

ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΤΟΥΡΚΙΚΗΣ
ΑΤΜΟΠΛΟΪΚΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ «ΣΚΙΠΕΤΑΡ» (1908—1914)

Στό γενικότερο πλαίσιο του 'Ανατολικού Ζητήματος, τὸ ἀλβανικὸ θέμα κατεῖχε ἰδιαίτερη θέση, πού κύρια στοιχεῖα της ἦταν:

α) ἡ θρησκευτικὴ διαίρεση τοῦ ἀλβανικοῦ λαοῦ (μουσουλμάνοι, χριστιανοὶ ὀρθόδοξοι καὶ καθολικοὶ), ἡ ὁποία ἀποδυνάμωνε τοὺς συνεκτικούς δεσμούς τῆς ἐθνότητος (συχνὰ οἱ προσανατολισμοὶ τῶν θρησκευτικῶν ἀλβανικῶν κοινοτήτων ἦταν τελείως διαφορετικοὶ μεταξύ τους), καὶ

β) οἱ ἐθνικὲς ἐπιδιώξεις τῶν ὁμοίων κρατῶν μὲ τὴν 'Αλβανία, προπαντὸς ὅμως οἱ ἱμπεριαλιστικὲς βλέψεις τῶν Μεγάλων Δυνάμεων Αὐστροουγγαρίας καὶ 'Ιταλίας. Συνάρτηση μὲ ὅλα αὐτὰ καὶ ταυτόχρονα ἐρμηνεία ἀποτελεῖ ἡ στάση τῶν 'Αλβανῶν ἀπέναντι στοῦ τουρκικοῦ κράτους, ἀλλὰ καὶ στὰ γειτονικά, τὰ ὁποῖα διεκδικοῦσαν ἐδάφη πού πίστευαν ὅτι τοὺς ἀνήκαν, ἐνῶ ἐμφανίζονταν παράλληλα ὡς προστάτες τους.

'Αλλὰ αὐτὴ ἡ προστασία, τὴν ὁποία ἐπιζητοῦσαν καὶ μ' εὐχαρίστηση ἀποδέχονταν οἱ 'Αλβανοὶ - ἢ προσποιούνταν ὅτι τὴν ἀποδέχονταν - σὲ ὅ,τι ἀφοροῦσε τὴν Αὐστροουγγαρία καὶ 'Ιταλία, δὲν ἦταν τίποτε ἄλλο ἀπὸ ἓνα σύνολο ἐνεργειῶν πού ἀποσκοποῦσαν στό νὰ προετοιμαστεῖ τὸ ἔδαφος γιὰ τὴν ἀπόλυτη οἰκονομικὴ καὶ πολιτικὴ ἐξάρτηση τοῦ νέου κράτους ἀπὸ τὴ μιὰ ἢ τὴν ἄλλη δύναμη. Κάτω ἀπ' αὐτὲς τίς προϋποθέσεις ἦταν φυσικὸ νὰ δημιουργηθεῖ ὀξύς ἀνταγωνισμὸς ἀνάμεσα στὶς ἐνδιαφερόμενες δυνάμεις.¹

'Ἐνα ἀπὸ τὰ μέσα πού χρησιμοποίησαν, γιὰ νὰ προσελκύσουν τὴ φιλία τοῦ ἀλβανικοῦ λαοῦ καὶ νὰ ἐξασφαλίσουν ταυτόχρονα ἀποτελεσματικὲς προσβάσεις, ἦταν ἡ ἀνάπτυξη τῆς ναυτικῆς ἐπικοινωνίας ἀνάμεσα στὶς δυὸ ἀκτὲς τῆς

1. Γιὰ τὴν πολιτικὴ τῆς Αὐστροουγγαρίας καὶ 'Ιταλίας στὸν ἀλβανικὸ καὶ ἠπειρωτικὸ χῶρο ἀπὸ τὸ Βερολίνο Συνέδριο ὡς τοὺς Βαλκανικοὺς πολέμους, καθὼς καὶ γιὰ τὸν ἀνταγωνισμὸ μεταξύ τους βλ. γενικὰ *Dieter Schanderl, Die Albaniapolitik Osterreich-Ungarns und Italiens 1877-1908*, Wiesbaden 1971, *Ἐλευθερίας Ι. Νικολαΐδου*, Ἐνὲς προπαγάνδης καὶ ἐθνικῆς ἀλβανικῆς κίνησης στὶς μητροπολιτικὲς ἐπαρχίες Δυρραχίου καὶ Βελεγράδων κατὰ τὰ τέλη τοῦ 19ου καὶ τὶς ἀρχὲς τοῦ 20οῦ αἰῶνα, *Ἰωάννινα 1978*, σ. 23-78, 79-112, *Ἀντ. Γ. Καργάλη*, *Ἡ ἰταλικὴ πολιτικὴ ἐν 'Αλβανίᾳ καὶ τοῖς Βαλκανίοις*, ἐν *'Αθήναις 1924*, σ. 15 κ. ἐξ., *A. Baldacci, L' Italia nel Mediterraneo e nell Adriatico*, Roma 1903, *Γεωργίου Σ. Πλουμίδου*, *Ἡ ἰταλικὴ πολιτικὴ στὴ Βαλκανικὴ, στὴν 'Αλβανία - Ἡπειρο καὶ τὸ ἔργο τοῦ Antonio Baldacci, «Ἡπειρωτικὰ Χρονικά», τ. 22 (1980), σ. 206 κ.ἐξ.*

Ἀδριατικῆς, ἄμεσα συνδεμένης καὶ μὲ τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ ἐμπορίου στὴν περιοχὴ. Στὸν τομέα αὐτὸ ὅπως καὶ σ' ἄλλους, τὸ προβάδισμα εἶχε ἡ Αὐστροουγγαρία, ἐξαιτίας τῶν συνθηκῶν ποὺ εἶχε ὑπογράψει μὲ τὴν Πύλη, ἀπὸ τὸ 1615 ἀκόμη, μὲ τις ὁποῖες εἶχε ἐξασφαλίσαι δικαιώματα ἐκκλησιαστικῆς καὶ πολιτιστικῆς προστασίας¹.

Ἀντίπαλος τῆς Αὐστροουγγαρίας ἦταν ἡ Ἰταλία, ἡ ὁποία ὕστερα ἀπὸ τὸ Βερολίνο Συνέδριο ἀνέπτυξε ἐντονὴ δραστηριότητα στὴν Ἀλβανία. Οἱ σκοποὶ τῆς ἦταν παρόμοιοι μ' ἐκείνους τῆς Αὐστρίας καὶ στόχος τῆς ἡ πλήρης ἐξουδετέρωση, ἂν ἦταν δυνατὸ, τῶν αὐστριακῶν προθέσεων. Τὰ ἀποτελέσματα τῶν ἰταλικῶν προσπαθειῶν, ὅσο πλησιάζουμε πρὸς τοὺς βαλκανικοὺς πολέμους, γίνονται ἐντυπωσιακά. Γιὰ νὰ περιοριστοῦμε στὸ θέμα ποὺ μᾶς ἐνδιαφέρει, τὴν κίνηση δηλαδὴ τοῦ αὐστριακοῦ καὶ ἰταλικοῦ ἐμπορίου στὸ χῶρο τῆς Ἀλβανίας καὶ Ἡπείρου, σημειώνουμε ὅτι ὁ τελευταῖος γενικὸς πρόξενος τῆς Αὐστροουγγαρίας στὰ Γιάννινα Κ. Bilinski παραδέχεται σ' ἐκθεσὴ του τὸ 1910 ὅτι: στὸ βιλαέτι Ἰωαννίνων κατὰ τὴν τετραετία 1906-1909 οἱ εἰσαγωγὲς ἰταλικῶν προϊόντων αὐξήθηκαν κατὰ 41%, ἐνῶ οἱ αὐστριακὲς μειώθηκαν κατὰ 26%.² Ἀνάλογες προδόσεις σημείωσαν καὶ οἱ ἰταλικὲς ἐπικοινωνιῶνες μὲ ἀτμόπλοια σὲ σχέση μὲ τις αὐστριακὲς, ὅπως παρουσιάζονται σὲ συγκριτικοὺς πίνακες³.

Οἱ συναγωνιζόμενες ἀτμοπλοϊκὲς ἐταιρεῖες τῶν δυὸ Δυνάμεων ἦταν:⁴

1. Βλ. Νικολαΐδου, ὁ.π., σ. 23 κ.εξ.

2. Βλ. Καρτάλη, ὁ.π., σ. 32.

