

ρικόσμημα τοῦ πλήκτρου, ἀποκαθιστῶσι τὸ τραῦμα ἀλγεινὸν πολλάκις δὲ καὶ θυνατοφόρον, ὅπου μάλισται τὸ τραῦμα γίνη ἐπὶ μελῶν σώματος ὅπου ὑπάρχουσι νεῦρα, τένοντες καὶ μεμβράναι.

Οἱ οὐρανοὶ ζῶν εἰς δίκαιος σχεδὸν τὰς θυλάσσας ἐπικολάζει εἰς τὴν Μασόγειον, ἀλιεύεται δὲ μόνον πρὸς ἑξῆγων ἔλασιν ἀπὸ τοῦ ἥπατος αὐτοῦ τὸ μέγεστος αἵτοῦ φθάνει μέγερι 300 λιτρῶν· Γαλλικῶν κατὰ βίρος.

## ΙΣΤΟΡΙΚΑ.

—\*\*\*—

Περὶ τὸ τέλη τοῦ παρελθόντος ἔτους τῆς Παναθηναϊκῆς, ἐδημοτισθῆτη δι' αὐτῆς πραγματεία τοῦ ἐν τῷ Πανεπιστημίῳ καθηγητοῦ τῆς Ιστορίας Κ. Κ. Ηπαπόργυγοπούλου, ἐπιγραφομένη· αἱ Περὶ τῆς ἀρχῆς καὶ δικαιοράθεως τῶν φύλων τοῦ ἀρχαίου Ἑλληνικοῦ ἔθνους εἰς τὴν πραγματείαν αὕτη μεταφρασθεῖσα γιλλιστὶ ἐν Περιστοῖς ὑπὸ τοῦ Κ. N Gaultier de Claberry ἐκδίδεται διὰ τοῦ περιοδικοῦ συγγράμματος, « *R.vue des cours publiques et des sociétés savantes à καλούμενον.* » Προτάσσει δὲ ταῦτης ὁ Κ. Egger, ὄνομαστὸς Ἑλληνιστής καὶ καθηγητὴς τῆς ἡμετέρας φιλολογίας, τὰ ἑξῆς:

« Ἐλάθομεν παρὰ τοῦ Κ. Ηπαπόργυγοπούλου, καθηγητοῦ ἐν τῷ Πανεπιστημίῳ Ἀθηνῶν, τὸ Ἑλληνικὸν καίμενον τῶν περὶ τῆς πρώτης ιστορίας τῶν Ἑλληνικῶν φυλῶν ἐρευνῶν αὐτοῦ, τὰς ὄποιας ἀνέπτυξεν εἰς τρεῖς ἀκροτάτεις κατὰ τὴν ἐναρξιν τοῦ ἀκαδημαϊκοῦ ἔτους 1855 — 1856. Δημοτισθομένη δὲ καὶ ἡμεῖς σήμερον γιλλιστὶ τὸ πρῶτον μέρος τοῦ αρχοῦ τούτου ἔργου. Τὸ κοινὸν τῆς Γαλλίας θέλει ἀναγνώτει ἀναμνησίλως μετὰ διαρρέοντος τὸ νέον δοκίμιον τοῦ Ἀθηναϊκοῦ καθηγητοῦ περὶ τὴν πρώτην περί τῆς Ἑλληνικῆς συντάξεως τοῦ Κ. Ασωπίου, τὸ περὶ συνταγματικοῦ δικαίου τοῦ Κ. Σαριπόλου, καὶ τὸ περὶ Ἑλληνικῶν ἀρχαίων τῶν τοῦ Κ. Ραγκερῆ, δὲν θέλομεν διστάξειν νὰ ἐπευρημένωμεν τὴν ἀναγέννησιν τῆς σοφίας καὶ τῆς κριτικῆς παρὰ τοῖς νέοις Ἑλλησι. Τοῦτο καὶ μόνον ἀρχαὶ ὑπὲρ πᾶν δῆλο νὰ ὑποθάλψῃ καὶ ἀνανεώσῃ ὑπὲρ αὐτῶν τὰς συμπαθείας τῆς πεπολιτισμένης Εὐρώπης ε.

E. EGGER.

## ΕΜΠΟΡΙΚΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΤΗΣ ΕΛΛΑΣΟΣ

Ἐν ἔτει 1855.

—○—

Τὸ ἐπὶ τῶν Ναυτικῶν ὑπουργεῖον εὑρεστήθην νὰ διακοινώσῃ πρὸς ἡμᾶς διυράρχους εἰδήσεις περὶ τοῦ ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ τῆς Ἑλλάδος, ἃξ τὸν ἐμάθομεν τὴν ἀξιοσημείωσαν ἀνάπτυξιν τοῦ ναυτικοῦ τούτου κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη.

