

# ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 97 • 02/2007 • ΤΙΜΗ 6€  
www.n-c.gr

- **Ο Παναγιώτης Τσάκος**  
μιλάει για το παρόν  
και το μέλλον της Ε.Ν.
- **Επαμεινώνδας Εμπειρίκος:**  
Η μελλοντική πολιτική της Ε.Ε.
- Οι ανησυχίες  
για την έλλειψη  
πληρωμάτων  
**Συνέντευξη του**  
**Νικόλαου Παππαδάκη**

Η καταδίκη της Ελλάδας  
για τον Κανονισμό 4055/1986

Με την ευγενική χορηγία του RINA



Η ελληνική ναυτιλία  
είναι πάνω από  
συντεχνιακές αντιλήψεις  
Συνέντευξη του **ΥΕΝ**  
**Μανώλη Κεφαλογιάννη**



# ***STAVROS DAIFAS***

## ***MARINE ENTERPRISES S.A.***

MANAGEMENT TEL.:

210 4293707- 8- 9- 10, 210 4293147- 8, 210 4293610

FAX: 210 4293525

e-mail: [mail@slake.gr](mailto:mail@slake.gr)

PIRAEUS TELEX: 212134- 212869

ANSWER BACK: CNAP GR

CABLE: CNAPA - PIRAEUS

59, AKTI MIAOULI - PIRAEUS 185 36

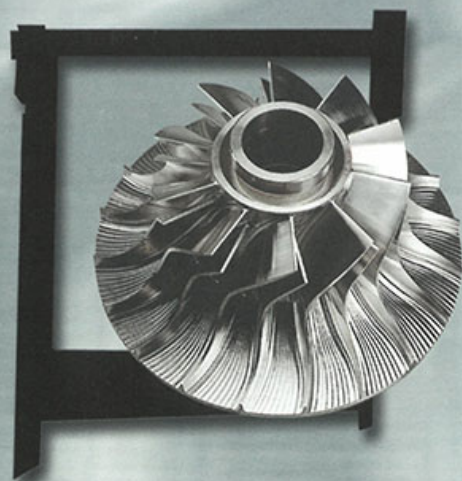
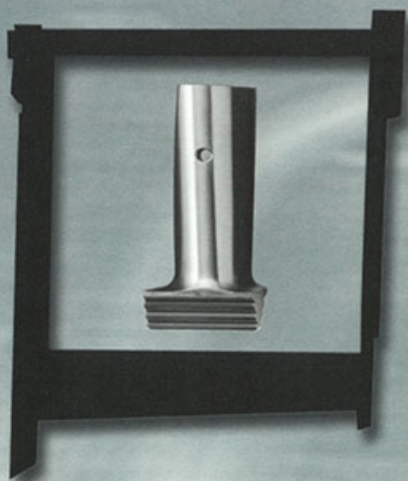
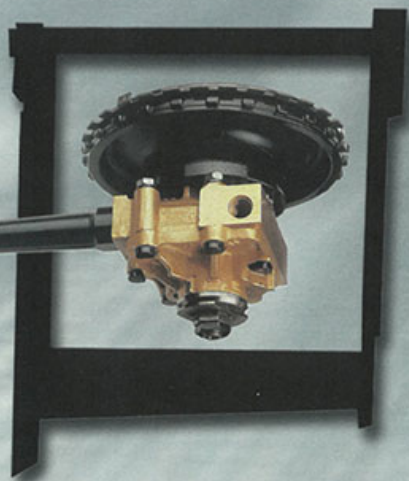


SERVICE | PRECISION | SPARE PARTS | TURBOCHARGERS

CERTIFICATE  
ABS ISO 9001:2000

# TURBOTECH-PISTOLIS L.T.D.

D. & TH. PISTOLIS  
DIRECT LINE SERVICE: 6944 304863



123 DIMOKRATIAS Av. GR 18863 PERAMA-PIRAEUS  
TEL: 0030 2 10 44 15 963, + 2 10 4022 794, 6944 596079 FAX + 2 10 44 14 104  
[www.turbotec-pistolis.com](http://www.turbotec-pistolis.com) [turbopis@hol.gr](mailto:turbopis@hol.gr)





---

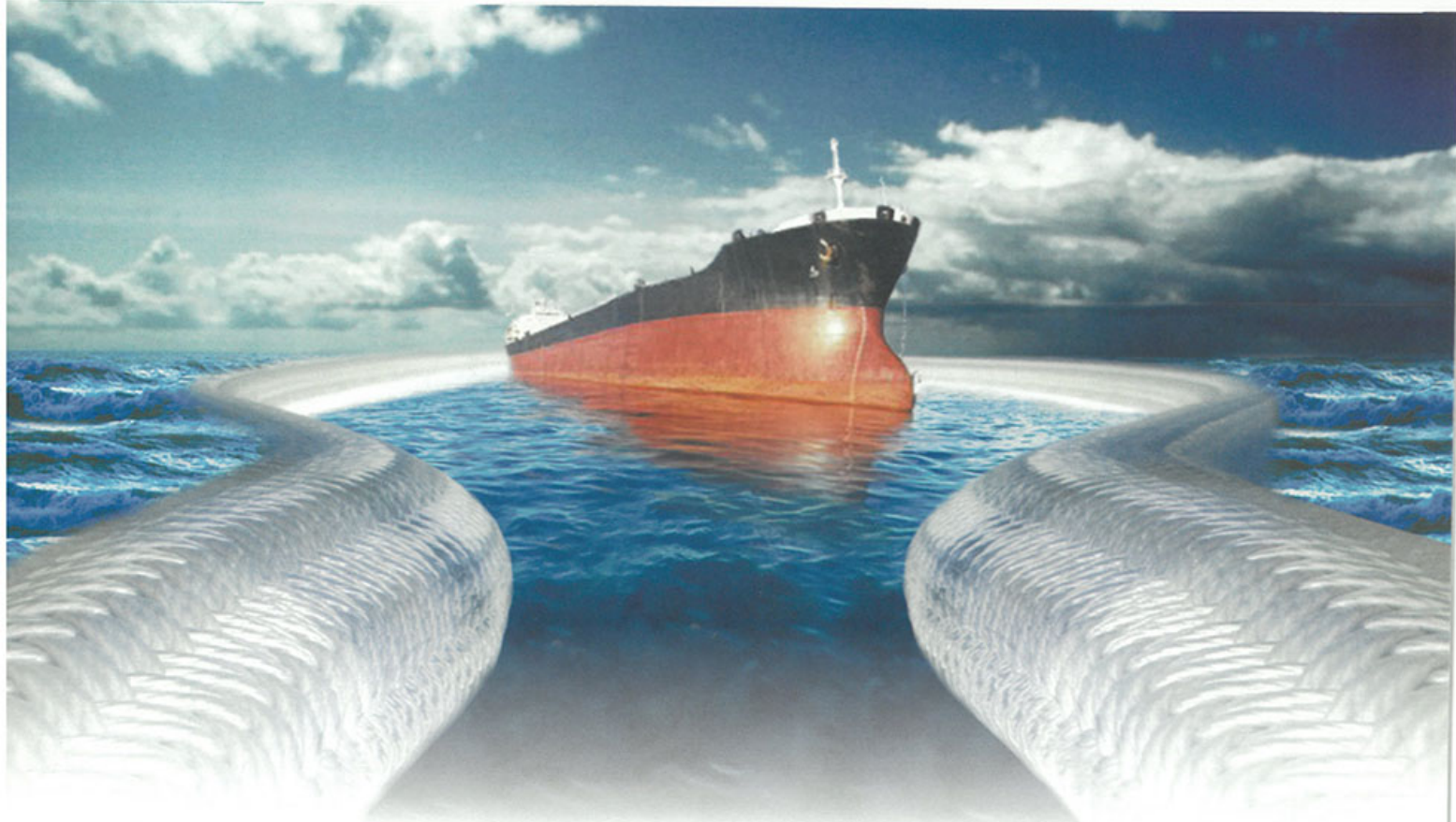
**100 YEARS**

---

**SHIPMANAGEMENT  
EXPERIENCE**

45, VAS. SOFIAS AVE.  
ATHENS 106 76, GREECE  
TEL.: 210 7267000, FAX: 210 7267043  
Email: [pa@p-a-shipmanagers.gr](mailto:pa@p-a-shipmanagers.gr)





# THE SAFEST WAY TO SECURE YOUR TANKER

**D. KORONAKIS** innovative Ropes & Wire ropes. Designed to match all your marine & industrial demands



## MANUFACTURERS OF:

- Wire Ropes, all constructions
  - Kapa Neema (Dyneema construction)
  - Kapa Ropes Multi-Strand
  - Mooring Tails
  - Kapa Strong
  - Kapa Flex
  - Kapa Float
  - Double braided Ropes for ships and offshore platforms
- Complying with OCIMF guidelines.  
Recommended for TSH and GC'S**

## STOCKISTS OF:

- Anchors
- Anchor Chains (stud link)
- Chains
- Accessories
- Cargo Gear
- Rigging Gear
- Slings
- Pneumatic Fenders



Member of EUROCORD & EWRIS

**[www.koronakis.gr](http://www.koronakis.gr)**

At D. Koronakis S.A, we manufacture a wide range of ropes, from simple 3-strand to complex double-braided the revolutionary KAPA<sup>®</sup> Marine series, mixed ropes complying with the OCIMF guidelines and all designed to make your life safer and easier.

Years of experience, proven quality and international customer service, guarantee a lifecycle support to match your demands, through 20 key stock points around the world, and professional sales and service personnel.



# D. KORONAKIS S.A.

56, Gravias Str., 18545 Piraeus-Greece **Tel:** +30 2104060600 **Fax:** +30 2104615211 **e-mail:** [koronakis@koronakis.gr](mailto:koronakis@koronakis.gr)





all over the world

**THE**  
sky is  
the limit!



TOP Tankers Inc. serves the world in the Transportation of Crude and Oil Products - safely - reliably - and cost effectively. We at TOP Tankers Inc. pride ourselves on continually striving to provide our clients with quality vessels maintained to the highest of International standards which safeguard the valuable cargoes we carry and protect the priceless Environment we all share. Your 'World' is our 'World' and our 'Future' reward is your 'Future' satisfaction. Wherever you are - All points of the compass lead to TOP Tankers Inc.

**NASDAQ  
LISTED**

1, VASSILISSIS SOFIAS STR. & MEGALOU ALEXANDROU STR., 151 24 MAROUSSI, GREECE  
TEL.: +30210-81.28.000, FAX: +30210-61.41.203, E-MAIL: ops@toptankers.com



**TOP TANKERS INC.**

[www.toptankers.com](http://www.toptankers.com)





# GENERAL TURBOS MACHINERY AND SPARES LTD



TURBOCHARGERS - SPARE PARTS - INSPECTIONS - SERVICE - REPAIRS



Overhauling - servicing all types of turbochargers

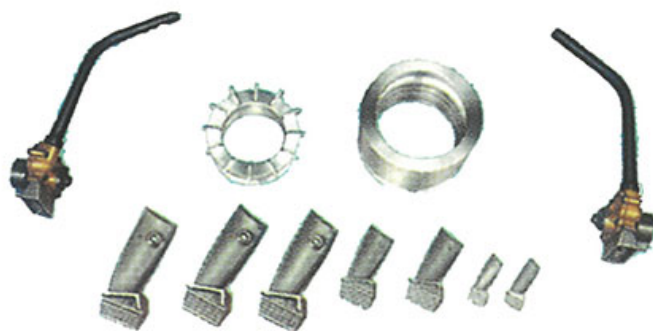
Excellent range and quality of new or used well-tested engine spare parts.

Our sales department can supply almost any part for any turbocharger.

We provide worldwide support **24/7, 365** days per year.

The experience and knowledge of our specialists make us the **RIGHT PARTNER FOR YOU.**

**TRUST THE SPECIALISTS - TRUST GENERAL TURBOS MACHINERY AND SPARES LTD**



**MICHAEL CHRYSOPOULOS**  
GENERAL MANAGER

HEAD OFFICE: 121, Dimokratias Ave.  
Keratsini 18755 Piraeus, Hellas  
Tel.: (+30) 210 4002724, 210 4002725  
Fax: (+30) 210 4005709

WAREHOUSE-WORKSHOP: 235, Irinis Ave.  
Perama, 18863, Piraeus, Hellas  
Tel.: (+30) 210 4417249, 210 4319165

[request@generalturbos.com](mailto:request@generalturbos.com)  
[generalturbos@ath.forthnet.gr](mailto:generalturbos@ath.forthnet.gr)

[www.generalturbos.com](http://www.generalturbos.com)



**Editorial ΣΕΛ. [08]**

**Ναυτιλιακά Νέα ΣΕΛ. [14]**



**Συνέντευξη**

Η ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας είναι πέρα και πάνω από συντεχνιακές αντιλήψεις

Συνέντευξη

του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας  
Μανώλη Κεφαλογιάννη ΣΕΛ. [26]



**Άποψη**

Όλες οι θέσεις είναι φυτώρια ναυτοσύνης

Ο καπετάν Παναγιώτης Τσάκος  
συνομιλεί και προβληματίζεται  
για το παρόν και μέλλον της ναυτιλίας μας  
ΣΕΛ. [40]

**Συνέντευξη**

Η ισότητα των μελών θέμα υψίστης σημασίας

Συνέντευξη του Ντίνου Καρούση, Deputy  
Chairman of the UK P&I Club Board ΣΕΛ. [42]

**Ναυτική Εκπαίδευση**

Τα τείχη

Του Σπύρου Ράνη, Managing Director Ranger  
Marine S.A. ΣΕΛ. [46]

**Ημέρα Ναυτιλίας**

Η αρχή πραγματοποιήθηκε

Του Γιάννη Πλατσοδάκη, διευθυντή Anangel  
Maritime Services Inc., μέλους διοικούσας  
επιτροπής Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος (ΝΕΕ)  
ΣΕΛ. [50]

**Επικαιρότητα**

Η ΠΝΟ ζητεί την ανάκληση των ελαστικών  
συνθέσεων ΣΕΛ. [52]

Η μείωση των θέσεων των Ελλήνων  
ναυτικών κατά το ήμισυ στην ελληνική  
σημαία ισοδυναμεί με αύξηση  
της ανταγωνιστικότητας;

Του καθηγητή Αλέξανδρου Μ. Γουλιέλμου  
ΣΕΛ. [58]

Και έτσι έληξε η μακρά συζήτηση  
για την ανταγωνιστικότητα

Του Άλκη Κορρέ ΣΕΛ. [64]

**Ευρωπαϊκή Ναυτιλιακή Πολιτική**

Η καταδίκη της Ελλάδας  
για τον κανονισμό 4055/1986

Του καθηγητή Χαρίλαου Ψαραύτη ΣΕΛ. [66]



Επανάδοση τεύχους Ναυτικών Χρονικών  
Ιανουάριος 1937 ΣΕΛ. [71]



**ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ** ΒΡΑΒΕΙΟ ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ ΑΘΗΝΩΝ / ΜΕΤΑΛΛΙΟ ΠΟΛΗΣ ΑΘΗΝΩΝ / ΤΙΜΗΤΙΚΗ ΔΙΑΚΡΙΣΗ ΙΔΡΥΜΑΤΟΣ ΜΠΟΤΣΗ

Ιδρυτής: Δ. Ν. Κωττάκης / Έτος Ιδρύσεως: 1931

Ιδιοκτησία: **Gratia Εκδοτική Ε.Π.Ε.**

Εκδότρια & Διευθύντρια: **Ιωάννα Μπίσια**

Σύμβουλος Έκδοσης: **Ηλίας Μπίσιος**

Διευθύντρια Σύνταξης: **Λίζα Μαρέλου**

Creative Director: **Γιώργος Παρασκευάς**

Ειδικό Συνεργάτες: **Απ. Δόμβρος,**

**Άλκης Κορρές, Γιώργος Μπάνος,**

**Γιώργος Μακρής, Β. Τσελέντης,**

**Χαρ. Ψαραύτης**

Διεύθυνση Διαφήμισης: **Χρ. Καπάνταης**

Υπεύθυνη Διαφήμισης: **Δήμητρα Τσάκου**

Φωτογραφία: **Γιώργος Γιαννακής**

Πρακτορείο Διανομής Τύπου: **ΑΡΓΟΣ Α.Ε.**

Συνδρομές (10 τεύχη):

Ιδιώτες: 55 €

Ναυτικοί & φοιτητές: 47 €

Εταιρείες - Οργανισμοί: 65 €

Χώρες Ε.Ε.: 100 €

Χώρες εκτός Ε.Ε.: 120 €

**Gratia Εκδοτική Ε.Π.Ε.**

**Εκδοτικές Επιχειρήσεις**

Λεωφ. Συγγρού 132, 176 71 Αθήνα

Τηλ. 210 - 92.22.501, 210-92.48.006

fax: 210 - 92.22.640

e-mail: editors@naftikachronika.gr

**www.naftikachronika.gr**

Web strategy development by IT BOX

Απόψεις που εκφράζονται στα  
ενυπόγραφα άρθρα δεν εκφράζουν  
απαραίτητα τη γνώμη του περιοδικού.  
Παρόλο που καταβλήθηκαν προσπάθειες  
για να βεβαιωθούμε ότι οι περιεχόμενες  
στο περιοδικό πληροφορίες είναι σωστές,  
το περιοδικό δεν είναι υπεύθυνο για  
οποιαδήποτε ανακρίβεια που τυχόν έχει  
παρεισφρηθεί. Κανένα κείμενο ή  
φωτογραφία δεν μπορεί να αναπαράχθει,  
αντιγραφεί ή αναδημοσιευθεί χωρίς  
την προηγούμενη έγγραφη άδεια  
των ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ.





**Fleet 77, Fleet 55, Fleet 33 by Navarino Telecom**  
Keeps you tightly connected.

  
STRATOS

  
via  
inmarsat

  
**NAVARINO**  
telecom

**INMARSAT FLEET SERVICES**

3 Akti Miaouli, Piraeus 185 35 Greece  
T: +30210 411 1311 F: +30210 411 1417  
info@navarinotelecom.com  
[www.navarinotelecom.com](http://www.navarinotelecom.com)



## » Η ώρα της αλήθειας: Θεωρούμαστε έτοιμοι για διάλογο;

Οι πρόσφατες ανακοινώσεις του ΥΕΝ κ. Μανώλη Κεφαλογιάννη σχετικά με την «ελαστικοποίηση» των συνθέσεων είναι αναμφισβήτητα η μεγαλύτερη πολιτική πρόκληση για τον Κρητικό πολιτικό από τη στιγμή που ανέλαβε τα ηνία του πολύπαθου υπουργείου στον Πειραιά. Η πρόκληση έγκειται στο γεγονός ότι η χρονική περίοδος των ανακοινώσεων συμπίπτει με ένα γενικότερο κλίμα αναταραχής στην ελληνική κοινωνία μετά την υλοποίηση των προεκλογικών δεσμεύσεων που είχε αναγγείλει η παρούσα κυβέρνηση. Στην Ελλάδα, φαίνεται ότι έχουμε συνηθίσει στη μη τήρηση του προεκλογικού προγράμματος των πολιτικών και η αντίδραση είναι έντονη όταν οι υποσχέσεις μιας εκλεγμένης κυβέρνησης πραγματοποιούνται...



Οι προτάσεις του υπουργού βρίσκουν πάντως σύμφωνους τους εφοπλιστικούς κύκλους, που αρκετό καιρό τώρα επέκριναν τη ραθυμία της παρούσας κυβέρνησης ως προς την επίλυση των χρόνιων προβλημάτων τους. Το θέμα των συνθέσεων, εξάλλου, είναι ένα σημαντικό σημείο έριδας μεταξύ της ναυτιλιακής οικογένειας και των πολιτικών που αναλαμβάνουν τις αρμοδιότητες του ΥΕΝ, χωρίς γνώσεις ναυτιλιακής πολιτικής και βρίσκονται πάντα «μουδιασμένοι» από ένα υποτιθέμενο πολιτικό κόστος. Ο υπουργός στη συνέντευξη των «Ν.Χ.» απαντά στις ερωτήσεις μας και μας δίνει μια σφαιρική γνώση των απόψεών του.

Σε αντίθεση όμως με τον εφοπλισμό, ορισμένες ναυτεργατικές ενώσεις και σωματεία αντέδρασαν έντονα στις εξαγγελίες του κ. Κεφαλογιάννη. Το γεγονός αυτό προκαλεί εντύπωση, αφού φαίνεται πως πολλοί κύκλοι προτιμούσαν η Γρηγορίου Λαμπράκη να παραμένει σε μια διαρκή κατάσταση πολιτικής ύπνωσης και εθελουφλίας. Σαν να μη γνωρίζουν αυτοί οι κύκλοι τις προκλήσεις των καιρών, τη σκληρή ανταγωνιστικότητα και το διεθνή προσανατολισμό της ναυτιλίας μας. Σαν να μη γνώριζαν μερικοί ότι σε άλλα κράτη, της Ανατολής και της Δύσης, οι παρούσες υπουργικές αποφάσεις είναι (πλέον) ξεπερασμένες. Οι αντιδράσεις της ναυτεργασίας έχουν σαφώς ένα συναισθηματικό υπόβαθρο. Εντούτοις, ο συνδικα-



Έχουμε εκατό χρόνια  
πίσω μας  
κι όλες τις θάλασσες  
μπροστά μας!



**TOMASOS BROTHERS INC.**

ΙΑΣΟΝΟΣ 2, 185 37 ΠΕΙΡΑΙΑΣ, ΤΗΛ.: 210 4284107-112





λισμός στη χώρα μας φαίνεται ότι αρκετές φορές βραχυκυκλώνεται σε παλαιοδογματικές προκαταλήψεις. Επιπροσθέτως με ισχυρογνωμοσύνη αποφεύγει το διάλογο και την εποικοδομητική επίλυση των ζητημάτων που τον απασχολούν με την αντίθετη πλευρά, την εργοδοσία. Που και αυτή, όμως, έχει κάποιο μερίδιο ευθύνης... Αρκετές μάλιστα απόψεις, που προέρχονται και από τις δύο πλευρές, με σεβασμό τις δημοσιεύουμε στις επόμενες σελίδες.



Το παρόν τεύχος των «Ναυτικών Χρονικών» έχει συλλεκτικό χαρακτήρα καθώς, όπως κάθε χρόνο, επανατυπώνεται το τεύχος που κυκλοφόρησε πριν από 70 χρόνια.

Στις σελίδες του περιοδικού, ο αναγνώστης θα διαβάσει τις απόψεις του χθες και τις προτάσεις του σήμερα. Ο ιστορικός της δημοσιογραφίας θα παρατηρήσει και θα

σχολιάσει πάντως μια σημαντική διαφοροποίηση του χθες με το σήμερα: Στο χθες υπήρχαν μόνο άρθρα, απόψεις, θέσεις. Στο σήμερα, υπάρχουν εκτός από άρθρα κυρίως συνεντεύξεις. Υπάρχει δηλαδή ένας διάλογος, μια συνομιλία. Μια ουσιαστική επαφή του δημοσιογράφου - αναγνώστη με τον πολιτικό, τον πλοιοκτήτη, το συνδικαλιστή, το ναυτεργάτη.

Αυτά τα 70 χρόνια υπήρξαν συγκλονιστικά για τη ναυτιλιακή πολιτική και οικονομία. Και τα «Ναυτικά Χρονικά», ενεργός παραστάτης πάντα στις δυσκολίες που αντιμετώπισε η ναυτική οικογένεια. Αυτό όμως που προέχει σήμερα είναι ο διάλογος. Η επαφή με το «αντίθετο», με την «άλλη πλευρά». Δεν υπάρχουν πλέον στατικές απόψεις, δεν υπάρχουν μόνο μονόπλευρες ιστορίες. Υπάρχουν συνεντεύξεις στις σελίδες των περιοδικών, υπάρχει ένας (υγιής;) διάλογος μεταξύ των φορέων της ναυτιλίας μας. Και στα περιοδικά αντανakλάται απλά η κοινωνική πραγματικότητα, η γενικότερη κοινωνική διάθεση για διάλογο, για συνεννόηση. Αυτή είναι η σημαντικότερη διαφορά του χθες με το σήμερα, και η βασική συνιστώσα που θα πρέπει να μας οδηγήσει σε αυτό τον αιώνα στην ουσιαστική επίλυση θεμάτων-αδιεξόδων που μας οπισθοδρόμησαν κατά τις προηγούμενες δεκαετίες. Ο εποικοδομητικός διάλογος μεταξύ μας.

Ηλίας Μπίσιος





DYNAMIC BALANCING MACHINE SCHENCK - CAB 803



**AUTHORIZED  
SERVICE STATION FOR:**

**MITSUBISHI - MET**  
HEAVY INDUSTRIES, LTD. TURBOCHARGERS

**SIEMENS** - NAPIER Turbochargers **KBB**  
Industrial Turbomachinery Limited

**ALL TYPE TURBOCHARGERS REPAIR CENTER**

**TURBOMED**  
TOTAL TURBINE SERVICES

YIANNIS PARASKEVOPOULOS ABEE  
VI.PAS (Industrial Park of Schisto) Str. 1 & 2, Block 2, 18863 Perama, Greece  
Tel.: +30 210 4000111, Fax: +30 210 4000225, +30 693210060, +30 6947008960  
e-mail: turbomed@otenet.gr

[www.turbomed.gr](http://www.turbomed.gr)





32, ASKLIPIOU STR., GR-184 45 PIRAEUS - GREECE  
TEL: +30 2104220581 (6 Lines) • FAX: +30 2104172142  
E-mail: levederi@otenet.gr • Web site: [www.leventeris.gr](http://www.leventeris.gr)



# N. LEVENTERIS S.A.

*shipping ropes*



*mooring ropes  
and wire ropes for the*

**21<sup>st</sup>**  
*century*



## Αύξηση πωλήσεων κατά 70% για την Danaos Maritime Information Technology



Το καλύτερο έτος σε ό,τι αφορά τις πωλήσεις και την εφαρμογή νέων προγραμμάτων ήταν το 2006 για την εταιρεία Danaos Maritime Information Technology.

Συγκεκριμένα η εταιρεία, η οποία ιδρύθηκε το 1986 από τους κ. Ιωάννη Κούστα και Δημήτρη Θεοδοσίου, είχε αύξηση νέων πωλήσεων κατά 70%. Η Danaos Maritime Information Technology Group

δραστηριοποιείται στον τομέα παραγωγής λογισμικού και τεχνολογικών εφαρμογών για πλοία, και το 2006 πρόσθεσε 32 νέες ναυτιλιακές εταιρείες, μεταξύ των οποίων η E.R. Schiffahrt GmbH (με περισσότερα από 65 πλοία) και η Kuwait Oil Tanker Co. SAK (με 25 και πλέον πλοία).

Το σύνολο των πλοίων που χρησιμοποιούν τις νέες υπηρεσίες που προσφέρονται από τα γραφεία της Danaos στην Ινδία υπερβαίνουν τα 150.

Οι υπηρεσίες αφορούν ως επί το πλείστον Planned Maintenance, Class Approvals, Spare Parts και εν πλω εφαρμογές.

Επίσης, η πλειονότητα των ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών που είναι εισηγμένες στο Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης χρησιμοποιούν το πρόγραμμα Danaos Financial προκειμένου να προσαρμολογούν στις απαιτήσεις των ρυθμίσεων

Sarbanes-Oxley.

Ιδιαίτερη αναφορά γίνεται και στην έμφαση που δίνει η Danaos στην έρευνα και ανάπτυξη, καθώς και σε προγράμματα που συγχρηματοδοτούνται από την Ε.Ε. Ένα αντίστοιχο πρόγραμμα το οποίο ολοκληρώθηκε πρόσφατα και ονομάζεται Danaos Sea Routes, προσφέρει τον πιο ωφέλιμο δρόμο για το πλοίο, με σημαντική μείωση του κόστους καυσίμων. ☉

## Η Navios αυξάνει την απασχόληση του στόλου της

Με χρονοναυλοσύμφωνα μακράς διάρκειας η ναυτιλιακή εταιρεία Navios Maritime Holdings, εισηγμένη στο δείκτη Nasdaq, έχει καλύψει το 78% των



Angeliki Frangou, CEO of Navios Maritime Holdings Inc.

ημερών απασχόλησης του στόλου της για το 2007.

Το αντίστοιχο ποσοστό για το 2008 φτάνει σήμερα το 43% ενώ για το 2009 το 10%.

Η ναυτιλιακή εταιρεία ανακοίνωσε επιπλέον τη ναύλωση του πλοίου «Navios Ionian», τύπου ultra handymax, που ναυπηγήθηκε το 2000.

Το συμβόλαιο είναι διάρκειας δύο χρόνων με καθαρό κέρδος 22.219 δολ. την ημέρα.

Η Navios ελέγχει ένα στόλο από 33 πλοία, από τα οποία τα 17 είναι ιδιόκτητα ενώ τα υπόλοιπα 16 τα διαχειρίζεται. ☉



## Επαναγορά του πλοίου «Olympia» από την TEN

Η Tsakos Energy Navigation (TEN) προχώρησε στην επαναγορά του πλοίου «Olympia», το οποίο είχε πωλήσει το 1999 στη γερμανική επενδυτική εταιρεία KG.

Η τιμή επαναγοράς του είναι 31,1 εκατ. δολ. ενώ η τρέχουσα αξία του πλοίου εκτιμάται πως αγγίζει τα 60 εκατ. δολ.

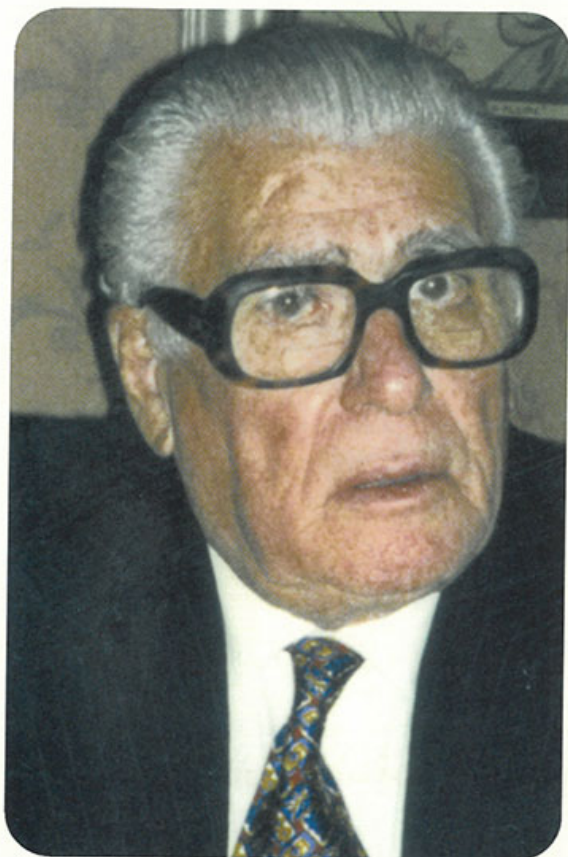
Η επαναγορά θα επιφέρει σημαντική αξία στους μετόχους της ναυτιλιακής εταιρείας ενώ παράλ-

ληλα η ναυτιλιακή εταιρεία ανακοίνωσε νέες χρονοναυλώσεις διάρκειας 25 μηνών.

Ειδικότερα, η TEN ναύλωσε τα πλοία «Hesnes» και «Victory» τα οποία θα φέρουν ακαθάριστα έσοδα 35 εκατ. δολ. για τη συγκεκριμένη περίοδο, ενώ ολοκλήρωσε και την πώληση του δεξαμενόπλοιο «Bergen», που πρόσθεσε στην εταιρεία κεφαλαιακά κέρδη ύψους 5 εκατ. δολ. ☉



## Η απώλεια του καπετάν Χαράλαμπου Ν. Νοτιά



**Μ**ε μεγάλη θλίψη και οδύνη ψυχής, αναγγέλλουμε το θάνατο του καπετάν Χαράλαμπου Νοτιά, ενός μεγάλου ανθρώπου της θάλασσας και της εμπορικής ναυτιλίας, ο οποίος απεβίωσε την 28η Ιανουαρίου 2007 και εκηδεύθη την 31η Ιανουαρίου στη Νέα Υόρκη.

Αποδίδουμε φόρο τιμής σε έναν από τους τελευταίους παραδοσιακούς, αυθεντικούς εφοπλιστές που μεγαλούργησαν δημιουργώντας στο χώρο της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας. Έναν πρωταγωνιστή του χώρου με τεράστια ναυτική πείρα, με μόρφωση και διορατικότητα, που προέβλεψε τη ραγδαία ανάπτυξη της ναυτιλίας και εστράφη εγκαίρως σε παραγγελίες νέων κατασκευών (new buildings) στην Ιαπωνία. Έναν εφοπλιστή που αποτέλεσε ορόσημο για όλους με το ήθος, την αγωνιστικότητα, τη σωφροσύνη και την ευθύτητα του χαρακτήρα του, με τεράστια προσφορά στον οικονομικό και κοινωνικό μας βίο, στην Ελλάδα και το εξωτερικό, που έφυγε κληροδοτώντας ένα πλούσιο έργο στη ναυτιλία και στην κοινωνία, ένας πραγματικός άρχοντας. Γεννήθηκε στα Καρδάμυλα της Χίου, στη ναυτομάνα της ελληνικής ναυτιλίας και του εφοπλισμού, και ανέβηκε ένα ένα τα σκαλοπάτια της ιεραρχίας στα βα-

πόρια, φτάνοντας στο ψηλότερο.

Ένας καρβοκύρης εφοπλιστής, μα πάνω απ' όλα ένας άνθρωπος μεγάλος για όλους. Συγγενείς, φίλους, εργαζόμενους στα πλοία και στα γραφεία του.

Ζούσε μόνιμα στη Νέα Υόρκη με τη σύζυγό του Φυλλούλα και τα παιδιά του Ρένα και Νικόλαο, επισκεπτόμενος τακτικά την πατρίδα του.

Στη δεκαετία του 1960, σε μια δύσκολη για τους Έλληνες εφοπλιστές εποχή, ίδρυσε και εδραίωσε την Apollo Shipping και εν συνεχεία, το 1975, τις εταιρείες Independence Maritime Agency Inc. (New York) και Trojan Maritime Inc. (Πειραιάς) όπου συνέχισε την ανοδική του διαδρομή, στην αρχή μόνος του και μετά με τον υιό του Νικόλαο Νοτιά, άξιο συμπαραστάτη και συνεχιστή της λαμπρής πορείας τους στο χώρο της ναυτιλίας.

Αυτό που μένει σε όλους μας είναι η πίκρα της απώλειας, όπως συμβαίνει όταν φεύγουν τόσο μεγάλοι άνθρωποι, των οποίων το κενό δύσκολα αναπληρώνεται. Θα σε θυμόμαστε πάντα

**Καλό σου ταξίδι, καπετάν Χαράλαμπε**



## Shipping sector is one of key industries for Ernst & Young



Ernst & Young is a global leader in professional services, with over 114,000 people in more than 140 countries around the globe.

Ernst & Young provides transaction services to 55 of Fortune magazine's 100 largest US companies, is a world leader as Tax Provider (BusinessWeek), one of the top 100 Best Companies to work for (Fortune magazine) and serves as the independent auditor for the 30% of the Fortune 1,000 companies.

Ernst & Young Southeast Europe, is an integrated firm serving its clients in 10 countries (Albania,

Bulgaria, Cyprus, FYROM, Greece, Malta, Moldova, Romania, Serbia and Turkey), with over 1,900 professionals working in 15 offices throughout the region.

The shipping sector is one of the key industries for Ernst & Young. Ernst & Young on a global basis has extensive experience in the shipping industry and serves as independent auditors for 30% of the active shipping companies that are registered with the United States Securities and Exchange Commission (SEC). Specifically, Ernst & Young Southeast Europe has a developed shipping industry group based in Athens, that

serves as: (a) independent auditors for 39% of the shipping SEC registrants (with principal executive offices in Greece), (b) external SOA 404 advisors to 38% of the shipping SEC registrants that are non-audit clients, and (c) independent auditor for a Greek shipping group listed in the London Stock Exchange.