3. Κατὰ τὴν τετραετία π.χ. 1901-1904 στὸ Δυρράχιο εἶχαν καταπλεύσει 175 αὐστριακὰ καὶ 50 ἰταλικά ἀτμόπλοια, ἐνῶ τὸ 1904 τὰ μὲν αὐστριακὰ αὐξήθηκαν κατὰ 12% (ἀνέβηκαν δηλαδὴ στὰ 209), τὰ ἰταλικά ὅμως σχεδὸν διπλασιάστηκαν (ἔγιναν δηλαδὴ 108). Στὴν Αὐλώνα τὸ ποσοστὸ αὐξήσεως τῶν ἰταλικῶν ἀτμόπλοιων ἦταν πολὺ μεγαλύτερο, περισσότερο ἀπὸ τὸ τριπλάσιο· τὸ 1901: αὐστριακὰ 151, ἰταλικά 51· τὸ 1904: αὐστριακὰ 224, ἰταλικά 181 (βλ. Καρτάλη ὁ.π., σ. 34). Γενικὰ γιὰ τις συναγωνιζόμενες ἐταιρεῖες τὴν αὐστριακὴν Lloyd καὶ τὴν ἰταλικὴν Puglia βλ. Schanderl, ὁ.π., σ. 61, 113, 114, 117-120, 127-133, 135, 136, 137, 140, 163, 164 καὶ συγκριτικὸν πίνακα στὴ σ. 163. Σύμφωνα μὲ τὸν πίνακα τοῦ Schanderl ἡ κίνηση τῶν δυὸ ἐταιρειῶν ἀπὸ τὸ 1901-1904 (ἐπὶ τοῖς%) ἦταν ἡ

| | | | | | | |
|---------------|------------------|-------|--------|------|--------|------|
| | <i>Δυρράχιο:</i> | 1901: | Lloyd: | 74,2 | Puglia | 25,0 |
| | | 1902 | | 58,7 | | 34,9 |
| | | 1903 | | 64,2 | | 32,9 |
| | | 1904 | | 65,3 | | 33,8 |
| <i>Αὐλώνα</i> | 1901 | | | 74,4 | | 25,6 |
| | 1902 | | | 68,4 | | 20,8 |
| | 1903 | | | 59,7 | | 15,1 |
| | 1904 | | | 50,9 | | 41,1 |

4. Γιὰ τις ἀτμοπλοϊκὲς ἐταιρεῖες, ἐλληνικὲς καὶ ξένες, καὶ γιὰ τὰ δρομολόγια τους βλ. καὶ P. Rolley - M. de Visme, *La Macédoine et L' Epire (Vilayets de Monastir et de Jannina)*, Paris 1911, σ. 145.

1) τὸ αὐστριακὸ *Lloyd*. Τὸ *Lloyd* εἶχε δημιουργήσει μακρὰ παράδοση σὲ ὅ,τι εἶχε σχέση μετὰ τὴν τάξιν καὶ τὴν ἀκρίβειαν πού ἔφερεν σὲ πέρασ τὶς ἐργασίαι του, μὲ τὶς εὐκολίας γιὰ τοὺς ἐμπορευόμενους καὶ τὰ τακτικὰ δρομολόγια πού εἶχε καθιερώσει μὲ τὰ ἀλβανικὰ λιμάνια.

2) Ἡ Ἰταλικὴ *Puglia*, τῆς ὁποίας τὰ δρομολόγια πυκνώνουν, καθὼς ἐπεκτείνεται καὶ ἐντείνεται ἡ πολιτικὴ προπαγάνδα τῆς Ἰταλίας. Ἔτσι, ἐνῶ ἡ πρώτη σύμβαση πού ὑπογράφηκε τὸ 1893 ἀνάμεσα στὴν Ἰταλία καὶ τὴν Τουρκία πρόβλεπε τὸν κατάπλου ἐνὸς ἀτμόπλοιου τῆς *Puglia* κάθε 15 μέρες στὶς ἀλβανικὰς ἀκτές,¹ ἀπὸ τὸ 1898 τὰ δρομολόγια ἔγιναν δυὸ γιὰ τὸ ἴδιο διάστημα καὶ ἀργότερα πολλαπλασιάστηκαν, σὲ σημεῖο ὥστε νὰ ὑπάρχει τακτικὴ συγκοινωνία τρεῖς φορές τὴν ἑβδομάδα μὲ τὰ λιμάνια τῆς Ἀλβανίας καὶ τῆς Ἡπείρου. Ἡ πύκνωση τῶν ἐπικοινωνιῶν, γιὰ προπαγανδιστικούς πιά λόγους, δημιουργοῦσε παθητικὸ γιὰ τὴν *Puglia*, τὸ ὁποῖο πρόθυμα ἔσπευδε νὰ καλύψει τὸ ἰταλικὸ δημόσιο μ' ἐπιχορηγήσεις πού κάθε τόσο μεγάλωναν.²

Ἡ Ἑλλάδα εἶχε πολλοὺς λόγους νὰ ἐνδιαφέρεται γιὰ τὰ ἀλβανικὰ καὶ ἡπειρωτικὰ πράγματα, καθὼς καὶ γιὰ τὴν αὐξήσιν τῶν ἐμπορικῶν συναλλαγῶν μὲ τὶς περιοχὰς αὐτὰς καὶ γιὰ αὐτὸ ἡ ἀτμοπλοικὴ ἐπικοινωνία δὲν κρινόταν ἐπαρκῆς, ἰδιαίτερα μὲ τὸν καθαρὸ ἀλβανικὸ χῶρο.³ Οἱ κυριότεροι λόγοι πού ἐμπόδιζαν τὴν ἵδρυση καὶ λειτουργία ἐλληνικῆς ἀτμοπλοικῆς ἑταιρείας, ἡ ὁποία θὰ ἐξυπηρετοῦσε συστηματικὰ τὰ παράλια αὐτά, ἦταν οἰκονομικοί. Ἡ ἐξεύρεση χρημάτων γιὰ μιὰ τέτοια ἐπιχείρησις ἦταν δύσκολη, γιὰτὶ ὑπῆρχαν ἀμφιβολίαι ἂν οἱ ἐπενδύσεις θὰ ἀπέφεραν κέρδος. Δυσκολότερα ἦταν νὰ διαθέσει τὸ ἐλληνικὸ κράτος κονδύλια γιὰ ἓνα τέτοιο σκοπὸ, γιὰτὶ τὴν ἐποχὴ αὐτὴ (τὰ τελευταῖα χρόνια πρὶν ἀπὸ τὸν πόλεμον) χρειάζόταν τεράστια ποσὰ γιὰ τὸ στρατὸ καὶ τὸ στόλον. Ἔτσι, δὲν εἶχε μεγάλα περιθώρια γιὰ νὰ ἐνισχύσει προσπάθειαι πού θ' ἀποδυναμώναν τὸ κρατικὸ θησαυροφυλάκιον, ἔστω καὶ ἂν αὐτὰς μπορούσαν νὰ ἐξυπηρετήσουν μιὰ πλευρὰ τῆς ἐθνικῆς ὑπόθεσις.

Τὴν ἀνάγκη τῆς ὑπαρξῆς μιᾶς τέτοιας ἐλληνικῆς ἀτμοπλοικῆς ἑταιρείας, πού θὰ ἐξυπηρετοῦσε τὸ ἐμπόριον καὶ τὴν ἐπικοινωνία τῆς Ἑλλάδος μὲ τὴν Ἀλβανία καὶ τὴν Ἡπειρον εἶχαν ἐπισημάνει ἀπὸ καιρὸ οἱ ἐκεῖ ἐλληνικὲς προξενικὲς ἀρχαὲς καὶ εἶχαν ζητήσῃ ἀπὸ τὸ ὑπουργεῖο ἐξωτερικῶν νὰ ἐπιδείξει ἐνδιαφέρον γιὰ τὴν λειτουργία τῆς. Ὡστόσο, παρὰ τὶς ἐνέργειαι τοῦ ὑπουργείου, τὸ ὁποῖο

1. Τὸ δρομολόγιον κάλυπτε σ' ὅλη τὴν ἔκτασιν τὶς ἀνάγκαι τοῦ ἰταλοαλβανικοῦ ἐμπορίου.

2. Βλ. *Κατάλη*, δ.π., σ. 37.