Τὸ 1845 ἦσαν ἔγγεγραμμένα εἰς τὰ νησιῶγια τῶν λιμένων 3,584 πλοῖα, δύναμιν ἔχοντα 161,103 τόνων, καὶ ὑπὸ δεκτέοντες χιλιάδων ναυτῶν διηγούμενα. Τὸ δὲ 1855, τῶν μὲν πλοίων ὁ ἀριθμὸς ἀνέβη εἰς 5,032, τῶν δὲ τόνων εἰς 294,996, Τριάκοντα χιλιάδες ναυτῶν ἐπιβαίνουσιν εἰς τὰ πλοῖα ταῦτα.

Οὔτε ἐντὸς δέκα ἑτῶν καὶ τῶν τόνων καὶ τῶν ναυτῶν ὁ ἀριθμὸς ἐδιπλασιάσθη σχεδὸν, προοδεύσας μετὰ τῆς αὐτῆς ταχύτητος μεθ' ἓς καὶ τὸ ἐμπορικὸν ναυτικόν τῆς Ἀρκτίδος Ἀμερικῆς. Τὸ 1845 αἱ Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι εἶχαν 19,720 πλοῖα, δύναμιν μὲν ἔχοντα δύο ἐκκτοριμούριαν καὶ 416,000 τόνων, ναυτῶν δὲ 118,600. Τὸ δὲ 1855 ἡ δύναμις αὕτη ἀνέβη εἰς τέσσερα ἐκκτοριμούρια καὶ 802,902 τόνους. Οὗτον πυμπερχίνομεν ὅτι καὶ τῶν πλοίων ὁ ἀριθμὸς δὲν εἴναι πατώτερος τῶν 34,000, οὔτε ὁ τῶν ναυτῶν ἐλάσσων τῶν 200,000. Η μόνη μεταξὺ τῶν δύο ναυτικῶν διαφορὰ εἴναι ἡ τῆς ποσότητος τῶν πλοίων διότι ἐνῷ τὰ τῆς Ἀμερικῆς ἐδιπλασιάσθησαν, τὰ τῆς Ἑλλάδος δὲν ἤκαλεύθησαν ἀνάλογον πρόσθιον. Καὶ τοῦτο προσέρθεται ἐκ τοῦ ἀπούστου πολλαπλασιασμοῦ τῶν κατὰ τὴν βίρειον Εὐρώπην καὶ τὴν Ἀτλαντικὸν εξειδίων, δι' ἀνάγκη νὰ μεταχειριζόμεθα πλοῖα μεγαλύτερα καὶ εύρυγχωρέσσα.

Γιπέρχει καὶ ἄλλο τι πλεονέκτημα τοῦ Ἑλληνικοῦ ναυτικοῦ περιβολλούμενου πρὸς τὸ τῶν ἀλλιών ἔθνην. Η Ἑλλὰς μᾶλλον ἐμπορικὴ ἢ βιομήχανος, δὲν ἔξαγει πολλά ἴδια προϊόντα· διὰ τοῦτο τὰ πλοῖά της ἐπιδίδονται εἰς τὴν ξένην ἐμπορίαν, τὴν μετακομίστικήν. Ενεργεῖται δὲ αὐτῇ μετὰ πολλῆς δραστηριότητος καὶ εὐφυΐας. Άλλως ἡ ἀναπτυξίς δὲν θέλει πώποτε ἀποβῆ ἀποίκησην. Η Βελγική, κατ' ἔξοχὴν βιομήχανος, ἔξαγει πολλά ἴδια προϊόντα, καὶ δύναται τὸ ναυτικόν της εἶναι ἀνάγκην λόγου. Ίδου τι ἀνέγνωμεν ἐτράτως ἐν τῷ Βελγικῷ Μηνύτορι (Ἀριθμ. 147 — 148 τοῦ 1856). αἱ δὲν ἔχομεν εἰμὴ μάλιν 158 πλοῖα ἐμπορικά, συντοποτελοῦντα δύναμιν 37,978 τόνων· άλλ' ὁ ἀριθμὸς αὐτοῖς πρὸ πολλοῦ μένει ὁ αὐτὸς, αὐδὲ φάνεται διὰ θέλει αὐξῆσαι ταχέως· Εξ ἐναντίας ἡ βιομήχανία ἀναπτύσσεται βιθυνόδον, καὶ ἀναλόγως πρὸς τὴν τῶν ὁμέρων ἐπικρατεῖσιν ε.