Ernst & Young's tagline "QUALITY IN EVERYTHING WE DO" is more than a statement. Quality has always been and always will be the foundation of the company's business. ☉



## Κάλυψε το 93% των ημερών του 2007 η Quintana Maritime

κινήσει περί το τέλος Φεβρουαρίου του 2007. Μετά και τη συγκεκριμένη ναύλωση, το 93% των ημερών λειτουργίας του στόλου για το 2007 έχει καλυφθεί από ναυλοσύμφωνα.

Πρόσφατα η ναυτιλιακή εταιρεία προχώρησε στην αγορά πλοίου μεταφοράς ξηρού φορτίου με την ονομασία «Lowlands Beilun» 171.000 dwt, αντί 73 εκατ. δολ.

Το «Lowlands Beilun», που ναυπηγήθηκε το 1999, ανήκει στη βελγική ναυτιλιακή εταιρεία Coberfelt Bulk Carriers στην οποία η Quintana κατέβαλε το 10% του αντίτιμου αγοράς ενώ το υπόλοιπο ποσόν θα το καταβάλει με την παραλαβή του το Μάρτιο του 2007.

Το «Lowlands Beilun» είναι ήδη ναυλωμένο για τα επόμενα τρία χρόνια με μέσο ημερήσιο ναύλο 36.000 δολάρια.

Παράλληλα η Quintana Maritime παρέλαβε και το τελευταίο πλοίο από τα 17 συνολικά που εξα-

γόρασε από τη ναυτιλιακή εταιρεία Metrobulk, συμφερόντων του Θ. Αγγελόπουλου. Πρόκειται για το panamax bulk carrier «Iron Knight» 76.429 dwt, που είχε ναυπηγηθεί τον Ιούνιο του 2004 στα γιαπωνέζικα ναπηγεία Tsuneishi.

Η Quintana Maritime Limited ελέγχει συνολικά σήμερα 29 πλοία μετά και την αγορά των 17 πλοίων της Metrobulk, χωρητικότητας 2,6 εκατομμυρίων τόνων και μέσης ηλικίας 3 ετών, έναντι 735 εκατ. δολαρίων. ☉



Η ναυτιλιακή εταιρεία Quintana Maritime Limited (εισηγμένη στο Nasdaq: QMAR) ανακοίνωσε τη χρονοναύλωση του panamax bulk carrier «Coal Pride», χωρητικότητας 72.600 dwt, το οποίο έχει ναυπηγηθεί το 1999 στον όμιλο BHP Billiton, έναν από τους μεγαλύτερους μεταλλευτικούς ομίλους στον κόσμο.

Η ναύλωση θα διαρκέσει για διάστημα από 23 έως 26 μήνες και θα αποδώσει ακαθάριστο ημερήσιο ναύλο 26.500 δολ. Η ναύλωση αναμένεται να ξε-



# Η ΘΑΛΑΣΣΑ ΑΝΑΔΕΙΚΝΥΕΙ ΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΕΣ

*Ταξίδεψε και συ μαζί μας*

ως αξιωματικός γέφυρας ή μηχανής  
σε σύγχρονα ελληνικά bulk carriers

ARGO ADVERTISING

## ANANGEL MARITIME SERVICES INC.

ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΣΥΓΓΡΟΥ 354 - ΚΑΛΛΙΘΕΑ - ΑΘΗΝΑ 176 74

ΤΗΛ: 010 94 67 200 FAX: 010 94 08 820 TLX: 21 46 76 - 21 46 77 ANGE GR

e-mail: [mail@anangelmar.com](mailto:mail@anangelmar.com)





## Το «Ferro Goa» ύψωσε την ελληνική σημαία

Την ελληνική σημαία ύψωσε το νεότευκτο bulk carrier M/V «Ferro Goa», χωρητικότητας 180.000 dwt, τύπου capesize, της ναυτιλιακής εταιρείας Metrostar του Θεόδωρου Αγγελόπουλου. Το πλοίο που κατασκευάστηκε στο ναυπηγείο Imabari της Ιαπωνίας υπό την επίβλεψη Nirron Kaiji Kyokai παρελήφθη από την εταιρεία στις 11 Ιανουαρίου 2007.

Το πλοίο είναι υπό τη διαχείριση της Metrostar Management Corp., η οποία επί του παρόντος διαχειρίζεται στόλο τριών πλοίων που αποτελείται από δύο VLCCs και ένα capesize bulk carrier.

Μέλη του ομίλου Metrostar έχουν συμβάσεις για την παραλαβή καινούργιων bulkers και tankers, δίνοντας κυρίως έμφαση σε μεγαλύτερης χωρητικότητας πλοία. ☉



## Νέες παραγγελίες του Ομίλου Καλλιμανόπουλου

Σε δύο νέες παραγγελίες ναυπηγήσεων προχώρησε η ναυτιλιακή εταιρεία Toisa Limited, φτάνοντας συνολικά τις πέντε, στα ναυπηγεία Wuchang της Κίνας.



Η πρώτη παραγγελία αφορά ναυπήγηση τριών AHTS πλοίων, τύπου VS 4616, ενώ η δεύτερη αφορά δύο PSV, βελτιωμένης εκδό-

σεως, τύπου VS 483 (Mk 3).

Η παραγγελία των AHTS καταγράφει την πρόθεση του ομίλου να ισχυροποιήσει τη δυναμική παρουσία του σε αυτήν την ανερχόμενη αγορά έχοντας προ πολλού παραγγείλει πλοία τύπου VS 4612 (D class), στα ίδια ναυπηγεία Wuchang, τα οποία ήδη έχουν αρχίσει να παραδίδονται. Τα παραπάνω πλοία θα χρησιμοποιούνται διεθνώς και θα βοηθήσουν στην ανταπόκριση ζήτησης πλοίων με υψηλότερες ιπποδυναμίες.

Το πρώτο πλοίο θα παραδοθεί στην Toisa το Σε-

πτέμβριο του 2010, και τα δύο επόμενα ακολουθούν στο προσεχές εξάμηνο. Τα κύρια χαρακτηριστικά των AHTS VS 4616 έχουν ως εξής:

- Ολικό μήκος: 83,00 μέτρα
- Βάθος: 9,00 μέτρα
- Κλάση: DNV
- Ενδιαίτηση: 12 πλήρωμα + 12 επιβάτες
- Προωθητήρες Bow -2 x 1.200 Kw, Stern -2 x 830 Kw
- Ολική ιπποδύναμη: 18.800 BHP
- Ταχύτητα: 16 κόμβοι
- Bollard pull: 210 T

Η παραγγελία των πλοίων υποστήριξης PSV/ROV είναι πρόσθετη της παραγγελίας πλοίων VS 483 (Mk 3), πολύ μεγάλων PSV, τα οποία ήδη ναυηγούνται στα Wuchang Shipyards.

Αυτά τα δύο νέα πλοία θα έχουν τις ίδιες δυνατότητες φορτίου με την ήδη υπάρχουσα παραγγελία, με επιπλέον DP Class 2 και ενδιαίτησεις για 60 άτομα. Επιπροσθέτως θα προετοιμασθούν για τοποθέτηση γερανού 50 τόνων και ελικοδρομίου.

Τα παραπάνω προσόντα θα επιτρέψουν στα δύο

πλοία να καλύψουν τόσο τη Supply όσο και τη ROV αγορά.

Το πρώτο από τα πλοία θα παραδοθεί στην Toisa τον Αύγουστο του 2010 ενώ το δεύτερο ακολουθεί στο προσεχές εξάμηνο.

Τα κύρια χαρακτηριστικά των δύο DP2 ROV VS 483 (Mk 3) PSV έχουν ως εξής:

- Ολικό μήκος: 87,40 μέτρα
- Βάθος: 8,00 μέτρα
- Κλάση: DNV
- Ενδιαίτηση: 60 ατόμων
- Προωθητήρες: Bow -2 x 830 Kw, Stern -2 x 830 Kw
- Ολική ιπποδύναμη: 8.000 BHP
- Ταχύτητα: 15 κόμβοι

Η Toisa Limited αριθμεί σήμερα 21 σύγχρονα πλοία πολλαπλών εφαρμογών.

Πέραν των νέων παραγγελιών, η Toisa έχει ήδη υπό ναυπήγηση άλλα επτά πλοία πολλαπλών εφαρμογών σε ναυπηγεία των Κίνας, Νορβηγίας και Ολλανδίας, τα οποία και θα ενταχθούν στο στόλο της μεταξύ του 2007 και του 2008. ☉



**ΤΑΞΙΔΕΨΕ ΜΑΖΙ ΜΑΣ  
ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ  
ΣΕ ΟΛΕΣ ΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΕΣ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ**

**ως σπουδαστής  
και αξιωματικός  
γέφυρας ή μηχανής  
σε σύγχρονα  
δεξαμενόπλοια**



**KRISTEN NAVIGATION INC.**

ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΣΥΓΓΡΟΥ 354 - ΚΑΛΛΙΘΕΑ - ΑΘΗΝΑ 176 74

ΤΗΛ: 010 94 84 500 FAX: 010 94 08 508 TLX: 21 43 41 - 21 43 42 KRIS GR e-mail: kristen@internet.gr



## Την άμεση ψήφιση του νέου νόμου για το Μητρώο ζητεί το ΒΕΠ



### Ναυτιλιακό συνάλλαγμα

Σύμφωνα με προσωρινά στοιχεία της Τράπεζας Ελλάδος, το ναυτιλιακό συνάλλαγμα που εισέρρευσε στη χώρα μας το εντεκάμηνο Ιανουαρίου - Νοεμβρίου 2006, ανήλθε σε 13.194,2 εκατομμύρια ευρώ έναντι 12.591,8 εκατ. ευρώ του αντίστοιχου εντεκαμήνου 2005, παρουσιάζοντας αύξηση 602,4 εκατ. ευρώ.

Ειδικότερα κατά το μήνα Νοέμβριο 2006, το εισρεύσαν ναυτιλιακό συνάλλαγμα ανήλθε σε 1.282,3 εκατ. ευρώ έναντι 1.069,8 εκατ. ευρώ του αντίστοιχου μηνός Νοεμβρίου 2005. ☉

Στο επίμαχο θέμα της άμεσης ψήφισης του προωθούμενου σχεδίου νόμου «Μητρώο Επιχειρήσεων ναυπήγησης, μετατροπής, επισκευής και συντήρησης πλοίων» επανήλθε το Βιοτεχνικό Επιμελητήριο Πειραιά, με επιστολή του προς τον υπουργό Ανάπτυξης Δημήτρη Σιούφα.

Το ΒΕΠ επισημαίνει στην επιστολή του ότι «με την εφαρμογή του Μητρώου Επιχειρήσεων Ναυπήγησης τελούν σε ομηρία περίπου 300 ναυπηγοεπισκευαστικές και συναφείς περί τη ναυπηγοεπισκευή επιχειρήσεις, οι οποίες έχουν περιέλθει σε προφανή αμηχανία και δυσπραγία, καθιστώντας παράλληλα αμφίβολο το μέλλον της επιχείρησής τους και σε κίνδυνο τις θέσεις απασχόλησης τουλάχιστον 3000 εργαζομένων στη Ν/Ζ».

Στην επιστολή, που την υπογράφει ο πρόεδρος του Επιμελητηρίου κ. Βαγγέλης Τσίτουρας, επισημαίνεται επίσης ότι η εικόνα του ναυπηγοεπισκευαστικού κλάδου, όπως έχει διαμορφωθεί από τις μέχρι σήμερα εξελίξεις, αν δεν ανατραπεί, θα οδηγήσει κυριολεκτικά σε πλήρη αδιέξοδο τον κλάδο. Παράλληλα, το ΒΕΠ τονίζει ότι σε καμία άλλη χώρα της Ε.Ε. δεν υπάρχει αντίστοιχη με το Ν. 2642/1998 νομοθετική ρύθμιση, ενώ λιγότερες από τρεις νομαρχίες στην Ελλάδα έχουν

εφαρμόσει μέχρι σήμερα το Μητρώο Ναυπηγοεπισκευής δημιουργώντας έτσι ως προς τη ναυπηγοεπισκευή μια χώρα δύο ταχυτήτων. Κυρίαρχος, δε, είναι ο φόβος πως εξ αιτίας του σκληρού ανταγωνισμού των λιμένων των γειτονικών χωρών, θα φύγουν από την Ελλάδα και οι τελευταίοι πλοιοκτήτες, αν και οι κλιματολογικές συνθήκες της Ελλάδας ευνοούν ιδιαίτερα ορισμένες εργασίες. Σε κάθε περίπτωση, το Βιοτεχνικό Επιμελητήριο Πειραιά ζητεί, με τη σύμφωνη γνώμη των πρωτοβάθμιων σωματείων των συναφών κλάδων, από τον υπουργό Ανάπτυξης την άμεση ψήφιση του ανωτέρω νομοσχεδίου ή την άμεση αναστολή του από 01/01/2007 ισχύοντος Μητρώου για ένα τουλάχιστον έτος, καθώς η εφαρμογή του απέδειξε ότι αποτελεί τροχοπέδη για την ανάπτυξη και τη διεύρυνση των δραστηριοτήτων του κλάδου αλλά και ευρύτερα της εθνικής οικονομίας.

Επιπροσθέτως, το ΒΕΠ θεωρεί ότι η διασφάλιση της βιωσιμότητας των υγιών επιχειρήσεων του κλάδου, που πληρούν τις απαραίτητες προϋποθέσεις ένταξης στο Μητρώο, μπορεί να καλυφθεί από το Γενικό Εμπορικό Μητρώο (ΓΕΜΗ) που αναμένεται να λειτουργήσει σύντομα στα Επιμελητήρια. ☉

### Η πορεία του παγκόσμιου εμπορίου

Η ανοδική τάση στη μεταφορά ξηρού φορτίου που παρουσιάστηκε το δεύτερο εξάμηνο του 2006 και τις πρώτες εβδομάδες του 2007 φέρνει άνεμο αισιοδοξίας για τη συνέχιση της ικανοποιητικής πορείας της, προς όφελος των ναυτιλιακών εταιρειών. Στις επισημάνσεις αυτές κατέληξαν οι παρευρισκόμενοι στο forum «Dry Bulk CEO Virtual Forum» με θέμα τις εξελίξεις και τις προοπτικές του τομέα ξηρού φορτίου, που οργάνωσε η διεθνής εταιρεία επενδυτικής επικοινωνίας Capital Link.

Τη συζήτηση συντόνισε η κ. Charlotte Crosswell επικεφαλής του Nasdaq International καθώς και η κ. Isabella Schridrich, διευθύντρια του Nasdaq International στη Δυτική Ευρώπη.

Στο forum συμμετείχαν οι πρόεδροι & διευθύνοντες σύμβουλοι των ναυτιλιακών ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών, εισηγμένων στο NYSE και

Nasdaq, Dry Ships, Γιώργος Προκοπίου, Excel Maritime, Χριστόφορος Γεωργιάκης, Quintana Maritime, Σταμάτης Μόλαρης, και TBS International, Joseph E. Royce.

Στη διάρκεια του forum συζητήθηκε διεξοδικά η πορεία του παγκόσμιου εμπορίου, η οποία σύμφωνα με τις εκτιμήσεις των παρευρισκομένων θα εξακολουθεί να είναι αυξητική, με την Κίνα πρωτίστως και την Ινδία σε δεύτερο στάδιο να δίνουν το ρυθμό, ενώ και από πλευράς προσφερόμενης χωρητικότητας η εικόνα είναι ενθαρρυντική. Στο θέμα της πορείας του ρυθμού αύξησης της ζήτησης οι σύνεδροι δεν προβλέπουν κάποια σημαντική αλλαγή. Τόνισαν, δε, ότι θα συνεχιστεί η αυξημένη ζήτηση που παρουσιάζει η κινεζική οικονομία σε πρώτες ύλες και η οποία έδωσε τον τόνο τα δύο προηγούμενα χρόνια στη ναυλαγορά. ☉



# THE MARSHALL ISLANDS REGISTRY

SERVICE AND QUALITY ARE WITHIN YOUR REACH



## INTERNATIONAL REGISTRIES, INC.

THE MARSHALL ISLANDS MARITIME AND CORPORATE ADMINISTRATOR

### PIRAEUS

Tel: +30-210-4293-223/227 Fax: +30-210-4293-228

E-mail: [piraeus@register-iri.com](mailto:piraeus@register-iri.com)



NASDAQ



The Republic of the Marshall Islands currently has a significant and growing number of companies publicly trading on the exchanges seen above.

### CONTACT ANY ONE OF IRI'S WORLDWIDE LOCATIONS

Dalian • Ft. Lauderdale • Hong Kong • London • New York • Piraeus • Shanghai • Singapore • Tokyo • Washington, DC/Reston • Zurich





**Μ**ε απόφαση του Δικαστηρίου Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων δικαιώνεται το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και απορρίφθηκε η προσφυγή της Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, η οποία προσέφυγε στο Δικαστήριο τον Ιούνιο του 2004, προκειμένου να διαπιστωθεί εάν η Ελληνική Δημοκρατία, επιτρέποντας μόνο σε πλοία υπό ελληνική σημαία να παρέχουν υπηρεσίες ρυμουλκήσεων στην ανοικτή θάλασσα (θαλάσσια περιοχή εκτός λιμένος και εντός των χωρικών υδάτων), παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχουν από το άρθρο 1 του Κανονισμού (ΕΟΚ) 3577/92 του Συμ-

## Απόφαση-δικαίωση για το καμποτάζ στα ρυμουλκά

βουλίου «για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών-μελών» (θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ).

Σύμφωνα με ανακοίνωση του ΥΕΝ, στη συγκεκριμένη προσφυγή το Σεπτέμβριο του 2004, η Ελληνική Δημοκρατία κατέθεσε υπόμνημα αντίκρουσης, στο οποίο, μεταξύ άλλων, επιχειρηματολόγησε επί του υπάρχοντος νομικού καθεστώτος και των λόγων που επιβάλλουν τη μη υπαγωγή των ελληνικών πλοίων που παρέχουν υπηρεσίες ρυμουλκήσεων στην ανοικτή θάλασσα (θαλάσσια περιοχή εκτός λιμένος και εντός των χωρικών υδάτων) στο άρθρο 1 του Κανονισμού (ΕΟΚ) 3577/92.

Η ελληνική κυβέρνηση, στην επιχειρηματολογία της, υποστήριξε ότι η έννοια των «υπηρεσιών θαλασσιών μεταφορών» ορίζεται κατά τον ίδιο τρόπο τόσο στον Κανονισμό 3577/92 όσο και στον Κανονισμό 4055/86. Ο ορισμός αυτός περιλαμβάνει,

πέραν των στοιχείων που μνημονεύει η Επιτροπή, και το αντικείμενο της μεταφοράς, δηλαδή τη μεταφορά επιβατών ή εμπορευμάτων. Η ελληνική πλευρά επιπροσθέτως υπογράμμισε ότι οι υπηρεσίες επιθαλάσσιες αρωγής δεν συνιστούν μεταφορά κατά την κλασική του όρου έννοια και ότι τα σκάφη, που έχουν υποστεί βλάβη, δεν μπορούν να θεωρηθούν εμπορεύματα προς μεταφορά.

Τη θέση αυτή υιοθέτησε και το Δικαστήριο Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, το οποίο δικαίωσε την ελληνική πλευρά, απέρριψε την προσφυγή της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και καταδίκασε την τελευταία σε καταβολή των δικαστικών εξόδων.

Κατά συνέπεια, δικαιώνεται απόλυτα η απόφαση του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας περί διατηρήσεως του δικαιώματος των υπό ελληνική σημαία πλοίων, που στελεχώνονται από Έλληνες ναυτικούς, να παρέχουν μόνον αυτά υπηρεσίες ρυμουλκήσεων εντός των χωρικών μας υδάτων, καταλήγει η ανακοίνωση του ΥΕΝ. ☉

## Η Tsakos Energy Navigation διέθεσε 300.000 μετοχές στα στελέχη της

**Ω**ς έμπρακτη απόδειξη αναγνώρισης της συμβολής των εργαζομένων στη γενικότερη ανάπτυξη του Ομίλου Tsakos προχώρησε η διοίκηση της Tsakos Energy Navigation (TEN) με τη δωρεάν διάθεση 300.000 μετοχών στα στελέχη του Ομίλου από τις οποίες οι 100.000 θα διατεθούν στους εργαζόμενους στα πλοία της εταιρείας.

Στην ανακοίνωση αυτή προέβη ο πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος της TEN κ. Νίκος Τσάκος στη διάρκεια της ετήσιας εκδήλωσης της εταιρείας για το νέο έτος.

Με τη δεδομένη τρέχουσα τιμή της μετοχής της TEN (45,02 δολ.) το κόστος της διάθεσης των δωρεάν μετοχών ανέρχεται περίπου, στα 14 εκατομμύρια δολάρια.

Στην ομιλία του ο πρόεδρος της TEN σημείωσε ότι το 2006 έκλεισε βρίσκοντας συνολικά τον Όμιλο

να ελέγχει ένα στόλο -συμπεριλαμβανομένων και των νεότευκτων- 85 πλοίων από τα οποία τα 62 είναι δεξαμενόπλοια, τα 14 μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων και ένα μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου.

Σημειώνεται ότι το 2007 η TEN πρόκειται να παραλάβει 11 νεότευκτα πλοία από τα οποία τα δέκα είναι δεξαμενόπλοια και το ένα LNG. Από αυτά το δεξαμενόπλοιο «Arctic» και το πλοίο μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου (LNG) τα παρέλαβε ήδη. Με την ολοκλήρωση της κατασκευής των παραπάνω πλοίων ο στόλος της θα αριθμεί συνολικά 51 πλοία.

Η TEN έχει ήδη εξασφαλίσει ναυλοσύμφωνα τα οποία καλύπτουν περίπου, το 80% των ημερών λειτουργίας του στόλου της για το 2007.

Στην ίδια εκδήλωση ο πρόεδρος του Ομίλου Tsakos

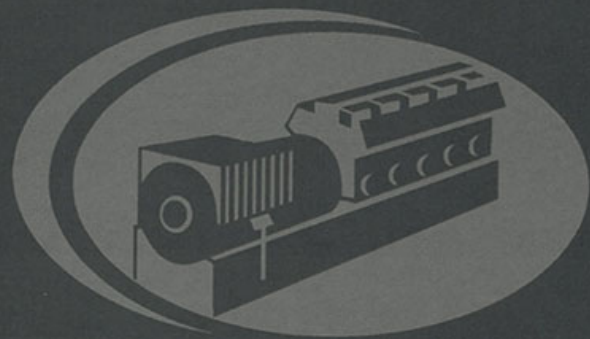
καπετάν Παναγιώτης Τσάκος, τίμησε στο πρόσωπο του καπετάνιου Δημήτρη Γαζή και των έξι παιδιών του, εκ των οποίων τα τέσσερα είναι αξιωματικοί του εμπορικού ναυτικού, την ελληνική ναυτική παράδοση. Παράλληλα τιμήθηκαν οι εργαζόμενοι που συμπλήρωσαν στον όμιλο 20 και 30 χρόνια συνεχούς εργασίας ενώ χορηγήθηκαν και τα επιδόματα στους πολύτεκνους της εταιρείας.

Στην ομιλία της η κ. Μαρία Π. Τσάκου αναφέρθηκε στην πορεία του ιδρύματος «Μαρία Τσάκου» που εδρεύει στην Ουρουγουάη και ανακοίνωσε την επέκταση των δραστηριοτήτων του στην Ελλάδα. Γι' αυτόν άλλωστε το σκοπό πρόσφατα έχει αγοραστεί ένα παραδοσιακό κτήριο στη Χίο όπου θα στεγασθεί το Παγκόσμιο Κέντρο Ναυτιλιακής Μελέτης. ☉





**σύντομα, κοντά σας ...**



**power in control** 



# ON TIME ...ANY TIME!



MV Canarian Reefer, 270,000 cbft



MV Frio London, 200,000 cbft

Lavinia Corp. are not merely the world's leading High Seas transshipment operators, simultaneously supplying fishing fleets with bunker fuel and provisions. We do not simply operate the world's largest Ice-classed Reefer Fleet. We are also major carriers of all kinds of palletised and breakbulk perishable commodities. Operating more than 75 Reefers worldwide, Lavinia undertake simple and highly sophisticated C.O.A.'s, frequently involving operations in ice bound ports. We have been serving our clients with innovative transportation solutions, including extensive freight financing arrangements, for over 29 years.



MV Frio Hellenic, 500,000 cbft

Head Office:  
Laskaridis Shipping Co. Ltd, Athens:  
Tel : +30-210-6284200,  
Fax : +30-210-8089710/11/12  
e-mail: athens@laskaridis.gr

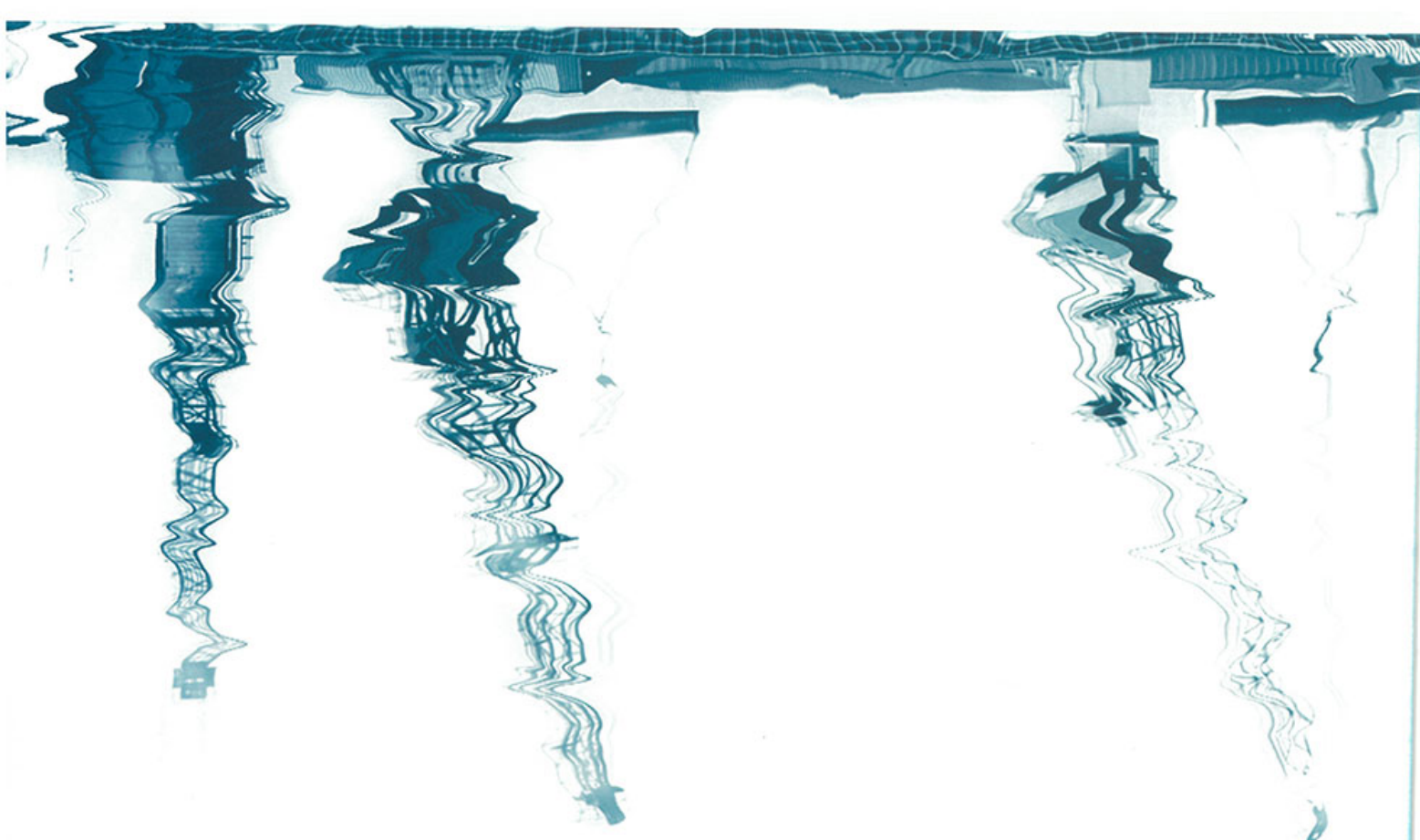
or Frigoship Chartering GmbH, Hamburg:  
Tel : +49-40-3860540,  
Fax : +49-40-38612870  
e-mail: reefers@frigoship.de



**LAVINIAcorp.**  
OPERATORS & MANAGERS OF REEFER VESSELS

Also directly available in: London, Las Palmas, Shanghai, Pusan, Vigo, Madrid, Seattle, Buenos Aires, Riga, Vladivostok and The Falkland Islands.





## ALONGSIDE SINCE 1998

Thomas Miller (Hellas) Limited  
5th Floor  
93 Akti Miaouli  
Piraeus 18538  
Tel +30 210 429 1200



UK P&I CLUB



Ι Συνέντευξη του Μανώλη Κεφαλογιάννη Ι  
Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας

## » Η ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας είναι πέρα και πάνω από συντεχνιακές αντιλήψεις

**Η** εφοπλιστική κοινότητα στην πλειονότητά της χαρακτηρίσε δίκαιη λύση τα μέτρα που πρόσφατα εξήγγειλε ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Μανώλης Κεφαλογιάννης.

Την ίδια στιγμή, η Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία απέστειλε εξώδικο για απεργιακές κινητοποιήσεις, ενώ παράλληλα ναυτιλιακοί κύκλοι εκτιμούν πως μη ρητή αναφορά σε αξιωματικούς στην ελάχιστη σύνθεση θα λειτουργήσει αρνητικά στην προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα, μέσω των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού.

Ο ίδιος ο υπουργός διευκρινίζει, στην **εφ' όλης της ύλης συνέντευξη** που μας παραχώρησε, ότι το θέμα της ελαστικοποίησης των



συνθέσεων των πληρωμάτων δεν θα πρέπει να θεωρείται συνυφασμένο με απώλεια θέσεων εργασίας για τους Έλληνες ναυτικούς. Αντίθετα, ο συνδυασμός της ελαστικοποίησης με την επιδότηση των ασφαλιστικών εισφορών των Ελλήνων ναυτικών θα βοηθήσουν στην προσέλκυση σύγχρονων πλοίων στο ελληνικό νηολόγιο. Ο κ. Κεφαλογιάννης υποστηρίζει ότι με το νόμο για την **ανωτατοποίηση της ναυτικής εκπαίδευσης** προσβλέπει στη **ριζική αναδιάρθρωση του συστήματος με στόχο την ενθάρρυνση της προσέλκυσης νέων στο ναυτικό επάγγελμα**. Η συζήτησή μας με τον υπουργό ξεκίνησε από το φλέγον θέμα της χρονιάς που πέρασε: την ιδιωτικοποίηση των λιμένων.



*Τι ακριβώς προβλέπει το σχέδιο που προωθείτε για τα λιμάνια, κύριε υπουργέ;*

Το σχέδιο για τα λιμάνια αποτελεί τμήμα του ευρύτερου αναπτυξιακού σχεδιασμού της κυβέρνησής μας και της προσπάθειας προσέλκυσης επενδύσεων στη χώρα μας. Και αυτό το πρόγραμμα εξασφάλισε την εμπιστοσύνη του ελληνικού λαού και είναι δική μας ευθύνη να υλοποιηθεί.

Πρώτα από όλα πρέπει να καταστήσουμε σαφές ότι δεν προχωρούμε σε διαδικασίες ιδιωτικοποίησης των λιμένων αλλά σε παραχώρηση υπηρεσιών. Συνεπώς, τόσο η μετοχική σύνθεση όσο και η μορφή των διοικητικών συμβουλίων, τα οποία και θα συνεχίσουν να έχουν την ευθύνη λειτουργίας των λιμένων, δεν πρόκειται να μεταβληθούν. Αυτή τη στιγμή, λόγω της ευνοϊκής για εμάς χρονικής συγκυρίας, ανοίγονται μεγάλες ευκαιρίες για τα ελληνικά λιμάνια. Την περίοδο 1996-2005 οι φορτώσεις Ε/Κ στο εμπορικό κανάλι Απω Ανατολής-Ευρώπης τετραπλασιάστηκαν, ενώ όλοι οι αναλυτές εκτιμούν πως η ζήτηση σε λιμενικούς σταθμούς Ε/Κ στην Ανατολική Μεσόγειο και τη Μαύρη Θάλασσα θα τριπλασιαστεί μέχρι το 2015. Προκειμένου τα μεγάλα ελληνικά λιμάνια να διατηρήσουν τη θέση τους και να εξυπηρετήσουν την αναμενόμενη αύξηση της ζήτησης, θα πρέπει να τριπλασιάσουν τη δυναμικότητά τους σε ένα χρονικό πλαίσιο 7-10 χρόνων, δεδομένου ότι η αυξανόμενη ζήτηση δεν μπορεί να καλυφθεί από τις υπάρχουσες υποδομές. Αν δεν προσελκύσουμε έγκαιρα επενδύσεις σε υποδομές, θα δώσουμε το περιθώριο σε ανταγωνιστικά λιμάνια να καλύψουν τη ζή-

τηση και μοιραία τα λιμάνια μας θα απαξιωθούν.

Το Δημόσιο, από την άλλη, δεν διαθέτει ούτε τα κεφάλαια ούτε την τεχνογνωσία για να αντεπεξέλθει σε αυτά τα δεδομένα, δεδομένου μάλιστα και του γεγονότος ότι το παιχνίδι του ανταγωνισμού στην περιοχή δεν είναι ισορροπημένο. Οι παγκόσμιοι λιμενικοί διαχειριστές ελέγχουν ως σύνολο τους τερματικούς σταθμούς της ευρύτερης περιοχής και είναι σε θέση να συντονίσουν τη στρατηγική ανταγωνισμού τους σε συνολικό επίπεδο.

Γιατί λοιπόν εμείς να μην εκμεταλλευτούμε αυτή την κατάσταση προς όφελός μας; Γιατί να μην προσελκύσουμε το ιδιωτικό κεφάλαιο παραχωρώντας υπηρεσίες σε εταιρείες που διαχειρίζονται λιμενικές υπηρεσίες, οι οποίες διαθέτουν τα κεφάλαια και την τεχνογνωσία για την ανάπτυξη των λιμενικών υποδομών, αλλά και τις οικονομίες κλίμακας για να παρέχουν αποδοτικότερες λιμενικές υπηρεσίες;

*Πιστεύετε ότι τα λιμάνια θα μπορούσαν να αποτελέσουν ένα νέο μοντέλο αποκρτικοποίησης και για άλλες δημόσιες επιχειρήσεις;*

Τα ελληνικά λιμάνια μπορούν να λειτουργήσουν πιλοτικά στην προσπάθεια εκσυγχρονισμού και ανάπτυξης των δημόσιων επιχειρήσεων και οργανισμών (ΔΕΚΟ).

Συγκεκριμένα, στο υπουργείο Ναυτιλίας επεξεργαζόμαστε τη δυνατότητα συμμετοχής των εργαζομένων στο κεφάλαιο των επιχειρήσεων με φορολογικές απαλλαγές, χρηματοδοτικά κίνητρα και συμμετοχή στα κέρδη. Πρόκειται για ένα είδος λα-

ϊκού καπιταλισμού, που εφαρμόστηκε με πολύ μεγάλη επιτυχία στο παρελθόν σε άλλες χώρες και ωφέλησε σημαντικά και τους εργαζόμενους και την εθνική τους οικονομία. Η διαδικασία αυτή εξασφαλίζει την οικονομική δημοκρατία, την ισότητα στην εργασία και την ιδιοκτησία του κεφαλαίου και ακόμα την ισοτιμία στο δικαίωμα παραγωγής αγαθών και υπηρεσιών.

