηλ. τοῦ τε ἐμπορικοῦ καὶ τοῦ πολεμικοῦ ναυτικοῦ.

Ἴδιον χῶρον διὰ πᾶσαν ναυτικὴν ἐφεύρεσιν.

Εἰς τὸ περὶ ἀνέμων ἄρθρον καλὸν ἦτο νὰ ἐπροτάσσειτο θεωρητικὴ τις εἰσαγωγή περὶ αὐτῶν καὶ εἰδικώτερον τῶν ἀφορώντων τὰς ἑλληνικὰς θαλάσσας ἀνέμων.

Τὸ περὶ Ναυπηγείων ἐν Ἑλλάδι ζήτημα εἶναι ἐκ τῶν σπουδαιότερων καὶ πρέπει ὄχι μόνον νὰ ἐπανέλθῃ ἡ Ναυτικὴ Ἑλλάς εἰς τοῦτο, ἀλλὰ νὰ τὸ ἐξαντλήσῃ. Τὸ ὅτι δὲν ἔχομεν σίδηρον, τοῦτο δὲν ἐμποδίζει ποσῶς τὴν ναυπηγίαν μας· τόσῳ τὸ καλλίτερον μάλιστα, διότι θὰ τὸν μεταφέρωμεν διὰ τῶν φορτηγῶν μας ἀτμοπλοίων, ὧν τὰ φορτία οὕτω θὰ αὐξήσωσιν. Ἐὰν ἦναι ἀκριβὸς καὶ θὰ τὸν εἰσάγωμεν ἀγοράζοντες αὐτὸν παρὰ τῶν Ἀγγλῶν, μήπως δὲν τὸν ἀγοράζομεν πολὺ ἀκριβότερον ναυπηγημένον; Τὰ ἡμερομίσθια ἐν Ἑλλάδι εἶναι πολὺ εὐθηνότερα ἢ εἰς τὴν Ἀγγλίαν, ἢ ὀλιγάρκειά μας, ἢ καταναγκαστικὴ κυκλοφορία, αἱ ὥραι τῆς ἐργασίας καὶ πολλὰ ἄλλα ζητήματα εἶναι ὑπὲρ ἡμῶν. Ἐναπολείπεται ἡ δύναμις τῶν ἀγγλικῶν μηχανῶν καὶ ὁ διοργανισμὸς τῶν ἀγγλικῶν ἐργοστασίων, ἡ τιμὴ τῶν κεφαλαίων καὶ ἄλλα τινὰ τοιαῦτα· ἀλλ' εἶμαι βέβαιος ὅτι τὸ πρᾶγμα εἶναι κατορθωτὸν καὶ ἐμπορικῶς καὶ πρακτικῶς, ἀφοῦ μάλιστα ἤδη κατεσκευάσθησαν οὐκ ὀλίγα σκάφη. Σίδηρον ἐπίσης δὲν ἔχει ἡ Ἀμερικὴ, οὔτε ἡ Σουηδία, οὔτε ἡ Γαλλία ἐπαρκῆ.

Τὸ πολεμικὸν ναυτικὸν δὲν εἶναι ξένον ζήτημα τῇ ναυτικῇ Ἑλλάδι, ἀλλὰ συνδέεται στενότατα μετ' αὐτῆς καὶ ἀξιοῦμεν νὰ διαπραγματευθῇ τοῦτο καθ' ὅλας αὐτοῦ τὰς λεπτομερείας. Ἀφοῦ ἐλευθερώθημεν κυρίως διὰ τοῦ ναυτικοῦ μας καὶ τὰς θυσίας τῶν ναυτικῶν νήσων ἐθέσαμεν εἰς μοῖραν Καρὸς, πληρώνοντες τοῖς δικαιούχοις 1 ⁰/₁₀· ἄς ἴδῃ τί παρελάβομεν ἀπ' αὐτόν, τί εἰσεπράξαμεν ἐκτοτε, τί ἐδαπανήσαμεν, τί

μᾶς έναπολείπεται, εἰς ποίαν κατάστασιν εἶναι ὁ ναύσταθμος, τὸ ναυτικόν, τὸ ὑλικὸν έναποθηκευμένον τε καὶ μὴ, ποία ἡ δύναμις μας, πόσους λιμένας ἐκτίσαμεν, πόσους φάρους καὶ φανούς, πῶς ἔχουσι ταῦτα καὶ τί δεόν γενέσθαι; Ποία εἶναι ἡ κατάστασις τῆς ναυτικῆς μας ἐκπαίδεύσεως καὶ τί πρέπει νὰ γείνη δι' αὐτήν; Εἰς ποίαν κατάστασιν εἶναι τὸ Ὑπουργεῖον τῶν Ναυτικῶν, τί εἰσέπραξε καὶ τί ἐδαπάνησε μέχρι σήμερον ἀπὸ τῆς ἀναγεννήσεώς μας; Τί σκέπτεται περὶ τῆς συμπληρώσεως τοῦ στόλου καὶ τῆς ἐξοπλίσεως αὐτοῦ, εἰς ποίαν κατάστασιν εὐρίσκονται τὰ φρούριά μας καὶ πᾶν ἄλλο σχετικόν;

Ἄλλ' ἔλθωμεν καὶ εἰς ἄλλας οὐχ ἥττον σπουδαίας λεπτομερείας.

Ἡ Ἑλλάς ὡς πρὸς τὸν ναυτικὸν πληθυσμὸν αὐτῆς καὶ τὴν ἐκτασιν τῶν παραλίων της, εἶναι τὸ ναυτικώτερον ἔθνος τοῦ κόσμου, μὴ ἐξαιρουμένης οὐδ' αὐτῆς τῆς Ἀγγλίας, ἐν γένει δὲ καὶ ὡς πρὸς τὸν πληθυσμὸν τὸ ναυτικὸν λοιπὸν ζήτημα δι' ἡμᾶς εἶναι πρώτης τάξεως.