Καὶ σημειώτεον ὅτι τὸ εῖδος τοῦτο τῆς μετα-

κομιστικής ἐμπορίας εἶναι ἀκροσταλές· διότι ὁσάκις ρας, ἡς τινας τὰ πλοῖα δὲν ανήκουσιν ἴδιως εἰς αὐτὴν δυτικὴν Εὐρώπην ἔχει ἀρθονταν σιτηρῶν, τὸ ναυτικὸν τῆς Ἑλλάδος ζημιοῦται καὶ ἐλαττοῦται, ως συγένη τὸ 1851 καὶ 1852 ἑτοῖς καὶ ἀν τοῖς ἡμέτεροι ναυτικοὶ δὲν ἔσται οἰκονόμοι καὶ δραστήριοι, οἵτις βεβοχίως ὑποπέσει εἰς πολὺ μεγαλύτερας ζημιάς.

Περίσημον εἶναι νὰ ἰδωμεν πόσα πλοῖα ἀνήκουσιν εἰς ἔκαστον ἴδιως λιμενικὸν τμῆμα τοῦ Κράτους· ἐκ τούτου θέλομεν μάζι τοιούς οἱ κάτοικοι μὲν πρώτην ὑπέγονται τὰ ἀπὸ ἐνὸς μέχρι τριάκοντα αὐτοῦ οἱ μᾶλλον ἀσγολούμενοι εἰς τὴν ναυτιλίαν. τόνων πλοῖα, εἰς δὲ τὴν δευτέρην πάντα τὰ ἀπὸ Ἀγάγκη δικαῖως νὰ εξαιρέστωμεν τὸν λιμένα τῆς Σύρου.

Τινας τὴν πλοΐα δὲν ανήκουσιν τοῖς αὐτὴν συμφέουσι δὲ ἐκεῖ, διότι ἡ γῆσας αὕτη κατέστη τὴν τὸ κυριώτερον ἐμπορεῖον τῆς Ἑλλάδος.

Ινας ἐννοήσῃ ὁ ἀναγνώστης τὸν ἐπόμενον Πίνακα ἀνάγκη νὰ ἐνθυμηθῇ, διτὶ τὰ παρόλια καὶ αἱ νῆσοι τῆς Ἑλλάδος διαιροῦνται εἰς τέσσαρας περιφερεῖας ναυτικὰς, καὶ διτὶ καὶ τὰ πλοῖα αὐτὰ διαιροῦνται εἰς δύο τάξεις, πρώτην καὶ δευτέραν καὶ εἰς τὴν μὲν πρώτην ὑπέγονται τὰ ἀπὸ ἐνὸς μέχρι τριάκοντα τόνων πλοῖα, εἰς δὲ τὴν δευτέρην πάντα τὰ ἀπὸ τριακοντακανὸς καὶ ἀνωτέρω.

Πρότον Τμῆμα.				Τέταρτον.	
Πλοῖα.	A'. κλ.	B'. κλ.	"Ολού.	A'. κλ.	B'. κλ.
1. Γέρα.	560	106	666	4,519	18,446
2. Σπέτσαι.	400	152	552	3,363	22,965
3. Περσιές.	401	95	496	2,404	15,927
4. Πόρος.	203	11	213	2,000	18,331
5. Ναύπλιον.	94	3	97	675	1,228
6. Κρήτη.	405	17	422	3,117	1,114
				<u>2,416</u>	<u>5,678</u>
					<u>80,654</u>
Δεύτερον Τμῆμα.					
1. Σύρι.	131	635	766	1,400	119,942
2. Νόστιμος.	45	29	74	805	4,727
3. Λυδός.	67	45	112	1,004	7,461
4. Θήρα.	200	69	269	1,864	12,630
5. Μήλος.	93	21	114	2,379	3,960
			<u>1,335</u>		<u>6,339</u>
					<u>156,148</u>
Τρίτον Τμῆμα.					
1. Σαλαθούρι.	80	39	109	800	4,727
2. Σκόπελος.	163	34	197	1,400	6,323
3. Δραγαλόπολις.	64	18	82	310	3,545
4. Χαλκίς.	102	25	127	703	2,064
5. Κύμη.	61	41	102	1,007	2,962
			<u>617</u>		<u>22,841</u>
Τέταρτον Τμῆμα.					
1. Μεσολόγγιον.	150	9	159	1,003	1,910
2. Πάτραι.	104	26	130	904	4,110
3. Γαλαξείδιον.	120	149	269	1,813	5,014
4. Καλαμάτα.	95	1	96	926	25,617
			<u>654</u>		<u>27,430</u>
					<u>35,358</u>