Το ερώτημα είναι το εξής: Τι είναι προτιμότερο για τους εργαζόμενους; Να συμμετέχουν στα κέρδη, να τους παρέχονται φορολογικές απαλλαγές και χρηματοδοτικά κίνητρα και να κερδίζουν διπλάσια από αυτά που εισπράττουν από το μισθό τους με την αύξηση της παραγωγικότητας ή όχι; Αυτό είναι καλύτερο ή να αντιδρούν με διεκδικήσεις τέτοιες, που οδηγούν σε απαξίωση τις δημόσιες επιχειρήσεις και σε υψηλή φορολογία τον Έλληνα πολίτη, ο οποίος τελικά καλείται να πληρώσει στο τέλος τα μεγάλα ελλείμματα των ΔΕΚΟ;

Γιατί λοιπόν να μη δοκιμαστέ και αυτή η εναλλακτική λύση, η οποία μπορεί να αποτελέσει ένα σημαντικό μέσο για την επιτάχυνση της οικονομικής ανάπτυξης και για τη διάχυση των ωφελειών και της οικονομικής δύναμης στους πολίτες;

*Ποια πλεονεκτήματα έχει η παραχώρηση υπηρεσιών που προτείνετε;*

Τα πλεονεκτήματα που προκύπτουν είναι πολλά και νομίζω πως είναι εμφανή.

Πρώτα από όλα, θα γίνουν επενδύσεις ύψους μισού δισεκατομμυρίου ευρώ, μόνο στο λιμάνι του Πειραιά, χωρίς μάλιστα καμία επιβάρυνση του ελληνι-



κού Δημοσίου. Και για να αντιληφθείτε τα μεγέθη και να κάνετε τις συγκρίσεις, θα σας πω ότι κατά το 2003 το σύνολο των ξένων επενδύσεων στη χώρα μας δεν ξεπερνούσε τα 50 εκατ. ευρώ.

Επιπλέον, είναι νομίζω γνωστό ότι το Δημόσιο δεν είναι και ο καλύτερος μάντζερ. Αντίθετα, οι μεγάλες εταιρείες διαχείρισης λιμενικών υπηρεσιών (port operators) έχουν και τη διαχειριστική εμπειρία και τις οικονομίες κλίμακας και την ικανότητα να εξασφαλίσουν μεγαλύτερο φορτίο διαμετακομιστικού εμπορίου (transit), ώστε να αυξήσουν την ανταγωνιστικότητα των λιμανιών μας.

Ένα ακόμα σημαντικό πλεονέκτημα είναι ότι διασφαλίζονται οι υφιστάμενες θέσεις εργασίας στα λιμάνια, και με προοπτική να υπερδιπλασιαστούν, με τη δημιουργία θέσεων προσανατολισμένων στα δεδομένα της ελληνικής αγοράς εργασίας, η οποία προσφέρει υψηλής ποιότητας εξειδικευμένο δυναμικό.

Τέλος, ας μην ξεχνάμε ότι μέσω της αναμενόμενης δημιουργίας υπεραξίας θα καταβάλλεται από τον ΟΛΠ μεγαλύτερο ποσοστό από τη σύμβαση παραχώρησης, μεγαλύτεροι φόροι από τα κέρδη και, φυσικά, μεγαλύτερα μερίσματα στους μετόχους.

*Η παραχώρηση του συνόλου των Σταθμών Εμπορευματοκιβωτίων (ΣΕΜΠΟ) των ΟΛΠ και ΟΛΘ αφορά έναν και μόνο ιδιώτη ή και περισσότερους, όπως συμβαίνει στα περισσότερα ευρωπαϊκά λιμάνια; Η περίπτωση μονοπωλίου θεωρείτε ότι είναι συμβατή με την κοινοτική νομοθεσία;*

Οι όροι με τους οποίους θα γίνει η παραχώρηση των υπηρεσιών θα είναι σαφείς και οι διαδικασίες θα είναι ανοιχτές σε όλους και διαφανείς. Και πρέπει να τονιστεί ότι θα προβλέπεται εφαρμογή αυστηρότατων κυρώσεων σε περιπτώσεις στρέβλωσης του ανταγωνισμού, αποκλίσεων του παραχωρησιούχου από τα συμφωνηθέντα, μη τήρησης περιβαλλοντικών όρων, εργασιακών συμφωνιών κ.λπ.

Εμείς είμαστε υπέρμαχοι του ελεύθερου ανταγωνισμού, ο οποίος λειτουργεί προς όφελος του καταναλωτή σε όλες τις δραστηριότητες. Και στη συγκεκριμένη περίπτωση, λοιπόν, θα εξασφαλίσουμε τις προϋποθέσεις για την εύρυθμη λειτουργία του ανταγωνισμού και την αποφυγή στρεβλώ-

σεων της αγοράς, όπως είναι το μονοπώλιο.

*Η εφοπλιστική κοινότητα έχει εκφράσει το παράπονο για την έλλειψη διαύλου επικοινωνίας με το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας. Παράλληλα, για μεγάλο χρονικό διάστημα είναι σε αναμονή ριζοσπαστικών αλλαγών στην ποντοπόρο ναυτιλία. Εσείς πρόσφατα ανακοινώσατε τη δέσμη μέτρων για τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής ποντοπόρου ναυτιλίας με κύριο στόχο την προσέλκυση πλοίων στο ελληνικό νηολόγιο και τη μείωση της ανεργίας στο ναυτικό επάγγελμα. Πώς ελπίζετε ότι ο εφοπλισμός θα ανταποκριθεί σε αυτά τα κίνητρα;*

Ο διάλογος με την εφοπλιστική κοινότητα, όπως και με όλους τους άλλους φορείς της ναυτιλίας, είναι συνεχής. Προσπαθούμε να αντιμετωπίσουμε όλα τα θέματα που υπάρχουν, με πρόγραμμα, δίνοντας λύσεις ουσιαστικές, που θα θέσουν τις βάσεις για μακροπρόθεσμη περαιτέρω ανάπτυξη της ποντοπόρου ναυτιλίας.

Τα μέτρα που ανακοινώσαμε στοχεύουν στην κάλυψη του ελλείμματος ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας, και είμαι αισιόδοξος ότι θα βρουν ανταπόκριση από την εφοπλιστική κοινότητα. Η κάλυψη των ασφαλιστικών εισφορών των Ελλήνων ναυτικών είναι σημαντικό κίνητρο για τους επιχειρηματίες, προκειμένου να φέρουν νέα, σύγχρονα πλοία στο εθνικό νηολόγιο και να προτιμήσουν Έλληνες ναυτικούς.

Είμαι αισιόδοξος ότι τα μέτρα αυτά, σε συνδυασμό και με τα ποιοτικά χαρακτηριστικά που εξασφαλίζει η ελληνική σημαία, η οποία πλέον κατατάσσεται στις πιο αξιόπιστες διεθνώς, θα δώσουν νέα δυναμική στην ελληνική ποντοπόρο ναυτιλία και θα ενισχύσουν τον επαναπατρισμό των πλοίων ελληνικών συμφερόντων που λειτουργούν με ανταγωνιστικές σημαίες.

*Ειδικότερα, πόσο εποικοδομητικός είναι ο διάλογος που έχετε με τους φορείς και τις ενώσεις της ναυτιλίας;*

Εμείς συζητάμε γόνιμα και δημιουργικά με όλους τους φορείς και τις ενώσεις της ναυτιλίας, έχουμε

σαφείς θέσεις και προτάσεις. Πιστεύουμε ότι ο πιο αποτελεσματικός τρόπος για την υλοποίηση των μεταρρυθμίσεων είναι μέσα από διαρκή διάλογο, καλοπροαίρετη διάθεση και συναίνεση από όλους τους ενδιαφερομένους. Δεν νομίζω ότι έχουμε να χωρίσουμε κάτι με κανένα φορέα, όλοι είμαστε εδώ για την ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας, πέρα και πάνω από συντεχνιακές αντιλήψεις.

*Στην εξαγγελία των μέτρων για τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής ποντοπόρου ναυτιλίας αναφερθήκατε και στην αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης δηλώνοντας συγκεκριμένα ότι ζητάτε να βελτιώσετε την ποιοτική σύνθεση της νέας γενιάς ναυτικών που μπαίνει στην αγορά εργασίας. Δεν είναι αξιόμωρη η ανακοίνωσή σας, όταν μάλιστα συνέπεσε με τα απογοητευτικά φετινά αποτελέσματα εισαγωγής σπουδαστών στις ΑΕΝ; Ειδικότερα, στη μέχρι σήμερα θητεία σας έχετε επισκεφθεί κάποια σχολή Εμπορικού Ναυτικού;*

Η σύγχρονη ναυτική εκπαίδευση είναι άμεσα συνδεδεμένη με την ανταγωνιστικότητα της ελληνικής ναυτιλίας. Εμείς θέλουμε μια νέα γενιά ναυτικών, που θα μπορεί να ανταποκριθεί στις νέες απαιτήσεις των τεχνολογικών εξελίξεων. Και με το νόμο για την ανωτατοποίηση της ναυτικής εκπαίδευσης προσβλέπουμε στη ριζική αναδιάρθρωση του συστήματος της ναυτικής εκπαίδευσης, με στόχο την ενθάρρυνση της προσέλκυσης νέων στο ναυτικό επάγγελμα και την επαγγελματική τους κατάρτιση, σύμφωνα με τις υψηλές προδιαγραφές που επιβάλλουν οι νέες τεχνολογίες και οι διεθνείς συνθήκες που αφορούν την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας. Ήδη εντείνονται οι προσπάθειες ενίσχυσης των ΑΕΝ με τον απαραίτητο αριθμό εκπαιδευτικού προσωπικού και τον αντίστοιχο εξοπλισμό. Παράλληλα, φέτος θα δοθεί ιδιαίτερο βάρος στην ενημέρωση των νέων σε όλη την επικράτεια, μέσω εκδηλώσεων για τις προοπτικές του ναυτικού επαγγέλματος.

Σε αυτά θα πρέπει να προστεθεί και η ίδρυση του Ινστιτούτου Ναυτικής Κατάρτισης, το οποίο θα είναι και ο τελικός δικαιούχος για δράσεις κατάρτισης ανέργων των ναυτικών, ναυτιλιακών και λιμε-



- General Ships' Repairs
- Fabrications
- Reconditioning
- Stock House

SERVING  
GREEK SHIPPING  
SINCE 1970

10 Dervenakion Str, 185 45 Piraeus  
Tel: (+30210) 463 0126 - 463 0823  
Fax: (+30210) 461 9583  
E-mail: liakos@otenet.gr





νικών ειδικοτήτων με κεντρικό στόχο την απόκτηση νέων δεξιοτήτων, ώστε να κατακτηθεί ο στόχος της επανένταξής τους στο σύγχρονο εργασιακό περιβάλλον.

Το Ινστιτούτο αποτελεί μια καινοτομία στο ναυτικό τομέα, καθώς μας επιτρέπει να συνδέσουμε τη ναυτική εκπαίδευση με τη ναυτική εργασία, προωθώντας την παροχή στον Έλληνα επαγγελματία ναυτικό όλων των τυπικών και ουσιαστικών προσόντων, ώστε να είναι άμεσα επιλέξιμος σε κάθε προσφερόμενη θέση εργασίας, συμβάλλοντας έτσι στη διατήρηση και στην αύξηση του μεγέθους της ελληνικής ναυτιλίας.

*Πολλές από τις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού είναι σε κατάσταση παρακμής. Σκοπεύετε να διακόψετε τη λειτουργία μερικών εξ αυτών;*

Όπως σας προανέφερα, σκοπός μας είναι η προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα και η περαιτέρω βελτίωση της ναυτικής εκπαίδευσης. Συνεπώς ο στόχος είναι η διατήρηση και ο εκσυγχρονισμός των ΑΕΝ, οι οποίες λειτουργούν σε γεωγραφική διασπορά, με βάση την ανάγκη ισορροπίας περιφερειακής ανάπτυξης, λαμβάνοντας όμως υπόψη και στοιχεία σημαντικά για την ανάπτυξη ναυτικής παιδείας, όπως είναι η ναυτική ιστορία και η ναυτική παράδοση ορισμένων νησιών μας - η Χίος, οι Οινούσες και η Ύδρα. Και όπως σας είπα, είναι σε εξέλιξη η προσπάθεια για τη δέσμευση όλων των αναγκαίων οικονομικών πόρων, ώστε να εξασφαλίσουμε την πλήρη κάλυψη των λειτουργικών αναγκών των ΑΕΝ όλης της χώρας, αλλά και την αναβάθμισή τους, προκειμένου να ανταποκριθούν στις τεχνολογικές και λοιπές εξελίξεις του διεθνούς ναυτιλιακού περιβάλλοντος.

*Για το θέμα των συνθέσεων συχνά ακούμε από τους πολιτικούς να μιλάνε για πολιτικό κόστος. Κατά την άποψή σας τι σημαίνει αυτή η φράση;*

Το θέμα της ελαστικοποίησης των συνθέσεων των πληρωμάτων δεν θα πρέπει να θεωρείται συνυφασμένο με απώλεια θέσεων εργασίας για τους Έλληνες ναυτικούς και κατά συνέπεια με την

ύπαρξη πολιτικού κόστους. Αντιθέτως, πρέπει να δούμε το θέμα στην ουσία του, να συνεκτιμήσουμε και τη μείζονα ανάγκη τόνωσης της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας, πράγμα που σημαίνει ότι με το σωστό συνδυασμό κινήτρων η ελαστικοποίηση μπορεί να αυξήσει τις θέσεις εργασίας και να είναι ωφέλιμη και για το ελληνικό νηολόγιο και για τους Έλληνες ναυτικούς.

Συγκεκριμένα, ο συνδυασμός της ελαστικοποίησης με την επιδότηση των ασφαλιστικών εισφορών των Ελλήνων ναυτικών θα βοηθήσουν στην προσέλκυση νέων, σύγχρονων πλοίων στο ελληνικό νηολόγιο. Με αυτόν τον τρόπο, η όποια απώλεια θέσεων εργασίας από την ελαστικοποίηση, όχι μόνο θα ισοσκελιστεί, αλλά και θα υπερκαλυφθεί από τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας στα πλοία που θα έρθουν στο ελληνικό νηολόγιο. Και πρόκειται για ποιοτικές θέσεις, προσαρμοσμένες στα δεδομένα της ελληνικής αγοράς ναυτικής εργασίας που χαρακτηρίζεται από καταρτισμένο δυναμικό.

Συνεπώς, πρόκειται για μια δυναμική πολιτική που σχετίζεται και με την ανωτατοποίηση της ναυτικής εκπαίδευσης στον καταληκτικό βαθμό, ακριβώς γιατί θέλουμε να προσεγγίσουμε υψηλής ποιότητας ναυτικούς σε όλες τις βαθμίδες.

*Στον εορτασμό της Ημέρας του Εμπορικού Ναυτικού, ο πρωθυπουργός της Ελλάδας δεν παρέστη. Στο φετινό εορτασμό, ως υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, θα εισηγηθείτε να τιμήσει την εκδήλωση; Η παρουσία του πρωθυπουργού στην εκδήλωση για τον εορτασμό της Ημέρας του Εμπορικού Ναυτικού είναι φυσικά μεγάλη τιμή. Όμως νομίζω πως είναι προφανές ότι το πρόγραμμα του πρωθυπουργού εξαρτάται από το φόρτο των υποχρεώσεων κάθε δεδομένη στιγμή. ☉*





# Έχουμε αδυναμίες

...εσάς και το περιβάλλον

Η Aegean είναι η εταιρία που σκέφτεται τον Έλληνα καταναλωτή.  
Φροντίζει την ποιότητα και τις τιμές των καυσίμων της,  
βάζοντας πάνω από όλα εσάς και το περιβάλλον!  
Σε συνεργασία με τον πρατηριούχο και με επιθετική τιμολογιακή πολιτική,  
κατακτά κάθε μέρα την εμπιστοσύνη περισσότερων καταναλωτών.  
Όπως και να το δεις, είναι σημαντικό να αναγνωρίζεις τις αδυναμίες σου!



# ΑΕΓΕΑΝ

*επίσημος χορηγός της φύσης*



[www.aegeanoil.gr](http://www.aegeanoil.gr)



## » ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΕΩΣ

## Η ξεχωριστή θέση της ποντοπόρου ναυτιλίας

Απασχολεί τα κράτη-μέλη και το ναυτιλιακό κόσμο την τελευταία διετία το έργο της διαμόρφωσης της μελλοντικής ναυτιλιακής πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ενώσεως, που έχει αναλάβει και προωθεί η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και στο οποίο συνεργάζονται 7 επίτροποι (Μεταφορών, Βιομηχανίας, Περιβάλλοντος, Ενέργειας, Έρευνας, Περιφερειακής Πολιτικής) υπό την εποπτεία του επιτρόπου Αλιείας και Ναυτιλιακών υποθέσεων κ. Joe Borg.



Του Επαμεινώνδα Γ. Εμπειρίκου | Προέδρου του Committee

Αρχικά υπήρξαν προβληματισμός και διαβουλεύσεις στο τι θα συμπεριλάβουν. Το Green paper, όμως, που τελικά κυκλοφόρησε τον περασμένο Ιούνιο, φαίνεται να έχει συμπεριλάβει την ισχύουσα πολιτική, καθώς και κάθε πρόταση και επιδίωξη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής που εκκρεμούσε, ή είχε υπόψη της να προτείνει, παρά τις επιμέρους αντίθετες προς τούτο θέσεις της ναυτιλιακής βιομηχανίας.

Αποτελεί δε χρέος μας να κάνουμε γνωστές τις θέσεις μας, όσον αφορά την ποντοπόρο ναυτιλία, κα-

θόσον έχουμε προσκληθεί προς τούτο, και να επισημάνουμε τις αντιθέσεις μας, και μάλιστα με έντονο τρόπο.

Είναι πολλά τα θέματα που περιλαμβάνονται, και έχει ήδη αρχίσει ο σχολιασμός από κάθε κατεύθυνση. Στο σημερινό άρθρο θα αρκεσθώ μόνο σε ένα, που θεωρώ θεμελιώδες, και αυτό είναι το ερώτημα και ο προβληματισμός που θέτει το Green paper, αν η Ευ. Ένωση πρέπει να έχει μια γενική και ενιαία πολιτική για όλα τα ναυτιλιακά θέματα. (Should the EU have an integrated maritime policy?)

Διαβάζοντας το Green paper, γίνεται αμέσως αντι-

ληπτό ότι δεν έχει γίνει ένας βασικός και θεμελιώδης διαχωρισμός. Πολύ απλά δεν έχουν ξεχωριστεί τα διεθνή θέματα, όπως η ποντοπόρος ναυτιλία, από τα θέματα εσωτερικού, που αφορούν δραστηριότητες που αναπτύσσονται αποκλειστικά στο εσωτερικό της Ε.Ε. και για τα οποία τα όργανα της Ευρωπαϊκής Ενώσεως έχουν ουσιαστική ρυθμιστική αρμοδιότητα.

Όπως δηλαδή ο τουρισμός στις χώρες-μέλη ή οι εσωτερικές μεταφορές ή η εσωτερική ναυσιπλοΐα της Ευ. Ενώσεως, η ακτοπλοΐα, η αλιεία κ.λπ.

Για τα θέματα εσωτερικού, επειδή οι τοπικές ιδιαι-





τερότητες των κρατών-μελών είναι πολυποίκιλες, μία ενιαία πολιτική θα μπορούσε να δικαιολογηθεί και να αναπτυχθεί επιτυχώς μόνον αν αφορούσε τις βασικές δραστηριότητες που συναντώνται σε όλα τα κράτη-μέλη, με κοινά χαρακτηριστικά και προβλήματα.

Η ποντοπόρος ναυτιλία όμως εμπίπτει στα διεθνή θέματα, διότι δραστηριοποιείται σ' ολόκληρη την υφήλιο, εξυπηρετεί τις διεθνείς μεταφορές, καθώς και το εμπόριο της Ευρωπαϊκής Ενώσεως στις διεθνείς αγορές, ενώ βασίζεται και κινείται σύμφωνα με τους κανόνες του διεθνούς δικαίου.

Είναι δε προς τούτο επιβεβλημένο, όχι μόνο να συνεχίσει να διέπεται από τις διεθνείς συμβάσεις, αλλά να έχει και την υποστήριξη των οργάνων της Ευ. Ενώσεως στην ανά τον κόσμο δραστηριοποίησή της. Διότι, επιπρόσθετα, η Ε.Ε. απολαμβάνει μόνο θετικά οφέλη από την ποντοπόρο ναυτιλία, η οποία για ορισμένα ναυτιλιακά κράτη-μέλη της, όπως η Ελλάδα, αποτελεί βασική πρόσοδο ευημερίας και ανάπτυξης.

Για τους ανωτέρω λόγους η πολιτική της Ευ. Ενώσεως για την ποντοπόρο ναυτιλία θα πρέπει να είναι ξεχωριστή και παράλληλα περιορισμένη στη βασική αρχή της υποστήριξης των κρατών-μελών στην προαγωγή της ανταγωνιστικότητάς της και την εφαρμογή των διεθνών συμβάσεων, καθώς και την υποστήριξη του διεθνούς δικαίου ανά την υφήλιο.

Αποτελεί βασικό και μέγα οικονομικό λάθος να αγνοείται σκόπιμα η ξεχωριστή αυτή θέση της πο-



ντοπόρου ναυτιλίας και να υποστηρίζεται η άποψη ότι, όπως νομοθετεί κατά το δοκούν η Ευρωπαϊκή Ένωση για τα θέματα εσωτερικού, το ίδιο πρέπει να κάνει και για την ποντοπόρο ναυτιλία.

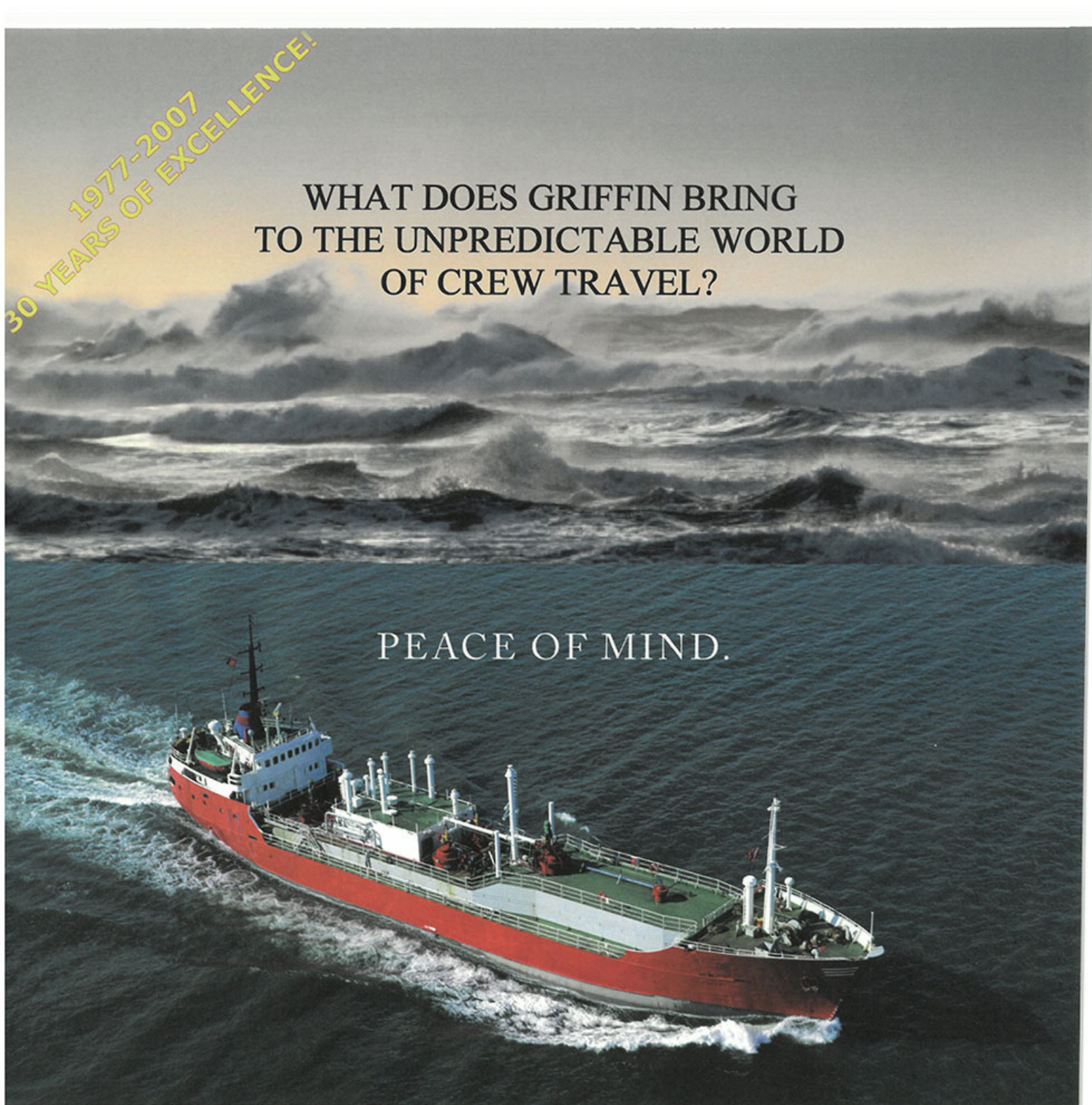
Τούτο αποδεικνύεται από τα αποτελέσματα της ισχύουσας σήμερα πολιτικής. Είναι δε αμέσως εμφανές από την πρώτη στιγμή ότι, όταν νομοθετείς μονομερώς για την ποντοπόρο ναυτιλία και δεν βασίζεσαι και δεν υποστηρίζεις το διεθνές δίκαιο, το μόνο που επιτυγχάνεις είναι οικονομική ζημιά, και στο κράτος-μέλος και στους πολίτες της Ε.Ε. και στην Ευρωπαϊκή Ένωση γενικότερα.

Το δίδαγμα αυτό το γνωρίζουν πολύ καλά, και από πάρα πολλά χρόνια, οι ναυτιλιακές χώρες-μέλη και όλοι οι ναυτιλιακοί οργανισμοί και το βροντοφωνάζουν προς κάθε κατεύθυνση. Εκείνο δε που προέχει είναι να αποτελέσει βασική πολιτική της Ευ. Ενώσεως, να το συνειδητοποιήσουν στην πράξη όλοι οι εμπλεκόμενοι στην εκτέλεση των πολι-

τικών της Ευρωπαϊκής Ενώσεως και να το υποστηρίξουν.

Δηλαδή, απαιτείται να εγκαταλειφθούν οι μονομερείς ενέργειες και παρεμβατισμοί και να υιοθετηθεί το αξίωμα που αναφέρεται στο Green paper: «that the regulation of maritime activities in the interest of sustainable worldwide development necessitates universally applicable rules». Τούτο μπορεί να επιτευχθεί μόνο με την ενθάρρυνση και υποστήριξη των ναυτιλιακών κρατών-μελών να εφαρμόζουν τις διεθνείς συμβάσεις, να συμμετέχουν ενεργά στη διαμόρφωσή τους, όπως κάνουν τόσα χρόνια με επιτυχία, να υποστηρίζεται ο σεβασμός των κανόνων του διεθνούς δικαίου σε κάθε γωνιά της γης και να επιχειρεί η εμπορική ναυτιλία της Ευρωπαϊκής Ενώσεως στα πέλαρα του κόσμου ανταγωνιστικά, έχοντας τη στήριξη και την προστασία των οργάνων της. ☉





1977-2007  
30 YEARS OF EXCELLENCE!

## WHAT DOES GRIFFIN BRING TO THE UNPREDICTABLE WORLD OF CREW TRAVEL?

PEACE OF MIND.

**Crew travel can be difficult and unpredictable.** Lack of seat availability, missed connections, visa and security issues, weather disruption, political unrest – the obstacles are endless. Griffin's knowledge and expertise deliver the solutions that you need and the peace of mind that you're seeking. As a dedicated specialist with highly trained people around the globe, we handle extraordinary challenges on a day-to-day basis, as if they were routine. For us – they are.



Getting People in Place. On Time. Worldwide.



[www.griffintravel.com](http://www.griffintravel.com)





## Griffin Global Group



### 1977-2007... 30 Years Servicing the global Marine and Offshore Communities

The Griffin Global Group is very proud and happy to announce that in March 2007 will be celebrating its 30th Birthday.

From small beginnings at the start of its first office in Piraeus, Greece, we had within a few months, opened a second office in London in the UK.

It quickly became apparent that in order to better serve the Marine industry, Griffin's core client base; Griffin had to be present where the Industry was most active.

Griffin was the first Marine travel provider to realise the importance of the Philippine crew market and very soon after, established our first office outside Europe, with an office in Manila.

And the rest as they say is history...

Following soon after Manila, new offices opened in Limassol, Cyprus, Hong Kong, Mumbai, Singapore, Houston and Miami in the US, the latest additions being Durban, South Africa, Southampton UK and Vancouver Canada.

The Griffin Global Group now comprises more than 25 International offices wholly owned by the parent company, extending from Tokyo and Shanghai in the east, to Houston and Niteroi to the west and Aberdeen and Oslo in the north, to Durban and Cape Town to the south.

Today, Griffin offices around the world offer a "seamless" service to their clients encompassing pioneering IT technology, bespoke management tools, Global Fares Database, full in house 24/7 service, and a pool of more than 1 million

negotiated fares specially for the Marine and Offshore Industries, with more than 90 Airlines worldwide, including of course all the major carriers.

In this year of celebrations, we want to acknowledge and thank all those who have contributed in establishing Griffin as the Market Leader and the most Respected Travel Provider within the Marine and Offshore Industries.

This position would not have been achieved and sustained over the years, without the appreciated help and support of our many long established clients that have been educating, advising, and supporting us during those first 30 years.

To all of our clients therefore, both large and small wherever you are located, we say a big Thank You, for your trust, help and support during our first 30 years.

Next we would like to thank our loyal suppliers, for listening to our needs and standing by us during good as well as difficult times.

Finally, a big Thank You, to all our loyal and dedicated staff, all 500 of them around the world, old and new, for their hard work, loyalty and exceptional dedication to servicing our client's needs.

From Griffin's Management, we promise continued Vision, Innovation and Dedication, along with a commitment to better improve the services provided to our customers.

We are looking forward to working with you and meeting the challenges of the next 30 years.

#### Our Offices:

Aberdeen, Arendal, Athens, Beijing, Cape Town, Dubai, Durban, Genoa, Hong Kong, Houston, Jakarta, Limassol, London, Lowestoft, Manila, Miami, Moscow, Mumbai, New Delhi, Niteroi, Oslo, Riga, Shanghai, Singapore, Southampton, Tokyo, Vancouver.

Visit us at: [www.griffintravel.com](http://www.griffintravel.com)





## » Πλοίο δίχως πλήρωμα ίσον μηδέν και

## πλήρωμα δίχως πλοίο ίσον μηδέν

Σκέψεις και προβληματισμοί για το 2007



Του Νικόλαου Παπαδάκη | Προέδρου Intercargo, Προέδρου Helmepe

Η κύρια ανησυχία μου για τη σημερινή πραγματικότητα της ναυτιλίας εστιάζεται σε συγκεκριμένα σημεία: Η έλλειψη πληρωμάτων αποτελεί ξεκάθαρα πλέον ένα διεθνές θέμα προβληματισμού. Είναι ένα ανησυχητικό ζήτημα που απασχολεί έντονα τη ναυτιλιακή κοινότητα. Υπάρχει πλέον άμεση ανάγκη για την πρόσληψη νέων ηλικιακά για να γίνουν πλοίαρχοι και α' μηχανικοί. Σύμφωνα με ορισμένες εκτιμήσεις, οι ειδικοί πιστεύουν ότι 5.000 μηχανικοί και ισάριθμοι πλοίαρχοι είναι άμεσα απαραίτητοι για να επανδρώσουν τα σύγχρονα πλοία. Ο αριθμός αυτός ακούγεται απίστευτα υψηλός, ανταποκρίνεται όμως πλήρως στη μάλλον θλιβερή πραγματικότητα.

Σκοπός και πονοκέφαλος της διεθνούς πλοιοκτησίας δεν είναι μόνο να βρεθούν πληρώματα που θα καλύψουν αριθμητικά κάποιες θέσεις. Ο κύριος σκοπός είναι να βρεθούν ικανά πληρώματα, που θα γνωρίζουν τις απαιτήσεις του επαγγέλματος και θα στελεχώσουν τις εταιρείες για πάνω από 25 χρόνια. Δεν αφορά κανέναν η πρόσληψη πληρωμάτων για μικρά χρονικά διαστήματα και για το σκοπό αυτόν όλοι στη ναυτιλία αναζητούμε διάφορα κίνητρα που θα κάνουν πιο ελκυστικές τις θέσεις εργασίας σε ένα πλοίο μας. Πλήρωμα δίχως πλοίο και πλοίο δίχως

πλήρωμα ίσον μηδέν.

Ο ελληνικός εφοπλισμός ανησυχεί για τη δυσκολία ως προς την έλλειψη πληρωμάτων τόσο από την Ελλάδα όσο και από το εξωτερικό. Μας ανησυχεί η ποιότητα των σπουδών στις Σχολές μας, όπως επίσης και η θέληση για γνώση των σπουδαστών. Διεξάγονται συζητήσεις και αναζητούνται λύσεις. Υπάρχουν βέβαια πεπαλαιωμένες νοοτροπίες και αντιλήψεις, που πρέπει να αλλάξουν.

Απαιτείται εξωστρέφεια και έντονη κινητικότητα από όλους μας. Δεν πρέπει να εφησυχάζουμε από τους σημερινούς υψηλούς ναύλους, διότι στη ναυ-

τιλία είναι όλα παροδικά.

Υπάρχει σαφώς ένα κατεστημένο αντιλήψεων εκ μέρους και της πλοιοκτησίας και ορισμένων από τα πληρώματα που θα πρέπει να αλλάξει. Κατάγομαι από την Κάσο. Εάν υπάρχουν νέοι που επιθυμούν να γίνουν ναυτικοί, εγώ δεν τους έχω δει. Οι νέοι σήμερα δεν γνωρίζουν τη θάλασσα και δεν έχουν την επιθυμία να την ανακαλύψουν. Σε αυτούς πρέπει να στρέψουμε και εμείς το ενδιαφέρον μας. Μερικοί μιλούν για αυτό που εγώ νομίζω, άδικα, για ανεργία στο ναυτικό επάγγελμα. Δεν πιστεύω ότι υπάρχει τέτοιο φαινόμενο. Γι' αυτόν το λόγο





# *First Class: GL*

Innovative, high-quality, customer-oriented!  
This is what GL stands for, your First-Class partner.  
We support your success with first-rate services.

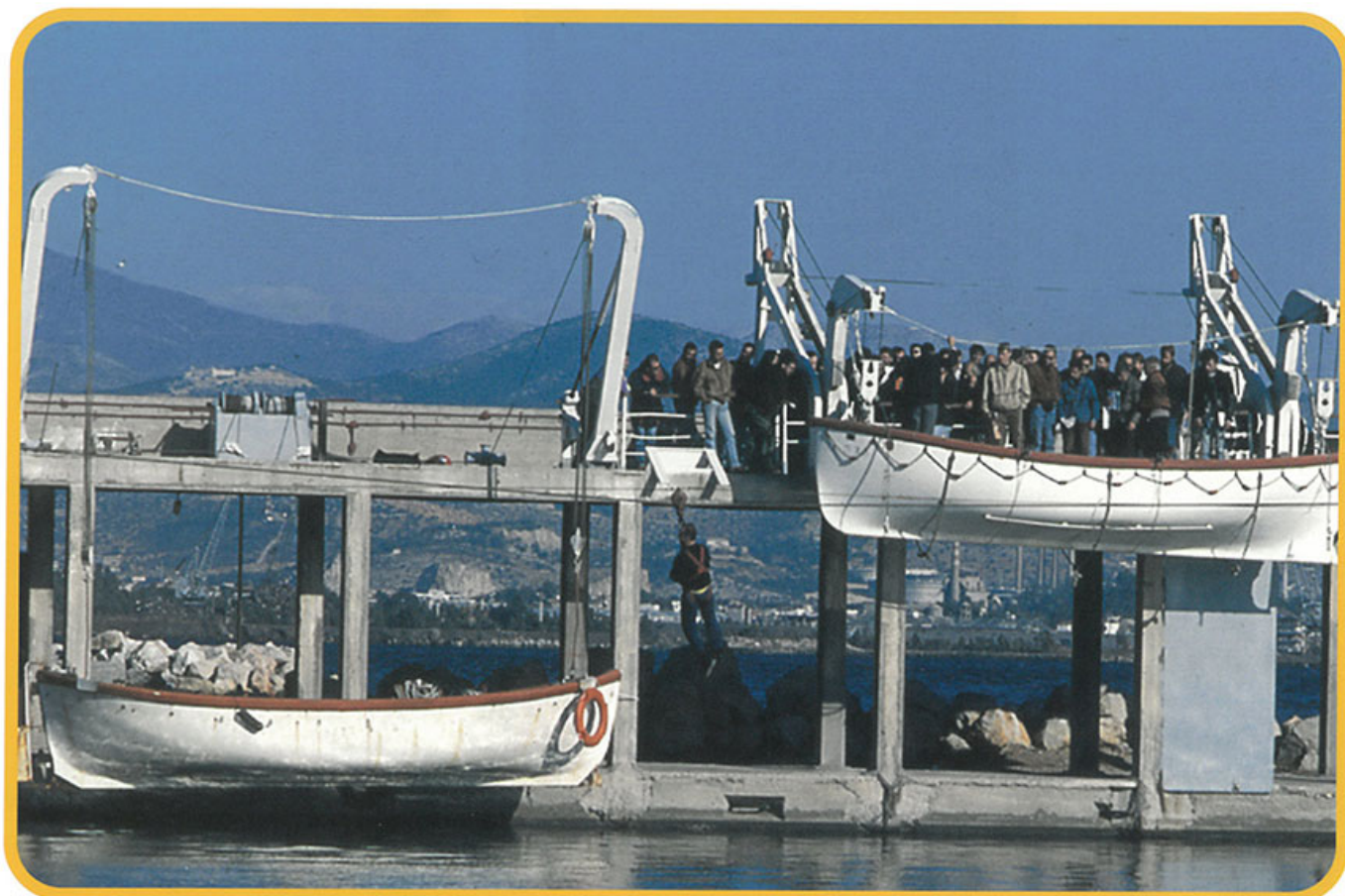
Welcome on board.