Εἰς τὸ 1^{ον} φύλλον τῆς «Ναυτικῆς Ἑλλάδος» ὁ κ. Ε. Ἐμπειρικός δημοσιεύει ἄρθρον τι: «Νέα καὶ οὐχ! παλαιὰ ἀτμόπλοια». Εἰς δὲ τὸ 5^{ον} φύλλον ἕτερον ἄρθρον «Ἐξεύρωμεν νέα κεφάλαια διὰ τὴν ἀτμήρη ἡμῶν ναυτιλίαν». Ἀμφότερα τὰ θέματα εἶναι σπουδαιότατα· ἀποροῦμεν ὁμῶς πῶς ὁ κ. Ἐμπειρικός, παρ' ὄλην τὴν εἰδικότητα καὶ ἐμπειρίαν του, δὲν κρίνει ὀρθῶς, κατ' ἐμέ, τὰ ζητήματα ταῦτα. Ἐν τῷ πρώτῳ αὐτοῦ ἄρθρῳ ὁ κ. Ἐμπειρικός λέγει ὅτι ἡ Ἄνδρος, ἕνεκα τῆς διαθέσεως σχεδὸν ὄλων τῶν κεφαλαίων της ὑπὲρ τῆς ἀγορᾶς ἀτμοπλοίων, χάριν τῆς ὁποίας διετέθησαν καὶ τὰ τέως ὑπὲρ τῆς γεωργίας καὶ τοῦ ἐμπορίου διατιθέμενα, πάσχει σήμερον, ἐλλείψει κεφαλαίων, ὡς ἐκ τούτου δὲ ὑποθέτει δικαίως ὅτι τοῦτ' αὐτὸ συμβαίνει καὶ εἰς τὰς λοιπὰς ναυτικὰς μας χώρας καὶ προτείνει τὴν σύστασιν Ναυτικῆς Τραπεζῆς, ἡ ὁποία νὰ δανείζη δι' ὑποθήκης εἰς αὐτὰς, τὴν διόρθωσιν τῶν κακῶς ἐχόντων τοῦ νόμου περὶ ναυτοδανείων, προτρέπων ἅμα τὴν Ἐθνικὴν Τράπεζαν νὰ προσέλθῃ καὶ αὕτη ἀρωγός, δι' ὑποθήκης, εἰς τὸν κλάδον τοῦτον, ὡς ἐπραξεν ἡ Ἀθηναϊκὴ Τράπεζα, προέτρεψε δὲ καὶ τὸ Ἀπομαχικὸν Ταμεῖον εἰς τοῦτο ὁ ἴδιος κατὰ τὴν τελευταίαν συνέλευσιν τῶν ναυτικῶν δήμων τοῦ κράτους κατ. Διὰ τοῦ δευτέρου αὐτοῦ ἄρθρου προτρέπει εἰς τὴν προτίμησιν τῶν νέων ἀτμοπλοίων καὶ ὄχι παλαιῶν, προτείνων πρὸς δικαιολόγησιν ὅτι αἱ μηχαναὶ τῶν νέων ἀτμοπλοίων καταναλίσκουσι καὶ κατωτέρας ποιότητος γαιάνθρακας (ἐπιχείρημα ἄνευ ἀξίας) καὶ ὅτι ἡ καταβύθισις τῶν παλαιῶν εἶναι μεγαλητέρα τῆς τῶν νέων, π. χ. ἡ καταβύθισις σκά-

φους 4000 τόνων είναι 19-20 ποδῶν, ἐνῶ πρὸ δεκαπενταετίας ἦτο 21-22 ποδῶν, διαφορὰ ἐπίσης ἐλαχίστη, ἀπαιτοῦσι δ' ἅμα καὶ ἐξοδα ἐπισκευῆς περισσότερα, καὶ διὰ τοὺς λόγους τούτους τὰ νέα ἀτμόπλοια — καίτοι σημαντικῶς ἀκριβότερα — τυγχάνουσιν ὑπὸ πᾶσαν ἐποψίν προτιμότερα τῶν παλαιῶν καὶ ὅτι συμφέρον μέγιστον ἔχει ἡ πολιτεία νὰ καθοδηγῇ τοὺς ἐπιδιδομένους εἰς τὰ τῆς ἀτμήρους ναυτιλίας πρὸς ἀπόκτησιν νέων ἀτμοπλοίων, κἄτ. Τέλος δὲ διὰ νὰ καταστήσῃ τὴν ἐπέμβασιν ταύτην τοῦ κράτους τελεσφόρον, προσκαλεῖ τὴν πολιτείαν νὰ συνδράμῃ ὑπὸ διαφόρους μορφὰς πρακτικῶς τοῦτο· δηλ. δι' ἀπαλλαγῆς δεκαετοῦς φόρου ἐπιτηδεύματος, χαρτοσήμου, τῶν δικαιωμάτων τῆς καταμετρήσεως, ἐξ ἧς νὰ ἀφαιρῆται ποσὸν τι τόνων εἰς τὴν καταμέτρησιν, ἅπαντα δὲ ταῦτα ὑπὲρ τῶν νέων ἀτμοπλοίων καὶ κατὰ τῶν παλαιῶν, ἦτοι συνδρομὴν ὑλικὴν εἰς τοὺς δυναμένους νὰ ἀγοράζωσι νέα ἀτμόπλοια καὶ καταδιώξιν — ἀφοῦ θὰ ἐπιβάλλωνται μόνον εἰς αὐτοὺς τέλη τινά — εἰς τοὺς μὴ δυναμένους νὰ ἀγοράζωσι νέα, ἀλλὰ παλαιά! Δηλαδή ἐν δημοκρατικῇ ἰσοπολιτείᾳ, ἧς αἱ ἀρχαὶ δὲν ἐπιτρέπουσιν ὄχι ὑλικὰς θυσίας καὶ προνόμοια, ἀλλ' ἀπλῶς κἂν τιμητικὰς διακρίσεις, ἀπορῶ, λέγω, πῶς τόσον εὐκόλως γράφει τοιαῦτα καὶ μάλιστα ἀφοῦ εἶναι καὶ μέλος τοῦ νομοθετικοῦ σώματος, δηλαδή τῆς Βουλῆς! ἀλλ' ἴδωμεν ἐπὶ τέλους, εἶναι ὀρθά, εἶναι δίκαια;