Μετὰ τὴν Σύραν λοιπὸν, καὶ πλὴν τοῦ Πειραιῶς, δέκα καίνται ἐπὶ τῆς στερεᾶς, οἱ δὲ λοιποὶ ἐπὶ τῶν οὔτινος καὶ αὐτοῦ ἡ σημαντικότης ὀφείλεται εἰς τὴν Ἀθήνας διαμονὴν τῆς Κυβερνήσεως, οἱ ἔγοντες πλειότερα πλοῖα καὶ πλειοτέρους τόνους λιμένες εἶναι ὁ τῶν Σπετσῶν, τοῦ Γαλαξείδιου, τῆς Ὑδρας, τῆς Θήρας, τῆς Ανδρου, τῆς Μυκόνου καὶ τῶν βιορείων Σποράδων. Ἐξ ὅλων δὲ τῶν τύπων τούτων μονη ἡ Θάρα παρέχει τροφὴν εἰς τὰ πλοῖα τῆς διὰ τῶν ιδίων προϊόντων διότι, χάρις εἰς τὴν ἡράστειον κατασκευὴν τῆς γῆς αὐτῆς, προάγει αἰξιόλογον οἴνον παντὸς είδους καὶ πουτασολάναν ἢ γῆν ἐπιτροπειότατην εἰς οἰκοδομάς, προΐόντα ἀτικά μεταφέρουσ; τὰ Θηραϊκὰ πλοῖα εἰς τὰ ξένα καὶ πωλούσιν ἐπικερδῶς.

Τὸ 1821 ἑτοῖς, κατὰ τὰς ἀργαὶς τῆς ἡμετέρας ἐπαναστάσεως, ἡ δύναμις πάντων τῶν πλοίων τῶν ἀντκόντων εἰς τὴν ἐλευθέρων Ἑλλάδα ἀνέβαινεν εἰς 61,419 τόνους· σήμερον δὲ μόνη ἡ Σύρα ἔχει διπλάσιον ἀριθμόν.

Περιστρητέον δὲ καὶ τοῦτο· διτὶ ἐκ τῶν εἴκοσι οὔται πρώτος εἰς τὸν πίνακα, ἀμιλλᾶται δικαῖως μετ' λιμένων οἵτινες σημειοῦνται εἰς τὸν πίνακα, οἱ μὲν ἐκείνους ὡς πρὸς τὴν ποσότητα τῶν τόνων καὶ τῶν

Εἰδομεν διτὶ ὁ Πειραιεὺς διείλει τὴν αἰξιολογήτητα αὐτοῦ εἰς τὴν σύμπτωσιν· τοῦτο δυνάμειν γὰρ εἰπωμεν καὶ διὰ τὴν Ἀμαλιόπολιν, μικρὰν πόλιν ἀνεγρεθεῖσαν πρὸ τινῶν ἐπό τινων μεταναστῶν Θεσσαλῶν, πρὸς τὰ δυτικὰ ὄρια τὰ διαχωρίζοντα τὴν Ἑλλάδα ἀπὸ τῆς γενεθλίου αὐτῶν γῆς. Καὶ δικαῖως, καὶ ὅλων τῶν δέκα λιμένων τῆς στερεᾶς τοὺς τόνους ἀν συνάψωμεν, πάλιν μελισσούς θέλομεν ἀπαρτίσει τὸ τεταρτημόριον τοῦ συνδημοτικοῦ τόνου τόνων ἢ περιέχει ὁ ὑπ' ὅψιν ἡμέν πίνακε.

Ο σημαντικότερος λιμέν τῆς στερεᾶς εἶναι ὁ τοῦ Γαλαξείδιου. Τὸ Γαλαξείδιον, ὡς γνωστὸν, κείμενον πρὸς τὰ βίθη τοῦ Κορινθιακοῦ κόλπου, κατατοւεῖται ὑπὸ δύο περίπου χιλιάδων ψυχῶν, ὡν τὸ κυριώτερον ἔργον εἶναι ἡ ναυτιλία. Ο πληθυσμὸς οὗτος, εἰ καὶ κατώτερος τοῦ τῆς γῆτον τῶν Σπετσῶν, δεῖται, μετὰ τὸν τῆς Σύρας, σημειώσεις σημειοῦνται εἰς τὸν πίνακα, ἀμιλλᾶται δικαῖως μετ'

πλοίων. Τὸ 1855 αἱ μὲν Σπέτσαι εἶχον 552 πλοῖα, Ἐπειδὴ δὲ Ἑλλὰς πάσχει ἐλλειψιν μάλιστα κεφαλαιῶν, δὲν ἔχει διὰ τοῦτο καὶ ἀποταμίευσιν ζύγιων ἵνα ἔρατίνωνται. "Οθεν τὰ ξύλα ὅσων γίνεται χρῆσις, κόπτονται ὡς ἐπὶ τὸ πολὺ προσφάτως εἰς τὰ ἑγγύρια δάση η τὰ τῆς Μακεδονίας.