**Germanischer Lloyd**  
OPERATING 24 / 7

**Area Office Mediterranean/South Africa**  
Germanischer Lloyd Hellas Survey E.P.E.  
Akti Miaouli 85 · 18538 Piraeus/Greece  
Phone +30 210 4290373 · Fax +30 210 4290355  
gl-piraeus@gl-group.com · www.gl-group.com





δεν υπάρχει μάλλον μηχανογράφηση των συγκεκριμένων υπηρεσιών.

Για να μη γίνεται ένα ξεκαθάρισμα στο θέμα αυτό, για να μη μιλάμε με ρεαλιστικά στοιχεία. Απλά να εικάζουμε.

Ο κάθε υπουργός ΥΕΝ, της κάθε κυβέρνησης, πρέπει να πρωτοστατεί σε τέτοια θέματα που θα μας κρατήσουν στην πρωτιά της συγκεκριμένης οικονομίας, και να μην αντιδρά με σπασμωδικές πολιτικές στα φαινόμενα των καιρών και του πολιτικού κόστους.

Ο πρωθυπουργός ζητάει από τον εφοπλισμό να επενδύσει στη στεριά. Το χαρτοβασιλείο της Ελλάδας δυσκολεύει όμως πολύ τις όποιες επιθυμίες για επενδύσεις στον τόπο καταγωγής μας.

Εμείς γνωρίζουμε καλά τους όρους παγκοσμιοποι-

ηση και ανταγωνιστικότητα διότι ταξιδεύουμε εδώ και χρόνια στις θάλασσες του πλανήτη.

Στον τόπο μας αντιμετωπίζουμε πολλαπλές δυσκολίες με τα γνωστά ζητήματα που αφορούν άδειες, εγκρίσεις, ελέγχους.

Όλα επηρεάζονται από καθυστερήσεις, αναβολές, μια γενικότερη δυσκινησία από τον κρατικό μηχανισμό.

Ως αποτέλεσμα, η γραφειοκρατία και η άκαμπτη στάση των αρμοδίων φορέων κοστίζουν οικονομικά και κουράζουν ψυχικά έναν επιχειρηματία. Η ζημιά που γίνεται τελικά είναι ανεπανόρθωτη.

**Κλείνοντας τις σκέψεις μου για το 2007,** με απασχολεί ιδιαίτερα το θέμα του περιβάλλοντος. Φέτος τα Χριστούγεννα του 2006 δεν ήταν λευκά.

Δεν υπήρχε χιόνι. Το φαινόμενο του θερμοκηπίου δεν είναι πλέον ένα θέμα για μια απλή φιλολογική συζήτηση αλλά επηρεάζει έντονα την καθημερινότητά μας. Οι ΗΠΑ και η Κίνα, οι δύο υπερδυνάμεις, δυστυχώς κλείνουν τα μάτια ως προς το φαινόμενο αυτό. Αντί να πρωτοπορούν στις παγκόσμιες κινητοποιήσεις για την προστασία του περιβάλλοντος, τελικά γίνονται τροχοπέδη. Οι πιέσεις πάντως των παγκοσμίων οργανώσεων για το περιβάλλον γίνονται όλο και πιο έντονες και επηρεάζουν και τη ναυτιλία μας παράδειγμα είναι η επανεξέταση του Annex 6 της Marpol. Δεν υπάρχουν όμως διεθνώς επαρκή Reception facilities όπως και λιμένες καταφυγής που ανταποκρίνονται στις νομοθετικές πρωτοβουλίες. Ως προς αυτό θα κριθούν πολλά στο άμεσο μέλλον. ☉





# The Cuban Cigar Megastore

[sales@cubancigarmegastore.com](mailto:sales@cubancigarmegastore.com)

[www.cubancigarmegastore.com](http://www.cubancigarmegastore.com)





## » Όλες οι θέσεις είναι φυτώρια ναυτοσύνης

Ο καπετάν Παναγιώτης Τσάκος συνομιλεί και προβληματίζεται για το παρόν και το μέλλον της ναυτιλίας μας

**Επιτέλους, μια νότα αισιοδοξίας. Ο ιδρυτής του Ομίλου Τσάκου, καπετάν Παναγιώτης Τσάκος, υπήρξε στην πάροδο του χρόνου ένας αειθαλής, πολύτιμος αρθρογράφος και αναγνώστης των «Ναυτικών Χρονικών». Κατά τη διάρκεια της σημαντικής πορείας του στις διεθνείς θάλασσες και στις επιχειρήσεις, δεν δίσταζε ποτέ να συνομιλεί μαζί με τους συντελεστές του περιοδικού για τα θέματα που απασχολούσαν τόσο τον ίδιο όσο και τη ναυτική οικογένεια.**

Όπως κάθε αρχή του χρόνου, η καθιερωμένη συνάντηση και συνομιλία μας μαζί του είναι εξαιρετικά πολύτιμη: Ειδικά εφέτος, η συζήτηση επικεντρώθηκε γύρω από τις πρόσφατες επισκέψεις του καπετάν Παναγιώτη και του επιτελείου του σε Ακαδημίες του Εμπορικού Ναυτικού. Και η συνάντηση, ως είθισται, μετατράπηκε σε πολύωρη συζήτηση με ανταλλαγή απόψεων και καταγραφή προσωπικών μαρτυριών για τη σημερινή πραγματικότητα στο χώρο της εκπαίδευσης και της καθημερινής διαβίωσης των σπουδαστών στις σχολές.

Παρευρισκόμενοι ο σύμβουλος του Ομίλου τ. ναύαρχος Παναγιώτης Κουτσομητόπουλος, ο υπεύθυνος πληρωμάτων Γιώργος Ταζακλής η κα Αγγελική Λιβανού, διευθύντρια προσωπικού του Ομίλου και οι τεταρτοετείς δόκιμοι κ. Χριστίνα Τζο-υγανάτου και Στέλιος Κωστάκης.

Η αφήγηση του καπετάν Παναγιώτη από την περιήγησή του στις σχολές αντανάκλα την ανησυχία και τον έντονο προβληματισμό του:

«Υπάρχουν ορισμένες अपαραδέκτες νοοτροπίες, που πρέπει να αλλάξουν. Συμμερίζομαι την αγωνί-

α των σπουδαστών. Αυτό που πρέπει να μας απασχολεί είναι η ποιότητα των καθηγητών. Είναι πραγματικοί λειτουργοί;

Διαπίστωσα ότι μερικές σχολές είναι καλύτερες από άλλες. Το ίδιο και το ποιόν των παιδιών. Η συμπεριφορά όμως του διδακτικού προσωπικού θα μπορούσε να είναι καλύτερη σε όλες τις σχολές».

Ο Καπετάνιος δίνει πάντως έναν τόνο αισιοδοξίας. . . «Η ζωή των παιδιών στο πλοίο είναι σαν το βάπτισμα στον Ιορδάνη. Οι 9 στους 10 εξαγνίζονται ζώντας στο καράβι. Πριν από το μπάρκο είναι χαμένα ή αγριεμένα.

Περνούν το βάπτισμα, τη δοκιμασία, την εμπειρία, και γίνονται άλλοι άνθρωποι. Ο χαμένος βρίσκει το δρόμο του ή φεύγει. Αρκετοί γυρνούν κατασταλαγμένοι, με αποφασιστικότητα. Αυτό που είδαν ήταν καλύτερο από αυτό που ήξεραν ή τους έλεγαν».

Αναζητώντας το διάλογο και τις απαντήσεις στα ερωτήματά του, ο κ. Τσάκος απευθύνεται στους δύο νέους δόκιμους: τη Χριστίνα και το Στέλιο. Και τους ρωτά:

«Είστε περήφανοι από τα πλοία που ταξιδεύατε;

Από τους αξιωματικούς και τους ναυτικούς; Καμαρώνετε τα πλοία; Ευχόσασταν να αξιωθείτε να τα κουμαντάρετε; Παλιότερα εμείς ευχόμαστε να μας αξιώσει ο Θεός να κουμαντάρουμε ένα τέτοιο καράβι».

«Αυτό που συναντήσαμε στα καράβια ήταν πολύ καλύτερο από αυτό που φανταζόμαστε. Πιστεύουμε ότι ήταν πολύ καλύτερα αν υπήρχαν καθηγητές καπετάνιοι, οι οποίοι είναι και οι πλέον κατάλληλοι για να μεταδώσουν μια ουσιαστικότερη ποικιλία πρακτικών γνώσεων» απαντούν οι δόκιμοι.

Ζητάμε την άποψη των δοκίμων για την εμφάνισή τους στη διάρκεια της φοίτησης στις Ακαδημίες. Ποια είναι η άποψή τους για τις στολές; Πρέπει να τις φορούν οι σπουδαστές;

Οι απόψεις των νέων παιδιών σε αυτή την ερώτηση δίστανται. Η Χριστίνα είναι υπέρ, αλλά ο Στέλιος θεωρεί πως η εμφάνιση παίζει δευτερεύοντα ρόλο. Ο καπετάν Παναγιώτης ολοκληρώνει την απάντηση:

«Χρειάζονται οι σχολές. Στις σχολές, είναι απαραίτητη η τάξη, η πειθαρχία, η εξίσωση των σπουδα-





στών. Όλοι πρέπει να είναι και να φαίνονται ίδιοι και ίσοι. Να είσαι ευπρεπής και ελεύθερος. Και μην ξεχνάτε ότι ο λόγος του καπετάνιου στο πλοίο είναι ο λόγος του Θεού».

Η συζήτηση επεκτείνεται στο συνδικαλισμό των σπουδαστών, και σε αυτό το σημείο ο κ. Τσάκος υποστηρίζει την άποψη πως η πολιτικοποίηση των σπουδαστών πιθανώς να υπάρχει στις μεγάλες σχολές και όχι στις μικρές, περιφερειακές. Νομίζουν τα παιδιά ότι θα έχουν ανάγκη τα κόμματα, ίσως για να βρουν μετέπειτα μια δουλειά, ενώ αυτό είναι μύθος.

Κάποια στιγμή, ακούγοντας τις απαντήσεις των δοκιμών, αναρωτιέται:

«Διδάσκεται η ομορφιά του επαγγέλματος; Η ιστορία και παράδοσή μας;» Ο κ. Τσάκος δίνει έμφαση στο θέμα των λιγοστών πλέον σπουδαστών στις σχολές: «Η άμιλλα είναι εξαιρετικά σημαντική, γι' αυτό πρέπει στις σχολές να φοιτούν πολλοί σπουδαστές. Να θέλουν να καλυτερεύουν, να βλέπουν τους συμμαθητές τους, τους συναδέλφους τους και να θέλουν να βελτιώνονται.

Εγώ δεν αποτελώ κάποια εξαίρεση. Με βοήθησε η άμιλλα, παρατηρούσα, έβλεπα, ήθελα να βελτιωθώ, όλους αυτό μας απασχολούσε τότε. Βλέπαμε τα πλοία των άλλων και θέλαμε να λάμπουμε όπως αυτά, να ήμαστε γρήγοροι, σωστοί, να έχουμε πάντα φορτία. Ήταν η περίοδος της ανοικοδόμησης της Ευρώπης. Δουλεύαμε με χαρά και ας κουραζόμασταν».

Η Χριστίνα και ο Στέλιος συγκαταλέγονται στα παιδιά που επέλεξαν συνειδητά να ακολουθήσουν το ναυτικό επάγγελμα. Πόσοι όμως από τους σπουδαστές των ΑΕΝ ταυτίζονται με τις απόψεις τους; «Πολλοί εισάγονται στις ΑΕΝ για να πάρουν αναβολή για τη στρατιωτική τους θητεία ή εξαιτίας κάποιας οικογενειακής πίεσης ή, ακόμα, χάριν του γρήγορου κέρδους. Το 60% σκέπτεται να σταδιοδρομήσει στη θάλασσα» υποστηρίζουν, ενώ ο υπεύθυνος πληρωμάτων του ομίλου, κ. Γιώργος Ταζακλής, είναι πιο καταλυτικός αφού μιλάει με πραγματικά στοιχεία:

«Πήραμε 110 πρωτοετείς και στο δεύτερο μπάρκο θα είναι μόλις 50 ή 60! Τα στοιχεία δυστυχώς είναι καταπέλτης», και ο καπετάν Παναγιώτης συμπληρώνει:

«Η καμπάνια του υπουργείου για την προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα δίνει έμφαση στα χρήματα, και αυτό είναι μεγάλο λάθος. Οι νέοι νόμοι της υπουργού Παιδείας θα δυσκολέψουν τα πράγματα στις σχολές. Δεν θα υπάρχει προτίμηση για τις ΑΕΝ. Θα πρέπει να απαγκιστρωθούν οι ΑΕΝ από το γενικό σύστημα των εισαγωγικών και να υπάρχει αυτοτελής εισαγωγή σε αυτές. Να υπάρχει σύνδεση με τη ναυτική βιομηχανία. Να δημιουργηθούν ναυτικά λύκεια. Τα παιδιά πρέπει να πείθονται από μικρά. Να δημιουργηθούν sister ships όπως στην Αυστραλία, δηλαδή τα σχολεία της πρωτοβάθμιας εκπαίδευσης να "υιοθετούν" πλοία και να ενημερώνονται τακτικά για τα ταξίδια τους και

για την καθημερινή πορεία και αποστολή τους!»

Ως επίλογος της πολύωρης συνάντησής μας, η άποψη του καπετάν Παναγιώτη Τσάκου για τις πρόσφατες υπουργικές αποφάσεις σχετικά με την ελαστικοποίηση των πληρωμάτων της ποντοπόρου ναυτιλίας.

«Πιστεύω ότι το μέτρο είναι το πιο ευεργετικό που έχει ληφθεί εδώ και δεκαετίες!

Εύχομαι όλοι μας να δουλέψουμε σωστά. Και θα έχουμε αποτελεσματική δουλειά μόνο με σωστή ανταπόκριση και συμπεριφορά. Ενώ και τον εφοπλισμό. Να δημιουργήσουμε θέσεις εργασίας. Να δείξουμε έμπρακτα την ανάγκη μας για ελληνικά πληρώματα. Εύχομαι να εφαρμοσθούν σωστά τα μέτρα χωρίς μικροπολιτικές σκοπιμότητες. Αισθάνομαι πως παλαιότερα σε τιμωρούσαν που είχες ελληνική σημαία.

Εμείς, ως εταιρεία, δώσαμε εντολή να μη φύγει κανείς από τα πλοία.

Όλες οι θέσεις είναι φυτώρια ναυτοσύνης. Ο λοστρόμος, ο μάγειρας, είναι όλοι μέσα στην αλυσίδα της ελληνικής ναυτοσύνης. Τα νέα μέτρα δεν σε περιορίζουν, σου θέτουν νέα minima.

Πιστεύετε ότι στα πλοία μας θα έχουμε πλέον μόνο 5 ή 6 Έλληνες; Δεν θα δώσει κανείς τα πλοία του να τα διοικήσουν άγνωστοι αλλοδαποί και πιστεύω ότι δεν πρόκειται να φύγει ούτε ένας Έλληνας ναυτικός από τους πλεονάζοντες.

Δίνω μια ευχή: Να συστρατευτούμε, για να επιτύχουμε. Μην αρχίσουμε αντιδράσεις». ☺





| Συνέντευξη του Ντίνου Καρούση | Deputy Chairman of the UK P&I Club Board

## » Η ισότητα των μελών θέμα ύψιστης σημασίας

**Τ**ο UK Club είναι το μεγαλύτερο P&I mutual παγκοσμίως ενώ τα μέλη του καλύπτουν ένα ευρύ φάσμα, το οποίο του προσδίδει έναν ισορροπημένο και αντιπροσωπευτικό χαρακτήρα. Η δομή του διευθύνοντος Διοικητικού Συμβουλίου αντιπροσωπεύει την ποικιλομορφία ως προς το μέγεθος ναυτιλιακών εταιρειών. Οι 33 εφοπλιστές που συμμετέχουν στο Δ. Σ. προέρχονται από κάθε εμπορικό τομέα, γεωγραφική περιοχή και λειτουργικό μέγεθος στη διεθνή ναυτιλία. Ο διευθυντής του UK Club κ. Ντίνος Καρούσης στη συνέντευξη που μας παραχώρησε αξιολογεί το παρόν και το μέλλον των P&I Clubs.

*Το UK Club επέβαλε τη χαμηλότερη αύξηση ασφαλιστρών τα τελευταία έξι χρόνια. Οι διευθυντές διαβεβαίωσαν πρόσφατα ότι παρόλο που δεν θα επιβληθούν επιπρόσθετες εισφορές, δεν θα ζητηθεί κάποια έκτακτη εισφορά. Θεωρείτε ότι αυτή είναι μια επικίνδυνη (παρακινδυνευμένη) στρατηγική, λαμβανομένου υπόψη ότι το Club εξακολουθεί να λειτουργεί με ζημία στον τομέα ανάληψης κινδύνων;*

Το Club εδώ και αρκετό καιρό ακολουθεί ένα εταιρικό πλάνο, το οποίο έχει στόχο τα ασφάλιστρα να φτάσουν σε τέτοιο επίπεδο, ώστε να διασφαλίζεται μια βιώσιμη μακροπρόθεσμη ισορροπία στον τομέα της ανάληψης κινδύνων. Με τις αυξήσεις των τελευταίων ετών, τα επίπεδα ασφαλιστρών έχουν φτάσει κοντά στο στόχο, γι' αυτό και φέτος η αύξηση είναι σε γενικές γραμμές μέτρια.

Τα Mutuals (εταιρείες αμοιβαίας συνδρομής) δεν είναι κερδοσκοπικοί οργανισμοί, αλλά στοχεύουν σε ένα μακροπρόθεσμο ισοσκελισμένο επίπεδο ασφάλισης, ώστε να προσφέρουν στα μέλη τους ασφάλιση «σε τιμή κόστους». Η μεταβλητότητα των απαιτήσεων σημαίνει ότι για κάποια χρόνια θα υπάρχει έλλειμμα στον τομέα ανάληψης κινδύνων.

Η αξιολόγηση της Standard & Poor's παρέχει μια εξαιρετικά λεπτομερή και αντικειμενική εικόνα των οικονομικών του Club, περιλαμβανομένης και της βιωσιμότητας του τομέα ανάληψης ασφαλιστικών κινδύνων. Κατά την πρόσφατη ανασκόπηση της, τον Οκτώβριο, θεώρησε ότι υπάρχουν επαρκή στοιχεία ώστε να αποκαταστήσει την προοπτική του Club από «αρνητική» σε «σταθερή».

*Αντιλαμβανόμαστε ότι το Club θα αναγκαστεί να πληρώσει σημαντικά ποσά για μεγάλες ζημιές που έπληξαν το συλλογικό κοινό αποθεματικό κεφάλαιο απαιτήσεων των Clubs. Αν και άλλα Clubs που συμμετέχουν στο κοινό αποθεματικό κεφάλαιο του International Group Απαιτήσεων θα συμβάλουν επίσης αυτόν το χρόνο, πιστεύετε ότι τα μέλη του UK Club θα έχουν να αντιμετωπίσουν ορισμένες ανωρθόδοξες εξελίξεις και κόστος μετά ένα χρόνο ή περισσότερο λόγω αυτών των ζημιών;*

Η πρόσφατη εμπειρία ευμετάβλητων απαιτήσεων ήταν κάτι που βίωσε τόσο το UK Club όσο και το International Group.





Ωστόσο, με τη μακρόχρονη εμπειρία των Clubs σε απαιτήσεις «κοινού αποθεματικού» θα επέλθει ισορροπία με το πέρασμα του χρόνου. Οι συνεισφορές που έγιναν στο κοινό αποθεματικό κεφάλαιο σε σχέση με απαιτήσεις άλλων Clubs έχουν ισοσκελιστεί από τις επιστροφές που έγιναν από το κοινό αποθεματικό κεφάλαιο σε σχέση με τις δικές του απαιτήσεις. Με την εμπειρία του UK Club στο χρόνο έχει επιτευχθεί ισορροπία, περίπου εκατό τοις εκατό, όπως θα ανέμενε κανείς από το μεγαλύτερο Club.

Ένα από τα ισχυρά σημεία-κλειδιά του mutual system είναι η ευελιξία ως προς την κάλυψη. Η δυνατότητα των διευθυντικών στελεχών των εφοπλιστών στο Διοικητικό Συμβούλιο του Club να αποζημιώνουν απαιτήσεις μελών που δεν εμπίπτουν στους κανονισμούς του Club, σύμφωνα με τη διακριτική τους ευχέρεια, προσδίδει ευελιξία της κάλυψης για την αντιμετώπιση περιστατικών ή απαιτήσεων που δεν είχαν προβλεφθεί.

Η κοινοπραξία (το σύστημα κοινού αποθεματικού κεφαλαίου) αποδέχεται τις αποφάσεις του ασφαλιζόντος Club με βάση ορισμένους προαποφασισμένους κανόνες, παρέχοντας έτσι πραγματική δύναμη προστασίας σε αυτή την προσέγγιση ανταπόκρισης στις ευθύνες των πλοιοκτητών. Με αυτή την έννοια μπορεί να δούμε ορισμένα ανορθόδοξα κόστη να εμφανίζονται στο αρχείο ζημιών, αλλά αυτό αποτελεί μια ουσιαστική δύναμη του συστήματος, που συνεχίζει να υπηρετεί τόσο καλά τα συμφέροντα των πλοιοκτητών.

*Τα δικαστήρια της Οδησσού διέταξαν την απαγόρευση απόπλου ενός γεμα- νικής πλοιοκτησίας πλοίου που μετέφερε εμπορευματοκιβώτια μετά από διαρροή καυσίμων στο λιμάνι αυτό της Μαύρης Θάλασσας. Το πλοίο αποδεσμεύτηκε με την κατάθεση εγγυητικής επιστολής τράπεζας, που χορηγήθηκε από το Swedish Club. Η ναυτική κοινότητα πιστεύει ότι η έλλειψη ναυτικής νομοθεσίας και η γραφειο- κρατία σε ορισμένες χώρες προκαλούν πονοκέφαλο στα Clubs και στα μέλη τους. Το δικό σας Club εξετάζει την πιθανότητα να λάβει κάποιες πρωτοβουλίες ή να προβεί σε κάποιες ενέργειες προκειμένου να διευθετήσει αυτό το πρόβλημα; Δεν υπάρχουν κάποιες συγκεκριμένες πρωτοβουλίες που μπορεί να ληφθούν για περιπτώσεις όπως αυτή του παραδείγματος, καθώς το σύστημα του Club σχετικά με τις εγγυητικές λειτουργεί πολύ καλά στη συντριπτική πλειονότητα των περι-*

πτώσεων. Μόνο σπανίως το Club ή κάποιο μέλος χρειάζεται να χορηγήσουν μια εγγυητική επιστολή τράπεζας στην περίπτωση μιας απαίτησης.

Το διεθνές δίκτυο γραφείων του Club και οι αντιπρόσωποι που το στηρίζουν, βοηθά στο να παρέχει στις κατά τόπους δικαστικές αρχές την εξήγηση και τη διαβεβαίωση που απαιτείται. Επίσης θα συνεχίσει να εργάζεται μέσω του International Group και των αρμόδιων διεθνών φόρουμ για να προάγει την κατανόηση και αποδοχή του mutual P&I system.

*Αυτοί που έχουν αξιώσεις ορισμένες φορές προσφεύγουν σε δικαστικές αρχές περισσότερων του ενός κρατών, μια πρακτική που είναι κοινή γνωστή ως «forum-shopping» («αναζήτηση ασύλου») ώστε να εξασφαλίσουν καλύτερα αποτελέσματα για τις απαιτήσεις τους (για παράδειγμα, το Hellenic Club πρόσφατα επιδίωξε την ικανοποίηση αξιώσεων στην Ελλάδα, τη Ν. Υόρκη και το Λονδίνο). Οι κανόνες του δικού σας Club είναι σαφείς όσον αφορά αυτό το ζήτημα ή όσοι έχουν αξιώσεις είναι ελεύθεροι να επιλέξουν το κράτος στη δικαστική αρχή του οποίου θα προσφύγουν;*

Είναι σημαντικό να γίνει η διάκριση ανάμεσα στη δικαιοδοσία που διέπει τη σχέση μεταξύ του μέλους και του Club, και εκείνη που διέπει απαιτήσεις τρίτων εναντίον μελών, τις οποίες τα μέλη επιδιώκουν να ικανοποιήσουν μέσω του δικού τους Club. Το UK P&I Club είναι ένας ασφαλιστικός φορέας που έχει έδρα στις Βερμούδες και όσον αφορά τη συμβατική σχέση με τα μέλη του, έχει επιλέξει να διέπεται από το αγγλικό δίκαιο.

Ωστόσο, οι δικαιοδοσίες που συνδέονται με τις απαιτήσεις εναντίον των μελών μας είναι ποικίλες. Ένα ευρύ φάσμα αυτών των απαιτήσεων μπορεί να απορρέει από σύμβαση, οπότε η δικαιοδοσία που αρμόζει στον τόπο κατοικίας του μέλους και τον τύπο της επιχειρηματικής δραστηριότητάς του προκύπτει βάσιμα, π.χ., από φορτωτικές, ναυλοσύμφωνα, συμβάσεις πληρώματος, συμβάσεις ελλιμενισμού και πρόσδεσης κ.λπ.

Όσον αφορά τις απαιτήσεις τρίτων, η δικαιοδοσία δεν μπορεί να προσδιορισθεί εκ των προτέρων και οι απαιτήσεις συνήθως εγείρονται ενώπιον δικαστικής αρχής της χώρας που ο ενάγων πιστεύει ότι θα επιτύχει το καλύτερο δυνατό αποτέλεσμα γι' αυτόν.



Το Skuld και το Swedish Club συζητούσαν για πιθανή συγχώνευση. Το Gard σημειώνει ζημιές από το P&I, τις οποίες καλύπτει το Hull. Το Gard επεκτάθηκε σε ναυτιλιακούς και ενεργειακούς κινδύνους και το P & I British Marine εκτός από την ασφαλιστική κάλυψη του τομέα του P&I επέκτεινε την ασφαλιστική κάλυψη σε κινδύνους από φυσικές καταστροφές τόσο για ναυτιλιακές εταιρείες όσο και για μη ναυτιλιακές επιχειρήσεις, όπως το NVOG. Το δικό σας Club εξετάζει την περίπτωση να επεκτείνει τις δραστηριότητές του πέρα από τις σημερινές; Το UK P&I Club θα συνεχίσει να ασχολείται με κινδύνους P&I όπως είναι η ειδικότητά του. Η διαχειρίστρια εταιρεία του Club, Thomas Miller, παρέχει

μικρή καθαρότητα και διαφάνεια. Η χρηματοοικονομική εικόνα του Club σχηματίζεται αποκλειστικά για τους κινδύνους P&I. Τα μέλη του UK P&I δεν χρειάζεται να ανησυχούν μήπως το Club τους οδηγηθεί σε συμπληρωματικές εισφορές ή άλλα κόστη σε σχέση με κινδύνους που δεν επιθυμούν να ασφαλίσουν με το δικό τους P&I Club.

Ορισμένα Clubs έχουν κατηγορηθεί πως δείχνουν προτίμηση στις μεγάλες ναυτιλιακές εταιρείες και ορισμένους από τους διευθυντές των Clubs τους. Είναι κοινή η αντίληψη ότι μεγάλες ναυτιλιακές εταιρείες δεν πληρώνουν τα σωστά ασφάλιστρα με αποτέλεσμα τα μεσαίου μεγέθους και μικρότερου μεγέθους μέλη, με καλό ιστορικό, να αναγκάζονται

Το Διοικητικό Συμβούλιο ετησίως εξετάζει την επίδοση μεγάλων και μικρών μελών και μέσω δέκα βασικών εμπορικών τύπων εφαρμόζει συγκριτικές δοκιμές ασφάλισης, προκειμένου να διασφαλίσει ότι δεν ευνοείται κάποιος μεμονωμένος όμιλος εις βάρος κάποιου άλλου.

Αν και το UK Club είναι κατά πολύ το μεγαλύτερο P&I mutual παγκοσμίως, το μέσο μέγεθος των στόλων που εγγράφονται σε αυτό είναι μόνον οκτώ πλοία συνολική μεικτής χωρητικότητας λίγο κάτω των 240.000 τόνων.

Τα μέλη που συμμετέχουν στο Club καλύπτουν ένα ευρύ φάσμα, προσδίδοντάς του έτσι έναν ισορροπημένο και αντιπροσωπευτικό χαρακτήρα. Περί τα τρία τέταρτα του συνόλου του εγγεγραμμένου



επίσης υπηρεσίες σε άλλα Clubs και επιχειρήσεις σε συναφείς τομείς κινδύνων όπως κίνδυνοι σε σχέση με ναύλο, φορτία, σταλίες, σκάφος και μηχανολογικό εξοπλισμό, ναυτική πρακτόρευση, συνδυασμένη μεταφορά και λειτουργία λιμένων καθώς και νομική κάλυψη. Επομένως, τα μέλη μας έχουν τη δυνατότητα, εάν επιθυμούν, να συνεργάζονται με θυγατρικούς οργανισμούς που εξειδικεύονται σε αυτούς τους τομείς κινδύνων. Οι οργανισμοί αυτοί προσφέρουν το πλεονέκτημα της εξειδίκευσης και γνώσης και την ίδια υποδομή που υπάρχει για την εξυπηρέτηση των κινδύνων P&I. Η προσέγγιση αυτή πέρα από εξειδικευμένη γνώση και εμπειρία παρέχει στα μέλη χρηματοοικονο-

να πληρώνουν περισσότερα συγκριτικά με τους «μεγάλους» ιδιοκτήτες με «κακό» ιστορικό. Τι έχετε να πείτε γι' αυτή την κατηγορία;

Δεν συμφωνούμε με αυτή την «κοινή αντίληψη», στην πραγματικότητα πιστεύουμε ότι πρόκειται για μια άποψη που διατυπώνεται από έναν μόνο broker.

Το Διοικητικό Συμβούλιο του UK P&I θεωρεί την ισότητα μεταξύ των μελών θέμα υψίστης σημασίας. Όχι μόνο από την πλευρά του μεγέθους και επιρροής των διαφορετικού μεγέθους μελών, αλλά και σε σχέση επίσης με την πείρα ασφαλιστικού κινδύνου και το κόστος απαιτήσεων των διαφορετικών τομέων εμπορικών συναλλαγών.

στόλου σε μεικτό τονάζ αποτελείται από μέλη των οποίων οι ατομικοί στόλοι είναι μόνον ένα τοις εκατό του συνολικού στόλου του Club (105 εκατομμύρια GT).

Επιπροσθέτως, η δομή του διευθύνοντος Διοικητικού Συμβουλίου από μόνη της αντιπροσωπεύει την ποικιλομορφία ως προς το μέγεθος ναυτιλιακών εταιρειών. Οι 33 εφοπλιστές που συμμετέχουν στο Διοικητικό Συμβούλιο προέρχονται από κάθε εμπορικό τομέα, γεωγραφική περιοχή και λειτουργικό μέγεθος στη διεθνή ναυτιλία.

Απόδειξη τούτου άλλωστε είναι ότι ο εγγεγραμμένος στόλος της δικής μου εταιρείας είναι μικρότερος από το μέσο στόλο του UK Club. ●



Zero pollution

Reputation

Political scrutiny

Asset management

Client relationships

Common rules

**Environmental  
matters**

Arctic operations

Self assessment

Fleet renewal

Technical competence

Vessel integrity



**Life** is sustained by our environment. Tanker owners and operators looking to meet stringent environmental standards and to improve asset integrity can benefit from our services. When reputations are increasingly linked to environmental performance, you can rely on us to help you manage your environmental **matters**.

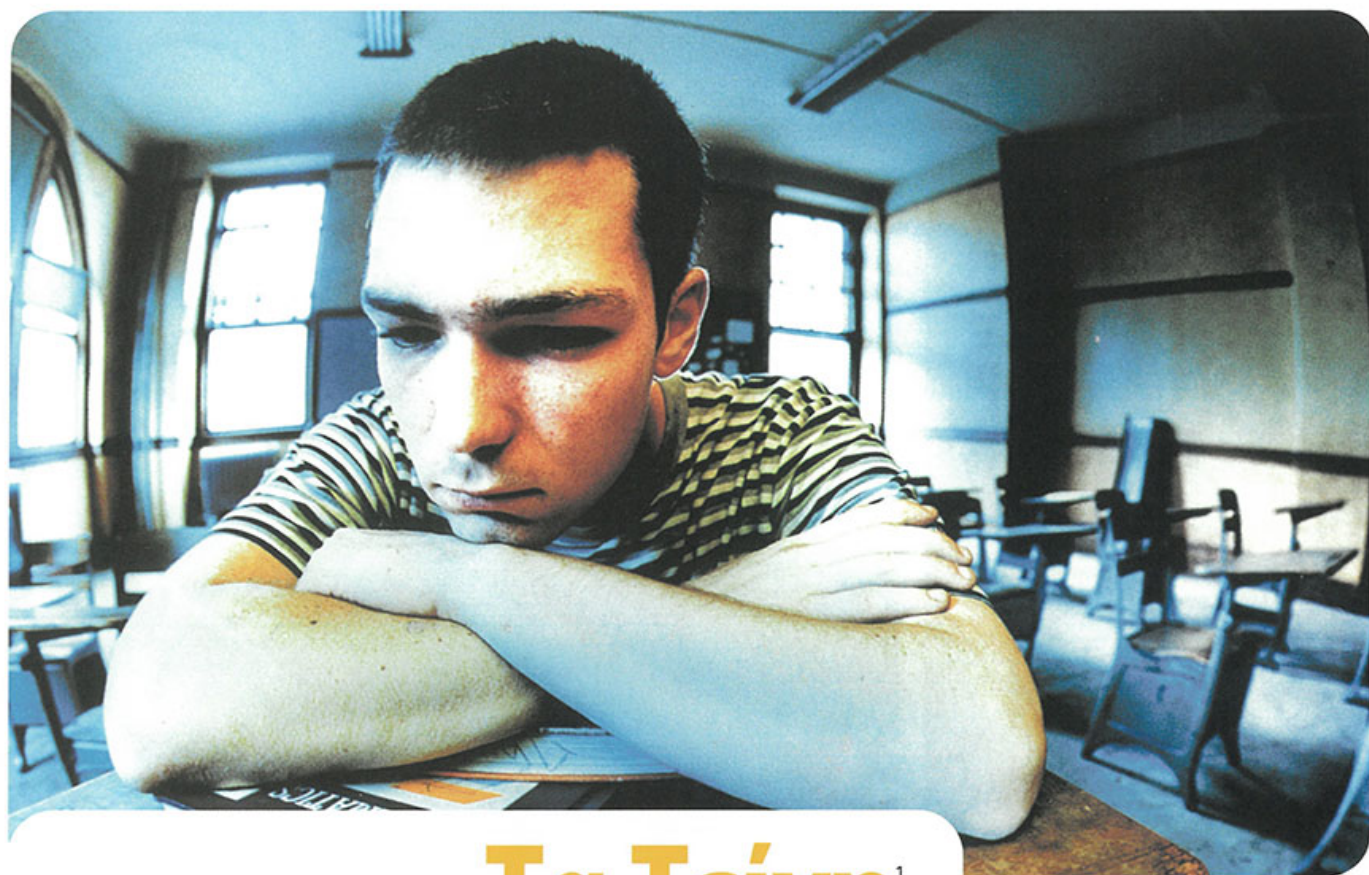
— LIFE MATTERS

[www.lr.org](http://www.lr.org)

**Lloyd's  
Register**

Services are provided by members of the Lloyd's Register Group. Lloyd's Register is an exempt charity under the UK Charities Act 1993.