Πρῶτος, καθ' ὅσον γνωρίζω, ἡ τοῦλάχιστον ἐκ τῶν πρώτων, ἔγραψα πολλάκις, μάλιστα δὲ κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ 1879 διὰ μακρῶν ὅτι τὸ ναυτικόν μας πρέπει νὰ κατασκευάζεται τοῦ λοιποῦ ἐκ σιδήρου, νὰ εἶναι ἀτμήλατον καὶ νὰ ἐπιδοθῇ κυρίως εἰς μεταφορὰν φορτίων. Διότι τὰ ξύλινα πλοῖα διαρκοῦσι 10-14 ἔτη, τὸ ἥμισυ τοῦ κεφαλαίου πρέπει νὰ χρεωλυθῇ τὰ πρῶτα 5 ἔτη, τὸ $\frac{1}{4}$ τὰ 5 ἐπόμενα καὶ τὸ ἐπίλοιπον τὰ τελευταία ἔτη. Ὅτι ἡ συντήρησις των εἶναι δαπανηρὰ καὶ ἡ διάρκειά των τόσον ὀλιγοχρόνιος ὥστε ἅπασαι σχεδὸν αἱ ἀσφαλιστικαὶ ἐταιρίαι τὰποφεύγουσι μ' ὅλα τὰ ὑπέρογκα ἀσφάλιστρά των, ὅτι μετὰ 7 ἔτη κατατάσσονται δικαίως εἰς τὴν β' τάξιν, ἀφοῦ ἀπὸ τῆς ἡλικίας ταύτης ἅπαντα τὰ εἰσοδήματά των δαπανῶνται εἰς τὴν συντήρησίν των, τὰ δὲ βάρη αὐτῶν εἰσι μέγιστα. Ἐνῶ ἀτμόπλοιον σιδηροῦν ἴσης χωρητικότητος ἰσοδυναμεῖ ἀκριβῶς μὲ 4 ἰστιοφόρα, διότι κατὰ τὸ αὐτὸ χρονικὸν διάστημα κάμνει 4 ταξείδια, τὸ δὲ ἰστιοφόρον μόνον ἓν. Τὸ σιδηροῦν ἀτμόπλοιον διαρκεῖ 25-28 ἔτη· ἡ συντήρησις του, συμπεριλαμβανομένης καὶ τῆς μηχανῆς, δὲν ὑπερβαίνει τὰ $\frac{6}{100}$ ἑτησίως (ἡ τοῦ σκάφους εἶναι $2\frac{1}{2}\frac{0}{100}$

διά δὲ τὸ πρῶτον ἔτος μόνον 1 0/0). Αἱ ἀσφάλειαί προτιμῶσι τὰ ἀτμόπλοια καὶ τὰ ὑπ' αὐτῶν κομιζόμενα φορτία, διότι ἐκτὸς τῶν ἄλλων κακῶν ἐπικρέμαται καὶ ἡ πυρκαϊὰ ἐπὶ τῶν ξυλίνων σκαφῶν, κατ., ἐξ ὧν ἀπεδεικνύετο τρανῶς ὅτι τὸ ναυτικὸν μας ἔπρεπε νὰ μεταβληθῆ εἰς σιδηροῦν καὶ ἀτιμῆλατον καὶ τὰ μὲν ὑλικά ἀπατελέσματα θὰ ἦσαν καὶ πεντηκονταπλάσια ἐκτοτε μέχρι σήμερον, τὰ δ' ἠθικά ἀνυπολόγιστα. Τὰ γενόμενα οὐκ ἀπογίνονται καὶ προσπαθήσωμεν νὰ ἐκμεταλλευθῶμεν ὅσον οἶόν τε σωφρόνως καὶ ἐπικερδῶς τὸ μέλλον. Κάλλιον ἀργὰ παρά ποτέ. Ἡναγκάσθην νὰ περιχυτολογήσω διὰ νὰ μὴ παρεξηγηθῶ.