Τὰ πλοῖα τῆς δευτέρας τάξεως ἔχουσι κατὰ μέσον δρον ὀλυμπίου ἑκατὸν ἔως τετρακοσίων τόνων ἢν μόνον ἀνήρων εἰς τὴν Σύραν, ἔχει πεντακοσίων καὶ ἑπτακοσίων δύναμιν. Τὸ μᾶλλον ἐν γρήσει εἴδος εἶναι τὸ τῶν βρυκίων, τῶν γολεττῶν, ὡς καὶ δύο ἄλλα εἴδη ἀτινα διομάζομεν βρατζέρας καὶ τρεχαντίρια.

Τὸ παρελθόν ἔτος, τῶν μὲν πλοίων ὁ ἀριθμὸς ἦτο 4,153, τῶν δὲ τόνων 247,995. Ἐντὸς ἀρα ἐνὸς ἑτοῦς ἐγένετο αὔξησις 47,001 τόνων, αὔξησις τόσῳ μᾶλλον ἀξιοστριμείωτος, ὅσῳ ἡ διακοπὴ τῶν μετα τῆς Τουρκίας σχέσεων, καὶ ἡ γενικὴ κατὰ τῆς Ἑλλάδος καταφορά, προσέβαλεν οὐσιωδῶς τὰ ἐμπορικὰ ἡμένα συμφέροντα.

"Ἄλλ' οὐδὲν ἡττον περίεργοι εἶναι καὶ αἱ περὶ τῆς ναυπηγίας εἰδήσεις.

"Ως γνωστὸν ὁ νόμος δὲν ἐπιτρέπει νὰ κατασκευάζωνται πλοῖα Ἑλληνικὰ εἰμὴ εἰς τὰ ἑγγύρια ναυπηγεῖς. "Οθεν ἡ ἑθνικὴ σημαία δὲν ὑψεύται εἰς ἄλλαχοῦ ναυπηγηθέντα εἰ μὴ κατὰ τινὰς ἐξαιρέσεις, ὡς, φέρεται, ἐν περιστάται δημεύσεως, λείας, πωλήσεως πλοίων ναυπηγηθέντων εἰς τὰ παράλια τοῦ Κράτους, κλπ. Καὶ διὰ τοῦτο πάντα σχεδὸν τὰ πλοῖα κατεσκευάσθησαν ἐν Ἑλλάδι κατὰ τὰ τελευταῖα δεκαπέντε ἥτη· τέσσερα μόνον χρονολογοῦνται ἀπὸ τοῦ 1830, 1831 καὶ 1833 ἔτους.

Τὸ σημαντικότερον καὶ συγχρόνως τὸ τελειότερον πάντων τῶν ἡμετέρων ναυπηγείων εἶναι τὸ τῆς Σύρας. Ἐν αὐτῷ ναυπηγοῦνται ἑτησίως κατὰ μέσον δρον πεντήκοντα ἔως ἑξήκοντα πλοῖα ἐκ τῶν μεγαλητέρων (\*). Η κατασκευὴ ἀν καὶ ταχέως γνομένη, οὐχ ἡττον εἶναι στερεά. Πολλάκις σκάφος μέγα καθελκύεται ἐντὸς τριάκοντα ἡμερῶν. Αἱ δὲ τιμαι εἶναι μέτριαι. Ήλοίον, παραθείγματος χάριν, τετρακοσίων τόνων, ἐκ ξύλου ἐλάτης, ἔχον πάσαν τὴν σκευὴν αὐτοῦ καὶ ἔτοιμον νὰ ἐκπλεύσῃ, τιμᾶται ἑδομήκοντα περίπου χιλιάδας δραχμῶν· ἐὰν δὲ τὰ ἀμρυκήτρια (\*\*) γίνωσιν ἐκ ξύλου σκληροῦ, ἡ τιμὴ αὐξάνει πέντε τοῖς ἑκατὸν, ἀν καὶ τῇ ἀληθείᾳ αἱ τιμαι μεταβάλλονται κατὰ τὰς ἐποχὰς, ἡ καὶ κατὰ τοὺς πόρους τοῦ ἴδιοκτήτου.