## » Τα Τείχη<sup>1</sup>

Καθώς με πλήξη παρακολουθούσα προχθές το «γυαλί», την πλήξη μου αίφνης εξανέμισαν σκληρές βίας ομάδας εξάλλων σε βάρος κάποιου, που απεγνωσμένα προσπαθούσε να περισώσει μέρος της αξιοπρέπειάς του. Ήταν προφανές ότι επρόκειτο περί στάσης τροφίμων κάποιου ασύλου και με ανησυχία περίμενα την επέμβαση των «ειδικών», που με τη χρήση των κατάλληλων μέσων (ζουρλομανδύες, «καταπραϊντικά» κ.λπ.) θα διέσωζαν το μεν θύμα από την οργή των στασιαστών, τους ίδιους δε από τους εαυτούς των. Επειδή όμως ο τηλεπαρουσιαστής ενδιαφερόταν μάλλον να εντυπωσιάσει παρά να ενημερώσει, άργησα να καταλάβω το εντελώς απίστευτο.

**Το άσυλο ήταν πανεπιστημιακό!..**



| Του Σπύρου Ράνη | Managing director Ranger Marine S.A.



**Κ**αι σκέφτηκα ότι ήρθε η ώρα των πανεπιστημιακών και των πολιτικών να προβληματιστούν περί του πόσο τα ΑΕΙ μας είναι άσυλα και πόσο πανεπιστήμια. Ουδείς μπορεί πλέον να ισχυριστεί ότι «δεν άκουσε ποτέ κρότον κτιστών ή ήχων».

Υπερσυντηρητικές θέσεις πλάσονται ως προοδευτικές. «Η τριτοβάθμια εκπαίδευση είναι δημόσιο αγαθό και παρέχεται δωρεάν», «ο λαός λέει όχι στην εμπορευματοποίηση της παιδείας». Αλλά η τριτοβάθμια εκπαίδευση είναι ένα αμφιβόλου ποιότητας «δημόσιο αγαθό», κάθε άλλο παρά δωρεάν παρέχεται και είναι βάνουσα εμπορευματοποιημένη. Το δε «λαό» εκπροσωπούν στρατευμένες υποκινούμενες μειοψηφίες, που κάθε τόσο δίνουν δείγμα γραφής και ασυδοσίας στον αγώνα να διατηρηθεί το status quo, με τα μοιραία «κεκτημένα» που το κοσμούν. Αυτό που σήμερα παρέχεται δωρεάν είναι το «χαρτί», που δεν πιστοποιεί απαραίτητως γνώσεις και δεξιότητες, αλλά έχει αξία ως προσόν διορισμού στον απέραντο δημόσιο τομέα, εξασφαλίζει δε επιμίαση και στον «επάρατο» ιδιωτικό.

Το πρόβλημα των ευρωπαϊκών πανεπιστημίων είναι, σήμερα, το πώς θα ανταγωνιστούν τα αμερικανικά, όπου οι νέοι έχουν το δικαίωμα ελεύθερης επιλογής. Μπορεί, δηλαδή, ο υποψήφιος να πάει στο δημόσιο ΑΕΙ, όπου θα επιβαρυνθεί με \$3.000 ανά ακαδημαϊκή περίοδο -semester, περίπου 18 εβδομάδες- ή να εγγραφεί στα «high profile» πανεπιστήμια (Stanford, Yale, Harvard π.χ.), οπότε το κόστος περίπου δεκαπλασιάζεται, αλλά: Στις ΗΠΑ, τα πανεπιστήμια παρέχουν σοβαρές διευκολύνσεις (υποτροφίες, προγράμματα παράλληλης απασχόλησης, χαμηλότοκα δάνεια μακράς περιόδου -έως και μετά την αποφοίτηση- εξόφλησης κ.ά.) ώστε και οι «μη προνομιούχοι» να μπορούν να φοιτήσουν. Η παγκοσμιοποίηση είναι εδώ, και δεν την έφεραν «οι φονιάδες των λαών», ήρθε αυτόκλητη και αποτελεί αντικειμενική πραγματικότητα. Το πόσο ικανή είναι η χώρα μας ν' ανταποκριθεί, με θεματική επιτυχία, στις προκλήσεις

της παγκοσμιοποίησης ο μεν ιδιωτικός τομέας το πιστοποιεί με τη ναυτιλία μας, το δε πόσο εξ ίσου θεαματικά ανίκανη είναι, ο δημόσιος τομέας το φωνάζει διά της Ολυμπιακής. Είμαστε οι Έλληνες αντιφατικοί έως αυτοκαταστροφικοί;

Στους καταλόγους των καλύτερων πανεπιστημίων στον κόσμο (ποτέ μην ξεχνάτε την παγκοσμιοποίηση) κυριαρχούν τα αμερικανικά, μετά βίας δε και επί του παρόντος εντάσσονται η Οξφόρδη και το Κέμπριτζ.

Για ν' ανταποκριθούν στον ανταγωνισμό τα ευρωπαϊκά ΑΕΙ χρειάζονται κεφάλαια αλλά: Οι κρατικοί προϋπολογισμοί είν' εδώ ήδη βεβαρημένοι έως χρεοκοπημένοι, λόγω των περι «κοινωνικού κρά-



τους» αντιλήψεων και υποχρεώσεων. Το κόστος των κρατικών/κοινωνικών υποχρεώσεων διαρκώς ανεβαίνει χωρίς να είναι βέβαιο ότι οι παροχές πάνε στους σωστούς αποδέκτες, αλλά: Οι αποδέκτες είναι πολλοί, και αντιστοίχως πολλές είναι οι ψήφοι... Και όπως είναι γνωστό, «Democracy is the worst regime, save all the others».

Ο φοιτητικός πληθυσμός, εξάλλου, διαρκώς αυξάνεται αφού περισσότεροι νέοι διαρκώς επιθυμούν να σπουδάσουν, τα ΑΕΙ μεγαλύτερες διαρκώς υποχρεώσεις και ανταγωνισμό αντιμετωπίζουν και ο κρατικός κορβανάς κάθε άλλο παρά ανεξάντλητος είναι. Ωστε η καθιέρωση διδάκτρων -κατά τις δυνατότητες των σπουδαστών/γονέων- αποτελεί μονόδρομο. Σ' αυτό το δρόμο βρίσκονται τα βρε-

τανικά ΑΕΙ, στη δε Γαλλία το Ίδρυμα Πολιτικών Επιστημών (I.E.P) του Παρισιού, το 2004, ανέβασε τα διδάκτρα από €1.050 σε €4.000.<sup>2</sup>

Ο καθηγητής της Οξφόρδης Timothy Garton Ash γράφει σε άρθρο του στην Guardian, που αναδημοσιεύτηκε στον ελληνικό Τύπο: «Στο κεντρικό πανεπιστήμιο, όπου ομού με τα κολέγια απαρτίζουν την Οξφόρδη, θα συντονίσουμε τις προσπάθειές μας προς άντληση κεφαλαίων. Θα ζητήσουμε δε από την κυβέρνηση και το Κοινοβούλιο να μας επιτρέψουν αύξηση των διδάκτρων στις 11.000 στερλίνες ετησίως, παρέχοντας ταυτόχρονα υποτροφίες στους φοιτητές που δεν μπορούν ν' ανταποκριθούν οικονομικά σ' αυτά».<sup>3</sup>

Η «εγκάρδια συνεννόηση» μιας δραστήριας μειοψηφίας με μια λαϊκίστικη πλειοψηφία φέρουν στη χώρα μας την ευθύνη για τη σημερινή κατάσταση στην Τριτοβάθμια. Μια μειοψηφία πανεπιστημιακών, βολεμένη στο παρόν τέλμα, βδελύττεται τις αλλαγές -που ούτως ή άλλως δεν φαίνεται να έχουν πολιτικό momentum- (δικαίως) φοβάται τις αξιολογήσεις, και αντιδρά αποτελεσματικά, δεδομένου ότι ελέγχει τη συντεχνία. Η πλειοψηφία των πολιτικών αγρεύει ψήφους διασπείροντας ανά την ύπαιθρο χώρα τμήματα ΑΕΙ/ΤΕΙ, πράγμα που έχει χαριτωμένα βαπτισθεί «εξακτίνωση». Με επικοινωνιακό πρόσχημα την ενίσχυση της τοπικής οικονομίας -καφετέριες, ενοικιαζόμενα δωμάτια για φοιτητές, φαστφουντάδικα κ.λπ., πλέον η ικανοποίηση των ψηφοφόρων να πάρει το παιδί ένα πτυχίο και να χώσει το κεφάλι, υπό τη σκέπη του Δημοσίου. Η προαναφερθείσα μειοψηφία ασμένως συνέπραξε με τη μικροπολιτική, στην επινόηση νέων πρωτότυπων έως γραφικών «επιστημονικών» τομέων - τεχνολόγων μόδας, ξύλου, γραφικών τεχνών, αλιείας, κοκ. κοκ. κοκ., των οποίων τα λεγόμενα επαγγελματικά δικαιώματα κατοχυρώθηκαν διά νόμου(!). Στο αυτό μήκος κύματος και το κομματικό κατέλωμα των φοιτητικών οργανώσεων.

Για τη δραστήρια μειοψηφία των πανεπιστημιακών, το αξίωμα που φέρουν αποτελεί μέσο βιοπο-





### Υποσημειώσεις:

- 1) Από τα «Ποιήματα 1897-1933» - Κωνσταντίνος Π. Καβάφης:

#### Τείχη

*Χωρίς περίσκεψιν, χωρίς λύπην, χωρίς αιδώ  
μεγάλα κ' υψηλά τριγύρω μου έκτισαν τείχη.*

*Και κάθομαι και απελπίζομαι τώρα εδώ.  
Άλλο δεν σκέπτομαι: τον νουν μου τρώγει  
αυτή η τύχη.*

*διότι πράγματα πολλά έξω να κάμω είχαν.  
Α όταν έκτιζαν τα τείχη πώς να μην προσέξω.*

*Αλλά δεν άκουσα ποτέ κρότον κτιστών ή ήχον.  
Ανεπαισθήτως μ' έκλεισαν από τον κόσμον  
έξω.*

- 2) «Καθημερινή» - 01/12/2006.

- 3) «TIME» - 15/12/2003.

ρισμού έως πλουτισμού, για δε τη σιωπηλή πλειοψηφία αυτών, το κέντρο βάρους βρίσκεται στο ηθικό και πνευματικό περιεχόμενο του αξιώματος, στην ασύγκριτη χαρά της δημιουργίας και στον προσδοκώμενο «έπαινο του δήμου και των σοφιστών».

Για την πλειοψηφία των πολιτικών, το μόνο που θα μπορούσε να παρατηρήσει κανείς είναι ότι η ευθύνη μετατίθεται στους πολίτες ψηφοφόρους, δεδομένου ότι σ' αυτή την «πλειοψηφία» οι statesmen είναι σε δραματική και ουσιώδη ανεπάρκεια.

Σ' έναν τομέα θα περίμενε κανείς μια στοιχειώδη, αν όχι ιδιαίτερη φροντίδα, από την Πολιτεία γενικώς και την «εγκάρδια συνεννόηση» ειδικώς. Η χώρα έχει μια συγκλονιστική παγκόσμια πρωτιά, ιδιαίτερα σημαντική στο σύγχρονο παγκόσμιο ανταγωνιστικό περιβάλλον.

Αυτό δε που περισσότερο απ' οτιδήποτε άλλο περιμένει η ναυτιλία μας από το κράτος είναι ο Έλληνας αξιωματικός, αλλά το δημόσιο σύστημα παραγωγής αυτών παράγει «πτυχούχους», μέρος των οποίων ακολουθεί ναυτική σταδιοδρομία. Πόσοι

και για πόσο χρόνο, δεν αποκαλύπτεται. Πλήθος νόμων «ρυθμίζουν» τα θέματα της Ναυτικής Εκπαίδευσης σε σημείο που ο εκάστοτε υπουργός, μη δυνάμενος, και εντελώς απρόθυμος, να ενημερωθεί επ' αυτών, τους αγνοεί και κατασκευάζει το δικό του. Έχουμε έτσι πέντε νέους και περιττούς νόμους τα τελευταία 15 χρόνια - Π.Δ. 534/89 του Α. Παυλίδη, ν. 2638/98 του Στ. Σουμάκη, ν. 3153/03 του Γ. Ανωμερίτη και δύο -επί του παρόντος- νόμους, 3450/06 και 3490/06, του Μ. Κεφαλογιάννη. Αξιόλογο(!) νομοθετικό έργο...

Η πλήρης και σχολαστικά λεπτομερής Διεθνής Σύμβαση STCW/78 και '95, που αφορά τη Ναυτική Εκπαίδευση, την οποία έχει από το 1983 η χώρα μας κυρώσει, παραμένει προσεκτικά αρχειοθετημένη και επιμελώς ξεχασμένη, θύμα λαϊκίστικων επιλογών.

Στο Δημοκράτειο, ομάδα φερέλπιδων νέων, αφού βιαιοπράγησε σε βάρος του αντιπρύτανη, έχτισε την πόρτα του. Και οι κρότοι και ήχοι των φοιτητών/κτιστών αντήχησαν σαν την καμπάνα του Χέμινγουεϊ, που όταν χτυπάει, χτυπάει για μένα, για σένα, γι' αυτόν- η καμπάνα, όταν χτυπάει, χτυπάει για όλους... ☺



# Quality, Reliability, Knowledge



## GIGILINIS SALVAGE & TOWAGE

Mediterranean, Black & Red Sea, Persian Gulf,  
European Waters, Indian & Atlantic Ocean

7 tugs fleet from 1.000 to 6.500 H.P.

*Operating 24 hours*

[www.gigilinis.org](http://www.gigilinis.org) • [www.gigilinis.gr](http://www.gigilinis.gr)



MGMT. SYS.  
RvA C 046

### Headquarters:

13, N. Kountouriotou str. • 546 25 Thessaloniki • Greece  
Tel.: +30 2310 53 00 17 • Fax: +30 2310 54 06 46 • A.O.H.: +30 6944 694562  
e-mail: [info@gigilinis.gr](mailto:info@gigilinis.gr)



ISO 9001:2000  
Certificate Number: 37928



Deep Sea & Harbour Tug EUROPE (H.P. 4.800, B.P. 50 Tons)

Ocean Going Tug HELLAS (H.P. 6.500, B.P. 75,1 Tons)



## » Η αρχή πραγματοποιήθηκε

Μία από τις σημαντικές πρωτοβουλίες που ανέλαβε η ναυτιλιακή κοινότητα κατά τη χρονιά που πέρασε είναι ο εορτασμός της Ημέρας του Εμπορικού Ναυτικού. Ως μέλος της διοικούσας επιτροπής του ΝΕΕ και ως υποστηρικτής της συγκεκριμένης προσπάθειας, θα ήθελα να εκφράσω την ικανοποίησή μου που οι φορείς μας, συλλογικά, τίμησαν την ελληνική ναυτιλία και τους ανθρώπους της.



Ο σκοπός του συγκεκριμένου εορτασμού ήταν διπλός: Θέλαμε να αποτιμήσουμε έναν πανηγυρικό φόρο τιμής στη ναυτική μας παράδοση και ανέλιξη και επίσης να αναλάβουμε τη συστηματική ενημέρωση του ελληνικού λαού για τη σπουδαιότητα της συγκεκριμένης βιομηχανίας.

Στο πλαίσιο της επιμόρφωσης αυτής, οργανώσαμε μια εκδήλωση - ημερίδα στο Ίδρυμα Ευγενίδου, με την παρουσία του Προέδρου της Δημοκρατίας κ. Κ. Παπούλια, του γ.γ. του ΙΜΟ κ. Ευθ. Μητρόπουλου, μελών της κυβέρνησης, και τη συμμετοχή φορέων, πολιτικών, πλοιοκτητών, ναυτικών και ακαδημαϊκών. Στην ημερίδα οι ομιλητές ανέπτυξαν θέματα που απασχολούν το πα-

ρόν και το μέλλον της ελληνικής ναυτικής οικογένειας και επισήμαναν το σημαντικό ρόλο που διαδραματίζει εντός και εκτός των συνόρων μας. Η εκδήλωση καλύφθηκε με επιτυχία από τα εθνικά και ναυτιλιακά ΜΜΕ και αποτελεί μια αφετηρία για τις μελλοντικές μας προσπάθειες.

Μια παράλληλη ενέργεια που αξίζει να υπενθυμίσουμε είναι η αποστολή 158.000 φυλλαδίων - ενημερωτικού υλικού στα σχολεία της επικράτειας. Σκοπός μας ήταν, με αφορμή την Ημέρα του Εμπορικού Ναυτικού, να επιμορφώσουμε τη νέα γενιά για τις δυνατότητες μιας σταδιοδρομίας στα σύγχρονα πλοία του ελληνικού στόλου. Με αυτόν το γνώμονα αποστείλαμε φυλλάδια και αφίσες σε

Του **Γιάννη Πλατσοϊδάκη** | Διευθυντή Anangel Maritime Services Inc., μέλους διοικούσας επιτροπής Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος (ΝΕΕ)





Για το 2007, το ΝΕΕ σε συνεργασία με τους φορείς της ναυτιλίας θα αναλάβει ουσιαστικές πρωτοβουλίες στο πλαίσιο του εορτασμού της συγκεκριμένης ημέρας. Ήδη έχουν εξετασθεί οι προτεραιότητες που πρέπει να δοθούν και έχει συντονισθεί η ομάδα εργασίας που θα τις ολοκληρώσει. Παράλληλα με την εκδήλωση που θα λάβει χώρα στο Ίδρυμα Ευγενίδου, όπου ευχόμαστε ότι μας τιμήσουν με την παρουσία τους ο πρωθυπουργός και ο αρχηγός της αξιωματικής αντιπολίτευσης, θα αναλάβουμε και πάλι μια εκτεταμένη δραστηριότητα με σκοπό την ενημέρωση των μαθητών. Επιθυμούμε, μάλιστα, να αποστείλουμε φέτος οπτικοακουστικό υλικό προς όλα τα σχολεία της χώρας. Το DVD που σκοπεύουμε έγκαιρα να ολοκληρώσουμε, θα περιέχει σκηνές και εικόνες όπου θα παρουσιάζεται, μεταξύ άλλων, η ζωή στα σύγχρονα πλοία της ποντοπόρου ναυτιλίας μας. Επιπλέον, θα εκτυπώσουμε και πάλι νέα φυλλάδια με μια νεανική - σύγχρονη αισθητική. Τα 180.000 τετρασέ-

Αξίζει να τονίσουμε επίσης ότι σκοπεύουμε φέτος να δώσουμε ιδιαίτερη έμφαση στην επιμόρφωση των νέων σε ορισμένες περιφέρειες της Ελλάδας όπου παρατηρείται αυξημένη ανεργία, χαμηλή βιομηχανική ή και τουριστική ανάπτυξη και, κυρίως, εξαιρετικά ανεπαρκής γνώση της σταδιοδρομίας στη θάλασσα.

Οι προσπάθειες του NEE κατά το 2006 πιστεύουμε ότι ικανοποίησαν το σύνολο της ναυτικής οικογένειας και σε αυτό το πλαίσιο τιμήθηκαν από την εφημερίδα Lloyd's List στα καθιερωμένα ετήσια βραβεία τους, που έλαβαν χώρα το Δεκέμβριο στην Αθήνα. Με αυτό το σκεπτικό, είμαστε επίσης ιδιαίτερα ικανοποιημένοι που η ευρωβουλευτής κ. Ρόδη Κράτσα έχει αναλάβει παράλληλη εκστρατεία για την καθιέρωση μιας πανευρωπαϊκής ημέρας εορτασμού του εμπορικού ναυτικού. ☺



## Η ΠΝΟ ζητεί την **ανάκληση** των ελαστικών συνθέσεων



**Μ**ε εξώδικο διεκδικητικό πλαίσιο αιτημάτων απάντησε η Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία στα μέτρα του ΥΕΝ σχετικά με την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ποντοπόρου ναυτιλίας.

Στη συνάντηση που είχε το Διοικητικό Συμβούλιο της ΠΝΟ με τον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας έθεσε ως ουσιαστικότερο πρόβλημα το θέμα της απασχόλησης και της απορρόφησης των άνεργων ναυτεργατών. Το Δ.Σ. της Ομοσπονδίας τόνισε ότι οι μειώσεις των συνθέσεων ακολουθούν η μία την άλλη λόγω των χορηγούμενων από το ΥΕΝ εγκριτικών πράξεων και ειδικών συνθέσεων. Ζήτησε δε την ανάκλησή τους, προκειμένου «να ανακοπεί η δραματική μείωση των θέσεων εργασίας στα ποντοπόρα πλοία».

Ειδικότερα, η ΠΝΟ στο εξώδικο της ζητεί:

1. Άμεση ανάκληση και κατάργηση της επιστράτευσης.
2. Εξασφάλιση του συνταγματικά κατοχυρωμένου δικαιώματος για εργασία και άμεση απορρόφηση όλων των άνεργων Ελλήνων ναυτεργατών.
3. Ανάκληση των εγκριτικών πράξεων νηολόγησης πλοίων.
4. Ίδρυση ανεξάρτητου Ειδικού Ταμείου Ανεργίας.
5. Φορολογική εξομοίωση των συνταξιούχων προς τους εν ενεργεία Έλληνες ναυτεργάτες.
6. Κάλυψη από τον κρατικό προϋπολογισμό των παροχών όλων των ταμείων (κύριων συντάξεων ΝΑΤ, εφάπαξ παροχών, επικουρικών συντάξεων ΚΕΑΝ, ΕΛΟΕΝ) και της Εστίας Ναυτικών.
7. Πιστή εφαρμογή του 10μήνου επάνδρωσης στα Α/Κ-Ε/Γ και κατάργηση των ειδικών συνθέσεων όλων των πλοίων, επιβατηγών και φορτηγών, που εκτελούν γραμμές μεταξύ ελληνικών λιμένων και εξωτερικού.
8. Έναρξη διαπραγματεύσεων για τις ΣΣΕ 2007 και άμεση υπογραφή τους.
9. Υπαγωγή των δρομολογημένων ΡΟ-ΡΟ, ασφαλιστικά και μισθολογικά, στα Α/Κ-Ε/Γ.
10. Πιστή εφαρμογή της νομοθεσίας για το ωράριο εργασίας-ανάπαυσης των ναυτεργατών.
11. Επέκταση των οικογενειακών επιδομάτων και για τις συζύγους των ναυτεργατών, σύμφωνα με τις σχετικές προτάσεις της Δ.Σ./ΠΝΟ που έχουν ήδη υποβληθεί στον ΕΛΟΕΝ.
12. Άμεση κύρωση από τη χώρα μας της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας 2006 της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας.

Από την πλευρά του, ο ΥΕΝ υπογράμμισε ότι με τα μέτρα που προώθησε γίνεται ελκυστική η ελληνική σημαία, και με τον αριθμό των πλοίων που θα «καταπλεύ-



σουν» θα απορροφηθεί το μεγαλύτερο μέρος των άνεργων ναυτικών. Λίγες μέρες αργότερα, η διοίκηση της ΠΝΟ αποφάσισε τη μη πραγματοποίηση των απεργιακών κινητοποιήσεων στο παρόν στάδιο.

Με νέα ανακοίνωσή της προς τον Τύπο, η Ομοσπονδία τονίζει προς κάθε κατεύθυνση ότι το ζήτημα της ανεργίας είναι πάντοτε παρόν και πιεστικό και απαιτεί από τον καθ' ύλην αρμόδιο υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας την ανάληψη των ευθυνών του με την άμεση λήψη σχετικών μέτρων, σύμφωνα με τις πάντοτε επίκαιρες προτάσεις της διοίκησης της Ομοσπονδίας και δηλώνοντας ότι θα βρίσκεται σε επαγρύπνηση για να επανακαθορίσει τη στάση της.

### Ο δρόμος που έχει χαραχθεί οδηγεί στην εξαφάνιση των Ελλήνων ναυτικών

Ο γενικός γραμματέας της Πανελλήνιας Ναυτικής Ομοσπονδίας, Γιάννης Χαλάς, στη συνάντηση που είχαμε μαζί του, υποστήριξε την άποψη για «την άμεση ανάγκη μιας ενιαίας ναυτιλιακής πολιτικής, η οποία να σχεδιαστεί, να προγραμματιστεί και να προχωρήσει με τη συμμετοχή όλων των πα-

ραγόντων της ναυτιλίας και του κράτους».

Ο κ. Χαλάς μάς επισήμανε τους φόβους του σχετικά με την πρόσφατη εγκριτική πράξη, η οποία πιθανόν να οδηγήσει σε περαιτέρω μείωση του ναυτεργατικού δυναμικού.

«Δυστυχώς, εάν συμβεί αυτό, τα αποτελέσματα θα είναι καταστροφικά τόσο για την ελληνική ναυτιλία όσο και για την οικονομία της χώρας μας» επισήμα-

νε ο κ. Χαλάς και συνέχισε: «Σίγουρο είναι ότι η ελληνική εμπορική ναυτιλία δεν θα συνεχίσει την πορεία της εάν χαθεί το ναυτεργατικό της δυναμικό, η προσφορά του οποίου είναι τεράστια από όποιο μετερίζι και αν μετρηθεί. Είτε από την εργασία μέσα στο πλοίο είτε από την εργασία στο γραφείο.

»Το πρόβλημα που αντιμετωπίζει η ελληνική εμπορική ναυτιλία είναι ο διεθνής ανταγωνισμός, που καταλήγει στο κόστος επάνδρωσης των πλοίων. Αν λάβουμε υπόψη μας ότι ο πρωταρχικός στόχος του επιχειρηματία είναι το μεγαλύτερο κέρδος με την όποια μείωση του κόστους λειτουργίας του πλοίου, τότε η μόνη παρέμβαση που μπορεί να κάνει είναι στο κόστος επάνδρωσης

»Και το δυστύχημα είναι ότι όλοι οι δρόμοι είναι ανοιχτοί. Εκατομμύρια χαμηλόμισθοι ναυτικοί ανά τον κόσμο. Ορθάνοιχτες πόρτες των σημαίων ευκαιρίας, που αρχίζουν από σημαίες χωρών πρωτόγνωρων και πρωτάκουστων στους πιο πολλούς και τελειώνουν στα δεύτερα νηολόγια των περισσότερων ευρωπαϊκών χωρών.

»Στο βωμό του κόστους επάνδρωσης θυσιάζονται τα αναμφισβήτητα προσόντα του Έλληνα ναυτικού, που χάριν αυτών μεγαλούργησε η ελληνική εμπορική ναυτιλία. Όπως είναι η υπευθυνότητα, η εργατικότητα, η ναυτοσύνη, η αποτελεσματικότητα, η αφοσίωση στη δουλειά του και τόσα άλλα, για τα οποία υπάρχει αναγνώριση αλλά έχουν περιέλθει σε δεύτερη μοίρα. Στην ερώτηση που θέσαμε στο γ.γ. της ΠΝΟ για τα θέματα της οργανικής σύνθεσης και των φορολογικών ελαφρύνσεων σε σύγκριση με τις άλλες χώρες της Ε.Ε., ο κ. Χαλάς ήταν κατηγορηματικός.

«Είναι η πολλοστή φορά που παίρνονται μέτρα με αβέβαιο μέλλον. Είμαι εναντίον των όποιων μέτρων παίρνονται κάτω από όποιες πιέσεις, οι οποίες πιθανόν να φαίνεται ότι δίνουν πρόσκαιρες λύσεις σε αυτούς που τα ζητούν, αλλά δεν παύουν να είναι αποσπασματικές και δεν απαντούν σε σχετικά ερωτήματα σε βάθος χρόνου. Δεν είμαι εναντίον των μέτρων, αλλά θέλω να προέρχονται από μια ναυτιλιακή πολιτική που είμαστε υποχρεωμένοι όλοι μαζί να προχωρήσουμε, ώστε να μη μιλάμε για μια ελληνική ναυτιλία του χθες αλλά για μια ελληνική εμπορική ναυτιλία του σήμερα και του αύριο, που ο καθένας θα ξέρει το ρόλο του και πού θα μπορεί να φθάσει».

### Δεν προστατεύουμε τον εργάτη της θάλασσας

Σε τηλεφωνική επικοινωνία που είχαμε με τον πρόεδρο της Πανελλήνιας Επαγγελματικής Ένωσης Μαγείρων Εμπορικού Ναυτικού «Άγιος Σπυρίδων» κ. Γεώργιο Μαρουλάκη, μας έδωσε τα παρακάτω διαφωτιστικά στοιχεία για την ένωση που εκπροσωπεί, το παρόν και το μέλλον του επαγγέλματός του, καθώς και τις αντιρρήσεις ως προς τα νέα μέτρα του ΥΕΝ.

«Είμαι 50 χρόνια στην Ακτή Μιαούλη, συγκεκριμένα από το 1953, και στο καράβι πρωτοπαρκάρισα -άμισθος- το 1956.

Δηλαδή είμαι 50 χρόνια στο χώρο της ναυτεργασίας και 22 πρόεδρος της Πανελλήνιας Επαγγελματικής Ένωσης Μαγείρων Εμπορικού Ναυτικού "Άγιος Σπυ-





ρίδων". Σε αυτή την πενήνταχρονη διαδρομή μου έχω δουλέψει και έχω γνωρίσει τη ναυτιλία κατά κλάδο. Ποντοπόρο, ακτοπλοϊα, κρουαζιερόπλοια.

«Τώρα, ως προς τα μέτρα του ΥΕΝ έχω να σχολιάσω τα εξής: Από τη μια μεριά, πλοιοκτήτες και Ναυτικό Επιμελητήριο δηλώνουν ανησυχία για τη μη προσέλευση νέων στο ναυτικό επάγγελμα και από την άλλη ο υπουργός ανακοινώνει μέτρα εις βάρος των Ελλήνων ναυτικών. Αντί να προστατέψουμε τον εργάτη της θάλασσας, αντί να δημιουργήσουμε Μητρώο Ναυτικών, ανακοινώνονται μέτρα που θα διογκώσουν τον αριθμό των ανέργων.

«Και σας ερωτώ: Λέγεται ότι η ναυτιλία είναι ο οικονομικός ιστός της χώρας μας. Αυτές οι παροχές πώς προσφέρονται στους εφοπλιστές χωρίς να έχει υπάρξει κάποια εμπεριστατωμένη οικονομική μελέτη;»

Ο κ. Μαρουλάκης δηλώνει την αντίθεσή του στη δήλωση του υπουργού Ε.Ν., σύμφωνα με την οποία αναμένεται να προκηρυχθούν 200 θέσεις στους Λιμένες Πειραιά και Θεσσαλονίκης για την άμεση πρόσληψη άνεργων ναυτικών. Συγκεκριμένα, μας απάντησε:

«Είμαι κάθετα αντίθετος σε αυτή την πρόταση. Όταν εγώ επέλεξα να εργαστώ στη θάλασσα πώς ξαφνικά αποφασίζεται να με "πετάξουν" υπάλληλο στη στεριά; Σας διαβεβαιώνω ότι η ναυτιλία χωράει αυτούς τους λίγους που απέμειναν. Μπορεί να τους απορροφήσει και να τους οδηγήσει στην απομαχία μέσα από τον κλάδο που επέλεξαν να εργαστούν».

**Κύριε Μαρουλάκη έχετε υποβάλει συγκεκριμένες προτάσεις στον υπουργό Ε.Ν. προκειμένου να προσεγγίσει διαφορετικά το επάγγελμα του μάγειρα;**

Από το 1985 έχουμε υποβάλει ως ένωση γραπτές προτάσεις για τη δημιουργία σχολών κατωτέρων πληρωμάτων και ειδικότερα των μαγείρων. Όπως γνωρίζετε, από το 1978 έπαψε να είναι υποχρεωτική η πρόσληψη του βοηθού μαγείρου. Άρα, αν δεν υπάρχει ο βοηθός πώς θα υπάρξει ο μάγειρας;

Για το χερσαίο χώρο λειτουργούν 15 σχολές μαγείρων που συμπεριλαμβάνονται στις Σχολές Τουριστικών Επαγγελματιών. Για τη θάλασσα καμία.

Οι καιροί απαιτούν να διαμορφωθεί ένα διαφορετικό πλαίσιο μέσα από τις σχολές εκπαίδευσης. Αντ' αυτού κάθε μέρα διολισθαίνει το επάγγελμά μας. Όποιος βγαίνει στη σύνταξη δεν αναπληρώνεται η εργασιακή του θέση από ένα νέο.

## Ίση αμοιβή για ίση εργασία για όλους τους ναυτεργάτες

Ολοκληρώνοντας την καταγραφή των αντιπαραθέσεων των ναυτεργατικών σωμάτων σχετικά με την απασχόληση και την απορρόφηση των ανέργων ναυτεργατών απευθυνθήκαμε στον πρόεδρο της ΠΕΚΠΜΕΝ, «Ο ΣΤΕΦΕΝΣΩΝ» κ. Γ. Μανουσσογιαννάκη και του θέσαμε τα παρακάτω ερωτήματα:

**Οι πρόσφατες υπουργικές αποφάσεις σχετικά με την ελαστικοποίηση των συνθέσεων βρίσκει αντίθετες αρκετές ενώσεις πληρωμάτων και ναυτικών. Ποιες είναι οι αντιδράσεις σας σε αυτές τις αλλαγές του νομοθετικού πλαισίου που αφορά τις συνθέσεις; Ποιες τροπολογίες θα προτείνετε;**

Όλες οι μέχρι σήμερα κυβερνήσεις, είτε της Ν.Δ. είτε του ΠΑΣΟΚ, ακολουθούν πιστά το δόγμα για «ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού πλοίου», δηλαδή αντιναυτεργατικά μέτρα, που ενισχύουν τα κέρδη των εφοπλιστών.

Τα μέτρα αυτά μεταξύ άλλων περιλαμβάνουν:

- Μείωση των οργανικών συνθέσεων των πλοίων σε επίπεδα που δεν ανταποκρίνονται ούτε σε στοιχειώδη στελέχωση των πλοίων για την ασφάλειά τους.
- Αποπομπή των Ελλήνων ναυτεργατών από αυτές τις μειωμένες οργανικές συνθέσεις και αντικατάστασή τους με χαμηλόμισθους, ανασφάλιστους, χωρίς συγκροτημένα δικαιώματα ναυτεργάτες.
- Μείωση των ασφαλιστικών εισφορών στο ΝΑΤ και τα άλλα ταμεία των ναυτεργατών και της φορολογίας. Από το 1997 απαλλάχθηκαν από την καταβολή ασφαλιστικών εισφορών για το σύνολο της οργανικής σύνθεσης και περιορίστηκε μόνο για τους Έλληνες ναυτεργάτες που ναυτολογούνται στο πλοίο. Και αυτές όμως οι εισφορές που προβλέπονται, συχνά με την κάλυψη του ΥΕΝ δεν εισπράττονται.
- Συγκράτηση σε απαράδεκτα χαμηλά επίπεδα των αμοιβών των Ελλήνων ναυτεργατών και επιβολή της άνισης αμοιβής για ίση εργασία, για τις διμερείς συμβάσεις, αυτό το σύγχρονο δουλεμπόριο για τους ναυτεργάτες που προέρχονται από τρίτες χώρες.