3. Σύμφωνα μὲ τὸν πίνακα τοῦ *Schanderl*, δ.π., σ. 163, ἡ κίνησις τῶν ἐλληνικῶν ἀτμόπλοιων (ἐπὶ τοῖς %) ἦταν ἡ ἐξῆς: *Δυρράχιον*: 1902: 5,4. *Αἰθῶνα*: 1902: 6,4. Τὰ στοιχεῖα πού παραθέτει γιὰ τὴν τουρκικὴν ἀτμοπλοία παρουσιάζουν τὴν ἐξῆς ἀναλογία: *Δυρράχιον*: 1903: 0,3. *Αἰθῶνα*: 1903: 22,3 καὶ 1904: 5,0. Ἡ ἐλληνικὴ ἀτμοπλοία ὑπερέχει σαφῶς μόνον στὸ λιμάνι τῆς Πρέβεζας μὲ ποσοστὰ: 1901: 65,5, 1902: 71,9, 1903: 69,2, 1904: 74,0.

ἀναγνώριζε ὅτι ἡ προσπάθεια θὰ κάλυπτε πραγματικά σπουδαία ἐθνικὴ ἀνάγκη, ἡ ἀντιμετώπιση τῶν οἰκονομικῶν κυρίως δυσχερειῶν στάθηκε ἀδύνατη. Τὸ ὑπουργεῖο κατέληξε στὸ συμπέρασμα ὅτι οἱ ἐξαγωγές ἀπὸ τὰ λιμάνια τοῦ ἡπειρωτικοῦ κι ἀλβανικοῦ χώρου (κυρίως τοῦ βόρειου ἀλβανικοῦ) δὲν ἦταν σημαντικές. Τὸ μεγαλύτερο μέρος τῶν εἰσαγωγῶν γινόταν ἀπὸ τὴν Τεργέστη, τὴν Κωνσταντινούπολη καὶ τὴ Θεσσαλονίκη καὶ γιὰ τοὺς λόγους αὐτοὺς οἱ ἐργασίες τῶν ἀτμοπλοϊκῶν ἐταιρειῶν περιορίζονταν κυρίως στὴ μεταφορὰ ἐπιβατῶν. Κατὰ τὴν ἀποψὴ του, ἡ εὐδοκίμησι μιᾶς ἐλληνικῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχείρησης γιὰ τὶς ἀλβανικὲς ἀκτὲς ἀπαιτοῦσε, τόσο τὴν ἐπέκταση τῆς γραμμῆς ὡς τὴν Τεργέστη, ὅσο καὶ τὴν ἀντιμετώπιση, ἀρχικὰ τουλάχιστον, τῶν ζημιῶν ποὺ θὰ προέκυπταν ἀπὸ τὸ συναγωνισμό τῆς ἐλληνικῆς ἐταιρείας μὲ τὸ αὐστριακὸ Lloyd καὶ τὴν ἰταλικὴ Puglia. Ἡ πρώτη προϋπόθεση, ἡ ἐπέκταση δηλαδὴ τῆς γραμμῆς ὡς τὴν Τεργέστη, φαινόταν γιὰ τὸ ὑπουργεῖο ἡ δυσκολότερη, γιατί μόνο μὲ κρατικὴ ἐπιχορήγηση μποροῦσε νὰ γίνει. Ὁ συναγωνισμός, ὅμως, μὲ τὸ Lloyd καὶ τὴν Puglia κρινόταν εὐκόλος, ἐξαιτίας τῶν φθηνότερων ναύλων ποὺ θὰ εἰσέπραττε ἡ ἐλληνικὴ ἐταιρεία καὶ τῶν διευκολύνσεων ποὺ θὰ ἐξασφάλιζε στοὺς ἐμπόρους καὶ στοὺς ἐπιβάτες τῶν περιοχῶν. Σ' αὐτὰ ἔπρεπε νὰ προστεθεῖ καὶ ἡ ὑποστήριξη τῆς ἐταιρείας ἐκ μέρους τοῦ ἐλληνικοῦ στοιχείου. Τὸ ὑπουργεῖο διατύπωνε τὴν ἀποψὴ ὅτι τὰ κέρδη μιᾶς τέτοιας ἐπιχείρησης θὰ ἦταν ἀμφίβολα, κι αὐτὸ ἀπωθοῦσε τὶς ἐλληνικὲς ἀτμοπλοϊκὲς ἐταιρεῖες νὰ ριψοκινδυνεύσουν, χωρὶς νὰ ἔχουν ἐξασφαλισμένη τὴν οἰκονομικὴ ὑποστήριξη τοῦ κράτους. Γιὰ τοὺς λόγους αὐτοὺς ναυάγησαν ὅλες οἱ μέχρι τότε ἀπόπειρες¹.

Τὸ θέμα νὰ ἰδρυθεῖ ἀτμοπλοϊκὴ ἐταιρεία μ' ἐλληνικὰ κεφάλαια ἀλλὰ μὲ τουρκικὴ σημαία, ποὺ θὰ ἐξυπηρετοῦσε τὶς ἀλβανοηπειρωτικὲς γραμμές, ἤρθε στὸ προσκήνιο μὲ τὴν πρόταση τοῦ πρώην Ἑλληνα πλοιάρχου Ἀνδρέα Σκλιᾶ. Ὁ Σκλιᾶς ἐργαζόταν στὴν Πόλη, ὡς συνεταῖρος τοῦ ἐκεῖ ὁμογενοῦς Σόλωνα Καζανόβα στὴν «Ἐταιρεία Ἐργοληψιῶν» ποὺ εἶχαν συγκροτήσει καὶ στὴν ὁποία αὐτὸς διηύθυνε τὸ ναυτικὸ τμήμα. Πρὶν ὑποβληθεῖ ἡ πρόταση στὸ ὑπουργεῖο, προηγήθηκαν συνεννοήσεις τοῦ Σκλιᾶ μ' ἐνδιαφερόμενους ὀθωμανοὺς, οἱ ὁποῖοι ἀπὸ τὸ 1908 κιόλας εἶχαν ἐξασφαλίσει ἀπὸ τὴν τουρκικὴ κυβέρνησι τὸ δικαίωμα νὰ ἰδρῦσουν ἀτμοπλοϊκὴ ἐταιρεία.

Μὲ τὴν ἔγκριση, λοιπόν, τῶν Τούρκων, οἱ ὀθωμανοὶ ὑπήκοοι Τσέλιο Ζαδὲ Ὁσμάν βέης, Τζώρτζη Κότση², Ὁσμάν βέης Ζαδὲ, Σαλίμι Νιζαμι βέης³, μαζὶ μ' ὄλους ἐκείνους ποὺ θ' ἀγόραζαν μετοχές, σχημάτισαν ἐταιρεία. Σκοπὸς τῆς

1. Βλ. τὸ ὑπ' ἀριθμ. ἐμπ. πρωτ. 13412/22-5-1911 ἔγγραφο τοῦ ὑπουργείου ἐξωτερικῶν πρὸς τὴν πρεσβεῖα Κωνσταντινουπόλεως, Ἀρχεῖον Ὑπουργείου Ἐξωτερικῶν (στὸ ἐξῆς ΑΥΕ), 1911, Κωνσταντινουπόλεως πρεσβεῖα, Διάφορα ἀτακτοποίητα, φάκελος Ι.

2. Ἦταν πρώην καθηγητὴς τῶν μαθηματικῶν στὶς ἀνώτερες σχολὲς Αἰγύπτου.

3. Πρέπει νὰ ἦταν ὄλοι τοὺς ἀλβανικῆς καταγωγῆς.

ἦταν ἡ σύσταση καὶ ἐκμετάλλευση ἀτμοπλοικῶν γραμμῶν ἀνάμεσα στὴν Αὐλῶνα καὶ τὴν Πρέβεζα, καθὼς καὶ ἡ κατασκευὴ μικρῶν ἀτμόπλοιων καὶ μηχανοκίνητων πλοιαρίων, κατάλληλων γιὰ τὴν ποταμοπλοία στὸν Καλαμὰ τῆς ἐπαρχίας Φιλιατῶν. Ἡ Ἐταιρεία ὀνομάστηκε «Ὁθωμανικὴ Ἀτμοπλοικὴ Ἐταιρεία Ἐπιπέταρ», εἶχε ἔδρα τὴν Κωνσταντινούπολη καὶ ἡ διάρκειά της ζωῆς της θὰ ἦταν πενήντᾶχρονη¹.