Τὰ ἐν Ἑλλάδι ναυπηγούμενα πλοῖα ἔχουσι τρεῖς ἰδιότητας· ταχύτητα, καμψότητα, καὶ χωρητικότητα· διαρκοῦσι δὲ περίπου 17 ή 18 ἥτη (\*\*\*)·

(\*) Ἐν τῷ 144 φυλλαδίῳ ἴστημεν τὸν ἀριθμὸν τῶν πλοίων ἄτινα ἐναυπηγήθησαν ἐν Σύρᾳ κατὰ τὰ τελευταῖα ἔξι ἥτη. Τὸν παρελθόντα Φεβρουάριον κατεσκευάζοντα τεσσαράκοντα πέντε πλοῖα, ὃν τὰ τριάκοντα τρία ήσαν ἔτοιμα εἰς καθολκήν. Τὰ λιμενικὰ καὶ λοιπὰ ναυτιλιακὰ δικινάκτα τὰ εἰςπραγγέντα ἐν τῇ νήσῳ μότῃ καὶ διόν τὸ 1855 ἔτος, ἀνίστησαν εἰς τὴν παρότητα 60,000 δραχμῶν, ποσότητα διπλασίαν τῆς εἰςπραγγέσης τὸ 1854.

(\*\*) Καὶ ἐγκαίλια, τὰ στρατόβιλα. Ἀμφιμήτρια διομάζει αὐτὰ καὶ ὁ Ήσύχιος καὶ ὁ Δουκάγγιος.

(\*\*\*) Η Λ 8 η, πλοίον τοῦ δημοσίου, ἣς εἰς ἄλλοτε περιώνυμος "Δρης τοῦ Τειμαχοῦ ἡ ἀνθραγγήσας εἰς

Ἐπειδὴ δὲ Ἑλλὰς πάσχει ἐλλειψιν μάλιστα κεφαλαιῶν, δὲν ἔχει διὰ τοῦτο καὶ ἀποταμίευσιν ζύγιων ἵνα ἔρατίνωνται. "Οθεν τὰ ξύλα ὅσων γίνεται χρῆσις, κόπτονται ὡς ἐπὶ τὸ πολὺ προσφάτως εἰς τὰ ἑγγύρια δάση η τὰ τῆς Μακεδονίας.

"Άλλως τὸ ἡμέτερον ναυτικὸν ἔχει ἐλλειψιν ἀτυπολοίων ὡς φαίνεται ἡ γῆ τῆς Ἑλλάδος, γεωλογικῶς θεωρουμένη, εἶναι σχονος, οὐδὲ πρέπει νὰ προσδοκῶμεν πολλὰ ἀπὸ τῶν μεταλλείων της. Τὰ δύο στοιχεῖα ἀτινα εἶναι σήμερον ἡ ψυχὴ τοῦ εἰδούς τούτου τῆς βιομηχανίας, καὶ πάσης ἀλληληγερδόν, ὁ σίδηρος καὶ οἱ γαιανθρακες, δὲν προσγονται παρ' ἡμῖν. Ναι μὲν τὰ ἀνθρακωρυγεῖς τῆς Κύμης φαίνονται πλουσιώτατα· ἀλλ' ἐπειδὴ ἡ θερμαντικὴ αὐτῶν δύναμις εἶναι, κατὰ τὰς γενορρέας δοκιμάς, περὶ τὸ έν τρίτον κατωτέρα τῆς τῶν Ἀγγλικῶν γαιανθράκων, ἀνάγκη η νὰ λαμβάνωσιν ανωτέραν τοῦ συνήθους ποσότητα γαιανθράκων, η νὰ ἀνανεύωσι συνεχῶς αὐτήν. Καὶ εἰ μὲν τὸ πρῶτον, πρέπει νὰ μεγαλύνωσι τοὺς λέβητας καὶ τὰ πυρεῖς αὐτῶν διπλας αὐξήσῃ ὁ ἀτμός, νὰ μεταστήσωσι γαιανθρικοτέρας τὰς ἀποθήκας των, καὶ νὰ ἐκτεθῶσιν εἰς πλειστέρας δαπάνας θερμάνσεως καὶ διατριβήσεως. Ως πρὸς τὸ δεύτερον, ἐννοεῖται εὐκόλως δις καὶ ἡ ἀπόπειρα αὐτὴ τῆς ἐνεργείας εἶναι ἀσύμφορος· διότι, πολλαπλασιάζοντες τὰς ἀποταμίευσεις τῶν γαιανθράκων καὶ τοὺς σταθμοὺς, ὑποκατόπτομεν εἰς μεγίστας δαπάνας καὶ εἰς χρονοτριβίδας ἔτι μείζονας.