Στην ίδια κατεύθυνση βρίσκονται και τα τελευταία μέτρα του υπουργού Ε.Ν., Μανώλη Κεφαλογιάννη. Με τη νέα εγκριτική πράξη που υπέγραψε στις 22/12/2006



## Adams Ship Repairs

**ENTIRE RANGE OF FACILITIES TO CATER TO YOUR REQUIREMENTS**

- Major Steel fabrication onboard all types of vessels
- Specialized in repairs of LPG carriers
- Major fabrication workshop services
- Major mechanical works onboard
- Mechanical workshop services
- Turbo chargers
- Piping
- Automation
- Hydraulic Services
- Generators / Motor Rewinding
- Crude Oil Wash / Butterworth
- Testing Tank Facility
- Diesel Engine repairs and engine performance analysis
- Riding Crew Teams
- Spare Parts





AL JADAF SHIP DOCKING YARD, SHED NO. 147, P.O. BOX 6849 DUBAI - UNITED ARAB EMIRATES  
 TEL: 00 9714 3241762 / FAX: 00 9714 3241567  
 E-MAIL: adamship@emirates.net.ae / WEBSITE: www.adamshiprepairs.com



**TOW MAR**

**KLAIPEDA LITHUANIA**



## **Towage & Marine Assistance UAB**

..... MARINE SERVICES

**SHIP ASSISTANCE IN THE PORT OF KLAIPEDA**

**COASTAL TOWAGE**

**TOWING OF FLOATING CRANES AND BARGES**

**SHIP ESCORT FOR SAFE PASSAGE**

**STAND BY AT DISABLED VESSELS**

**SHIFTING OF IMMOBILIZED SHIPS AT ANCHORAGE**

**SALVAGE AND WRECK REMOVAL**

**SINGLE BUOY MOORING ASSISTANCE**

**TOW OUT OFFSHORE STRUCTURES**

**CREW CHANGE ON ANCHORAGE**

**SHIP SUPPLY SERVICE ON ANCHORAGE**

**FRESHWATER SUPPLY**

**UNDERWATER REPAIRS**



**Represented in Greece  
by NAVIGATOR S.A.**

**Towage & Marine Assistance**

**S.Daukanto 3, 92123 Klaipeda, Lithuania**

**Tel.: +370 46 303427, Fax: +370 46 303428**

**info@towage.lt**

**www.towage.lt**







τροποποιώντας τον όρο 8 του άρθρου 13 του νόμου 2687/53, που αποτελεί το βασικό νομικό πλαίσιο των προνομίων των εφοπλιστών, μειώνει κατά 40% σε σχέση με την προηγούμενη εγκριτική πράξη, καθορίζοντας τον αριθμό των Ελλήνων από 4 έως 6 το ανώτερο, ανάλογα με τη χωρητικότητα του πλοίου.

Στον αριθμό αυτόν προσδιορίζει μόνον την ειδικότητα του πλοιάρχου, αφήνοντας για τους υπόλοιπους ελεύθερο τον πλοιοκτήτη να επιλέξει. Προωθεί και νέα μείωση των ασφαλιστικών εισφορών στο NAT, αντίστοιχη με αυτή που είχε θεσπίσει για τα τουριστικά πλοία. Τα

μέτρα επιφέρουν καίριο πλήγμα στους ναυτεργάτες και ειδικά

στα κατώτερα πληρώματα, αλλά και στα οικονομικά του NAT και των άλλων ταμείων διογκώνοντας τα ελλείμματα.

Τα μέτρα πλήττουν το σύνολο των ναυτεργατών και των συνταξιούχων.

Επιχείρημα όλων των κυβερνήσεων ήταν και είναι ότι με την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας θα καλυφθούν οι θέσεις εργασίας που χάνονται. Τα στοιχεία όμως που το ίδιο το ΥΕΝ παρουσιάζει καταρρίπτουν αυτόν τον ισχυρισμό.

Από το 1980 μέχρι σήμερα οι θέσεις εργασίας έχουν μειωθεί κατά 65.000 και πλέον. Ο αριθμός των υπό ελληνική σημαία ποντοπόρων πλοίων παραμένει σταθερός τα τελευταία χρόνια και αυξάνονται τα ελληνόκτητα ανασφάλιστα πλοία. Η ένωσή μας και πριν και τώρα είναι αντίθετη με αυτή την πολιτική και με το δόγμα ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας. Πρέπει να σημειώσω ότι η πλειοψηφία της ΠΝΟ, με εξαίρεση την ΠΕΜΕΝ, στηρίζει στην πράξη αυτή την πολιτική, που αντιστρατεύεται τα συμφέροντα των ναυτεργατών. Απόδειξη γι' αυτό αποτελεί και η απόφαση να μην προχωρήσει στην απεργία που είχε αποφασίσει ενάντια στα τελευταία μέτρα του ΥΕΝ στο δεύτερο δεκαπενθήμερο του Φεβρουαρίου, που αρχικά κάτω από την πίεση των ναυτεργατών είχε αποφασίσει. Οι ναυτεργάτες επιβάλλεται να ξεπεράσουν αυτά τα εμπόδια και να οργανώσουν τους αγώνες τους σε συντονισμό και με τους άλλους εργαζόμενους, με αυτήν την πολιτική.

Η ένωσή μας από κοινού με την ΠΕΜΕΝ, ανταποκρινόμενη και στην απαίτηση των ναυτεργατών, διεκδικούμε την κατάργηση των εγκριτικών πράξεων και του νόμου 2687/53.

- Αύξηση των οργανικών συνθέσεων των πλοίων στη βάση των αυξημένων αναγκών που υπάρχουν.
- Αύξηση των αποδοχών των ναυτεργατών για να ικανοποιούν τις σύγχρονες ανάγκες τους και ίση αμοιβή για ίση εργασία για όλους τους ναυτεργάτες ανεξάρτητα από εθνικότητα.
- Εξασφάλιση του δικαιώματος στην εργασία για όλους και μείωση του ημερήσιου εργασιμίου χρόνου.
- Αύξηση των ασφαλιστικών εισφορών των εφοπλιστών, κάλυψη των ελλειμμάτων όλων των ασφαλιστικών ταμείων και αύξηση των συντάξεων των ναυτεργατών στο 80% των αποδοχών που γίνονται κρατήσεις. Η κατώτερη

σύνταξη να είναι 1.050 ευρώ.

- Ουσιαστική προστασία των ανέργων με πλήρη ιατροφαρμακευτική περίθαλψη γι' αυτόν και την οικογένειά του με επίδομα ανεργίας 1.050 ευρώ.

**Λαμβάνοντας υπόψη το διεθνές ανταγωνιστικό περιβάλλον όπου δραστηριοποιείται η ελληνική ναυτιλία, πιστεύετε ότι το κόστος των απολαβών των ελληνικών κατώτερων πληρωμάτων ανταποκρίνεται στην τεχνογνωσία που διαθέτει; Ποια επιχειρήματα θα προτείνατε για να δελεάσετε έναν επιχειρηματία ως προς τη ναυτολόγηση Ελλήνων ναυτικών;**

Οι απολαβές των Ελλήνων ναυτεργατών είναι κατώτερες από την προσφορά τους και πολύ περισσότερο κατώτερες από τις ανάγκες τους. Η αντιστοιχία μεταξύ της κερδοφορίας των εφοπλιστών, των σημερινών δυνατοτήτων και των απολαβών τους των ναυτεργατών είναι χαώδης. Δεν μπορούμε να αποδεχτούμε την άποψη που λέει ότι οι ναυτεργάτες πρέπει να μειώνουν τις απολαβές τους γιατί υπάρχουν φτηνότεροι. Παλεύουμε για να ανέβουν οι απολαβές όλων και να έχουμε ίση αμοιβή για ίση εργασία.

**Ποιες κινήσεις έχετε αναλάβει για τη διαρκή μετεκπαίδευση και επαγγελματική ενδυνάμωση των επαγγελματιών του κλάδου σας;**

Η εκπαίδευση και μετεκπαίδευση πρέπει να είναι υποχρέωση αποκλειστικά του κράτους και να παρέχεται δωρεάν. Αίτημά μας είναι να δημιουργηθούν σχολές και για τα κατώτερα πληρώματα, εξασφαλίζοντας ταυτόχρονα και την εργασία των ναυτεργατών.

**Υπάρχει ενδιαφέρον από τη νέα γενιά στο να σταδιοδρομήσει στο επάγγελμα που εκπροσωπείτε; Ποιες κινήσεις έχετε αναλάβει για να ενημερώσετε τη νέα γενιά σχετικά με το συγκεκριμένο επάγγελμα;**

Προϋπόθεση για να διαλέξει κάποιος ένα επάγγελμα και πολύ περισσότερο του ναυτεργάτη που έχει πρόσθετες αντικειμενικές δυσκολίες, είναι οι συνολικές συνθήκες που διαμορφώνονται. Οι συνθήκες που σήμερα επικρατούν λειτουργούν αποτρεπτικά. Αλλά και αυτοί που έχουν αποφασίσει να ακολουθήσουν το επάγγελμα του ναυτεργάτη δεν μπορούν να μπάρκάρουν. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί το γεγονός ότι οι σπουδαστές των ΑΕΝ δεν μπορούν να βρουν πλοίο για το εκπαιδευτικό ταξίδι και όσοι το κατορθώνουν στην πλειοψηφία τους γίνεται με «μέσον».

Σε πάρα πολλές περιπτώσεις δε στο καράβι απασχολούνται σε ειδικότητες που δεν έχουν σχέση με την ειδικότητα που σπουδάζουν (επίκουροι κ.λπ.).

**Υπάρχει από μέρους σας ένας σταθερός και διαρκής διάυλος επικοινωνίας με τον εφοπλισμό;**

Η επικοινωνία που η ένωσή μας έχει με τους εφοπλιστές είναι στις διαπραγματεύσεις για τις συλλογικές συμβάσεις και στη διεκδίκηση δικαιωμάτων των συναδέλφων μας, που συχνά καταπατούνται. ☉





# Θα τα μάθεις όλα!



*αποφάσισε σωστά!*

ΠΑΡΑΛΛΗΛΕΣ ΕΚΘΕΣΕΙΣ



**EDUYOUNG 07**

Έκθεση προϊόντων & υπηρεσιών για νέους



**EDUTECH 07**

Έκθεση εξοπλισμού & υπηρεσιών για εκπαιδευτικά ιδρύματα

**9η ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΚΘΕΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ**  
**1-4 ΜΑΡΤΙΟΥ 2007**  
**HELEXPO PALACE, Μαρούσι**

Σε όποιο στάδιο της πορείας σου κι αν βρίσκεσαι, είτε ετοιμάζεσαι για σπουδές μετά το Λύκειο, είτε ενδιαφέρεσαι για μεταπτυχιακό, MBA ή κάποιο επαγγελματικό σεμινάριο στην Εκπαίδευση 2007 θα μάθεις όλα όσα χρειάζεσαι για να αποφασίσεις σωστά!

Ελληνικά και ξένα ΑΕΙ, ΤΕΙ, στρατιωτικές σχολές, κολλήγια, εργαστήρια ελευθέρων σπουδών, ΙΕΚ, ΚΕΚ, φορείς επαγγελματικής επιμόρφωσης και κατάρτισης, κέντρα ξένων γλωσσών και πολλοί άλλοι, θα είναι εδώ!

Για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με τους εκθέτες και τις παράλληλες εκδηλώσεις επισκεφθείτε το [www.ekpaidefsi.gr](http://www.ekpaidefsi.gr)

Ώρες λειτουργίας: καθημερινά 10.00-20.00

Ώρες λειτουργίας Διεθνούς Τομέα:

Παρασκευή 17.00-20.00 & Σαββατοκύριακο 10.00-20.00

Είσοδος Ελεύθερη

Αφιέρωμα: Εκπαίδευση στις Η.Π.Α.



ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ  
ΕΘΝΙΚΗΣ ΠΑΙΔΕΙΑΣ  
& ΘΡΗΣΚΕΥΜΑΤΩΝ

ΥΠΟ ΤΗΝ ΑΙΓΙΔΑ:

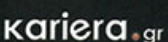
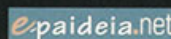
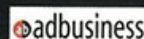


ΔΗΜΟΣ ΑΘΗΝΑΙΩΝ

ΧΡΥΣΟΣ ΧΟΡΗΓΟΣ:

ΧΟΡΗΓΟΣ:

ΧΟΡΗΓΟΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ:



ΟΡΓΑΝΩΣΗ:

**EuroPartners**  
QUALITY BUSINESS EVENTS

Τηλ.: 210 92 21 254, Fax: 210 92 21 589 • e-mail: [info@europartners.gr](mailto:info@europartners.gr) • [www.europartners.gr](http://www.europartners.gr)



## Η μείωση θέσεων των Ελλήνων ναυτικών κατά το ήμισυ περίπου στην ελληνική σημαία ισοδυναμεί με αύξηση της **ανταγωνιστικότητας;**



Του **Αλέξανδρου Μ. Γουλιέλμου** |  
Καθηγητή Θαλάσσιας Οικονομικής Τμήματος Ναυτιλιακών  
Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς

**Α**πό πότε η μείωση αποκαλείται ελαστικοποίηση και από πότε επικαλείται ο Τύπος σαθρά στατιστικά για τα μέτρα; Λέγεται σοβαρά ότι μεταξύ 2000 και 2005 χάσαμε 38 πλοία από 100 ΚΟΧ (και άνω), και αυτό αποτελεί... απόδειξη της νομοθεσίας που λειτουργούσε ως αντικίνητρο. Οι άναυτοι φυσικά μπορούν να λένε ό,τι θέλουν.

Ενώ η μελέτη του Πανεπιστημίου Πειραιώς αναφέρει για πρώτη φορά αύξηση της απασχόλησης Ελλήνων ναυτικών κατά 3,4% μεταξύ 2000 και 2002! Το δε έλλειμμα ανταγωνιστικότητας που αναφέρεται από € 240.000 έως € 370.000 είναι μεταξύ πλοίων ελληνικής σημαίας και των λεγόμενων ελευθέρων σημαίων (σημαιών ευκαιρίας και όχι μόνον). Αυτό είναι γνωστό. Δεν νομίζω ότι το YEN επιθυμεί να εξομοιωθεί στο κόστος το πλοίο με ελληνική σημαία με το πλοίο κάτω από σημαία ευκαιρίας.

### Ελληνική σημαία: ξενοδοχείο η «ΕΛΛΑΣ»...

Θα χρησιμοποιήσω μια μεταφορική εικόνα. Πρέπει να γίνει κατανοητό από όλους ότι η σημαία για τη ναυτιλία δεν είναι τίποτε άλλο παρά... ένα ξενοδοχείο. Προσελκύει πελατεία εφόσον προσφέρει καλές ποιοτικές υπηρεσίες σε καλές τιμές. Αν οι υπηρεσίες δεν είναι καλές και ανταγωνιστικές, υπάρχουν και αλλού («πορτοκαλίες που κάνουν πορτοκάλια») καλά ξενοδοχεία (σημαίες) για να πας, μόνο που δεν μιλάνε τη γλώσσα μας. Φυσικά μετράει το κύρος και η φήμη, οι τιμές, η ασφάλεια



λεια κ.λπ. του ξενοδοχείου, η «θέα» και οι προσωπικές σχέσεις με τον ξενοδόχο και η νομοθεσία της χώρας, και τα χαρακτηριστικά της παρεχόμενης υπηρεσίας. Μετράει αν το παρεχόμενο προσωπικό είναι εκπαιδευμένο και σε τι κόστος προσφέρεται, αν υπάρχουν φόροι, αν υπάρχει εξυπηρέτηση και γραφειοκρατία, αν βρίσκεις τελικά ό,τι επιθυμείς, και αν εξυπηρετείσαι γρήγορα, φθηνά και αποτελεσματικά. Οι υπηρεσίες φαίνεται να είναι ίδιες προς όλους, πλούσιους και φτωχούς, μικρούς και μεγάλους, στην κρίση και στην ευημερία... Η διοίκηση του ξενοδοχείου κάθε 4 χρόνια ή και γρηγορότερα αλλάζει... Η πληρότητα του ξενοδοχείου (% στην ελληνική σημαία) μεταβάλλεται και όποιος φεύγει δεν γυρίζει εύκολα (επαναπατριsmός) χωρίς μια κάποια ανακαίνιση (μέτρα). Σε μια τέτοια κατάσταση -και ειδικότερα σε περιόδους ισχνών αγελάδων- οι τιμές του ξενοδοχείου παίζουν ιδιαίτερο ρόλο. Οι πελάτες πιέζουν για καλύτερες τιμές, για ανταγωνιστικότητα, και η διοίκηση του ξενοδοχείου αλλάζει το προσωπικό με λιγότερους (μειωμένη σύνθεση). Ακόμη αφαιρεί και τις ασφαλιστικές εισφορές (NAT) του προσωπικού από τα τιμολόγια... Και όλα αυτά γιατί προσμένει να έλθουν πελάτες, ν' αφήσουν το συνάλλαγμά τους, να πληρώσουν φόρους και να απασχοληθούν και οι τοπικοί εργάτες. Επίσης η διοίκηση θέλει να φανεί καλύτερη από την προηγούμενη... και καμιά φορά η διοίκηση μένει... με τις προσδοκίες και την κατακραυγή της ΠΝΟ. Μένει με το να βλέπει τα πλοία να φεύγουν... τ' απόνερα να διακρίνονται... μέτρα... περιμένοντας τα πλοία.

Μόνο ο Χατζηπατέρας είχε το θένος και την ειλικρίνεια να πει στον κ. ΥΕΝ Αλεξανδρή: «Πάρτε, κ. υπουργέ, τα μέτρα, δεν υπόσχομαι ότι τα πλοία θα έρθουν...». Γιατί τα πλοία έχουν τους δικούς τους κανόνες και τη δική τους προπέλα. Η επανάσταση του νόμου 2687/1953 παρόλο που ήταν όντως επανάσταση το 1953, δεν επέτυχε παρά μόνο μετά 4 χρόνια (1957) άρχισε να αποδίδει και καμιά κυβέρνηση δεν πέτυχε καλύτερα παρά αυτή του 1980. Τώρα τα πλοία θα έλθουν;

### Η «νέα» Εγκριτική Πράξη

Ο πρώτος αποδέκτης των νέων μειωμένων συνθέσεων ήταν ένα νεότευκτο δεξαμενόπλοιο 83.722 ΚΟΧ μεγάλης ναυτιλιακής εταιρείας. Σκοπός, η προσέλκυση πλοίων στην ελληνική σημαία. Ειδικότερα, ο κ. ΥΕΝ αναφέρει: «Με γνώμονα τους

**Πίνακας 1: Σύνθεση πλοίου 84.600 ΚΟΧ Δ/Ξ πλήρως αυτοματοποιημένο (ανεπάνδρωτο μηχανοστάσιο), ΦΕΚ 1451/2006. Προ της μείωσης των θέσεων των Ελλήνων ναυτικών**

| Ειδικότητες                      | Αριθμός      |                                                        | Παρατηρήσεις                                                                |
|----------------------------------|--------------|--------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|
| Πλοίαρχος                        | 1            |                                                        | Έλληνας (**)                                                                |
| Υποπλοίαρχος                     | 1            |                                                        | Πιθανά Έλληνας (*)                                                          |
| Ανθυποπλοίαρχος                  | 2            |                                                        | Πιθανά Έλληνας (*)                                                          |
| Δόκιμος πλοίαρχος                | 1            |                                                        | (**)                                                                        |
| Ναύκληρος                        | 1            |                                                        | Πιθανά Έλληνας (*)                                                          |
| Ναύτες                           | 4            |                                                        | (**)                                                                        |
| Μηχανικός Α                      | 1            |                                                        | Πιθανά Έλληνας (*)                                                          |
| Μηχανικός Β                      | 1            |                                                        | Πιθανά Έλληνας (*)                                                          |
| Μηχανικός Γ                      | 1            |                                                        | Πιθανά Έλληνας (*)                                                          |
| Ηλεκτρολόγος ή Δόκιμος μηχανικός | 1            |                                                        | (**)                                                                        |
| Καθαριστής                       | 1            |                                                        | (**)                                                                        |
| Μάγειρος                         | 1            |                                                        | Πιθανά Έλληνας                                                              |
| Θαλαμηπόλος                      | 1            |                                                        | Πιθανά Έλληνας                                                              |
| Σύνολο                           | 17           | 60% Έλληνες = 10 = παλαιά σύνθεση                      | Ελλήνων 10 = 6 αξιωματικοί και 4 κατώτερο πλήρωμα προσωπικό. Παλαιά σύνθεση |
| Προαιρετικά (CCC Room)           | Αντιπλωρός 1 | (**) Πιθανά Έλληνας με τη νέα σύνθεση μέχρι 5 συνολικά | (*) Όχι πλέον με τη νέα σύνθεση                                             |

Εδώ δεν γίνεται μείωση από τη σχέση Ελλήνων και αλλοδαπών, αλλά αυτό φαίνεται μόνο στη νέα, από 22/12/2006, απόφαση του ΥΕΝ. Στη νέα σύνθεση κόβεται ο δόκιμος πλοίαρχος και οι Έλληνες είναι, αντί δέκα, έξι.




**Πίνακας 2: Οργανική σύνθεση πλοίων 3.000-45.001 & άνω**

| Ειδικότητες                                   | 3.000-20.000<br>ΚΟΧ(*) | 20.001-45.000<br>(*) | 45.001- & άνω<br>(*) | 1δια<br>(***) | 1δια<br>(***) | 1δια<br>(***) |
|-----------------------------------------------|------------------------|----------------------|----------------------|---------------|---------------|---------------|
| Πλοίαρχος                                     | 1                      | 1                    | 1                    | 1             | 1             | 1             |
| Υποπλοίαρχος                                  | 1                      | 1                    | 1                    | 1             | 1             | 1             |
| Ανθυποπλοίαρχος                               | 1**                    | 2                    | 2                    | 1**           | 2             | 2             |
| Ναυκληρός                                     | 1                      | 1                    | 1                    | 1             | 1             | 1             |
| Ναύτες                                        | 3                      | 3                    | 4                    | 3             | 3             | 4             |
| Μηχανικός Α'                                  | 1                      | 1                    | 1                    | 1             | 1             | 1             |
| Μηχανικός Β'                                  | 1                      | 1                    | 1                    | 1             | 1             | 1             |
| Μηχανικός Γ'                                  | 1                      | 1                    | 1                    | -             | 1             | 1             |
| Ηλεκτρολόγος ή<br>Σπουδαστής Μηχανικός<br>ΑΕΝ | -                      | 1                    | -                    | -             | 1             | 1             |
| Ηλεκτρολόγος ή<br>Γ' Μηχανικός                | -                      | -                    | 1                    | -             | -             | -             |
| Λιπαντής                                      | 3                      | 3                    | 3                    | -             | -             | -             |
| Καθαριστής                                    | -                      | -                    | -                    | -             | -             | 1             |
| Μάγειρος                                      | 1                      | 1                    | 1                    | 1             | 1             | 1             |
| Θαλαμηπόλος (1)                               | -                      | 1                    | 1                    | -             | -             | 1             |
| Βοηθός<br>θαλαμηπόλου                         | 1                      | -                    | -                    | 1             | 1             | -             |
| Αντιλωρός                                     | 1 Δ/Ε                  | 1 Δ/Ε                | 1 Δ/Ε                | 1 Δ/Ε         | 1 Δ/Ε         | 1 Δ/Ε         |
|                                               |                        |                      |                      | (πλην ΚΣΦ)    | (πλην ΚΣΦ)    | (πλην ΚΣΦ)    |
| Σύνολο                                        | 15/16                  | 17                   | 18                   | 11/12         | 14            | 16            |

(\*) Συμβατικά με ορισμένους αυτοματισμούς.

(1) Αν υπάρχουν στο ΓΕΝΕ άλλως ναυτολογείται βοηθός Θ.

\*\* Από 10.001-20.000 ΚΟΧ +1 Ανθυ/χος.

(\*\*\*) Πλήρως αυτοματοποιημένα.

ΚΣΦ= Κεντρικός σταθμός φορτοεκφόρτωσης.

άξονες «ανάπτυξη - ασφάλεια - ποιότητα<sup>1</sup> - ανταγωνιστικότητα<sup>2</sup> - απασχόληση» αποφασίστηκε η λήψη δέσμης μέτρων για την ελληνική ποντοπόρο ναυτιλία που στοχεύουν στην ποιοτική<sup>3</sup> και ποσοτική βελτίωση του εθνικού νηολογίου και κατ' αναλογία, στην αύξηση<sup>4</sup> των προσφερομένων θέσεων εργασίας για Έλληνες ναυτικούς<sup>5</sup>. Κατ' αρχήν, μειώνονται οι σίγουρες θέσεις Ελλήνων ναυτικών στο ήμισυ σχεδόν για να έλθουν 1.500 πλοία στη σημαία και να ισοβαθμιστεί η μείωση... Εύγε. Αν δεν έλθουν; Αυτό θα μπορούσε να γίνει μόνο ως παροχή στα νεονηολογούμενα, όχι και στα ήδη νηολογημένα! Εργαλείο: Η εγκριτική πράξη με καθορισμό νέων συνθέσεων μειωμένων αριθμών (άρθρο 8 Α1 εγκριτικής πράξης) και με καθορισμό της εθνικότητας του πληρώματος και ειδικότερα τον υποχρεωτικό αριθμό των Ελλήνων ναυτικών σε κάθε πλοίο. Η μείωση των Ελλήνων αφορά σε 3-4 άτομα, από τα 10, λιγότερα στα αυτοματοποιημένα πλήρως Δ.Ε. (Πίνακας 1)

Στην εγκριτική πράξη αναφέρεται ο λεγόμενος παλαιός ελάχιστος αριθμός Ελλήνων αρχικά ως παράγραφος Α.1. του άρθρου 8: «Κατά παρέκκλιση των οικείων διατάξεων, (εννοεί τις διατάξεις για την πιο πάνω σύνθεση), εκ της οργανικής συνθέσεως τουλάχιστον έξι αξιωματικοί, περιλαμβανομένου και του πλοιάρχου (ο οποίος σε κάθε περίπτωση θα είναι Έλληνας) και τέσσερα μέλη κατώτερου πληρώματος θα είναι Έλληνες ναυτικοί αντιστοίχων ειδικοτήτων». Αυτό σημαίνει ότι στο πλοίο αυτό με οργανική σύνθεση 17 ατόμων, το 60% πρέπει να είναι Έλληνες, δηλαδή 10! Διευκρινίζει παραπέρα ότι από τους 4 του κατώτερου πληρώματος, οι 3 θα είναι από το προσωπικό καταστρώματος και 1 από το προσωπικό γενικών υπηρεσιών (με πτυχίο θαλαμηπόλου ή μαγείρου ανάλογα με τη θέση ναυτολόγησης). Τις πιο πάνω θέσεις δεν μπορεί να κατέχουν δόκιμοι αξιωματικοί ή σπουδαστές ΑΕΝ. Αυτά όμως αποτελούν παρελθόν και ιστορία.

Στη νέα εγκριτική πράξη (ΦΕΚ 1865/2006) τα άτομα του πληρώματος μειώνονται για το ίδιο πλοίο από 17 σε 16, δηλαδή κατά 1 (αφαιρείται ο δόκιμος πλοίαρχος), και οι Έλληνες γίνονται, από 10, 6 (-40%). Αν δεν υπάρχει δόκιμος μη-

1. Ποιότητα = ασφάλεια.

2. Ανταγωνιστικότητα = μείωση συνθέσεων = μείωση απασχόλησης Ελλήνων. Εκτός αν δεν κατανοούμε την ελληνική! Αύξηση απασχόλησης σημαίνει αύξηση πλοίων στο ελληνικό νηολόγιο μόνο με διπλάσιο αριθμό των υπαρχόντων, δηλαδή πάνω από 1.820 (2x910) πλοία!

3. Πιθανά εδώ εννοεί την προσέλευση νέων ναυτικών που βελτιώνουν τη μέση ηλικία.

4. Προφανώς εννοεί άμεση μείωση και προσδοκία αύξησης στο μέλλον.

5. Δική μας η πλάγια γραφή.





# Read between the lines

In CROSSWORLD, we believe in the highest form of professionalism.  
This is why our promises is what we deliver.

**Manila :** 7th Floor, Sage House, 110 V.A. Rufino Street  
Legaspi Village, Makati City 1229, Philippines  
tel : (+632) 750.5268 / (+632) 892.7839 - fax : (+632) 892.7242  
e-mail : [optns@cwmsi.com](mailto:optns@cwmsi.com)

  
**CROSSWORLD**  
MARINE SERVICES INC.  
Crew Manning & Management Company  
*shaping future through people*

**Athens :** 71, Possidonos Ave & A.G. Papandreou Str.  
166 74 Glyfada, Athens, Greece  
tel : (+30) 210 89.83.587, (+30) 210 89.83.474, (+30) 210 89.83.465  
fax : (+30) 210 89.83.276  
email : [info@cwmsi.com](mailto:info@cwmsi.com)





χανικός, τότε μπορεί να υπάρχει δόκιμος πλοίαρχος. Ο σπουδαστής ΑΕΝ (πλοίαρχος ή μηχανικός) αν προσφέρεται προστίθεται στους 6 και γίνονται 7. Είναι σαφές ότι έχουμε μείωση κατά 40% των Ελλήνων (ή 30% με το σπουδαστή ΑΕΝ, αν είναι Έλληνας και όχι αλλοδαπός). Οι σπουδαστές μπορεί να πάνε και δύο δύο σε ένα άλλο πλοίο της εταιρείας. Το NAT (και τα λοιπά ταμεία, ΤΠΑΕΝ, ΤΠΚΠΕΝ, ΚΕΑΝ, ΕΛΟΕΝ & ΕΣΤΙΑ) εισπράττει μόνο για τους 6-7 Έλληνες (και τυχόν έξτρα) και όχι για τη συνολική οργανική δύναμη ή σύνθεση όπως μέχρι τώρα. Οι εισφορές προς το NAT κ.λπ. που μειώνονται δεν αποτελεί μείζον θέμα, υπό τον όρο ότι η καταβολή των συντάξεων κ.ά. δικαιωμάτων βρίσκονται υπό την εγγύηση του κράτους και τα τυχόν ελλείμματα καλύπτονται από αυτό, όπως γίνεται μέχρι σήμερα άλλωστε. Μάλιστα, ο κ. ΥΕΝ αναφέρει (18/01/07) «ότι προωθείται με νομοσχέδιο αρμοδιότητας ΥΕΝ ρύθμιση σχετική με την επιδότηση των ασφαλιστικών εισφορών». Γι' αυτό δεν αρκεί η εγκριτική πράξη.

## Τα πλήρη κυβερνητικά μέτρα

Οι συνθέσεις καθορίζονται αρχικά σύμφωνα με τους πίνακες 2 και 3. Οι κατηγορίες των πλοίων καθορίζονται σε τρεις: (α) Φ/Γ & Δ/Ξ από 3.000 ΚΟΧ μέχρι 30.000 → με 4 Έλληνες (1 πλοίαρχος & 1 σπουδαστής ΑΕΝ - αν προσφέρεται, (β) Φ/Γ & Δ/Ξ από 30.001 μέχρι 80.000 → με 5 Έλληνες (1 πλοίαρχος & 1 σπουδαστής ΑΕΝ - αν προσφέρεται), (γ) Φ/Γ & Δ/Ξ από 80.001 και άνω → 6 Έλληνες. Η μείωση των Ελλήνων ναυτικών από τις νέες «ελληνικές» συνθέσεις έχουν ως εξής:

Πίνακας 3: Η μείωση Ελλήνων στα ελληνικά βαπόρια 2006

| 3.000-20.000 ΚΟΧ<br>Συμβατικό                                      | 20.001-45.000<br>Συμβατικό                                   | 45.001- & άνω<br>Συμβατικό                                   | 3.000-20.000<br>Πλήρως αυτοματοποιημένα                     | 20.001-45.000<br>Πλήρως αυτοματ/να                            | 45.001- & Άνω<br>αυτοματ/να                                  |
|--------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------|
| Έλληνες: Παλαιά σύνθεση: 9-10<br>Νέα σύνθεση: 4<br>Μείωση: 55%-60% | Έλληνες: Παλαιά σύνθεση: 10<br>Νέα σύνθεση: 5<br>Μείωση: 50% | Έλληνες: Παλαιά σύνθεση: 11<br>Νέα σύνθεση: 6<br>Μείωση: 45% | Έλληνες: Παλαιά σύνθεση: 7<br>Νέα σύνθεση: 4<br>Μείωση: 43% | Έλληνες: Παλαιά σύνθεση: 8<br>Νέα σύνθεση: 5<br>Μείωση: 37.5% | Έλληνες: Παλαιά σύνθεση: 10<br>Νέα σύνθεση: 6<br>Μείωση: 40% |

## Επίλογος

Η πιο πάνω ανάλυση μας έχει πείσει ότι μειώνονται οι Έλληνες στα βαπόρια με ελληνική σημαία από 37,5% μέχρι και 60%. Τα ελληνικά βαπόρια ήταν το 2006 ίσα με 920. Οι θέσεις επομένως που θα χαθούν είναι κατά μέσον όρο  $5 \times 920 = 4.600$  άτομα. Ο υπουργός κάνει διάφορες εκτιμήσεις πως θα έλθουν 100 άμεσα, 500 μέχρι το Μάρτιο και 1.000 μετά. Τα 1.000 αν έλθουν θα δώσουν 5.000 άτομα. Αλλά η σύνθεση θα είναι διαφορετική...

Στην παλαιά εγκριτική πράξη οι Έλληνες αξιωματικοί ήταν 60% του ελληνικού ποσοστού (60% του 10 ίσον 6) και το 40% ήταν Έλληνες μη αξιωματικοί (40% του 10=4). Οι αξιωματικοί είναι από αυτούς που όλοι εμείς περιμέναμε τη μετάδοση της τεχνογνωσίας στην εφοπλιστική αρένα και τη διατήρηση και διαφύλαξη της τεχνογνωσίας στην πολύπαθη χώρα μας. Και στους 6 δεν υπήρχαν δόκιμοι αξιωματικοί ή σπουδαστές ΑΕΝ. Με τη νέα σύνθεση, οι ναυτικοί γίνονται 16 και οι Έλληνες γίνονται 6, ήτοι 31% του όλου και οι αξιωματικοί 1 (<1%) και ένας σπουδαστής επιπλέον, που μπορεί και σπάνια να είναι και αλλοδαπός ανάλογα ποιος φοιτά στις σχολές ΑΕΝ. Διότι πολλοί αντιδρούσαν για Έλληνες στο κατώτερο πλήρωμα εφόσον δεν υπήρχαν και εφόσον η ανταγωνιστικότητα δεν βοηθιότανε και το «δόγμα Ανδρεάδη» δεν εφαρμόζοταν (Έλληνες αξιωματικοί, ξένοι στο κατώτερο πλήρωμα). Το «δόγμα Κεφαλογιάννη» όμως φαίνεται να υπερέβη και αυτά τα ιστορικά αιτήματα των εφοπλιστών. Εδώ οι Έλληνες ναύτες πρέπει να πανηγυρίζουν! Εύγε! Καταφέραμε, η τεχνογνωσία να περάσει εν καιρώ στους Φιλιππινέζους, Τούρκους, Κινέζους και Ινδούς... Ας είναι τουλάχιστον οι 6 Έλληνες αξιωματικοί. Ξανασκεφθείτε το, κ. ΥΕΝ. ☺



5th

# edtrade summit 2007

May 17 - 18  
St Julian's, Malta

The major maritime event for all those involved in Mediterranean transport, container operations, liner transport, transshipment and logistics planning.