Σύμφωνα μὲ τὸ καταστατικὸ, τὸ ἔταιρικὸ κεφάλαιο ὀρίστηκε στὶς 25.000 τουρκικὲς λίρες, ποὺ κατανεμήθηκαν σὲ 25.000 ὀνομαστικὲς μετοχὲς τῆς μιᾶς λίρας. Ἡ γενικὴ συνέλευση μποροῦσε ν' αὐξήσει τὸ κεφάλαιο κατὰ 50% (ἄρθρο 5 τοῦ κεφ. Β'). Ἡ ἔταιρεία θὰ θεωροῦνταν ὅτι εἶχε σχηματιστεῖ μόλις ὀλοκληρωνόταν ἡ ἐγγραφή σ' ὄλο τὸ κεφάλαιο καὶ καταβαλόταν τὸ 1/10 τοῦ ὄλου ποσοῦ. Σ' ὅσους ἐγγράφονταν δίνονταν προσωρινοὶ τίτλοι, στοὺς ὁποίους σημειώνονταν τὸ ποσὸ ποὺ καταβλήθηκε καὶ οἱ ὀφειλόμενες μελλοντικὲς καταβολές. Μὲ τὴν κατάθεση τοῦ συνολικοῦ κεφαλαίου θὰ γινόταν ἀντικατάσταση τῶν προσωρινῶν τίτλων, ποὺ κατεῖχαν οἱ μέτοχοι, μὲ ὀριστικούς, οἱ ὁποῖοι στὴ μιὰ πλευρὰ θὰ ἦταν συνταγμένοι στὰ τουρκικὰ καὶ στὴν ἄλλη στὰ γαλλικὰ ἢ σ' ἄλλη γλῶσσα².

Στὴν πραγματικότητά οἱ προθέσεις τῶν ἰδρυτῶν τῆς ἔταιρείας «Σκιπετάρ» φαίνεται ὅτι ἦταν μόνο κερδοσκοπικὲς. Τὰ κεφάλαια ἦταν ἀνύπαρκτα καὶ

1. Βλ. τὰ ἄρθρα 1,2,3 καὶ 4 τοῦ κεφαλαίου Α' τοῦ Καταστατικοῦ ποὺ ἔφερε τὸν τίτλο: *Καταστατικὸν τῆς ἀνωνύμου Ὁθωμανικῆς Ἀτμοπλοικῆς Ἐταιρείας ΣΚΙΠΕΤΑΡ*. Τὸ καταστατικὸ ἀριθμεῖ 24 σελίδες (οἱ διαστάσεις του εἶναι 24 1/2 × 18 ἐκ., μ' ἐξώφυλλο χρώματος μπλέ). Τὸ περιεχόμενό του εἶναι διατυπωμένον σὲ 4 γλῶσσες: ἐλληνικὴ (σ. 3-6), γαλλικὴ (σ. 7-10), ἀλβανικὴ (σ.11-15) καὶ τουρκικὴ (σ. 16-24). Ὁ τίτλος στὸ ἐξώφυλλο εἶναι γραμμένος στὰ ἐλληνικὰ. Στὴν πρώτη σελίδα, κάτω ἀπὸ τὸν τίτλο ποὺ ἐπαναλαμβάνεται, ἔχει ἀποτυπωθεῖ ἡ σφραγίδα τῆς ἔταιρείας ποὺ φέρει τὰ σύμβολα τοῦ ἀετοῦ καὶ τῆς τουρκικῆς αὐτοκρατορίας, ἡμισέληνον καὶ ἄστρο. Στὸ ἐπάνω καὶ κάτω μέρος τῶν συμβόλων ἔχει ἀναγραφεῖ ὁ τίτλος τῆς ἔταιρείας στὰ τουρκικὰ (πάνω) καὶ γαλλικὰ (κάτω). Στὴν τρίτη σελίδα δημοσιεύεται ἐγγραφοῦ τῆς γενικῆς διεύθυνσης τοῦ ἐμπορίου τοῦ «Ἰπουργείου Ἐμπορίου καὶ τῶν Δημοσίων Ἔργων», μὲ τὸ ὅποιο ἀναγνωρίζεται ἡ ὀριστικὴ σύσταση τῆς Ἐταιρείας. Τὸ καταστατικὸ, ἐγκριμένον ἀπὸ τὴν κυβέρνησιν τὸ 1908, τυπώθηκε τὸ 1910 στὴν Κωνσταντινούπολη στὰ τυπογραφικὰ καταστήματα «Ἡ Ἀνατολή», στὸ Πέραν. Στὸ πίσω μέρος τοῦ ἐξώφυλλου ἔχει ἀποτυπωθεῖ ἡ παράσταση ἀτμόπλοιου, ὁ τίτλος τῆς ἔταιρείας στὰ τουρκικὰ καὶ ἡ χρονολογία ἐκδόσεως τοῦ καταστατικοῦ.

2. Βλ. ἄρθρα 6 κεφ. Β'. Τὸ καταστατικὸ περιλαμβάνει συνολικὰ 45 ἄρθρα ποὺ κατανέμονται σὲ 8 κεφάλαια μὲ τοὺς τίτλους: α) *Σχηματισμός, σκοπός, ἐπωνυμία καὶ ἔδρα τῆς ἐταιρείας* β) *Αὔξεις κεφαλαίων Ἐκχώρησις μετοχῶν* γ) *Διοικητικὸν συμβούλιον* δ) *Γενικὴ συνέλευσις* ε) *Ἐτήσιος λογαριασμός καὶ ἀπογραφαί* στ) *Διανομὴ τῶν κερδῶν* ζ) *Ἀποθεματικὸν κεφάλαιον*, καὶ η) *Παράτασις, διάλυσις καὶ ἐκκαθάρισις τῆς ἐταιρείας*. Στὸ ἄρθρο 11 τοῦ κεφ. Γ' ἐξασφαλίζεται ἡ συμμετοχὴ στὸ 5μελὲς - 7μελὲς διοικητικὸ συμβούλιον τῶν 4 ἰδρυτικῶν μελῶν τῆς ἔταιρείας γιὰ τὴν πρώτην τριετία. Οἱ ἴδιοι ἐπέγραψαν καὶ τὸ καταστατικὸ, τὸ ὅποιο ἐπικυρώθηκε μὲ τὸ ὑπ' ἀριθμ. 89/19-5-1908 αὐτοκρατορικὸ διάταγμα.

γιαυτό κατέφυγαν στην «Ἐταιρεία Ἐργοληψιῶν», με την οποία κατάρτισαν συμβόλαιο για την εξέυρεση κεφαλαίων και γενικά για την συγκρότηση και λειτουργία τῆς ἑταιρείας. «Όλα αὐτά σήμαιναν ὅτι, ἐκτὸς ἀπὸ τὴν ἄδεια πού οἱ ἱδρυτὲς εἶχαν ἀποσπάσει ἀπὸ τὴν τουρκικὴ κυβέρνηση, δὲν εἶχαν ἐξασφαλίσει τίποτε ἄλλο ὡς ὑποδομή. Τὴν εὐθύνη ἀνέλαβε, ὕστερα ἀπὸ ἀπαίτηση τῶν ἱδρυτῶν, ὁ πλοίαρχος Ἀνδρέας Σκλιᾶς καὶ λόγω εἰδικότητας καὶ γιὰ τὸ γεγονός ὅτι γνώριζε τὴν ἀλβανικὴ γλώσσα. Μὲ τὸ συμβόλαιο ὁ πλοίαρχος ἀναλάμβανε ὡς γενικὸς διευθυντὴς τῆς ὑπὸ ἴδρυση ἑταιρείας¹.