Ἡ ὑπερτίμησις τῶν ναύλων ἔνεκα τοῦ ἰσπανοαμερικανικοῦ πολέμου, τοῦ τοῦ Τράνσβααλ καὶ τῶν ταραχῶν τῆς Κίνας, ἔστρεψαν τὴν προσοχὴν τῶν κεφαλαιούχων καὶ ἀφοπλιστῶν εἰς τὴν ἀγορὰν καὶ ἐκμετάλλευσιν τῶν φορτηγῶν ἀτμοπλοίων (μάλιστα ἡ τέως πείρα τοῦ πράγματος τούτου).— Διότι τὰ τῶν ταχυδρομικῶν καὶ ἐπιβατῶν, κακῶς διευθυνόμενα ἐξ ἀρχῆς ἐν γένει παρ' ἡμῖν, ἀκρίβιασαν ὅλον τὸν κόσμον· ἄλλως τε οὐ μόνον ὑπάρχουσι ἐταιρίαι τινὲς ὅπωςδῆποτε ἐξυπηρετοῦσαι τὰς ἀνάγκας μας ταύτας, ἀλλὰ καὶ ἐν συναγωνισμῶ διατελοῦσι μετὰ ξένων ἰσχυρῶν ἐταιριῶν.— Τὸ λαμπρὸν λοιπὸν ἔργον τοῦτο ἤρχισεν, ἀλλ' ὀλίγον ἀργά, μετὰ τῆς αὐτῆς δ' ὁρμῆς, ὥστε κατ' ἐμὲ ἡ ὁρμὴ αὕτη πρέπει νὰ μετριασθῆ, ἔνεκα τῶν ἐξῆς λόγων. Ὁ ἰσπανοαμερικανικὸς πόλεμος ἐπερατώθη πρὸ πολλοῦ, οἱ στρατοὶ τῶν διαφόρων ἐθνῶν ἀνακαλοῦνται ἐκ Κίνας, ὁ δὲ ἀφρικανικὸς πόλεμος ὑφίσταται σχεδὸν ὀνόματι μόνον, μὴ ἔχων τέλος ἀνάγκας ἐκτάκτους μεταφορᾶς. Ναύλους δὲν ἔχομεν, ἀφοῦ καὶ τὸ μόνον σπουδαῖον προϊὸν τῆς σταφίδος μας μεταφέρεται συνήθως διὰ ξένων ἀτμοπλοίων. Ὁ τῆς ἐπιστροφῆς ναῦλος τῶν φορτηγῶν ἀτμοπλοίων μας, ὁ παίζων τόσον σπουδαῖον πρόσωπον εἰς τοὺς ὑπολογισμούς, θὰ εἶναι ἐξησφαλισμένος πάντοτε; Ὁ τῶν ἀνθράκων, δι' ὧν συνήθως φορτώνονται τὰ τε ἀγοραζόμενα καὶ ἐπιστρέφοντα ἀτμόπλοια, θὰ ἐλλατωθῆ μὲ τὸν καιρὸν, διότι τὸ ἐναποθηκευόμενον ἐν Ἑλλάδι παστὸν θὰ ὑπερβῆ τὰς ἀνάγκας, ἡ δὲ Ἀμερικὴ ἢ ἡποία προμηθεύει ἐν μέρει σήμερον εἰς τὴν Εὐρώπην καὶ τὴν Ἀγγλίαν προσέτι ἀνθράκας, τίς μᾶς ἐγγυᾶται ὅτι δὲν θὰ προμηθεύῃ καὶ εἰς ἡμᾶς ἐντὸς ὀλίγου, μεταφέρουσα μάλιστα τούτους διὰ τῶν νέων κολοσσιαίων ἰστιοφόρων τῆς (3—7000 τόνων), ταξειδευόντων ἄνευ ἔρματος, οἷα κατασκευάζονται νῦν καὶ ἐν Ἀγγλίᾳ; Ἡ Αὐστρία, ἡ Ἰταλία, ἡ Γαλλία, ἡ Ἀγγλία καὶ μάλιστα ἡ Γερμανία, μὲ τὴν μανίαν τῆς εἰς πάντα φιλοπρωτίας τῆς, ἦν καὶ ὑποστηρίζει ἀδραεῖς δαπάναις ἐκ

τῶν δημοσίων, τίς μᾶς ἐγγυᾶται ὅτι δὲν θὰ συναγωνισθῶσι πρὸς ἡμᾶς καὶ ὅτι τὰ φορτία αὐτῶν καὶ τῶν τρίτων δὲν θὰ προτιμήσωσιν αὐτούς, ἀλλ' ἡμᾶς ἐν ἴσῃ μοίρᾳ; Ἡ Ἀμερικὴ ἔχουσα τόσας παρθένους ἀκόμη ἐκτάσεις (διὰ νὰ μὴ εἶπω τι περὶ Αὐστραλίας), ἢ τόσον πλουσία, τολμηρά, ἐφευρετικὴ καὶ ἐπιχειρηματικὴ, τίς μᾶς ἐγγυᾶται, ὅτι, ὅταν ἐξαντλήσῃ τὴν ἐκμετάλλευσιν ἄλλων πόρων τῆς, δὲν θὰ ἐπιδοθῇ καὶ εἰς τὴν γεωργίαν (ὅπερ ἄλλως τε ἐδοκιμάσθη καὶ πρὸ τινῶν ἐτῶν), πλημμυροῦσα τὴν Εὐρώπην δημητριακῶν καρπῶν; καὶ τότε θὰ στειρεύσῃ ἢ κυρίως πηγὴ τῶν φορτίων μας, ἀφοῦ μάλιστα αἱ ἐσοδεῖαι ἐν τε τῇ Ῥωσίᾳ καὶ Ῥουμανίᾳ ἀποτυγχάνουσι σήμερον συχνότερον ἢ ἄλλοτε. Οἱ ἄνθρακες ἔνεκα τῆς μικρᾶς ἀλλ' ἀπώτου τακτικῆς αὐτῶν ὑπερτιμήσεως, θὰ ἐπιφέρωσι τὴν ἐκμετάλλευσιν πολλῶν πτωχῶν ἀνθρακωρυχείων ἀργούντων καὶ τὴν ἀνακάλυψιν νέων τοιούτων ὀρυχείων. Ἡ ἀνατολὴ εἶναι παρθένος ὑπὸ τὴν ἔποψιν ταύτην, ἢ δὲ Ἀσία καὶ μάλιστα ἡ ἀπωτάτη κέκτεται πολὺ μεγαλύτερα τῶν τῆς Ἀγγλίας βεβαίως ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει δυνάμεθα νὰ ζητήσωμεν τὴν μεταφορὰν αὐτῶν—ἂν ἡ μεταφορὰ θὰ συμφέρῃ διὰ τόσον εὐτελὲς ἐμπόρευμα—, ἀλλ' ἡ ἀπόστασις εἶναι μακροτάτη, οἱ Σῖναι δὲ καὶ μάλιστα οἱ Ἰάπωνες θαλασσομάχοι, αἱ θάλασσαί των τρομεραὶ, τίς δὲ ἠδυνήθη ποτὲ νὰ συναγωνισθῇ πρὸς τοὺς Σῖνας; Ἀλλ' ἐκτὸς τούτων τὸ πετρέλαιον ὑποδεικνύεται πρὸ πολλοῦ ὡς διάδοχος τῶν ἀνθράκων, ὅπερ καὶ αὐτὴ ἡ Ναυτικὴ Ἑλλάς διαπραγματεύεται ἐν τῷ γ' φυλλ., ἢ δὲ παραγωγὴ τοῦ ἀντιπάλου τούτου αὐξάνει καθ' ἐκάστην δι' ἀνακαλύψεως πλουσιωτάτων πηγῶν ἐν τε τῇ Ἀμερικῇ καὶ μάλιστα τῇ Ῥωσίᾳ. Ἀλλ' ἡ ναυπηγία καὶ ἡ μηχανικὴ, χωρὶς ν' ἀναφέρω ἄλλο τι, Κύριος οἶδεν ὁποίας ἐκπλήξεις μᾶς ἐπιφυλάττει ἀκόμη. Ἡ τιμὴ τῶν ἀτμοπλοίων ἐκπίπτει καθ' ἐκάστην μ' ὅλην τὴν ὑπερτίμησιν τῶν μετάλλων καὶ τῶν ἀνθράκων ἐσχάτως, ἀλλὰ καὶ ποῦ θὰ σταματήσῃ; διότι σίδηρος ὑπάρχει ἀκόμη πολὺς καὶ μάλιστα ἐν Ἀσίᾳ, αἱ δὲ μηχαναὶ τῶν ναυπηγείων τελειοποιουῦνται καθ' ἐκάστην, ὁ διοργανισμὸς δὲ τῶν ἀγγλικῶν τέλειος. Πρὸ 22 ἐτῶν τὰ σιδηρὰ σκάφη ἐτιμῶντο 30 λίρας τὸν τόνον, πρὸ τινῶν μηνῶν περὶ τὰς 10—12, σήμερον δὲ περὶ τὰς 7 1/2! Ἡ τελειοποιήσις τῶν μηχανῶν, ἢ καθ' ἐκάστην ἐπιτυγχανομένη οἰκονομία τῆς καυσίμου ὕλης, τὸ ζήτημα τοῦ χώρου ἐκτεινόμενον καθ' ἐκάστην διὰ τοῦ περιορισμοῦ τῶν μηχανῶν καὶ τοῦ ἔργατος, ἐπιφέρει νεωτερισμούς, οὓς ἕκαστον σκάφος καὶ ἂν τοὺς παρακολουθῇ ἀδύνατον νὰ τοὺς ἐφαρμόσῃ, ἀφοῦ μάλιστα εἶναι ἄγνωστον τί τέξεται ἢ ἐπιούσα. Τού-