For full programme details visit:

**www.miuevents.com**

or contact [pp@miuevents.com](mailto:pp@miuevents.com)

## Who Should Attend ?

- Port/Terminal Operators
- Liner Operators
- Shippers
- Through Transport Operators
- Logistics Specialists
- Feeder Lines
- Intermodal Operators



## Programme Highlights:

- Container trade development
- Linking the Mediterranean with the Black Sea, North Africa and the Middle East
- Port investments and privatisation
- Transshipment in the Mediterranean
- The voice of ports and operators
- Developing the logistics infrastructure

Presented by:

**MIU EVENTS**

Media Supporters:

**NAYTIKA  
XPONIKA**

**transportweekly**

In conjunction with:



Official Carrier:



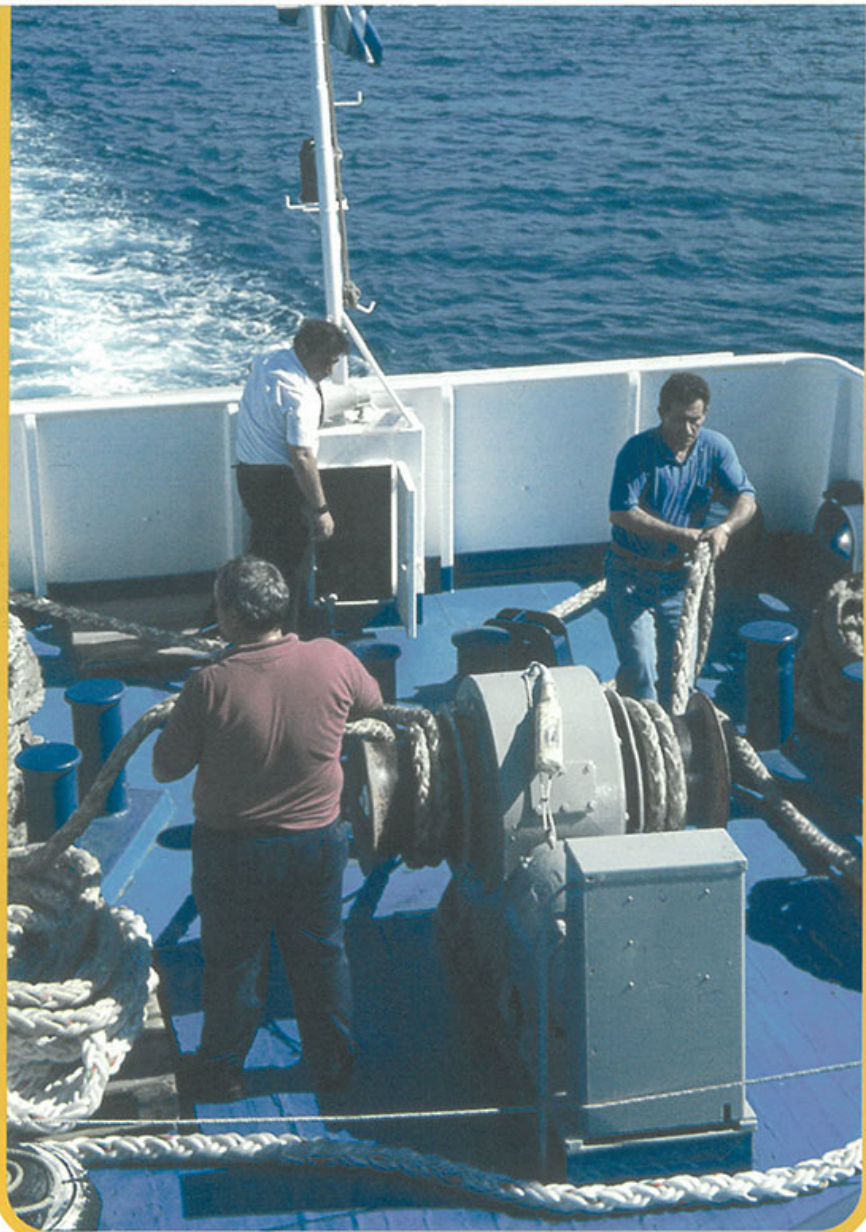
MIU Events Ltd., 2 Canute House, Durham Wharf Drive, Brentford, Middlesex TW8 8HP, UK

Tel/Fax: +44(0)20 8560 9555

Email: [pp@miuevents.com](mailto:pp@miuevents.com)



Για όσους εξ ημών θυμούνται, η συζήτηση αυτή είχε ήδη αρχίσει επί υπουργίας Ανωμερίτη, συνεχίστηκε με τα 44 μέτρα του Πασχαλίδη και μοιάζει να ολοκληρώνεται με τα μέτρα Κεφαλογιάννη, τα οποία καλωσόρισαν στο Committee και καταδίκασαν, κάποια τουλάχιστον, συνδικάτα της ΠΝΟ. Δεν θα αναλύσουμε εδώ τα αιτήματα της ΠΝΟ, τα οποία είναι ευρύτερα γνωστά, αλλά θα δούμε αν αυτή η διαδικασία μάς δίδαξε κάποια πράγματα. Όπως σχεδόν παντού αλλού διεθνώς, η έννοια της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας έχει ταυτιστεί με τους κανόνες επάνδρωσης των πλοίων, αποκλεισμένων άλλων διαστάσεων.



## ΚΑΙ ΕΤΣΙ ΕΛΗΞΕ Η ΜΑΚΡΑ ΣΥΖΗΤΗΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ...



| Του Άλκη Κορρέ |





**Λ** υπάμαι, αλλά κάποιοι θα πρέπει να ανοίξουν και κανένα βιβλίο που να πραγματεύεται αυτό το θέμα, για να συνειδητοποιήσουν και τις άλλες διαστάσεις της ανταγωνιστικότητας, τώρα που το θέμα της ελαστικοποίησης των συνθέσεων έχει τελειώσει. Όχι για κανέναν άλλο λόγο, αλλά για το συμφέρον της εμπορικής μας ναυτιλίας, την οποία όλοι λέμε ότι αγαπάμε. Εκτός εάν με την ελαστικοποίηση των συνθέσεων, επιτύχαμε το άπαν και εφρουχάζουμε με το μέλλον μας εξασφαλισμένο με εταιρείες των δύο-τριών πλοίων.

Η τελευταία επίσημη μείωση στις συνθέσεις εμπορικών πλοίων υπό ελληνική σημαία που θυμάμαι ήταν αυτή του Αλεξανδρή προ εικοσαετίας. Έκτοτε η ελληνική σημαία έχει δείξει ότι δυσκολεύεται να συμπορευτεί με την αύξηση των υπό ελληνική ιδιοκτησία πλοίων, πράγμα όμως σύνθετο με εθνικές σημαίες. Στο μεταξύ, στα πλεονεκτήματά της προστέθηκε η ένταξή της στη λευκή λίστα του Paris Memorandum, γεγονός που επέτεινε την πίεση για ανταγωνιστικότερες συνθέσεις.

Το πρώτο συμπέρασμα είναι η παταγώδης αποτυχία του Εθνικού Συμβουλίου Ναυτιλιακής Πολιτικής να αντιμετωπίσει ένα τέτοιο ζήτημα, αν και δημιουργήθηκε με τις καλύτερες των προθέσεων και γι' αυτόν το σκοπό. Νομίζω ότι το καλύτερο που έχουμε να κάνουμε είναι να το ξεχάσουμε. Την επόμενη φορά που κάποιος θα θελήσει να φτιάξει κάτι τέτοιο, ας προβληματιστεί ακούγοντας τις απομαγνητοφωνήσεις των συνεδριάσεων του και τη βαβέλ των εισηγήσεων.

Το δεύτερο συμπέρασμα είναι ότι για πρώτη φορά συζητείται επίσημα το ενδεχόμενο επιδότησης των εισφορών κοινωνικής ασφάλισης των ναυτικών. Το ποιοι ναυτικοί θα επιδοτηθούν παραμένει επί του παρόντος ασαφές, εν αναμονή κατάθεσης τροπολογίας στη Βουλή από τον υπουργό. Άσχετα από την όποια κοινωνική αναγκαιότητα, η επιδότηση του κόστους εργασίας σε κερδοφόρο κλάδο αποτελεί μια ενδιαφέρουσα εξέλιξη, η οποία εν πάση περιπτώσει τελεί υπό τις ευλογίες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Στο συγκεκριμένο θέμα είναι βέβαιο ότι ο κ. Κεφαλογιάννης δεν «παίζει» μόνος, αλλά με καλή παρέα από άλλους συναδέλφους του, πράγμα που μας οδηγεί αμέσως στην κορυφή της κυβερνητικής πυραμίδας, εκεί δηλαδή που προτιμά να διαπραγματεύεται ο εφοπλισμός. Απελευθέρωση των ναύλων στην ακτοπλοΐα, ελαστικοποίηση και επιδότηση εισφορών στα εμπορικά, επιδότηση εισφορών στα κρουαζιερόπλοια, μόνο τα Μεσογειακά αναμένουν -μάταια ίσως- κάτι που θα ξαναβάλει την ελληνική σημαία στις κρίσιμες ναυλαγορές του Εύξεινου Πόντου και της Μεσογείου.

Ένα άλλο ερώτημα που ανακύπτει είναι αν αυτά τα μέτρα θα οδηγήσουν σε αύξηση της προσέλευσης των νέων στο ναυτικό επάγγελμα. Εδώ, η απάντηση θα δοθεί αργότερα, όμως η προοπτική είναι αρνητική. Δεν αλλάζει κάτι στις επαγγελματικές προοπτικές του νέου αξιωματικού. Τα χρήματα στην τσέπη και οι όροι απασχόλησης του ναυτικού μοιάζει να παραμένουν αναλλοίωτοι, ενώ η πλευρά της εργοδοσίας αναμένεται να δει κάποια βελτίωση στο κόστος επάνδρωσης από τη μείωση του αριθμού και την επιδότηση εισφορών. Τι σημαίνει αυτό; Ότι -πλην εκπλήξεων- η μείωση στο ελληνικό ναυτεργατικό δυναμικό θα συνεχιστεί, παρά την προσέλευση πλοίων στην ελληνική σημαία, που ήδη έχει αρχίσει. Η ζήτηση, για αξιωματικούς κυρίως, δεν αποτελεί επαρκές κίνητρο για την προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα στην Ελλάδα, ακόμα και σε περιόδους που η ανεργία μεταξύ των νέων είναι υψηλή. Αν αυτό ειλικρινώς παραμένει επιδίωξη της εργοδοσίας, και ενδεχομένως της Πολιτείας, θα πρέπει να γίνουν τελείως διαφορετικά πράγματα σ' αυτό το χώρο και μάλιστα άμεσα, μια και οι θέσεις ανθυποπλοιάρχων και τρίτων μηχανικών περιορίζονται στα μεγάλα ποντοπόρα πλοία. Περιμένουμε ιδέες, κάπτα Βασιλή και κάπτα Παναγιώτη. Η σοφία σας τώρα χρειάζεται.

Σε αντίθεση με άλλα νηολόγια, το ελληνικό δεν θέτει όριο ηλικίας στα εισερχόμενα πλοία. Μέχρι σήμερα, η εξασφάλιση ποιότητας των πλοίων περνούσε μέσα από τη βούληση του πλοιοκτήτη να υποστεί το επιπλέον κόστος της σύνθεσης που η σημαία επέβαλλε, δηλαδή Έλληνες (κοινοτικούς) αξιωματικούς και κάποιο κατώτερο πλήρωμα. Το μέγα στοιχείο είναι αν οι ελαστικές συνθέσεις -σε συνδυασμό με την έλλειψη ανώτατου ορίου ηλικίας- θα εξασφαλίσουν αντίστοιχο επίπεδο ποιότητας ώστε να παραμείνει η ελληνική σημαία στη λευκή λίστα. Νομίζω ότι δεν υπερβάλλω λέγοντας ότι αυτός ο στόχος είναι αδιαπραγμάτευτος.

---

*Επί του πιστηρίου διάβασα ότι η Tsakos Energy Navigation (TEN) του Ομίλου Τσάκου, προχωρά στη δωρεάν διάθεση 300.000 μετοχών σε στελέχη και εργαζομένους στα πλοία. Αυτό το μέτρο, αξίας 14 εκατομμυρίων δολαρίων, το οποίο στο παρελθόν έχει εφαρμοστεί ευρύτατα στο χώρο των τραπεζών στην Ελλάδα, μπορεί να αποτελέσει ουσιαστική ενθάρρυνση για προσέλευση στο ναυτικό επάγγελμα μια και ο εργαζόμενος, πέρα από το μισθό του, συνειδητοποιεί ότι με την εργασία του μπορεί να βελτιώσει και τις δικές του οικονομικές προοπτικές. Με την ευκαιρία, ας σκεφτούμε αν η ναυτολόγησή στο πλοίο, και όχι στο γραφείο, είναι κάτι που δημιουργεί αναστολές στους νέους ναυτικούς μας...* ☺



## Η ΚΑΤΑΔΙΚΗ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ 4055/1986



Στα ψιλά μάλλον πέρασε η πρόσφατη καταδίκη της Ελλάδας από το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο για παραβίαση του κοινοτικού κανονισμού 4055/1986, «για την εφαρμογή της αρχής της ελευθερίας παροχής υπηρεσιών θαλασσιών μεταφορών μεταξύ κρατών-μελών και μεταξύ κρατών-μελών και τρίτων χωρών». Πιο συγκεκριμένα, η Ελλάδα βρέθηκε να παραβιάζει τον κανονισμό 4055 διότι (μεταξύ άλλων) εφαρμόζει χαμηλότερο ύψος λιμενικών τελών όταν οι μεταφορές εκτελούνται μεταξύ δύο λιμένων στο εσωτερικό της χώρας, σε σύγκριση με τις περιπτώσεις που οι μεταφορές έχουν προορισμό το εξωτερικό.

Του **Χαρίλαου Ν. Ψαραύτη** | Καθηγητή ΕΜΠ, πρώην διευθύνοντας συμβούλου ΟΛΠ Α.Ε.

Η καταδίκη αυτή μου έφερε στη μνήμη μια αλληλουχία γεγονότων που ξεκίνησαν 10 χρόνια πριν, το 1997, όταν την εποχή που ο ΟΛΠ ήταν ακόμη Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου (ΝΠΔΔ), αυξήσαμε δραστικά τα τιμολόγια ελλιμενισμού των πλοίων της ακτοπλοΐας. Για επιβατικό πλοίο εσωτερικού μήκους 500 ποδών (περίπου 150 μέτρων), η τιμή που χρέωνε τότε ο ΟΛΠ για πρυμνοδέτηση ήταν 4.200 δρχ., δηλαδή κάπου 12 ευρώ την ημέρα! Υπολογίσαμε τότε ότι τα ακτοπλοϊκά πλοία συνεισέφεραν (μέσω των τελών προσόρμισης, πρυμνοδέτη-



σης και παραβολής) μόνο το 0,7% των ετήσιων εσόδων του ΟΛΠ και τα κρουαζιερόπλοια το 0,4%! Οι επιβάτες και τα τροχοφόρα συνεισέφεραν αρκετά παραπάνω, περίπου το 4,4% των ετήσιων εσόδων, από τα τέλη υπέρ ΟΛΠ στα εισιτήρια από και προς Πειραιά. Το τελευταίο ποσοστό θα μπορούσε να είναι μεγαλύτερο αν κάποιες ακτοπλοϊκές εταιρείες δήλωναν και τα υπεράριθμα εισιτήρια που εκείνη την εποχή έκοβαν. Εν πάση περιπτώσει, το 5,5% των εσόδων του ΟΛΠ που εισπράττονταν στον επιβατικό λιμένα ήταν πολύ χαμηλό, και σίγουρα χαμηλότερο από το ποσοστό των κονδυλίων που επενδύονταν εκεί και που είχε φτάσει μέχρι και το 35% του ετήσιου επενδυτικού προγράμματος του ΟΛΠ.

Κάτι, επομένως, θα έπρεπε να γίνει για να διορθωθεί αυτή η στρέβλωση, η οποία ουσιαστικά ανάγκαζε το Σταθμό Εμπορευματοκιβωτίων (ΣΕΜΠΟ) του ΟΛΠ στο Νέο Ικόνιο (την πιο κερδοφόρα του μονάδα, η οποία συνεισέφερε περί το 70%

στα έσοδα) να επιδοτεί σταυρωτά τον επιβατικό λιμένα. Ξέροντας ότι το πρόβλημα δεν θα λυνόταν από τη μια μέρα στην άλλη, σαν πρώτη κίνηση και περίπου πραξικοπηματικά αποφασίσαμε να αυξήσουμε τα τιμολόγια ελλιμενισμού των ακτοπλοϊκών πλοίων (αλλά όχι τα τέλη επιβατών και τροχοφόρων) κατά 200%! Η αύξηση θα έπρεπε να ήταν ακόμη μεγαλύτερη, αλλά δεν ήμασταν καθόλου σίγουροι ότι το ΥΠΕΘΟ θα συναινούσε στο 200%, την εποχή που ο στόχος της κυβέρνησης ήταν μονοψήφιος πληθωρισμός.

Ο πιθανός φόβος του ΥΠΕΘΟ πως μια τέτοια αύξηση στα τέλη αυτά θα είχε επίπτωση στον πληθωρισμό ήταν αστείος, μια και είχε γίνει μελέτη που έδειχνε ότι η κατά 1% αύξησή τους θα επιδρούσε στον πληθωρισμό κατά περίπου 0,00007% (ή κάποιο παρόμοιο ποσοστό). Τελικά το ΥΠΕΘΟ παρά τις διαμαρτυρίες των ακτοπλοίων πείστηκε και τα νέα τιμολόγια ετέθησαν σε εφαρμογή από τις αρχές του 1998 και μετά.

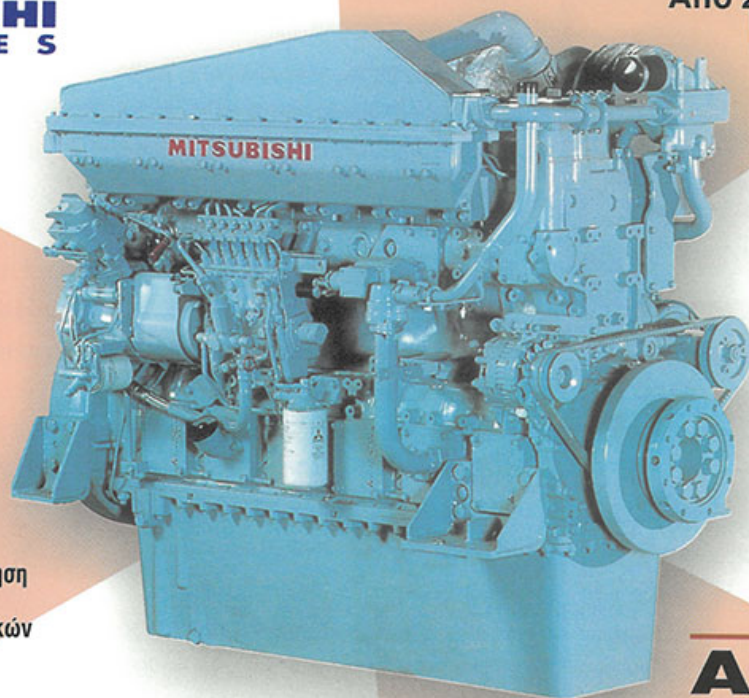
Ως ΟΛΠ προσδοκούσαμε να αυξήσουμε και άλλο τα τέλη αυτά αργότερα, ώστε σιγά σιγά να καταστήσουμε τον επιβατικό λιμένα περισσότερο ανταποδοτικό. Σίγουρα όμως κανένας δεν περίμενε ότι τα τιμολόγια αυτά θα παρέμεναν καθηλωμένα στο ίδιο επίπεδο μέχρι τις αρχές του 2006! Το επόμενο συναφές περιστατικό συνέβη περί το 2000. Τα τιμολόγια του ΟΛΠ ανέκαθεν προέβλεπαν διαφοροποίηση των λιμενικών τελών ανάλογα με τον προορισμό, δηλαδή ήταν χαμηλότερα για «επιβατηγά πλοία εσωτερικού» (ακτοπλοϊκά) και υψηλότερα για «επιβατηγά πλοία εξωτερικού» (κρουαζιερόπλοια). Για ένα πλοίο ίδιου μεγέθους, η διαφορά ήταν της τάξεως του 33% για τα τέλη παραβολής και πρυμνοδέτησης (το παρκάρισμα δηλαδή που χρεωνόταν με την ημέρα, και ήταν συνάρτηση του μήκους του πλοίου) και της τάξεως του 64% για τα τέλη προσόρμισης (που χρεωνόταν με την κάθε άφιξη και ήταν συνάρτηση του τόνου του πλοίου). Μας ήρθε, λοιπόν, ένα έγγρα-



## Mitsubishi ... plain sailing

Από 200 έως 3000 kW

**MITSUBISHI**  
ENGINES



**Κινητήρες υψηλής απόδοσης**  
(ισχυροί, αξιόπιστοι & οικονομικοί)

**Εξαιρετική σχέση απόδοσης / τιμής**

**Αποδεδειγμένη αξιοπιστία**

**Με μικρό βάρος και εύκολη συντήρηση**

**Παρακαταθήκη γνήσιων ανταλλακτικών**

**Εγγύηση τεχνικής υποστήριξης**

**AEIMA**  
ΑΕΒΕ ΓΕΝΙΚΗ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑ

Ζακύνθου 8 Καρμία (Πειραιάς), Τηλ. 210 4824676, Fax. 210 4824614, email: [info@aeima.gr](mailto:info@aeima.gr), [www.aeima.gr](http://www.aeima.gr)



φο από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή (μέσω υπουργείου Εξωτερικών) ότι οποιαδήποτε διαφοροποίηση σε σχέση με τον προορισμό απαγορευόταν ρητά από τον κανονισμό 4055/1986, και ότι έπρεπε να λάβουμε διορθωτικά μέτρα. Από καιρό επίσης υπήρχε ένα μυστήριο Προεδρικό Διάταγμα (ή εγκύκλιος του ΥΕΝ) που αυτόματα συνέδεε τα λιμενικά τέλη του ΟΛΠ με τα τέλη όλων των άλλων λιμανιών της χώρας. Άρα το πρόβλημα της ψαλίδας ίσχυε όχι μόνο για τον ΟΛΠ, αλλά για όλα τα λιμάνια της Ελλάδας! Είχα επανειλημμένα προτείνει στο ΥΕΝ να καταργήσει αυτή τη διάταξη, ώστε

γίων που (μεταξύ άλλων) εξάλειφαν οποιαδήποτε διαφοροποίηση μεταξύ τελών. Αλλά το ΥΠΕΘΟ (μετέπειτα υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών) δεν τα δέχθηκε, με σκεπτικό το οποίο δεν είμαι σε θέση να ξέρω.

Αποτέλεσμα: Παρά τις αλληπάλληλες αυξήσεις στους ακτοπλοϊκούς ναύλους την τελευταία δεκαετία, οι περισσότεροι από τους οποίους από το 2002 και μετά είναι εντελώς ελεύθεροι, τα τέλη ελλιμενισμού στον Πειραιά παρέμειναν καθηλωμένα στα ίδια επίπεδα. Έτσι διατηρήθηκε η στρέβλωση, υποχρεώνοντας τον ΟΛΠ να χρηματοδοτεί από τα κέρδη του ΣΕΜΠΟ το επιβατικό λιμάνι, για το οποίο ξόδεψε αρκετά δισεκατομμύρια για μεγάλα έργα και άλλες παρεμβάσεις - όρα εγκαταστάσεις ακτής Βασιλειάδα, ολυμπιακά έργα κ.λπ. Ποια ήταν άραγε η απόδοση των επενδύσεων αυτών (κέρδη ανά ύψος επένδυσης); Και ποια θα μπορούσε να ήταν εάν τα σχετικά κονδύλια επενδύονταν στην ανάπτυξη του ΣΕΜΠΟ; Προφανώς αυτό δεν έγινε συνειδητά, αλλά η στέρηση κονδυλίων από το ΣΕΜΠΟ για μεγάλα έργα στον επιβατικό λιμένα είναι προφανώς σε βάρος της ανάπτυξης και της ανταγωνιστικότητας του terminal, και μάλιστα σε μια εποχή εντεινόμενου ανταγωνισμού στη Μεσόγειο.

Αφού έφυγα από τον ΟΛΠ (2002), έμαθα ότι τα λιμενικά ταμεία της χώρας διόρθωσαν την ψαλίδα αυτή ανάποδα, δηλαδή κατεβάζοντας τα τέλη πλοίων εξωτερικού στα επίπεδα των τελών πλοίων εσωτερικού! Μια κίνηση στη λάθος κατεύθυνση, δεδομένης της μεγάλης ανάγκης να βρεθούν επιπλέον πόροι για την αναβάθμιση των λιμενικών υποδομών.

Παρά τη ρύθμιση αυτή, η Ελλάδα δεν κατόρθωσε να αποφύγει το 2005 την παραπομπή της στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο για το θέμα του κανονισμού 4055, το οποίο εξακολουθούσε ακόμη να υπάρχει για τον ΟΛΠ, τον ΟΛΘ και τα υπόλοιπα 10 λιμάνια που έγιναν ανώνυμες εταιρείες το 2001, όπως Πάτρα, Ραφήνα, Ηράκλειο, Βόλος, Λαύριο, Ελευσίνα κ.λπ.

Το πάγωμα των λιμενικών τελών του Πειραιά κράτησε οκτώ ολόκληρα χρόνια. Στις αρχές του 2006, ο ΟΛΠ έκανε μια εκτεταμένη αναδιάρθρωση στα

τιμολόγια του και (μεταξύ άλλων) εξάλειψε τη διαφοροποίηση των τελών ως προς τον προορισμό, ειδικά για να εναρμονισθεί με τον κανονισμό 4055. Σύμφωνα με τη ρύθμιση αυτή, εξαλείφθηκε από τα τιμολόγια ο χαρακτηρισμός προορισμού «εσωτερικού - εξωτερικού». Όμως, μπήκαν οι ταμπέλες «κρουαζιερόπλοια» και υπόλοιπες κατηγορίες πλοίων («επιβατηγά γενικών», «φορτηγά» κ.λπ.). Με τη νέα κατηγοριοποίηση τα κρουαζιερόπλοια είχαν πάλι υψηλότερα τέλη από τα ακτοπλοϊκά. Άρα η ψαλίδα ουσιαστικά παρέμεινε. Σύμφωνα με τους υπολογισμούς μου, τα 158 ευρώ που μέχρι το 2006 πλήρωνε το «Φαιστός Παλάς» (ένα από τα μεγαλύτερα πλοία της ακτοπλοΐας, χωρητικότητας 2.182 επιβατών και 600 Ι.Χ.) για μία μέρα parking στον Πειραιά, έγιναν 168 ευρώ, δηλαδή αυξήθηκαν μόλις 6,3% μετά 8 χρόνια. Συγκριτικά, ένα ζευγάρι που ταξιδεύει με το πλοίο αυτό από τον Πειραιά στο Ηράκλειο και πίσω (εξωτερική δίκλινη καμπίνα + Ι.Χ., χειμώνας) πληρώνει 486 ευρώ.

Πριν από ένα χρόνο, δεν μου ήταν σαφές αν η διαφοροποίηση των λιμενικών τελών ως προς τον τύπο του πλοίου ήταν συμβατή με την κοινοτική νομοθεσία. Ούτε έμαθα αν και με ποιον τρόπο έλυσαν το πρόβλημα ο ΟΛΘ και τα υπόλοιπα 10 λιμάνια που είναι ανώνυμες εταιρείες. Όμως, η πρόσφατη απόφαση του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου κατά της Ελλάδας σημαίνει ότι το πρόβλημα σαφώς δεν λύθηκε και ότι κάτι πρέπει να γίνει για να συμμορφωθούν τα λιμάνια με την κοινοτική νομοθεσία ως προς το θέμα αυτό.

Η πρόθεση της κυβέρνησης να παραχωρήσει το ΣΕΜΠΟ του ΟΛΠ σε ιδιώτες εντείνει ακόμη παραπάνω την πίεση να εξαλειφθούν τέτοιες στρεβλώσεις, μια και υποθέτω ότι αν ή όταν συμβεί αυτό, η χρηματοδότηση του επιβατικού λιμένα από τα κέρδη του ΣΕΜΠΟ θα είναι δύσκολη έως αδύνατη. Δύσκολη επίσης θα είναι η δανειοδότηση από το χρηματοδοτικό πρωτόκολλο της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων σε όσα λιμάνια δεν εισπράττουν σοβαρά έσοδα από τους χρήστες ώστε να αποπληρώσουν τα δάνειά τους. Όπως λένε και οι Αγγλοσάξονες: User Pays. ●



κάθε λιμάνι να κάνει τα του οίκου του, κάτι που δεν έγινε παρά αρκετά αργότερα, και αφού είχε φύγει από τον ΟΛΠ.

Η ασυμβατότητα με τον κανονισμό 4055 ήταν μια χρυσή ευκαιρία για την επόμενη κίνηση: Να κλείσουμε εντελώς την ψαλίδα ανεβάζοντας τα τέλη των ακτοπλοϊκών στο επίπεδο εκείνων των κρουαζιερόπλοίων, τα οποία μάλιστα θα μπορούσαν να κατέβουν και λίγο. Και όντως, αυτό αποφασίσαμε το 2000, εγκρίνοντας δύο πακέτα τιμολο-





# Είναι στο χέρι μας...

## να διατηρήσουμε καθαρές τις θάλασσες μας

**Παραλαβές πετρ/δων καταλοίπων από πλοία  
σε όλα τα λιμάνια της Ελλάδας\*  
από Αλεξανδρούπολη έως την Κρήτη**



Διαθέτουμε:

Τον Πλωτό Διαχωριστήρα ECOMASTER χωρητικότητας 100.000 τόννων τον μεγαλύτερο στην Ευρώπη με τον πλέον σύγχρονο ηλεκτρονικό εξοπλισμό, με Σταθμό πρόληψης & καταπολέμησης ρυπάνσεων, που περιλαμβάνει:

- Αντλητικά συγκροτήματα
- Πλωτά φράγματα εγκεκριμένου τύπου
- Απορροφητικά και προσκολλητικά υλικά σε διάφορες μορφές
- Συστήματα skimming (εξαφρισμού)
- Χ.Δ.Ο. και συστήματα ψεκασμού εγκεκριμένα από το W.S.L. και Υ.Ε.Ν.
- Παράλληλα προσφέρονται υπηρεσίες καθαρισμού δεξαμενών πλοίων κάθε τύπου με παροχή ζεστού νερού ή και ατμού

\*Πειραιάς, Πάτρα, Ελευσίνα, Ραφήνα, Λαύριο, Κέρκυρα, Ηγουμενίτσα, Λευκάδα, Πρέβεζα, Ρίο, Αίγιο, Κόρινθος, Κατάκωλο, Κυθήνη, Καλαμάτα, Αλεξανδρούπολη, Καβάλα, Θάσος, Σούδα, Δωδεκάνησα, Ναυπηγεία Σκαρμαγκά, Ναυπηγεία, Ελευσίνας, Ναύσταθμος Σαλαμίνας, Ναύσταθμος Κρήτης, Νεώριο Σύρου

Λεωφ. Χατζηκυριακού 42  
185 38, Πειραιάς  
Τηλ: +30 210 429 0280 - 5  
Fax: +30 210 429 0286  
Email: info@hec.gr

[www.hec.gr](http://www.hec.gr)



HELLENIC ENVIRONMENTAL CENTER S.A.

ΣΕ ΚΑΘΕ ΠΑΡΑΛΑΒΗ  
ΧΟΡΗΓΕΙΤΑΙ  
ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ  
ΝΟΜΙΜΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ



# Δημιουργούμε σχέσεις εμπιστοσύνης...

## ...κρίκο-κρίκο.

PHASMA CREATIVE®



Στην **Κ&Α Συνοδινός** η πείρα της παλαιάς Ναυτικής Τέχνης όπως η παραδοσιακή πλεκτή γάσσα, σε συνδυασμό με τη σύγχρονη τεχνολογία, το έμπειρο ανθρώπινο δυναμικό και την πιστοποίηση **ISO 9001:2000** έχουν σαν αποτέλεσμα την υψηλή ποιότητα των προϊόντων και υπηρεσιών που παρέχουμε στους πελάτες μας.



Η Εταιρία είναι εξουσιοδοτημένη από κρατικό φορέα και πιστοποιημένη από νηογνώμονες στην έκδοση πιστοποιητικών. Διαθέτει ηλεκτροϋδραβλική μηχανή δοκιμών εφελκυσμού & θραύσεως διακριβωμένη από τον πιστοποιημένο φορέα **Algosystems**, παρέχει υπηρεσίες δοκιμών των σωστικών και ανυψωτικών μέσων σε πλοία (Cargo Gear).

> Συρματόσχοινα  
Εξαρτήματα <  
> Αλυσίδες  
Ιμάντες <  
Σχοινιά <

### Κ&Α ΣΥΝΟΔΙΝΟΣ & ΣΙΑ Ο.Ε.



#### ΣΥΡΜΑΤΟΣΧΟΙΝΟΤΕΧΝΙΚΗ

Οι πρωταθλητές της άρσης βαρών

Κεντρικά: Αντ. Π. Βλαχάκου 10 & Πολυδεύκου 53  
τηλ: 210 4175729 - fax: 210 4177722  
e-mail: info@cargogear.gr - www.synodinos.gr



εταίριες που αντιπροσωπεύουμε:

**Crosby** group inc.



**THIELE**  
Kettenwerke - Ösenkettenwerke  
Chain Company - Drop Forging

**Wadra**



**Kuplex**

**BLUE WAVE**



# NAYTIKA XPONIKA

ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ 1937



# LINKING QUALITY SHIPPING WITH PUBLIC BENEFIT PROJECTS AND CULTURE



VLCC OLYMPIC LOYALTY, 303.184 DTW, built 1993

*The delivery of one of the first worldwide double-hull very large crude carriers in 1993, marked our course into the new century with the acquisition of vessels of advanced technology that would enable us to meet more effectively the goals which we have set to ourselves.*

*Today, having already added to our fleet thirteen newbuilding tankers of high specifications, we are meeting the future with the certainty that we shall be able to offer even more of the inexhaustible wealth of the sea to the public benefit and cultural projects of the Foundation.*



VLCC OLYMPIC LEGEND, 309.270 DTW, built 2003

## ALEXANDER S. ONASSIS



## PUBLIC BENEFIT FOUNDATION

THE ONASSIS CARDIAC SURGERY CENTRE • THE PROGRAMMES OF SCHOLARSHIPS FOR POSTGRADUATE STUDIES IN GREECE AND ABROAD FOR HELLENES AND FOREIGNERS • THE ESTABLISHMENT OF THE AFFILIATED PUBLIC BENEFIT FOUNDATION IN THE U.S.A. - THE EDUCATIONAL AND CULTURAL PROGRAMMES (IN U.S.A., CANADA, SOUTH AMERICA) • THE FINANCIAL SUPPORT OF UNIVERSITY CHAIRS AND PROGRAMMES OF HELLENIC STUDIES • THE CONSTRUCTION IN ATHENS OF A REPLICA OF THE IZMIR ST. PHOTINI CHURCH BELL TOWER OF • THE INTERNATIONAL CULTURAL COMPETITION PRIZES (THEATRE, CHOREOGRAPHY, MUSIC, PAINTING) • THE SUMMER POSTGRADUATE LECTURES IN APPLIED SCIENCES IN CRETE (BIOLOGY, INFORMATION TECHNOLOGY SCIENCE, CHEMISTRY/PHYSICS) • THE DONATION OF EDUCATIONAL EQUIPMENT TO PUBLIC ELEMENTARY SCHOOLS • THE LIBRARY FOR HELLENIC AND ROMAN ART AT THE METROPOLITAN MUSEUM OF ART IN NEW YORK • THE RENOVATION AND REFURBISHMENT OF A NEOCLASSICAL BUILDING IN NAFPLION TO HOUSE A BRANCH OF THE NATIONAL GALLERY OF GREECE • THE CONSTRUCTION OF THE ONASSIS HOUSE OF LETTERS AND ARTS • THE SUPPORT OF OTHER CULTURAL AND EDUCATIONAL ACTIVITIES.



Nineteen vessels, tankers and bulk carriers, hoisting the Greek flag, manned by Greek officers, totalling 2.700.000 tons deadweight, owned by the ALEXANDER S. ONASSIS FOUNDATION, sail daily generating profits, 50% of which are allocated to the continuous support of public benefit activities, within the framework of an ingenious and internationally unique policy planned and successfully put into practice since 1975.