Στὸ μεταξὺ ἔφτασε στὴν Πόλη ὁ Ι. Δραγούμης,² με τὸν ὁποῖο οἱ Καζανόβας καὶ Σκλιᾶς συζήτησαν τὸ θέμα τῆς ἐνεργοποίησης τῆς «Σκιπετάρ» μ' ἑλληνικὰ κεφάλαια. Ἔτσι, στὴν πραγματικότητα τὴν ἑταιρεία, χωρὶς νὰ χάσει τὸν ἀλβανικὸ χαρακτήρα της, θὰ τὴ διοικοῦσαν Ἕλληνες, πράγμα πού θὰ ἐξυπηρετοῦσε τὰ ἔθνικα συμφέροντα. Ὁ Δραγούμης συμφώνησε μ' αὐτὴ τὴν ἀποψη καὶ συνέστησε στοὺς συνεταίρους νὰ προσπαθήσουν ὥστε τὸ ἀπὸ 37.500 λίρες κεφάλαιο τῆς ἑταιρείας³ νὰ ἐξασφαλιστεῖ ἀπὸ χρήματα ὁμογενῶν τῆς Κωνσταντινούπολης. Πρὶν ἀπ' αὐτὸ ἄμεση προτεραιότητα εἶχε τὸ θέμα νὰ βρεθεῖ Ἕλληνας κεφαλαιούχος πού θὰ κατέθετε ἐγγύηση γιὰ νὰ ἐκδοθοῦν οἱ μετοχές, καθὼς καὶ ἐκεῖνο τῆς δημόσιας ἐγγραφῆς, προκειμένου νὰ ἐξασφαλιστεῖ ἔτσι ἡ παραμονὴ τῆς ἐπιχείρησης σ' ἑλληνικὰ χέρια. Ἡ προσπάθεια ὅμως δὲν πέτυχε. Πάντοτε μωποῦσιν οἱ ἡμέτεροι, ἔγραφε ὁ Καζανόβας στὸν Δραγούμη⁴ καὶ τὸν παρακαλοῦσε, πρὶν ἢ ἑταιρεία τους ἀπευθυνθεῖ σὲ Ἰταλοὺς κεφαλαιούχους, νὰ δεχθεῖ στὴν Ἀθήνα τὸν πλοίαρχο Σκλιᾶ, ὁ ὁποῖος καὶ θὰ τὸν κατὰτόπιζε σ' ὅλες τὶς λεπτομέρειες. Ἀκόμη τοῦ ἔγραφε, ἀν τὸ ἔκρινε σκόπιμο, νὰ φροντίσει νὰ συναντηθεῖ ὁ Σκλιᾶς με τὸν πρωθυπουργὸ Ἐλευθέριο Βενιζέλο ἢ τὸν ὑπουργὸ ἐξωτερικῶν Ι. Γρυπάρη, γιατί, κατέληγε ὁ Καζανόβας, εἶναι καιρὸς πιά νὰ γίνει εὐρύτερη σκέψη γιὰ τὴν ἑλληνικὴ ἐπιρροή στὴν Ἀλβανία.

Κατὰ τὴ μεταβάσῃ του στὴν Ἀθήνα ὁ Σκλιᾶς συναντήθηκε, ὕστερα ἀπὸ μεσολάβηση τοῦ Δραγούμη, με τὸν ὑπουργὸ ἐξωτερικῶν Γρυπάρη καὶ συζήτησε μαζί του τὸ θέμα. Ὁ ὑπουργὸς συνέστησε στὸν Σκλιᾶ νὰ τοῦ ὑποβάλει γραπτὰ, με ὑπόμνημα, τὶς σκέψεις καὶ προτάσεις του, γιὰ νὰ τὶς μελετήσῃ ἡ κυβέρνηση καὶ ν' ἀποφασίσῃ. Ἔτσι καὶ ἔγινε. Στὸ ὑπόμνημα, ὕστερα ἀπὸ τὴ μνεία

1. Βλ. τὸ με ἡμερομηνία 28-4-1911 ὑπόμνημα τοῦ Ἀνδρέα Σκλιᾶ ἀπὸ τὴν Ἀθήνα πρὸς τὸ ὑπουργεῖο ἐξωτερικῶν, ΑΥΕ, ὁ.π.

2. Πρόκειται γιὰ τὸ γνωστὸ Ἰωάννα Δραγούμη πού εἶχε διατελέσει γραμματέας τῆς πρεσβείας στὴν Κωνσταντινούπολη καὶ ὑπηρετοῦσε ἀκόμη στὸ ὑπουργεῖο ἐξωτερικῶν. Ἀπὸ τὴν Πόλη θὰ γνώριζε καὶ τὸν Καζανόβα.

3. Ὅπως ἀναφέραμε, τὸ ἀρχικὸ κεφάλαιο τῆς ἑταιρείας ἦταν 25.000 λίρες, τὸ ἄρθρο, ὅμως, 6 ἔδινε τὴ δυνατότητα ν' ἀυξηθεῖ κατὰ 50%, δηλαδὴ 37.500 λίρες.

4. Βλ. τὸ με ἡμερομηνία 30-3-1911 γράμμα τοῦ Σ. Καζανόβα πρὸς τὸν Δραγούμη ἀπὸ τὴν Κωνσταντινούπολη, ΑΥΕ, ὁ.π.

τῆς ἀνάθεσης τῆς λειτουργίας τῆς «Σκιπετάρ» στὴν ἔταιρεία τῶν Καζανόβα-Σκλιᾶ, ὁ πλοίαρχος διατυπώνει τὶς σκέψεις του γιὰ τὴν ἀναγκαιότητα νὰ λειτουργήσῃ ἡ πρώτη ἑλληνικὴ στὴν οὐσία ἔταιρεία καὶ πρότεινε μέσα γιὰ νὰ πραγματοποιεῖ ὁ σκοπός. Μαζὶ μὲ τὸ ὑπόμνημα ὑπέβαλε καὶ τὸ καταστατικὸ τῆς «Σκιπετάρ», καθὼς καὶ μελέτη σχετικὴ μὲ τὸν προϋπολογισμό τῆς. Ἀποψη τοῦ πλοίαρχου ἦταν ὅτι ἡ ἑλληνοποίηση τῆς ἔταιρείας, ἐκτὸς ἀπὸ τὸ ἐμπορικὸ συμφέρον, ἐξυπηρετοῦσε καὶ τὸ ἔθνικόν, ἀφοῦ ὁ αὐτοκρατορικὸς ἱσραδὲς τῆς ἔδινε τὸ δικαίωμα νὰ πλέει στὰ ἀλβανικὰ παράλια καὶ στὸν ποταμὸ Καλαμά, κάτι ποῦ θὰ ἐπέτρεπε τὴν ἐπικοινωνία ἀνάμεσα σὲ πολλὰ ἑλληνικὰ χωριά. Γιὰ τοὺς λόγους αὐτοὺς ἔπρεπε ἡ ἔταιρεία νὰ γίνῃ ἑλληνικὴ, γιατί ἔτσι θὰ βρισκόταν στὴ διάθεση τῆς ἑλληνικῆς κυβέρνησης, ἀφοῦ καὶ στὸ συμβόλαιον ὑπῆρχε ὁ ὑποχρεωτικὸς ὅρος ν' ἀναλάβῃ ὁ ἴδιος τὴ γενικὴ τῆς διεύθυνση. Ἄν, λοιπόν, Ἕλληνες, Τούρκοι ὑπῆρκοι, ἀγόραζαν μετοχὰς ἀξίας 20.000 λιρῶν (ἀπὸ τὶς 37.500 τοῦ συνολικοῦ ποσοῦ, σύμφωνα μὲ τὸ καταστατικόν), ἡ ἔταιρεία θὰ γινόταν ἑλληνικὴ. Γιὰ νὰ γίνῃ δυνατὴ ἡ ἐξέυρεση τοῦ ποσοῦ, ὁ Σκλιᾶς πρότεινε νὰ διαθέσῃ ἡ ἑλληνικὴ κυβέρνηση τὸ ποσὸ τῶν 20.000 λιρῶν καὶ νὰ τὸ ἐμπιστευτεῖ σ' Ἕλληνες, Τούρκους ὑπῆρκους, ὁποίους αὐτὴ ἔκρινε περισσότερο ἐμπιστους· ἄλλος τρόπος ἦταν νὰ συστήσῃ στὴν πρεσβεία στὴν Κωνσταντινούπολιν νὰ πείσῃ, μὲ τὴ βοήθεια τοῦ Πατριάρχου, πλούσιους Ἕλληνες τῆς Τουρκίας ν' ἀγοράσουν τὶς μετοχὰς ποῦ θὰ κάλυπταν τὸ ποσὸ τῶν 20.000 λιρῶν, γιατί καὶ κέρδος θὰ εἶχαν ἀπ' αὐτὴν τὴν ὑπόθεση καὶ θὰ ὠφελοῦσαν ἔθνικὰ τὸν ὑπόδουλον ἑλληνισμό τῆς Ἡπείρου. Ὁ πλοίαρχος παρακαλοῦσε τὸ ὑπουργεῖο νὰ τοῦ σταλεῖ γρήγορα ἀπάντηση, ἐπειδὴ ἡ ἰταλικὴ πρεσβεία στὴν Κωνσταντινούπολιν εἶχε πληροφορηθεῖ τὸ γεγονός καὶ προσπαθοῦσε νὰ πείσῃ τοὺς ἰδρυτὲς τῆς «Σκιπετάρ» ν' ἀναθέσουν τὴν ἔταιρεία σὲ Ἰταλούς κεφαλαιούχους. Σημείωνε, ἀκόμη, ὅτι ἡ ἀπάντηση ἔπρεπε νὰ δοθεῖ γρήγορα καὶ γιὰ τὸ λόγο ὅτι τὸ συμβόλαιον μὲ τοὺς ἰδρυτὲς τῆς «Σκιπετάρ» τοὺς ὑποχρέωνε νὰ ὀλοκληρώσουν τὴν ἐνεργοποίησιν τῆς ἔταιρείας μέσα σὲ τακτὴ προθεσμία. Ἄν περνοῦσε αὐτὴ, οἱ ἰδρυτὲς ἦταν ἐλεύθεροι νὰ ἐνεργήσουν ὅπως ᾔθελαν¹.