των απάντων ἔνεκα καὶ πολλῶν ἄλλων λόγων, εἶμαι ἀκριβῶς ὑπὲρ τῆς ἀγορᾶς παλαιῶν καὶ ὄχι νέων ἀτμοπλοίων, προκειμένου βεβαίως περὶ σκαφῶν ἡλικίας 5—10 ἐτῶν ἀβλαβῶν καὶ ἐν καταστάσει νὰ ἐργασθῶσιν ἀμέσως, ἄνευ οὐδεμιᾶς ἐπισκευῆς καὶ μὲ διαφορὰν τιμῆς 30—60 % ὑπὸ τοιοῦτους ὅρους δύνανται οἱ ἀγορασταὶ νὰ ἀγοράζωσι παλαιὰ ἀτμοπλοία τυφλοῖς ὄμμασι, διότι τὸ μὲν κεφάλαιόν των θὰ καλύπτωσιν ἐν διαστήματι 2—3 ἐτῶν καὶ ὄχι 4, ἐν οἰαδήποτε δὲ κρίσει θὰ μένωσιν μὲ κέρδη ἢ μὲ ἐλαχίστας ζημίας, ὄντες εἰς θέσιν ν' ἀντέχωσι περισσότερον τῶν ἰδιοκτητῶν τῶν νέων ἀτμοπλοίων. Κυρίως δὲ ἄς ἔχωσιν ὑπ' ὄψιν κατὰ τὴν ἀγοράν, ὅτι ἴσως ἀναγκασθῶσι νὰ μὴ μετακομίζωσι δημητριακοὺς καρποὺς μόνον καὶ ἄνθρακας, ἀλλὰ καὶ ἄλλα πράγματα· πιθανὸν δὲ νὰ ἀναγκασθῶσι ποτε νὰ χρησιμεύσωσιν εἰς μεταφορὰν ἐπιβατῶν (ἂν καὶ δύσκολον ἔνεκα τῆς μικρᾶς ταχύτητός των) καὶ εἰς ἐθνικὰς ἀνάγκας, ὥστε νὰ εἶναι δυνατὴ σχετικὴ τις διαρρύθμισις. Μ' ὅλα ὅσα δύνανται νὰ μοὶ ἀντιτάξωσιν, ἐπιμένω εἰς τὴν ἰδέαν μου ταύτην, ἣν σήμερον χάριν βραχυλογίας δὲν ἀναπτύσσω.

Δυστυχῶς τὰ πλεῖστα τῶν φορτηγῶν ἡμῶν περὶ τὰ 100 (100,000 περίπου τόνων), ἠγοράσθησαν κατὰ τὰ τελευταῖα ταῦτα ἔτη καὶ ἠγοράσθησαν βεβαίως εἰς μεγάλην ὑπερτίμησιν· εὐτυχῶς σχεδὸν ὅλα εἰργάσθησαν ἐπικερδῶς καὶ δὲν ἔχουσιν οἱ ἰδιοκτῆται ἀνάγκην νὰ λάβωσιν ὑπ' ὄψιν ὅσα καὶ ἂν ἐδαπάνησαν, διότι οὐ μόνον ταῦτα ἐκέρδησαν, ἀλλὰ ἐναπελείφθησαν καὶ καθαρὰ κέρδη· ὡς πρὸς τὰ ἐσχάτως ὁμῶς ἀγορασθέντα, ὡς τὸ πρό τινων μηνῶν ὑπὸ γνωστοῦ οἴκου ἐν Κωνσταντινουπόλει καὶ τὸ πρό τινος ἀγορασθὲν ὑπὸ τοῦ ἰδίου οἴκου μετὰ διαφορᾶς 25—30 % ἐπὶ ἔλαττον, πῶς εἶναι δυνατὸν νὰ συναγωνισθῇ οὗτος ὑπὸ τοιοῦτους ὅρους ἐν τόσῳ μικροχρονίῳ διαστήματι; Εὐτυχῶς δὲν πρόκειται περὶ συναγωνισμοῦ· ἀλλ' ὁ ἐμπορευόμενος τοῦτο πρέπει νὰ ἔχη ὑπ' ὄψιν πάντοτε. Τὸ δυσάρεστον δὲ εἶναι ὅτι ἔνεκα τῶν μνησθέντων πολέμων καὶ συνεπῶς τῆς ὑπερτιμῆσεως τοῦ σιδήρου, τῶν ἀνθράκων, τῶν μηχανῶν, τῶν ναύλων καὶ τῆς ἐργασίας, ἡ τιμὴ τῶν ἀτμοπλοίων ὑπερτιμώθη. Καὶ ὡς πρὸς ὅσα ἠγοράσθησαν ὑπὸ ὁμογενῶν τοῦ ἐξωτερικοῦ τὸ κακὸν εἶναι μικρόν, ὅσα ὁμῶς ἠγοράσθησαν ὑπὸ τῶν τῆς ἐλευθέρου Ἑλλάδος, ἠγοράσθησαν ὑπὸ τὸ κράτος τῆς ἀναγκαστικῆς κυκλοφορίας καὶ εἰς μεγάλην τιμὴν τοῦ χρυσοῦ, εἰς ἣν συνετέλεσεν οὐ μικρὸν καὶ αὐτὴ ἡ ἀγορὰ τῶν ἀτμοπλοίων. Ἐπαναλαμβάνω ὅτι εὐτυχῶς αἱ ἐπιχειρήσεις αὗται βαίνουσιν ἀκόμη κατ' εὐχὴν καὶ τὰ πάντα ἔχουσι καλῶς.