Δυνάμεις δέρμας νὰ μεταχειρισθῶμεν ἐπωφελῶς τοὺς κυμαίους γαιανθράκας κατὰ τὰ ἐσωτερικὰ ταξεδία καθ' ἡ τὰ διαπτήρια εἶναι μικρά· διότι καὶ ἀν μείνωσιν ὄπαις σήμερον, — ἐκτὸς μόνον ἀν θεωρηθῆ ἀναγκαῖον νὰ πλέωσι τὰ ἀτρόπλοια ὅσουν ἔνεστι ταχύτερον — πάλιν θέλουσι βοηθεῖ αὐτὰ εἰς τὸ νὰ διατρέχωσιν δικτὺ μίλια τὴν ὥραν. "Άλλως τε εἶναι ἐλπίς νὰ εύρεθησι· καλητέρας ποιότητος γαιανθρακες καθ' ὃσον ἔξορύσσονται τὰ μεταλλεῖα. Εάν, διπλας νομίζομεν, τὸ δρος τῆς Κύμης εἶναι διλον ἀνθρακοῦχον, η μετάλλευσις αὐτοῦ, τήμερον μάλιστα διτές ἀτρόπλοια ἑθνικὴ θέλουσι διατρέχει τὰς Ἑλληνικὰς θαλάσσας, θέλει ἐπιφέρει ἀξιόλογα κέρδη.

Πρὸ τοῦ Ἑλληνικοῦ ἀγῶνος οἱ ναῦται ἦσαν πολλάκις καὶ τυνδιοκτήται τῶν πλοίων, πάντας δὲ μετοχοὶ τοῦ φορτίου· δι' δ καὶ σύντροφοι· ὧνομάζοντο. "Οθεν καὶ ἡ ἐργασία κατελογίζετο μετὰ τῶν κεφαλαίων, καὶ πάντες οἱ συμπτῶντες τὴν ἐταιρείαν ταύτην εἶγον κοινὸν καὶ ίσον τὸ συμφέρον.

Τοῦ συνεταιρισμοῦ τούτου τὰ πλεονεκτήματα ἦσαν ἀνεκτέμητα· διότι καὶ ὁ τελευταῖος τῶν ναυτῶν, ἔχων τὰ αὐτὰ συμφέροντα μετὰ τοῦ πλοιάρχου, ἔφροντις περὶ τῆς αἰσιος ἐκβάσεως τοῦ ταξιδίου δισυν καὶ διευθυντής περὶ πλοίου. Ήλην τούτου

Νείκαστρον ἔναντι τοσούτων ἐχθρικῶν πλοίων, εἰ καὶ κατεσκευάσθη πρὸ τῆς Ἑλληνικῆς ἐπαναστάσεως, μετρεῖ εἰστι, καὶ ὑπῆρεται τὴν κυβέρνηστν ως φορτηγόν.

πάντες ἐνθυμούμεθα πόσον τὸ σύστημα τοῦτο παρεπείπεται τοὺς ἡμετέρους ναυτικοὺς εἰς τὸν ἄγωνα τὸν ὅποῖον ἔμελλον νὰ ἀνελάθωσιν. Ἅπομενοι νὰ παραβιδῶσι κατὰ τὴν πρώτην Γαλλικὴν ἐπανάστασιν τὸν αὐστηρὸν ἀποκλεισμὸν τῶν παρελίων τῆς Ἰσπανίας, τῆς Γαλλίας καὶ τῆς Ἰταλίας ἐνυπέργονυ μαρτύρων. Καὶ νικῶντες ὡς ἐπὶ τὸ πολὺ, εἰςήρχοντο πυκνοπολυκύτωσιν αὐτῆς μετὰ τῶν οἰκείων. Μόνην δὲ φιλοδοξίαν ἔχουσι νὰ γίνωσι κύριοι πλοίου, ἀδιάρροοι μικροῦ ἢ μεγάλου, καὶ νὰ τὸ κυβερνῶσιν.

Τὸ διὰ μεριδίων τοῦτο σύστημα ἐγκατεῖλείρθη στημέρον, καὶ οἱ ναῦται λαμβάνουσι μισθὸν ὥρισμένον. Κατὰ τὸν τελευταῖον πόλεμον ὁ μισθὸς αὐτῶν ἀνέβη μέχρι τῶν 140 καὶ 150 δρ. κατὰ μῆνα.