Ἡ μελέτη τοῦ προϋπολογισμοῦ τῆς «Σκιπετάρ»² ἀποκάλυπτε σχέδια ποῦ δὲν ἦταν δυνατὸ νὰ πραγματοποιηθοῦν μὲ βάση τὸ καταστατικὸ τῆς, τοὺς σκοποὺς τοῦ ὁποίου ἔπρεπε, ὅπως ὑπέθετε τὸ ὑπουργεῖο, νὰ ὑλοποιήσῃ ἡ ἔταιρεία Καζανόβα-Σκλιᾶ. Προλογικὰ σημειωνόταν ὅτι τὸ θέμα τοῦ προϋπολογισμοῦ τῆς «Σκιπετάρ» εἶχε μελετηθεῖ μὲ προσοχὴ καὶ μὲ βάση τὸ κεφάλαιον τῶν 37.500 λιρῶν τοῦ καταστατικοῦ τῆς. Οἱ συντάκτες στὴ συνέχεια ἔδιναν τὴ διαβεβαίωσιν ὅτι στηρίχτηκαν σὲ ἀκριβῆ δεδομένα, στὴν πολύχρονη πείρα καὶ σὲ παραδείγματα πολλῶν ὁμοίων ἐπιχειρήσεων, ποῦ λειτουργοῦσαν τότε. Ὅμως, ἀπὸ τὴν ἀρχὴ γίνονταν φανερό ὅτι γιὰ τὶς γραμμὰς ποῦ θὰ ἐξυπηρετοῦσαν, ἔξω

1. Βλ. τὸ ὅπ., μὲ ἡμερομηνία 28-4-1911, ὑπόμνημα τοῦ Σκλιᾶ.

2. Ἡ μελέτη στάλθηκε στὸ ὑπουργεῖο ἐξωτερικῶν μαζί μὲ τὸ ὑπόμνημα τοῦ Σκλιᾶ.

ἀπὸ κεῖνες ποὺ περιλαμβάνονταν στὴ «Σκιπετάρ», παρὰ τὶς διαβεβαιώσεις καὶ τοὺς αἰσιόδοξους ὑπολογισμοὺς τῶν συντακτῶν τῆς μελέτης τοῦ προϋπολογισμοῦ, δὲν ἦταν δυνατὸ νὰ ἐπαρκέσουν οἱ 37.500 λίρες. Οἱ δυὸ μεγάλες γραμμὲς τὶς ὁποῖες ἀνέφερε ἡ μελέτη ἦταν:

- 1) Μαύρη θάλασσα - Θεσσαλονίκη - Ἀλβανία, καὶ
- 2) Κωνσταντινούπολη - Πειραιάς - Ἀλβανία.

Ἡ πρώτη γραμμὴ θὰ μποροῦσε νὰ ἐξυπηρετηθεῖ κάθε 15 ἡμέρο, μὲ 2 ἀτμόπλοια, χωρητικότητας 1200 τόνων, ἀξίας 400.000 φράγκων περίπου. Τὰ μηνιαῖα ἐξοδα τῶν δυὸ πλοίων¹ ἀνέρχονταν σὲ 46.455 φράγκα. Τὸ δρομολόγιο τῶν δυὸ ἀτμόπλοιων τῆς γραμμῆς αὐτῆς θὰ ἦταν:

Κωνσταντινούπολη - Πύργος - Βάρνα - Κωνσταντινούπολη - Καλλίπολη - Δαρδανέλλια - Δεδεαγάτς - Καβάλα - Ἄγιον Ὄρος - Θεσσαλονίκη - Βόλος - Πειραιάς - Πάτρα - Πρέβεζα - Πάργα - Κέρκυρα - Μοῦρτος - Ἡγουμενίτσα - Σαγιάδα - Ἄγιοι Σαράντα - Χιμάρρα - Αὐλώνα - Δυρράχιο - Ἄγιος Ἰωάννης Μέδουας - Βογιάννη². Κατὰ τὴν ἐπιστροφή τους τὰ πλοῖα θὰ περνοῦσαν ἀπὸ τὰ ἴδια λιμάνια.

Ἡ δευτέρα γραμμὴ θὰ ἦταν ἐβδομαδιαία καὶ ἡ ἐξυπρέτησή της θὰ γινόταν μὲ δυὸ ἀτμόπλοια ἴδιας χωρητικότητας μὲ τὰ προηγούμενα καὶ ἴδιας ἀξίας (400.000 φράγκα). Τὰ μηνιαῖα ἐξοδα τῶν δυὸ πλοίων γιὰ τὴν κάλυψη ὁμοίων ἀναγκῶν θ' ἀνέρχονταν σὲ 53.289 φράγκα. Τὸ δρομολόγιο αὐτῆς τῆς γραμμῆς ἦταν:

Κωνσταντινούπολη - Δαρδανέλλια - Πειραιάς - Πάτρα - Κέρκυρα - Ἄγιοι Σαράντα - Αὐλώνα - Δυρράχιο - Ἄγιος Ἰωάννης Μέδουας - Βογιάννη. Οἱ καταστάσεις τῆς μελέτης τοῦ προϋπολογισμοῦ ἀνέλυαν τὶς δαπάνες ποὺ ἀναφέρθηκαν. Στὸ τέλος ἐπισυνάπτονταν ἐπεξηγηματικοὶ πίνακες τῶν προσδοκώμενων εἰσπράξεων κατὰ γραμμὴ (μετάβαση καὶ ἐπιστροφή), καθὼς καὶ πίνακας γενικοῦ προϋπολογισμοῦ κατὰ προσέγγιση, μὲ καθαρὰ ἐτήσια κέρδη 334.072 φράγκα, ἀπὸ τὰ ὁποῖα θὰ μοιράζονταν στοὺς μετόχους 161.459 φράγκα³.

1. Δηλαδή: μισθοτροφοδοσία πληρώματος, ναυτιλιακὰ δικαιώματα, λάδια μηχανῆς, ἐφόδια καταστρώματος, φορτωτικά καὶ ἐκφορτωτικά, καθάρισμα καὶ μικρὲς ἐπισκευές, πρακτορικά καὶ μεσιτικά δικαιώματα 15%, γαιάνθρακας, ἀσφάλιστρα 5% ἐπὶ τῆς ἀξίας τῶν πλοίων, ἀποσβεστικά 4% ἐπὶ τῆς ἀξίας τους, ἔκτακτες δαπάνες καὶ συντήρηση τῶν δυὸ πλοίων.

2. Τὸ ὑπουργεῖο ἔχει βάλει ἐρωτηματικὸ στὸ ὄνομα. Πρόκειται γιὰ τὴ Βοϊανα στίς ἐκβολές τοῦ Δρίνου.

3. Ὑστερα ἀπὸ τὴν ἀφαίρεση τοῦ τοκομεριδίου 6%, τοῦ ἀποθεματικοῦ κεφαλαίου 5%, τοῦ δικαιώματος τῶν ἰδρυτῶν, σύμφωνα μὲ τὸ καταστατικὸ τῆς «Σκιπετάρ» ἄρθρο 35, τῶν δικαιωμάτων τοῦ διοικητικοῦ συμβουλίου.

Τὸ ὑπουργεῖο ἐξωτερικῶν ἀπὸ τῆ μελέτη αὐτῆ καὶ τὶς προτάσεις τοῦ πλοιάρχου Σκλιᾶ θεώρησε ἄξια προσοχῆς μόνο τὴν ἄποψη νὰ ἰδρυθεῖ ἀτμοπλοικὴ ἐταιρεία μὲ τουρκικὴ σημαία, ἀλλὰ ἑλληνικὰ κεφάλαια. Κατὰ τὴν κρίση τοῦ ὑπουργείου στὰ ὑπόλοιπα σημεῖα τῆς ἡ μελέτης, ἐκτὸς τοῦ ὅτι ἦταν ἀνακόλουθη μὲ τὸ καταστατικὸ τῆς «Σκιπετάρ», δὲν ἦταν καὶ σοβαρῆ. Κι αὐτὸ γιατί ἡ ὑλοποίησὴ τῆς βασιζόταν σ' ἀνεπαρκῆ κεφάλαια κι ἀκόμη γιατί οἱ ὑπολογισμοὶ στὸ σύνολό τους ἦταν λαθεμένοι, κάτι ποὺ πρὸδινε ἄγνοια τόσο γιὰ τὰ ναυτιλιακὰ πράγματα ὅσο καὶ γιὰ τὰ θέματα ποὺ ἀναφέρονταν στὴν ὑπὸ ἴδρυση ἐταιρεία.