Τὸ τῆς ἀγορᾶς πλέον παλαιοῦ ἢ νέου ἀτμοπλοίου εἶναι ζήτημα ἀποκλειστικῶς προσωπικόν· ὁ δὲ καλῆτερος κριτῆς εἶναι ὁ ἐνδιαφερόμενος δηλ. ὁ ἀγοραστής. Ὅπως λοιπόν, ὅταν πρόκηται τις νὰ ἀγοράσῃ οἰκίαν ἢ πᾶν ἄλλο ἀκίνητον ἢ καὶ κινητὸν πρὸς ἐκμετάλλευσιν, ὁ ἀγοραστής λαμβάνει ὑπ' ὄψιν μόνον τὸ κέρδος, ὅπερ ἄλλως τε εἶναι καὶ ὁ ἀσφαλέςτατος ὁδηγός, οὕτω καὶ εἰς τὰ ἀτμόπλοια· ἐκτὸς ἂν πρόκηται περὶ θαλαμηγοῦ, διότι τότε ὁ πλούσιος, καὶ πλούσιος θὰ ἦναι βεβαίως ὁ ἰδιοκτῆτης θαλαμηγοῦ, λαμβάνει ὑπ' ὄψιν μόνον τὴν ἱκανοποίησιν τῶν ὀρέξεων του, ὡς καὶ ὁ ἰδιοκτῆτης διὰ τὴν οἰκίαν, ἣν θὰ κατοικήσῃ. Ὅπως λοιπόν εἰς ταῦτα ἡ Πολιτεία οὔτε δύναται οὔτε πρέπει νὰ ἐπεμβῆ, ἢ ὅποια ἄλλως τε εἶναι καὶ ὁ ἀκαταλληλότερος ὁδηγός καὶ σύμβουλος, ἥκιστα δὲ ὁ φυσικὸς κηδεμών, παντοῦ δὲ καὶ πάντοτε ὅ,τι κάμνει τὸ κάμνει ἀκριβᾶ, ἀργὰ καὶ κακᾶ. Ἀπὸ τὴν Πολιτείαν δυνάμεθα καὶ ὀφείλομεν νὰ ζητήσωμεν εἰδικὴν ἐκπαίδευσιν καὶ νομοθεσίαν, δι' ὧν θὰ ἐξευρεθῶσι κεφάλαια ὑπὲρ τοῦ σκοποῦ τούτου, ὡς ὀρθῶς λέγει ἐν τῷ αὐτῷ φυλλ. I τῆς Ναυτ. Ἑλλάδος καὶ ἀμέσως μάλιστα μετὰ τὸν κ. Ἐμπειρίκον ὁ κ. Π. Καλλιγᾶς. Ναί, ὀφείλομεν νὰ ζητήσωμεν ὄχι μόνον εἰδικὴν ἐκπαίδευσιν καὶ δικαιοσύνην καὶ μεταρρύθμισιν τῶν νόμων—καὶ ὁ ναυτικὸς ἔχει ἀνάγκη πολλῶν—καὶ κατάλληλον ἐκπαίδευσιν, διότι ἅπαντα ταῦτα τὰ ἀνεδέχθη ἡ κυβέρνησις, εἰσπράττει τοὺς δι' αὐτὰ ψηφισθέντας φόρους ἐντόκως καὶ διὰ τῆς βίας, δικαιούμεθα δὲ οὐ μόνον νὰ ζητήσωμεν τὴν πιστὴν καὶ ἀκριβῆ ἐκτέλεσιν αὐτῶν, ἀλλὰ καὶ λόγον διὰ πᾶσαν παράβασιν ἢ ἀνεπιτυχίαν. Πᾶσα δὲ κυβέρνησις, ὅταν ἐκτελῇ αὐτὰ καὶ μόνον μετὰ τῶν λοιπῶν στοιχειωδῶν καθηκόντων τῆς, εὐόρκως καὶ εὐσυνειδότως, ἐπραξέε πλέον ἢ ἐπαρκῆ.