Κατὰ τὸν νόμον, τὸ πλήρωμα, κατὰ τὰ τρία τέταρτα τούλαχιστον, πρέπει νὰ σύμμοιχοι ἔξι ὑπηκόων Ἑλλήνων. Εἶναι σταυρώτατον νὰ προσληφθῶσι ναῦται γεννηθέντες ἐκτὸς τῆς Ἑλλάδος. Ἐξαι-ροῦνται μόνον τὰ πληρώματα τῶν Χισκῶν, καὶ Αη-μίων, καὶ Καστίων, καὶ ἀλλων τινῶν πλοίων, ὃν οἱ κύριοι ἔβιασθησαν ὑπὸ τῶν πρωτοκόλλων, ὑπογραμ-σάντων τὰς πατρίδας αὐτῶν νὰ ὑποβληθῶσιν ἐκ τὸν τὸν τοῦτον ὅπου ἡ γῆ εἶναι ἐπάπειρον μερένου εἰς τὸν Τουρκικὸν ζυγὸν, νὰ μεταναστεύσωσιν | ρισμένη, — ἀλλ᾽ ἵνα εὑκολύνη τὴν μεταφορὰν καὶ εἰς τὴν ἀνεξάρτητον Ἑλλάδα. Ο δὲ ναυτικὸς πλη-

θυσμὸς εἶναι τόσῳ μέγας, ὃστε πολλοὶ ἀναγκάζονται νὰ ζητῶσιν ἔργα εἰς τὰ ξένα ἢ νὰ περιμένωσιν σις τὴν ἔπραν.

Οἱ Ἑλληνὲς ναῦται εἶναι ἐν γένει ὀλιγαρχεῖς, ἐνεργητικοὶ καὶ τίμιοι· τοσούτῳ δὲ ἀγχοπᾶσι τὰς οἰκογενεῖς των ὄντες, ἀμφὶ ὡς καταπεγμένωτι δι' παρατόλμως πρὸς τὰ πλοῖα τῶν συμμάχων δυνάμιν. Καὶ νικῶντες ὡς ἐπὶ τὸ πολὺ, εἰςήρχοντο πυκνοπολυκύτωσιν αὐτῆς μετὰ τῶν οἰκείων. Μόνην δὲ φιλοδοξίαν ἔχουσι νὰ γίνωσι κύριοι πλοίου, ἀδιάρροοι μικροῦ ἢ μεγάλου, καὶ νὰ τὸ κυβερνῶσιν.

Εἶναι δὲ πάντες ἄξιοι, διότι συνειδήσαντες ἐκ γενερᾶς ἡλικίας νὰ ταξιδεύσωσι, γνωρίζουσι κάλλιστα τοὺς ἀνέρους, τοὺς λιμένας, χλπ.

Τὸ ναυτικὸν τῆς Ἑλλάδος εἶναι μία τῶν δύο ἀρτηριῶν αἵτινες τρέφουσι τὸ κολοβὸν τῶν μερών αὐτῆς. Ἅποθέτομεν μάλιστα ὅτι ἡ μέλλουσα αὐτοῦ τύχη θίλει ἀποβῆτα λαμπροτέρα τῆς τύχης τῆς γεωργίας· διότι, ἀνὴρ ἡ φύσις ἐξωρεύληντες τὰς ὄδοις τῶν πλοίων, ἡ τέχνη δὲν ἔπρεψεν εἰσέπι ίκανὰ ἐν Ἑλλάδι, δὲν λέγομεν ἵνα βελτιώσῃ τὰς μεθόδους, — ἐπὶ πολὺν χρόνον τοῦτο θέλει εἰσθῆται δινειρον εἰς τὸν τὸν τοῦτον ὅπου ἡ γῆ εἶναι ἐπάπειρον μερένου εἰς τὸν Τουρκικὸν ζυγὸν, νὰ μεταναστεύσωσιν | ρισμένη, — ἀλλ᾽ ἵνα εὐκολύνη τὴν μεταφορὰν καὶ εἰς τὴν ἀνεξάρτητον Ἑλλάδα. Ο δὲ ναυτικὸς πλη-



### ΠΕΡΙ ΟΙΚΟΣΠΙΩΝ.

—ο—

Μάρκος Σανοῦδος ὁ Ἐνετός, χωριεύσας κατὰ τὸ 1208 τὴν νῆσον Νάξον, ἀνηγορεύθη Κύριος αὐτῆς· κατέκτητε κατὰ δὲ τὸ 1212. κατέκτητε καὶ τὰς πέριξ νήσους Πίρου, Αντίπαρου, Ιον, Σίκηνον, Φολέγαν-ράν. Ἀσφαλίσας δὲ αὐτῷ τὴν κατούγητην τῶν κατεκτηθεισῶν νήσων τίθλωσεν ὑπαλλαχθῆ καὶ τῆς Ἐνετικῆς χωριαρχίας· διὸ κατέφυγεν εἰς τὴν προστασίαν Κέρρου τοῦ Αὐτοκράτορος, διότις ὑπεράχληπ., εἰς ἐκάστην τῶν ὁποίων φέροδόμητας μικρὸν απίστε; αὐτὸν τὸν ἀνεγνώρισε καὶ ἐκήρυξεν ἀνεξάρ-