Ἐπειδὴ οἱ ἐπιφυλάξεις τοῦ ὑπουργείου ἦταν σοβαρές, τὸ ὑπόμνημα τοῦ Σκλιᾶ, μαζὶ μὲ τὴ μελέτη τοῦ προϋπολογισμοῦ, στάλθηκε στὴν πρεσβεία Κωνσταντινουπόλεως γιὰ νὰ ἐκφέρει τὴ γνώμη τῆς· στὴν πρεσβεία ὑπογραμμίστηκε ὅτι ἔπρεπε πάντα νὰ ἔχει ὑπόψη πῶς ἡ ἑλληνικὴ κυβέρνησις ἐνδιαφερόταν γιὰ τὴν τύχη τῶν ἐθνικῶν ὑποθέσεων στὸ χῶρο Ἡπείρου - Ἀλβανίας, ὑποθέσεων ποὺ θὰ ἐξυπηρετοῦσε καὶ ἡ ἐταιρεία. Γιὰ τοὺς λόγους αὐτοὺς ἐπιθυμοῦσε καὶ τὴν εὐδοκίμησὴ τῆς. Σὲ περίπτωσι ποὺ ἡ ὑπὸ σύστασις ἐταιρεία κρινόταν ὅτι μποροῦσε νὰ ὀρθοποθήσῃ, στηριζόμενη σὲ σοβαρὰς βάσεις, γινόταν σύστασις στὴν πρεσβεία Κωνσταντινουπόλεως νὰ ὑποστηρίξει τὴν ἐνίσχυσί τῆς στὸν κύκλον τῶν Ἑλλήνων κεφαλαιούχων τῆς Πόλης. Αὐτὸ, καὶ κέρδος θὰ τοὺς ἀπέδιδε καὶ θὰ ἐνίσχυε πολὺ τὴν ἑλληνικὴ κυβέρνησις γιὰ ν' ἀντιμετωπίσει τὸ ἀλβανικὸ ζήτημα¹.

Ὁ πλοίαρχος Σκλιᾶς, κατὰ τὴν ἐπιστροφὴ του στὴν Πόλη συζήτησε τὸ θέμα καὶ μὲ τὴν πρεσβεία, στὴν ὁποία εἶχε ἤδη στείλει συστατικὸ γράμμα ὁ συνεταῖρος του Καζανόβας, ὥστε τὸ αἴτημα νὰ γίνῃ εὐμενῶς ἀπ' αὐτό².

Ἡ ἀπάντησις τῆς πρεσβείας πρὸς τὸ ὑπουργεῖο ἐξωτερικῶν ἦταν ἐπιφυλακτικὴ. Ἡ πρεσβεία ἀμφέβαλε ἂν ἡ ἐταιρεία «Σκιπετάρ» ἦταν βιώσιμη ἢ μποροῦσε νὰ ἐξυπηρετήσῃ τὰ ἐθνικὰ συμφέροντα. Διέγραφε ἐπίσης τὶς προϋποθέσεις κάτω ἀπὸ τὶς ὁποῖες θ' ἀπέδιδε ἡ ἴδρυσις τουρκικῆς ἐταιρείας μ' ἑλληνικὰ κεφάλαια. Οἱ ἐπιφυλάξεις τῆς ἀπέρρεαν ἀπὸ τὰ στοιχεῖα τῆς μελέτης τοῦ προϋπολογισμοῦ τοῦ Σκλιᾶ. Ἡ μελέτη, τόνιζε, συμφωνῶντας μὲ τὶς ἀπόψεις τοῦ ὑπουργείου, ἦταν ἀνακόλουθη μὲ τὸ περιεχόμενον τοῦ καταστατικοῦ τῆς «Σκιπετάρ» καὶ οἱ ὑπολογισμοὶ τοῦ πλοίαρχου λαθασμένοι. Τὸ τελευταῖον πρέπει νὰ εἶχε κατανοηθεῖ κι ἀπὸ τοὺς ἴδιους τοὺς ἐνδιαφερόμενους, γιατί σ' ἀντίθετη περίπτωσι, ἂν δηλαδὴ ἡ ἐταιρεία ἀπέφερε κέρδη ὅπως τὰ παρουσίαζε ἡ μελέτη, δὲ θὰ ζητοῦσαν τὴ συνδρομὴ τῆς ἑλληνικῆς κυβέρνησις.

Ἡ πρεσβεία, στηριζόμενη σὲ πληροφορίες Ἑλλήνων κεφαλαιούχων καὶ ἐφοπλιστῶν τῆς Πόλης, πρόβαλε καὶ μιὰν ἄλλη ἄποψιν γιὰ τὴν ἐνεργοποίησιν ἢ

1. Βλ. τὸ δ.π., ὑπ' ἀριθμ. ἐμπ. πρωτ. 13412/22-5-1911 ἔγγραφο τοῦ ὑπουργείου.

2. Βλ. ἐπιστολὴ τῆς 23-5-1911 τοῦ Σ. Καζανόβας, ἀπὸ τὸ Γαλατὰ, πρὸς τὸν Ι. Ἀλεξανδρόπουλον τῆς πρεσβείας, ΑΥΕ, δ.π.

ὄχι τῆς «Σμιπετάρ». Διατύπωνε δηλαδή τὴν ὑπόθεση, ἂν ἦταν συμφέρον γιὰ τὴν ἑλληνικὴ κυβέρνηση νὰ ὑποστηριχθεῖ ἡ ἴδρυση τουρκικῆς ἐταιρείας μ' ἑλληνικὰ κεφάλαια, γιὰ νὰ ἐξυπηρετηθεῖ τὸ ἐμπόριο καὶ ἡ συγκοινωνία τουρκικῶν παραλίων καὶ ἰδιαίτερα τῶν λιμανιῶν τῆς Ἡπείρου καὶ Ἀλβανίας. Ἀπὸ μιὰ πρώτη θεώρηση φαινόταν, ὅτι ἡ ἀτμοπλοῖα μὲ τουρκικὴ σημαία θὰ ἦταν ἐπιζήμια γιὰ τὶς ἑλληνικὲς ἐταιρεῖες ποὺ ἐξυπηρετοῦσαν τὶς ἴδιες ἀκτές. Ἡ πρώτη θὰ μπορούσε ν' ἀνταγωνιστεῖ τὶς δεύτερες εὐκόλα, ἀφοῦ ἡ τουρκικὴ κυβέρνηση θὰ τῆς παρεῖχε διευκολύνσεις καὶ ἀκόμη ὑπῆρχε κίνδυνος ἐμπορικοῦ ἀποκλεισμοῦ τῶν ἀτμοπλοῖων ποὺ βρισκόνταν κάτω ἀπὸ ξένη σημαία, κίνδυνος ποὺ θὰ ἐμφανιζόταν ἀπὸ τὶς σωβινιστικὲς τάσεις τοῦ νεοτουρκικοῦ κομιτάτου. Ὡς πρόσφατο παράδειγμα τέτοιου ἐμπορικοῦ ἀποκλεισμοῦ ἀναφερόταν ἡ στάση τῶν Τούρκων ἀχθοφόρων καὶ ἐκφορτωτῶν τῶν λιμανιῶν τοῦ Εὐξείνου πόντου, ποὺ ἀπέκλεισαν τὰ πλοῖα μὲ ξένη σημαία πρὸς ὄφελος ὧσων ἔφεραν τουρκικὲς.