Ἡ Ναυτικὴ Ἑλλάς κοσμεῖται καὶ δι' εἰκόνων ἀρκετὰ ἐπικαίρων· δυστυχῶς ἢ κακῆ ποιότητος τοῦ χάρτου (ἤρχισεν ἡ ποιότης ἀπὸ τοῦ τελευταίου φύλλου νὰ βελτιῶται ὡς καὶ ἡ τῆς μελάνης) δὲν ἀποδίδει ταύτας δεόντως. Προκειμένου ὁμῶς περὶ εἰκόνων τί νὰ εἴπωμεν διὰ τὴν εἰκόνα τοῦ ἐξωφύλλου αὐτῆς; Εἰς πᾶν περιοδικὸν μάλιστα δὲ ναυτικὸν τῆς Ἑλλάδος, ἥς ἡ μυθολογία καὶ ἱστορία εἶναι παγκόσμιος, χωρὶς νὰ παύσῃ νὰ εἶναι καὶ ἴδιον ἡμῶν κτῆμα, δὲν ἐπιτρέπεται οὐδεμία εἰκὼν τῆς φαντασίας, καὶ ὑπὸ τοῦ μεγαλητέρου καλλιτέχνου ἀκόμη καὶ ἂν ἐγράφετο· ὑπάρχουσι πράγματα, ὡς ἐν τῇ παρούσῃ περιπτώσει, τὰ ὅποια εἶναι οὐ μόνον αὐτόδεικτα ἀλλὰ καὶ ἐπιβάλλοντα: ὁ Ποσειδῶν, ἡ Ἀργῶ, ἡ Ἀθηνᾶ, τὸ Ἑρέχθειον, ἡ Ἴσθμια, ἀρχαία τις ναῦς, ναὸς ἢ

παράστασις τις τοῦ Ποσειδῶνος καὶ τόσα ἄλλα ἠδύναντο κάλλιστα νὰ καταλάβωσι τὴν ἐπὶ κεφαλῆς τῆς Ναυτ. Ἑλλάδος θέσιν των, καὶ παρακαλοῦμεν τὴν Ναυτ. Ἑλλάδα, ἢ ἐκ παραδρομῆς αὕτη ἱεροσυλία νὰ διορθωθῆ τὸ ταχύτερον. Τὸ ἐν Παρισίοις ἐκδιδόμενον περιοδικὸν *Armée et Marine* ἔχει ἐν ὠραιστάτῳ νομισματοσήμεῳ τὸν Ἄρην καὶ Ποσειδῶνα. Ἄφου λοιπὸν οἱ ξένοι κοσμοῦνται τόσον κομψῶς καὶ ἐπικαίρως διὰ τῶν ἰδίων ἡμῶν κοσμημάτων, ἐπιτρέπεται ἡμῖν νὰ πράττωμεν ἄλλως ;

Ὁ δήμαρχος Πειραιῶς ἐτοιμάζει διακόσμησιν τοῦ λιμένος καὶ ἄλλα τοιαῦτα ἢ ἀνάλυσις καὶ ἢ ἐξέτασις αὐτῶν εἶναι σπουδαιότατη καὶ ἔργον τῆς Ναυτ. Ἑλλάδος. Διότι προκειμένου περὶ διακοσμήσεως λιμένων, πόλεων κτλ. τὸ πρᾶγμα εἶναι πάντοτε καὶ ἐν γένει εὐχάριστον. Ἐπειδὴ ὅμως ἡ διακόσμησις εἶναι πάντοτε πολυτέλεια, ἐὰν πρόκηται νὰ γείνη ἐκ πλεονασμάτων τοῦ λιμενικοῦ ταμείου καὶ ἐὰν δὲν προηγοῦνται ἄλλα μᾶλλον κτεπεύγοντα, τὸ πρᾶγμα ἔχει καλῶς — νομίζω ὅμως ὅτι ὁ Πειραιεὺς ἔχει πολλὰς ἄλλας ἀνάγκας ὡς π. χ. τὴν ὑδρευσίν του — ἐὰν ὅμως αὕτη θὰ γείνη δι' αὐξήσεως τελῶν ἔστω καὶ ἐλαχίστης, τοῦτο εἶναι κάκιστον. Πολλὰ ἀτμόπλοια λοξοδρομοῦσι χάριν ἀνθρακεύσεως καὶ προτιμῶσι τὸν Πειραιᾶ προκειμένου ὅμως νὰ αὐξήσωσι τὴν δαπάνην των χάριν τῆς προτιμῆσεως ταύτης, θὰ διευθυνθῶσιν εἰς ἄλλον λιμένα καὶ ἴσως μάλιστα ἀνθρακέμπορός τις συστήσῃ ἀνθρακαποθήκην τινὰ τότε ἐπὶ τῆς γραμμῆς, εἰς λιμένα μικρᾶς τινος νήσου, ἐνθα καὶ θ' ἀνθρακεύωσιν ὅλα τὰ ἀτμόπλοια, ὅσα δὲν ἔχουσιν ἄλλην ἐργασίαν ἐν Πειραιεῖ, οἰκονομοῦντα οὕτω καὶ τὰ μέχρι σήμερον δαπανώμενα ἐξοδα διὰ τοῦτο αὐτόθι. Τὸ ἐπὶ τοῦ τάπητος ἄλλο λιμενικὸν ζήτημα τοῦ Πειραιῶς, διὰ τὸ ὁποῖον καὶ χάριν κερδοσκοπίας προσώπων τινῶν πρόκειται νὰ δεσμευθῶσιν ἐπὶ τριακονταετίαν σπουδαῖα συμφέροντα τοῦ τε λιμένος καὶ μερίδος τινὸς πληθυσμοῦ, δεῖται συντόνου καὶ σαφοῦς μελέτης· ἐν πάσῃ δὲ περιπτώσει τοιαῦτα συμφέροντα εἰς οὐδένα πρέπει νὰ ἐμπιστεύωνται δι' ὀλοκλήρους δεκαετηρίδας.

Τὸ ἱστορικὸν μέρος κατέχει ὅλως μικροσκοπικὴν θέσιν ἐν τῇ Ναυτικῇ Ἑλλάδι καὶ ἐπεθύμουν περισσότερα τῶν ὀλίγων τῶν κ. κ. Ράδου καὶ Παπαμιχαλοπούλου ὅσα μέχρι σήμερον ἐδημοσιεύθησαν. Ἡ ἱστορία εἶναι ὁ φάρος καὶ ὁδηγὸς πάντων. Τὸ ἐλληνικὸν ἔθνος διὰ τῆς ἰδρύσεως τῶν ἀναριθμητῶν ἀποικιῶν του — καὶ ὧν τὸ κυρίως ὄργανον ἦτο τὸ ναυτικὸν — ἀνεδείχθη καὶ εὐημέρησε. Διὰ τοῦ ναυτικοῦ κατωρθώθη ἡ πολιτορμία καὶ ἄλωσις τῆς Τρωάδος. Διὰ τοῦ ναυτικοῦ ἐνικήσαμεν τοὺς

Πέρσας κατά τούς μηδικούς πολέμους. Ἀλλὰ μήπως αἱ ἐκστρατεῖαι τοῦ Μεγάλου Ἀλεξάνδρου, τῶν διαδόχων καὶ ἐπιγόνων αὐτοῦ στεροῦνται ναυτικῶν ἐπεισοδίων; Οἱ Βυζαντινοὶ μήπως διὰ τοῦ ναυτικοῦ δὲν κατίσχυσαν τοςάκις τῶν ἐχθρῶν, μήπως οἱ πρῶην ὑποτελεῖς αὐτῶν Βενετοὶ καὶ λοιπαὶ ἰταλικάι δημοκρατίαι δὲν ἀνεδείχθησαν καὶ ἐκυριάρχησαν τῆς θαλάσσης διὰ τοῦ ναυτικοῦ; Αὐτὴ ἡ Κρήτη ὅταν ἀπέβη φωλεὰ κακούργων καὶ πειρατῶν δὲν ἠλώθη ὑπὸ τοῦ Νικηφόρου Φωκᾶ διὰ τοῦ ναυτικοῦ μετὰ τὴν ὑπ' αὐτῶν δῆωσιν τῆς Θεσσαλονίκης; Χάρις εἰς τὸ ἐμπόριον καὶ τὸ ναυτικόν μας, τοῦ ὁποίου ἤρχισεν ἡ ἀνάπτυξις ἀπὸ τοῦ 1739, κατωρθώθη κατὰ μέγα μέρος ἡ ἀπελευθέρωσις ἡμῶν. Ἡ πρόοδος αὕτη ἤρχισε τόσον βραχδαιῶς ὥστε τὸ Μεσολόγγιον τὸ 1764 ἠρίθμει 48 πλοῖα 5,590 τόνων, τὰ δὲ Ἀνατολικὸν κατὰ τὴν αὐτὴν ἐποχὴν 27 πλοῖα 3,895 τόνων. Ἡ ὑπὸ Αἰκατερίνης τῆς Β' ὑποκινηθεῖσα ἐπανάστασις τοῦ 1769—70 ἀνερρίπισε τὴν φιλοπατρίαν τῶν Ἑλλήνων, ὃ δὲ Λάμπρος Κατσώνης ἀκολούθως συγκροτήσας στολίσκον ἐκ 18 πολεμικῶν πλοίων κατεναυμάχησε πολλάκις τὸν τουρκικὸν στόλον θαλασσοκρατῶν ἐν τῷ Αἰγαίῳ. Μετὰ τὴν συνθήκην τοῦ Καϊναρτζῆ ἕνεκα τῆς προστασίας τῆς Ῥωσσίας, ἀνεπτύχθη πολὺ τό τε ἐμπόριον καὶ τὸ ναυτικόν μας. Οἱ πόλεμοι τοῦ Μ. Ναπολέοντος καὶ οἱ ναυτικοὶ ἀποκλεισμοὶ συνετέλεσαν τὰ μέγιστα εἰς τὴν εὐημερίαν καὶ τὴν ἀνάπτυξιν τῶν ἐμπορικῶν, τῶν ναυτικῶν καὶ τῶν πολεμικῶν μας γνώσεων: 615 πλοῖα 153,580 τόνων χωρητικότητος μετὰ 37,526 ναυτῶν καὶ 5,878 πυροβόλων ἐκέκτηντο οἱ διάφοροι ἑλληνικοὶ λιμένες κατὰ τὸ 1813! Δι' ἀπάντων τούτων κτλ. κατωρθώθη ἡ ἀπελευθέρωσις ἡμῶν. Ἐκτοτε κατεβροχθίσσαμεν πλέον τῶν τριῶν δισεκατομμυρίων, ἐξ ὧν τὸ τρίτον περίπου ἐψηφίσθη διὰ τὸν στρατὸν καὶ τὸ ναυτικόν μας. Ὅποια ἡ κατάστασις ἀμφοτέρων, γνωστὸν τοῖς πᾶσι. Λόγου δὲ ἐσχάτως γενομένου περὶ μικρᾶς συμπληρώσεως τῶν ἐξοπλισμῶν ἡμῶν, τῶν καταστραφέντων ἐσχάτως, ἀποκρίνονται οἱ ἀρμόδιοι ὅτι δὲν δυνάμεθα. Καὶ ὁμοῦ μετὰ τὴν τελευταίαν καταστροφὴν ἡμῶν ὁ προῦπολογισμὸς ἠϋξήθη κατὰ 20 % καὶ μετὰ πληρωμὴν πολεμικῆς ἀποζημιώσεως ἐτοιμάζουσι κατεδαφίσεις Βουλῶν, Ὑπουργείων, Ἐθνικῶν Τυπογραφείων, καὶ ἀνεγέρσεις νέων ὁμοίων καὶ Δικαστηρίων, Ἀλσῶν καὶ ἄλλων τοιούτων!

Ἴδού ποίαν καὶ ὁποίαν ἐπεθύμουν τὴν Ναυτικὴν Ἑλλάδα, ὅπερ δὲν εἶναι ἀκατόρθωτον πιστεύω, ἀφοῦ «τὰ ξύλινα τεῖχη» ἦσαν οὐ μόνον πάντοτε εὐοίωνα, ἀλλὰ καὶ ἡ σωτηρία τῆς Ἑλλάδος!

25 Μαΐου 1901.

A. N. ΒΕΡΝΑΡΔΑΚΗΣ