Ἐξάλλου τὸ ἴδιο σωβινιστικὸ πνεῦμα τῶν νεότουρκων τοὺς ὀδηγοῦσε νὰ συγκροτήσουν τουρκικὴ ναυτιλία καὶ γενικότερα νὰ ἐνισχύσουν τὸ τουρκικὸ ἐμπόριο. Ὑπῆρχε, λοιπόν, πιθανότητα ξένοι κεφαλαιοῦχοι νὰ ἐκμεταλλεῦτοῦν τὸ σωβινιστικὸ ζῆλο τῶν νεότουρκων γιὰ νὰ ἰδρῦσουν ἀτμοπλοικὲς ἐταιρεῖες μὲ τουρκικὴ σημαία. Τὰ γαλλικὰ ναυπηγεῖα τοῦ Saint Nazaire εἶχαν ἤδη κάνει προτάσεις πρὸς τὴν τουρκικὴν κυβέρνηση γιὰ νὰ ἰδρυθεῖ ἀτμοπλοικὴ ἐταιρεία μὲ τουρκικὴ σημαία, διαθέτοντας κεφάλαια $1\frac{1}{2}$ - 2 ἑκατομμυρίων φράγκων γιὰ πλοῖα, ἐνῶ Ἑλληνας ἐφοπλιστὴς τοῦ Λονδίνου εἶχε ἰδρῦσει μὲ Ἀγγλοὺς κεφαλαιοῦχοὺς μεγάλη ἀτμοπλοικὴ ἐταιρεία μὲ τὴν ἐπωνυμία «The Ottoman British s/s Navigation Co Ltd», ποὺ διέθετε 12 ἀτμόπλοια. Αὐτὰ θὰ ἐκτελοῦσαν τὰ ἴδια δρομολόγια μ' ἐκεῖνα τῶν ἀτμοπλοικῶν ἐταιρειῶν μ' ἑλληνικὴ σημαία. Ἡ καθυστέρηση τῆς ἐναρξῆς τῶν δρομολογίων αὐτῶν τῶν ἀτμόπλοιων ὀφειλόταν στὸ ὅτι ἡ ἐταιρεία ζητοῦσε ἐπιστολὴ τοῦ νεοτουρκικοῦ κομιτάτου, τοῦ προέδρου τῆς Βουλῆς ἢ καὶ ἄλλων ἰσχυρῶν νεότουρκων, μὲ τὴν ὁποία θὰ τῆς παρεῖχαν τὴν ἐγγύηση τῆς ὑποστήριξης τοῦ τουρκικοῦ κράτους, ἂν ὕψωναν στὰ πλοῖα τὴν τουρκικὴν σημαία.

Μ' αὐτὰ τὰ δεδομένα, ὑποστήριζε ἡ πρεσβεία, ἡ ἑλληνικὴ ναυτιλία θ' ἀναγκαζόταν ἀργὰ ἢ γρήγορα νὰ συναγωνίζεταί, κάτω ἀπὸ δυσμενεῖς συνθῆκες, ἐταιρεῖες μὲ τουρκικὴν σημαία, ἐκτὸς ἂν οἱ Ἑλληνας κεφαλαιοῦχοι ἔσπευδαν νὰ προηγηθοῦν στὴν ἴδρυση ἀτμοπλοίας μὲ τὴν ἴδια σημαία καὶ μ' ἑλληνικὰ κεφάλαια. Ἡ κατάσταση θὰ ἦταν καλύτερη, ἂν γινόταν κατορθωτὸ οἱ πλοίαρχοι νὰ εἶναι Ἑλληνας, Τούρκοι ὑπῆκοοι βέβαια, πράγμα ὅμως ὄχι εὐκόλο, γιατί οἱ τουρκικὲς ἀρχὲς ἀπέφευγαν συστηματικὰ νὰ χορηγοῦν διπλώματα πλοιαρχίας α' τάξης σ' Ἑλληνας¹. Πάντως, ἐφόσον τὸ μεγαλύτερο μέρος τοῦ κεφα-

1. Συνήθως τοὺς χορηγοῦσαν διπλώματα β' τάξης ποὺ τοὺς ἐπέτρεπαν τὴν πλοιαρχία μόνο στὸ χῶρο τῶν Στενῶν.

λαίου θ' ἀνῆκε σ' Ἑλληγες, θὰ μπορούσαν νὰ ἐξουδετερωθοῦν ἐν μέρει τὰ μειονεκτήματα τῆς ἐξυπηρέτησης τῶν ἀλβανικῶν καὶ ἡπειρωτικῶν λιμανιῶν ἀπὸ ξένα ἀτμόπλοια μὲ τουρκικὴ σημαία καὶ θὰ γινόταν λιγότερο ἐπιβλαβὴς ὁ συναγωνισμὸς μὲ τὰ πλοῖα ποὺ εἶχαν ἑλληνικὴ. Οἱ Ἑλληγες ποὺ ἐδειχναν ἐνδιαφέρον γιὰ τὴν ἴδρυση μιᾶς τέτοιας ἐταιρείας, εἶχαν τὴν πρόθεση νὰ ἐπιδιώξουν αὐξηση τοῦ κεφαλαίου τῆς ἐταιρείας καὶ νὰ ὀρίσουν ὅτι οἱ μισὲς μετοχὲς θὰ ἦταν εἰς διαταγὴν τοῦ κομιστοῦ, κάτι ποὺ θὰ ἐπέτρεπε καὶ στίς ὑφιστάμενες ἑλληνικὲς ἀτμοπλοικὲς ἐταιρεῖες νὰ πάρουν μέρος στὴν ἐπιχείρηση, γιὰτι θὰ εἶχαν συμφέρον.

Ἡ πρεσβεία, τέλος, εἶχε τὴν γνώμη ὅτι ἡ ἐταιρεία ποὺ εἶχε πάρει τὴν ἐπωνυμία «Σκιπετάρ», γιὰ νὰ δοθεῖ ἀλβανικὴ χροιά στίς προθέσεις της, μὲ τὴν ἐλπίδα προσμονῆς πολιτικῶν ὠφελημάτων, ἦταν ἀμφίβολο ἂν πραγματικὰ θὰ προκαλοῦσε φιλικὰ αἰσθήματα στοὺς Ἀλβανούς καὶ θὰ τοὺς ἔκανε νὰ στραφοῦν πρὸς τὴν Ἑλλάδα. Καὶ μάλιστα σὲ βαθμὸ ποὺ θὰ ἐξουδετέρωνε τὸ κενό, τὸ ὁποῖο θὰ δημιουργόταν ἀπὸ τὸ ἐνδεχόμενο ἀποκλεισμοῦ τῆς ἑλληνικῆς σημαίας ἀπὸ τίς ἀλβανικὲς καὶ ἡπειρωτικὲς ἀκτές¹.

Τὸ ἀρχαικὸ ὕλικὸ τοῦ ἑλληνικοῦ ὑπουργείου ἐξωτερικῶν, ποὺ ἀναφέρεται στὸ θέμα τῆς ἴδρυσης ἢ μᾶλλον τῆς δραστηριοποίησης τῆς «Σκιπετάρ» μ' ἑλληνικὰ κεφάλαια, δὲν περιέχει ἄλλα στοιχεῖα γιὰ τὴν παραπέρα ἐξέλιξή του. Ἡ διστακτικότητα, ὅμως, τοῦ ὑπουργείου καὶ τῆς πρεσβείας Κωνσταντινουπόλεως ποὺ εἶναι διάχυτη στὰ ἔγγραφα, τὸ μέγεθος τῆς δαπάνης ποὺ ἀπαιτοῦσε μιὰ τέτοια ἐπιχείρηση, καθὼς καὶ ἡ διαφαινόμενη ἀπροθυμία τῆς ἑλληνικῆς κυβέρνησης νὰ τὴν ἐνισχύσει ὕλικά, ὅλα αὐτὰ ὀδηγοῦν στὴν ὑπόθεση ὅτι ἡ «Σκιπετάρ» παρέμεινε στὸ καταστατικὸ καὶ στίς προθέσεις τῶν ἰδρυτῶν της. Πάντως, ἂν γινόταν τὸ ἀντίθετο, ἐφόσον ἡ ἐταιρεία ἦταν στὴν πραγματικότητα σ' ἑλληνικὰ χέρια, θὰ βοηθοῦσε τὴν ἑλληνικὴ ὑπόθεση τόσο στὸν τομέα τῆς καλύτερης κατανόησης ἀνάμεσα στοὺς δυὸ λαούς, ἑλληνικὸ κι ἀλβανικὸ, ὅσο καὶ στὴν τόνωση τοῦ φρονήματος τῶν ἑλληνικῶν πληθυσμῶν τῆς περιοχῆς. Τέλος, ἀνασχετικὸς παράγοντας στάθηκε ἡ ἔλλειψη σοβαρῶν μελετῶν καὶ ὑπολογισμῶν, ὅπως διαπίστωσε καὶ τὸ ὑπουργεῖο καὶ ἡ πρεσβεία, ἐκ μέρους τῆς ἐταιρείας Καζανόβα - Σκιλιᾶ, ποὺ εἶχε ἀναλάβει μὲ συμβόλαιον ἄξιοποιήσει τὴ «Σκιπετάρ».

1. Βλ. τὴν ἔκθεση τῆς πρεσβείας Κωνσταντινουπόλεως πρὸς τὸ ὑπουργεῖο ἐξωτερικῶν, μὲ ἡμερομηνία 14 Δεκεμβρίου 1911 (σχέδιο καὶ χωρὶς ἀριθμὸ πρωτοκόλλου), ΑΥΕ, δ.π.