[www.onassis.gr](http://www.onassis.gr)

**Tankers** "OLYMPIC LEGEND" 309270 dwt • "OLYMPIC LIBERTY" 309448 dwt • "HAWK" 306324 dwt • "OLYMPIC LEGACY" 302789 dwt • "OLYMPIC LOYALTY" 303184 dwt • "OLYMPIC FAITH" 147457 dwt • "OLYMPIC FLAIR" 147396 dwt • "OLYMPIC SPIRIT II" 96773 dwt • "OLYMPIC SERENITY" 96773 dwt • "OLYMPIC SYMPHONY" 96672 dwt • "OLYMPIC SPONSOR" 96547 dwt • "OLYMPIC FLAG" 155009 dwt • "OLYMPIC FUTURE" 155039 dwt.  
**Bulk carriers** "OLYMPIC GALAXY" 64931 dwt • "OLYMPIC MENTOR" 29693 dwt • "OLYMPIC MIRACLE" 29670 dwt • "OLYMPIC MELODY" 29640 dwt • "OLYMPIC MERIT" 29611 dwt • "CALLIROE PATRONICOLA" 29607 dwt

December 2004



# ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



## ΤΑΣ ΕΥΧΑΣ ΚΑΙ ΤΑΣ ΕΛΠΙΔΑΣ ΜΑΣ

Ἀφαιτηρίαν καλυτέρου μέλλοντος ἡλπίσαμεν, ὅτι ὁ ἀπετέλει τὸ διαρρεῦσαν ἔτος διὰ τὴν Ἑθνικὴν Ναυτιλίαν καὶ αἱ ἀγαθαὶ προβλέψεις μας δὲν διεψεύσθησαν. Ἀποφασιστικόν, πράγματι, ἐπετέλεσε πρὸς τὴν οικονομικὴν τῆς ἀνάγκῃς βῆμα καὶ ὑπὸ αἰσιωτέρους οἰωνοὺς χωρεῖ ἡδη αὕτη εἰς τὴν ἀνασυγκρότησιν τῶν δυνάμεων τῆς, εἰς τὴν ἀνόρθωσιν τῶν ἐκ τῆς πολυετοῦς δραματικῆς κρίσεως ζημιῶν.

Ἄλλ' ἂν ἡ ἀπὸ ὀλίγων μηνῶν σημειουμένη ἑκτακτος δραστηριότης τῶν ὑπερθαλασσίων μεταφορῶν, εἰς συμπτωματικὰ ὀφειλομένη αἷτια, πρόσκαιρον δ' ὡς ἐκ τούτου ἔχουσα τὴν διάρκειαν, ἐπέτρεψε καὶ εἰς τὸ Ἑλληνικὸν φορτηγὸν ζῶηρότερον νὰ κινηθῇ καὶ νὰ ἐπωφεληθῇ τῶν ἀποτόμων ἀνατιμητικῶν τάσεων τῆς ναυλαγοράς, πολὺς ἀκόμη θὰ παρέλθῃ χρόνος καὶ πλείσται ὅσαι αἱ προϋποθέσεις, ὑπὸ τὰς ὁποίας θὰ ἐπιτύχῃ ἡ Ἑθνικὴ Ναυτιλία τὴν ὁλοκλήρωσιν τῆς ἀνασυγκροτήσεως τῆς, ἐπίμοχθος δὲ ὁ ἀπαιτηθῇ προσπάθεια διὰ νὰ θεμελιώσῃ αὕτη τὴν θετικὴν τοῦ μέλλοντός της σταδιοδρομίαν.

Νὰ αἰσιοδοξήσωμεν ὑπερμέτρως ἀπὸ τὴν σημερινὴν ἀποδοτικὴν τῶν πλοίων μας ἐκμετάλλευσιν, νὰ πιστεύσωμεν, ὅτι ἡ Ναυτιλία μας διεξῆλθε τὴν κρίσιν τῆς ὑποστάσεως τῆς περιόδου, ὅτι εὐκόλος καὶ κερδοφόρος διανοίγεται ὁ δρόμος τῆς καὶ ὅτι τὰ ζωτικὰ δι' αὐτὴν προβλήματα αὐτομάτως ἐκ τῆς βελτιώσεως τῶν συνθηκῶν τῆς ἐργασίας της ἐπελύθησαν ἢ ἔστω καὶ ἡτόχησαν; Κατάφωρον ὁ ἀπετέλει τοῦτο ἄγνοια τῆς ἀπῆς πραγματικότητος καὶ κακὴν ἐκτίμησιν τῶν ὀργανικῶν τῆς Ναυτιλίας μας ἐλλείψεων.

Εἰς πλάνην οἰκτρὰν θὰ ὑποπέσωμεν, ἂν, ἐπιλήσμονες γινόμενοι τοῦ προσφάτου παρελθόντος, ἐπαναπαυθώμεν εἰς τὰ καλὰ τῶν τελευταίων ταξιδίων τῶν πλοίων μας ἀποτελέσματα καὶ ἀποστρέφοντες τὴν προσοχὴν μας ἀπὸ τὰ εὐπαθῆ σημεῖα τοῦ ναυτιλιακοῦ ἡμῶν ὄργανισμοῦ, δὲν ἐπιδιώξωμεν, ἐπωφελοῦμενοι καὶ τῆς συντελούμενης ἡδη οἰκονομικῆς ἀναρρώσεως τῆς Ναυτιλίας μας, ν' ἀνασυντάξωμεν τὰς δυνάμεις της καὶ νὰ ἰσχυροποιήσωμεν τὴν ὀργάνωσίν της, συγχρονίζοντες αὐτὴν ἐπὶ στερεῶν βάσεων. Ἀφελὲς θὰ ἦτο νὰ ἐλπίσωμεν εἰς τὴν ἀνασυγκρότησιν τῆς ναυτικῆς ἡμῶν βιομηχανίας καθ' ὅλας αὐτῆς τὰς πλευρὰς καὶ ἐπιδιώξεις, ἀμφίβολον εἶνε, ἂν θὰ ἐπιτύχωμεν καὶ αὐτὴν τὴν διατήρησιν τῶν μετὰ τόσον μόχθου κτηθέντων, χωρὶς τὴν θεράπειαν τῶν ὀργανικῶν της ἐλλείψεων, χωρὶς τὴν ριζικὴν ἐπίλυσιν τῶν ἐσωτερικῶν αὐτῆς προβλημάτων. Τὰς ὀργανικὰς ταύτας ἐλλείψεις ἀκριβῶς, αἵτινες τόσον ὑποβιβάζουν τὴν μαχητικότητα τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου καὶ τόσον ἀσταθὲς καὶ δύσκολον καθιστοῦν τὸ ἔργον αὐτοῦ, καλεῖται σήμερον ἡ Ναυτιλία ν' ἀντιμετωπίσῃ, κατ' εὐτυχίαν δὲ συγκυρίαν μὲ τὸν ὀργανισμὸν ὅπως ὅποτε τὰς οἰκονομικὰς της δυνάμεις.

Πολλὰ καὶ μεγάλα διεξῆλθε βεβαίως καὶ εἰς τὸ παρελθόν, καθ' ὅλην τὴν μακράν της σταδιοδρομίαν, κρίσιμους περιόδους ἡ Ἑθνικὴ Ναυτιλία. Ἡ σημερινὴ της, ἄλλως τε, ἀνάπτυξις εἶνε συνυφασμένη μὲ αὐτάς.

Κατίσχυεν ὁμῶς τῶν ἀντιξίων περιστάσεων καὶ ἀμειώτους διετήρησε τὰς θαλασσινὰς τῆς Φυλῆς μας παραδόσεις.

Ἄλλ' αἱ σημεριναὶ δυσχερεῖαι καὶ ἐκεῖναι, ποὺ εἰς τὸ ἐγγὺς μέλλον θ' ἀντικρύσῃ ἡ Ναυτιλία μας, διάφορον ἔχουν τὴν μορφήν καὶ ὑπερβάλλουν τὰς προηγουμένας. Δὲν ἀναφέρονται μόνον εἰς τὰς ἐκ τῆς παγκοσμίου οικονομικῆς κρίσεως δυσμενεῖς τῆς καθ' ὅλου ναυτικῆς βιομηχανίας συνθήκας ἐργασίας. Ἐκτείνονται πέραν αὐτῶν καὶ κερδίαν ἔχουν τὴν προέλευσίν των ἀπὸ τὸν ἀνταγωνισμόν, ὅστις ἀκράτητος συνεχίζεται καὶ ἀπὸ αὐτὰς ἀκόμη τὰς γεωργικὰς χώρας, μὲ τὴν ἐλαχίστην τοῦ πληθυσμοῦ των φυλετικὴν πρὸς τὰ θαλάσσια ἔργα ἐπίδοσιν.

Τὸ ὑπερήλικον Ἑλληνικὸν πλοῖον, μὲ τὴν μειωμένην ἀσφαλιστικὴν του πίστιν, μὲ τὰ διοικητικὰ του ζητήματα ἐν πλήρει ἐξαρθρώσει καὶ μὲ τὴν ἀπουσίαν πάσης συνεργασίας τῶν παραγόντων αὐτοῦ, βλέπει περιοριζόμενον ὁσημέραι τὸν κύκλον τῆς δράσεώς του, ἐκτοπίζεται ἀπὸ αὐτὰς τὰς ἐθνικὰς του βάσεις, τὰς γνωρίμους ἐπάλξεις τῆς ἐργασίας του, ἐνῶ καὶ εἰς τοὺς ὠκεανούς, ὅπου ὑπεχρεώθη ν' ἀναζητήσῃ πόρον ζωῆς, τὸν συναγωνισμόν τῶν ἐπιχορηγουμένων καὶ καθ' ὅλα συγχρονισμένων ξένων σκαφῶν ἀντιμετωπίζει. Μέσα εἰς τὴν ὅλην ἐργῶν καὶ πολύμοχθον προσπάθειαν ὅλων τῶν ναυτικῶν χωρῶν διὰ τὴν ναυτιλιακὴν των ἐπάρκειαν, πτωχὰ καὶ περιορισμένα εἶνε τὰ μέσα, ποὺ διαθέτει ἡ Ναυτιλία μας διὰ νὰ κατισχύσῃ τῶν δυσχερειῶν, διὰ νὰ καταστήσῃ τὸ Ἑλληνικὸν πλοῖον μαχητικώτερον. Δὲν διαθέτει ἄλλο τι, παρὰ τὴν ἀπαράμιλλον εὐψυχίαν τοῦ Ἑλλήνος ναυτίλου, τὴν ἐπιχειρηματικότητα τῶν ἐφοπλιστῶν μας καὶ τὸ πενιχρὸν τῆς ἐργασίας τῶν πλοίων της προϊόν. Ἐπὶ τῶν μέσων αὐτῶν ἐρειδομένη, ἐπὶ τῶν ἰδίων της καὶ μόνον δυνάμεων, πρέπει ν' ἀναλάβῃ τὴν προσπάθειαν τῆς ἀνασυγκροτήσεως τοῦ ὀργανισμοῦ της.

Πολλὰ καὶ ποικίλης μορφῆς εἶνε αἱ κατευθύνσεις τῆς τοιαύτης ἀνασυγκροτήσεως. Ἀμεσος καὶ ἐπιτακτικὴ κατὰ κύριον λόγον προβάλλει ἡ ἀνακαίνισις τοῦ πλωτοῦ αὐτῆς ὕλικου, ἐφόσον ἐπιδιώκομεν τὴν διατήρησιν τῆς σημερινῆς ναυτιλιακῆς μας θέσεως. Τὰ ἀποτελέσματα, εὐθὺς τῶν ταξιδίων τῶν πλοίων μας, κατὰ τὸ ἀπελθὸν ἔτος ὑπῆρξαν ὅπως ὅποτε ἱκανοποιητικά. Δὲν πρόκειται περὶ κερδῶν, διότι μία ναυτιλία, τοιαύτα καὶ τοσαῦτα, ὡς ἡ ἰδική μας, ἔχουσα πρὸς ἐπίλυσιν προβλήματα καὶ μὲ τόσην ἀνησυχίαν προσβλέπουσα εἰς τὸ μέλλον της, δὲν ἡμπορεῖ νὰ ὑποστηρίχῃ, ὅτι ἀποκομίζει κέρδη. Τὰ ἐνεργητικὰ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων μας ὑπόλοιπα θὰ χρησιμεύσουν ἀκριβῶς διὰ τὴν βαθμιαίαν πρόσχησιν νεωτέρων, μαχητικώτερον πρὸς τὸν ἀνταγωνισμόν πλοίων. Ἰερὰν καὶ βαρεῖαν ἔχουν τὴν ὑποχρέωσιν οἱ ἐφοπλισταὶ μας θὰ τὰ διαφυλάξουν, ὡς τὴν μόνην πηρὰ καταθήκην, ἐξ ἧς καὶ θὰ ἀντλήσουν τὰ μέσα τῆς ἀνακαίνισις τοῦ ἐμπορικοῦ ἡμῶν στόλου ἐκκαθαρίσεως.

Ἄλλ' ὁ συγχρονισμὸς τῆς ναυτιλιακῆς ἡμῶν ὀργα-



νώσεως δὲν δύναται νὰ νοηθῇ, περιοριζόμενος εἰς τὸ στενὸν τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας πλαίσιον. Ἐπιβεβλημένη εἶνε ἡ στροφή τοῦ ἐφοπλιστικοῦ κεφαλαίου καὶ πρὸς τοὺς ἄλλους κλάδους τῆς ναυτικῆς βιομηχανίας, πρὸς τὰ πλοῖα τακτικῶν γραμμῶν, φορτηγὰ καὶ ἐπιβατηγὰ. Ὅσον καὶ ἂν πολύτιμος εἶνε ἡ συμβολὴ τοῦ φορτηγοῦ σκάφους εἰς τὴν προαγωγὴν καὶ τὴν εὐμερίαν τῆς Χώρας μας, σημαντικῶς ὑπολείπεται αὕτη τῆς ἀποδόσεως τῶν πλοίων τακτικῶν γραμμῶν, ἅτινα, λόγω τῆς φύσεως τῆς ἐργασίας των, ἐγγύτερον τῶν ἐθνικῶν βάσεων δρῶντα, ζωτικὰ τῆς Οἰκονομίας τοῦ τόπου συμφέροντα ἐξυπηρετοῦν, ἐνῶ καὶ τὴν θέσιν τῆς σημαίας μας εἰς τὴν Μεσόγειον παγίωνουν. Ἐλλείπει θὰ ἦτο ἡ προσπάθεια καὶ ἡ εὐδωσίς της ἀκόμη ἐστερημένη γενικωτέρας ἀποδόσεως, ἂν στενῶς καὶ πάλιν ἐνετοπίζετο εἰς τὴν φορτηγὸν καὶ μόνον ναυτιλίαν.

Παράλειψις ὁμῶς τῶν στηλῶν αὐτῶν οὐσιώδης θὰ ἦτο, ἂν, ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῆς ἀνασκοπήσεως τῆς ὅλης ἐμποροναυτικῆς ἡμῶν θέσεως, δὲν ἐτονίζετο ἡ ἀλήθεια, ἔστω καὶ πικρά, ὅτι ἡ παρ' ἡμῶν ναυτικὴ ἐπιχειρήσις, ὑπὸ τὴν σημερινήν της μορφήν, τῆς ἀτομικῆς πλοιοκτησίας, δὲν ἠμπορεῖ νὰ θεωρηθῇ ὡς δυναμένη νὰ ἐξυπηρετήσῃ τὸ ἅπαντον τῶν ἐπιδιώξεων μιᾶς ναυτικῆς χώρας, ὡς ἡ Ἑλλάς.

Ἄλλ' ὅση καὶ ἂν ἤθελε καταβληθῇ ἐντατικὴ ἡ

προσπάθεια διὰ τὴν δημιουργίαν καλυτέρου μέλλοντος εἰς τὴν ναυτικὴν ἡμῶν βιομηχανίαν, δὲν δύναται νὰ εἶνε αὕτη πλήρης καὶ ἡ εὐδωσίς της θὰ προσκόψῃ, ἂν δὲν ἤθελον κληθῇ εἰς ἀδιάσπαστον συνεργασίαν καὶ οἱ Ἕλληνες ναυτιλλόμενοι. Τὸ σημερινὸν Κράτος, εὐτυχῶς, με ἀποφασιστικότητά ἀνέλαβε τὸ ἔργον τῆς συνδιαλλαγῆς τοῦ κεφαλαίου καὶ τῆς ἐργασίας καὶ ἐν τῇ Ναυτιλίᾳ διὰ τῆς ἐκκαθαρίσεως τῶν διαφορῶν τοῦ παρελθόντος. Κοινὰ πρέπει νὰ εἶνε αἱ κατευθύνσεις τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν ναυτεργατῶν καὶ κοινὸς ὁ πόθος αὐτῶν διὰ τὴν ἀνάπτυξιν καὶ τὴν εὐμερίαν τῆς Ναυτιλίας μας.

Ἄν ὑπὸ τὰς ἀνωτέρας προϋποθέσεις χωρήσωμεν εἰς τὴν παγίαν χάραξιν σαφοῦς ἐμποροναυτικοῦ προγράμματος ρυθμίζοντος κατὰ τὸν λυσιτελέστερον τρόπον τὰ μεγάλα τῆς Ναυτιλίας μας προβλήματα, τότε καὶ μόνον βάσιμος καὶ δικαιολογημένη θὰ ἦτο καθε αἰσιόδοξος πρόβλεψις διὰ τὸ μέλλον της. Τότε θὰ ἡδυνάμεθα, ἔμπλεοι πίστεως διὰ τὴν ἐπιτυχίαν, νὰ προσατενίσωμεν τὴν προαγωγὴν τῆς Ἑθνικῆς μας Ναυτιλίας.

Ἡμεῖς, οὐδὲν ἄλλο ἔχομεν εἰς τὴν ὥραιάν αὐτὴν προσπάθειαν νὰ συνεισφέρωμεν παρὰ τὰς εὐχὰς καὶ τὰς ἐλπίδας μας.

ΤΑ "ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,"

## ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΙΝ

ΜΙΑ ΕΠΙΣΤΟΛΗ ΤΟΥ Κ. Μ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ

Παρά τοῦ Κ. Μ. Κουλουκουντῆ ἐλάβομεν τὴν κάτωθι ἐξαιρετικῶς ἐνδιαφέρουσαν ἐπιστολήν, διὰ τὰ πράγματα τῆς Ναυτιλίας μας:

Φίλε Κ. Διευθυντά,

Εἶχατε καὶ πάλιν τὴν καλωσύνην νὰ μοῦ ζητήσετε τὰς ἐπὶ τῆς ναυτικῆς καταστάσεως ἀντιλήψεις μου διὰ τὸ 1937. Τὸ ἔργον εἶνε δυσχερὲς, ἂν ληφθῇ ὑπ' ὄψιν, ὅτι εἰς τοιοῦτον θαθμόν ἐπηρεάζονται αἱ ἐργασίαι σήμερον ἀπὸ τὴν πολιτικὴν ἀνωμαλίαν, ὥστε καὶ ἡ ἐκφώνησις ἐνὸς λόγου παρ' ἐξέχοντος τινος πολιτικοῦ προσώπου διαταραχὴν εἰς αὐτάς νὰ προκαλῇ. Πάντως, ἐάν ἡ παρούσα θελτιώσις τῶν ἐργασιῶν τῆς Ναυτιλίας συνεχισθῇ — οἱ ναῦλοι, ὡς φαίνεται, θὰ διατηρηθοῦν σταθεροί, εἰς τὰ ὑψηλὰ ἐπίπεδα, εἰς ἃ ἔφθασαν ἐσχάτως, — ἡ Ἑλληνικὴ Ναυτιλία ἔχει μίαν μοναδικὴν εὐκαιρίαν νὰ ἐδραιώσῃ τὴν θέσιν της καὶ νὰ ἀναδιοργανωθῇ.

Ἐπικρίσεις πολλὰκις διευτυπώθησαν, ὅτι ἡ Ναυτιλία μας ἐπεξετάθη, χωρὶς θετικὰς ἐπιδιώξεις, χωρὶς πρόγραμμα. Ἐάν, ὁμῶς, ἡ παλαιὰ τακτικὴ ἀποδειχθῇ ἐπιτυχής, μετὰ τὴν σοφίαν τῆς παρούσης θελτιώσεως τῶν ναυλῶν, αἱ συνθήκαι τῆς ναυτικῆς ἐργασίας ἡλλαξάν τόνον, ὥστε ἐπικίνδυνος νὰ καθίσταται ἡ συνέχισις της. Ἐχει, θεβαίως, ἀποδειχθῇ, ὅτι σκάφη ὡκεανοπόρα, ἀνεξαρτήτως ἡλικίας, ἀγορασθέντα πρὸς 5.000 λίρας, εἶνε ἐπιμερδῆς ἐπιχειρήσεις σήμερον. Ἀλλὰ διὰ πλοῖα ἄνω τῶν εἰκοσίων ἐτῶν ζητοῦνται, ἥδη, τιμὰ 20 καὶ 25 χιλιάδων λιρῶν. Ἐπὶ τῆς θάσεως ταύτης ἡ ἀγορὰ ἐνὸς τοιοῦτου πλοίου δὲν εἶνε ἀσφαλῶς καλὴ ἐργασία, καίτοι δυνατόν νὰ ἐπιτευχθοῦν καλὰ ἔσοδα ἔναντι τοῦ ἐπενδυθέντος κεφαλαίου μετὰ τὰς κρατούσας τιμὰς τῶν ναυλῶν. Ἐνθέρμως, ὅθεν, συνιστῶ, τὴν μὴ περαιτέρω ἀγορὰν πλοίων καὶ εἰδικῶς ἀπὸ τὴν ἀλλοδαπήν. Ὁφείλομεν νὰ στρέψωμεν τὴν προσοχήν μας εἰς τὰ πλέον συγχρονισμένα σκάφη καὶ, εἰ δυνατόν, εἰς τὰ νεοαναπηγήτα.

Αἱ τιμαὶ τῶν ναυπηγήσεων ηὐξήθησαν καταπληκτικῶς, δὲν ὑπάρχει, ὁμῶς, κανεὶς λόγος νὰ πιστεύεται, ὅτι θὰ κατέλθουν χαμηλότερα, δεδομένου, ὅτι, ἀνεξαρτήτως τῆς καταστάσεως τῆς ναυλαγορᾶς καὶ τὰ ἔξοδα τῶν ναυπηγείων θαῖνον ὁ θαυμάσιος ὡφούμενα. Ὑπὸ τὰς παρούσας συνθήκας, συνεπῶς, δυνατόν νὰ εἶνε μία καλὴ ἐργασία ἡ παραγγελία ἐνὸς ἢ καὶ δύο πλοίων δι' ὅσους δύναται νὰ τὸ πράξουν. Ἡ παράδοσις τοῦ νέου πλοίου δύναται νὰ λάβῃ χώραν τοῦλάχιστον ἐντὸς δώδεκα μηνῶν, ἡ προθεσμία δ' αὕτη θὰ ἐπιτρέψῃ ἀναμφιβόλως εἰς ὅσους κατέχουν ἄλλα σκάφη νὰ τὰ ἐκμεταλλεθοῦν ὑπὸ θελτιωμέναις συνθήκας καὶ εὐχερέστερον νὰ χρηματοδοτήσουν τὴν νέαν ναυπήγησιν.

Εἶνε λίαν εὐχάριστον νὰ σημειωθῇ, ὅτι τινὲς ἀνέλαβον ἥδη τὴν πρωτοβουλίαν καὶ ἐπέτυχον ν' ἀποκτήσουν νέα οἰκονομικὰ σκάφη εἰς τιμὰς, αἵτινες θεωροῦνται σήμερον εὐθηνόταται. Ἐκεῖνοι, ὁμῶς, ποῦ θὰ μ' ἀπασχολήσουν σήμερον δὲν εἶνε αἱ μεγάλαι ἐφοπλιστικαὶ ἐπιχειρήσεις ἢ καὶ οἱ ὅμιλοι, ἀλλὰ οἱ ἰδιῶται ἐφοπλισταί, οἵτινες διαθέτουν ἐν ἡ τὸ πολὺ δύο πλοῖα, τὰ ὁποῖα κα-

θίστανται σὺν τῷ χρόνῳ παλαιὰ καὶ οἵτινες δυνατόν νὰ συναντήσουν δυσχερείας εἰς τὴν ἐξέυρεσιν τῶν ἀπαιτούμενων χρημάτων πρὸς ἀντικατάστασιν τῶν παλαιῶν των σκαφῶν διὰ νέων, τελειότερων τοιούτων. Πρὸς αὐτοὺς συνιστῶ νὰ συνασπισθοῦν καὶ ν' ἀποτελέσουν ὁμίλους μετὰ τὰ Ναυτικά Γραφεῖα τοῦ Λονδίνου, τὰ ὁποῖα τοὺς ἀντιπροσωπεύουν καὶ οὕτω νὰ ἐπιτύχουν τὴν ἀνανέωσιν τοῦ στόλου των, ὡς μία ἐταιρία. Κατωτέρω παραθέτω ἕνα ἔμπρακτον παράδειγμα.

Γραφεῖον τὸ τοῦ Λονδίνου δυνατόν ν' ἀντιπροσωπεύῃ πέντε ἐφοπλιστὰς, καταγομένους ἐκ τῆς ἰδίας νήσου καὶ κατέχοντας πέντε πλοῖα ὑπὸ τὴν ἐξῆς σύνθεσιν:

|                               |                    |
|-------------------------------|--------------------|
| Ἐν 8000 τόν. φορτίου, ναυπηγ. | 1919 tween deck.   |
| » 8000 » » » »                | 1917 shelter deck. |
| » 6800 » » » »                | 1916 long bridge   |
| » 7000 » » » »                | 1910 tween deck.   |
| » 6500 » » » »                | 1907 shelter deck. |

Ἐάν συνεννοηθοῦν οἱ ὡς ἄνω πλοιοκτῆται καὶ ἀποτελέσουν μίαν ἐταιρίαν, χωρὶς νὰ διαταραχθῇ ἡ ὁικονομικὴ διεύθυνσις τῶν πλοίων, ὅπως λ. χ. οἱ πλοίαρχοι, τὰ πληρώματα κλπ. καὶ συνεπῶς φέρουν τὰ πλοῖα των εἰς τὴν ἐταιρίαν, θάσει ἐκτιμῆσεως ἐνὸς ἐπισήμου ἐκτιμητοῦ, δύναται τότε ν' ἀποφασίσουν ποῖον πρέπει νὰ εἶνε τὸ πρῶτον πλοῖον, ποῦ θὰ ἔδει νὰ πωληθῇ καὶ ν' ἀντικατασταθῇ. Θὰ δύνανται νὰ τὸ πράξουν τοῦτο εἴτε ἀμέσως, ἐάν εὑρουν ἱκανοποιητικὴν τιμὴν πωλήσεως, ἢ ν' ἀποφασίσουν νὰ τὸ κρατήσουν διὰ νὰ τὸ ἐκμεταλλεθοῦν ἐφέτος, ἔχοντες ὑπ' ὄψιν των τὴν πώλησιν δι' ἄργότερον. Ἐν τῷ μεταξύ, ὁμῶς, νὰ διαβιβάζουν ἀμέσως μίαν παραγγελίαν ναυπηγήσεως ἐνὸς νέου πλοίου.

Ἐχω τὴν γνώμην, ὅτι μετὰ 80.000 λίρας θὰ ἦτο δυνατόν νὰ ναυπηγηθῇ ἕνα φορτηγὸν σκάφος 8.000 ἢ 8.200 τ., σύγχρονον καὶ οἰκονομικόν καὶ θὰ ἦτο ἴσως δυνατόν νὰ ἐπιτευχθῇ ἡ παραγγελία μετὰ 40 % τοῖς μετρητοῖς καὶ τὸ ὑπόλοιπον πληρωτέον ἐντὸς ὀκτῶ ἐτῶν μετὰ τόκον 4 %. Ἐπὶ τῆς θάσεως ταύτης ὀφείλουν νὰ καταβάλλουν λίρας 32.000 τοῖς μετρητοῖς, ποσόν, ὅπερ θὰ ἐξευρίσκετο σχεδὸν ἐκ τῆς πωλήσεως τοῦ ἐνὸς παλαιοῦ πλοίου των καὶ μερικῶς ἐκ τῶν κερδῶν τῶν πέντε πλοίων ὁμοῦ.

Μετά τὴν παράδοσιν τοῦ ἐν λόγω νέου πλοίου, θ' ἀπῆλθετο ἐτησίᾳ δόσις ἐκ λιρῶν 6.000 διὰ τὴν ἐξόφλησιν του ἐντὸς ὀκτῶ ἐτῶν, κατὰ δὲ τὸ πρῶτον ἔτος λίραι 2.000 περίπου διὰ τόκους ἥτοι συνολικὸν ποσὸν 8.000 λιρῶν, τὸ ὅποιον, νομίζω, ὅτι σύγχρονον πλοῖον δύναται ν' ἀποδώσῃ μετὰ τοὺς συνήθεις τῶν «κατωτάτων ὁρίων» ναυλῶν, πολὺ δὲ περισσότερον μετὰ τοὺς σημερινούς. Συνεπῶς εἶνε σχεδὸν θέβαιον, ὅτι τὰ πέντε πλοῖα ὁμοῦ θ' ἀποδώσουν περὶ τὰς 8.000 λίρας κατ' ἔτος καὶ ἐάν ἀκόμη ἐπιτυχὴς εἶνε ἡ ἐκμετάλλευσίς των, ἐντὸς δύο ἢ τριῶν ἐτῶν τὸ δάειον θ' ἀποπληρωθῇ. Τότε δύνανται νὰ προβοῦν εἰς τὴν πώλησιν τοῦ δευτέρου πλοίου καὶ οὕτω, διατηρουμένου πάντοτε τοῦ αὐτοῦ ἀριθμοῦ πλοίων, χωρὶς νὰ δημιουργητὰ ἀνεργία, καὶ ἐπέρχεται θαυμασία ἡ ἀνανέωσις τῆς ἡλικίας των.



"Ετερος τρόπος θα ήτο να επιτευχθή συνεννόησις μεταξύ πέντε έφοπλιστών και να δώσουν από κοινού μίαν παραγγελίαν ναυπηγήσεως, αναλαμβάνοντες όριστικώς ούτοι τὸ ἔν πείμπτον τῆς εὐθύνης διὰ τὴν καταβολὴν τῶν μετρητῶν καὶ τὴν ἐξόφλησιν τοῦ δανείου. Ἐπὶ τῆς θέσεως ταύτης καὶ μετὰ τὸ αὐτὸ ποσόν, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν, ὅτι θὰ συμφωνήσουν νὰ συνεισφέρουν ἐξ ἴσου, θὰ χρειασθῇ νὰ καταβάλῃ ἕκαστος λίρας 6.400 τοῖς μετρητοῖς καὶ ν' ἀναλάβῃ λίρας 9.600 ἐκ τοῦ πληρωτέου ἐντὸς ὀκταετίας δανείου. Τοιοῦτοτρόπως δὲν θὰ ἐγερθῇ ζήτημα πωλήσεως ἐνὸς πλοίου εἰς καθωρισμένον χρόνον, ἀλλ' ὅποτεδῆποτε ὁ ἰδιοκτήτης τοῦ ἤθελεν εὖρεϊ τὴν κατάλληλον εὐκαιρίαν. Μὲ ἄλλους λόγους νὰ σχηματισθοῦν ὁμιλοὶ διὰ τὴν ναυπήγησιν νέων πλοίων καὶ ὁ κίνδυνος ἐκ τῆς διαθέσεως μεγάλων κεφαλαίων νὰ καταμερισθῇ, διότι, ἄλλως, θὰ ἦτο ὀγκώδης δι' ἓνα ἕκαστον ἐκ τῶν πέντε ἔφοπλιστῶν χωριστά.

Θὰ συμφωνήσετε μετ' ἐμοῦ, ὅτι ποσὸν 9.600 λιρῶν μετὰ τὸν 4 % πληρωτέον ἐντὸς ὀκταετίας, δὲν εἶνε ὑπερβολικὸν δι' οἰονδήποτε ἔφοπλιστὴν, ὅστις διαθέτει ἓνα πλοῖον καὶ τὸ ἐκμεταλλεύεται ὑπὸ τὰς παρούσας συνθήκας καὶ μάλιστα ἐφόσον καὶ τὸ νέον πλοῖον θὰ ἐργάζεται. Ἡ ἐργασία, ὅθεν, εἶνε ἀσφαλὴς καὶ ἡ ἐξ αὐτῆς πρόοδος θετική. Ἐπαναλαμβάνω, ὅμως, τὴν σύστασίν μου: Ἀποφεύγεται ν' ἀγοράζετε μεταχειρισμένα πλοῖα, ἰδίως ἀπὸ ξένους.

Ἀλλὰ πλὴν τῆς ἀνανεώσεως τῶν σκαφῶν μας, ἔχομεν ἀνάγκην νόμων καὶ τάξεως ἐν τῷ οἴκῳ μας, ἰδίᾳ ὅσον ἀφορᾷ τὰ πληρώματα. Χρειαζόμεθα νὰ ἐπιούρωμεν τὸ ἐνδιαφέρον τῶν μᾶλλον, παρὰ τὸν ἀνταγωνισμόν. Μὲ μεγάλην μου χαρὰν ἐπληροφόρηθην, ὅτι ἐπετεύχθη συμφωνία μετὰ τῶν ἀντιπροσώπων τῶν ναυτεργατῶν διὰ τὸ ἐνιαῖον μισθολόγιον. Αἱ παρούσαι συνθήκαι παρέχουν τὴν εὐκαιρίαν εἰς τοὺς Ἕλληνας ἔφοπλιστάς, ὅπως στερεώσουν τὴν οἰκονομικὴν τῶν θέσιν καὶ ἐξασφαλίσουν ἐργασίαν διὰ τὰ πληρώματα, τὰ ὁποῖα πρέπει ἐξ ἴσου νὰ ἐνδιαφέρονται διὰ τὴν οἰκονομικὴν εὐεξίαν τῆς Ναυτιλίας μας, διότι καὶ οἱ

Ἕλληνες ναυτιλλόμενοι θὰ ἐπωφεληθοῦν ἀπὸ τὰς καλυτέρας συνθήκας τῆς ἐργασίας τῆς.

Πρὶν ἢ κλείσω τὴν παρουσίαν, θὰ προσθέσω, ὅτι ἤρχισεν ἀναλαμβάνομένη ἡ προσπάθεια διὰ τὴν διευθέτησιν τοῦ ζητήματος τῆς ἀσφαλείας τῶν Ἑλληνικῶν σκαφῶν καὶ τῶν δι' αὐτῶν μεταφερομένων φορτίων. Διαρκοῦντος τοῦ 1936, συνεννοήσεις διεξήχθησαν μετὰ τῆς ἐν Λονδίνῳ Ἑλληνικῆς Ἐπιτροπῆς Ἀσφαλείων καὶ τῆς Ἑθνικῆς Τραπεζίης τῆς Ἑλλάδος, εἰμαι δ' εὐτυχῆς, δυνάμενος ν' ἀναγγείλω, ὅτι ἡ Ἑθνικὴ Τράπεζα δέχεται νὰ συμμετάσχη εἰς τὸν σχηματισμὸν μιᾶς Ἑλληνικῆς Ἀσφαλιστικῆς ἐπιχειρήσεως μετὰ ἀνάλογα κεφάλαια διὰ νὰ λάβῃ μέρος σημαντικῶν τῶν ἀσφαλείων καὶ τῶν ἀντασφαλείων ἐπὶ Ἑλληνικῶν σκαφῶν καὶ φορτίων.

Παρὰ τὸν ἱστορικὸν πόλεμον, τὸν ὁποῖον οἱ Ἕλληνες ἐφοπλιστὰι διεξήγαγον μετὰ τοὺς ναυλωτάς καὶ τοὺς ἀσφαλιστάς κατὰ τοὺς τελευταίους μῆνας, δὲν ἠδυνήθημεν νὰ ἐπιτύχωμεν τὴν ἄρσιν τῆς ἐπικρατοῦσης σήμερον ἀνισότητος εἰς τὴν πληρωμὴν τῶν ἀσφαλιστῶν μετὰ τῶν διαφόρων σημάτων. Εἰμεθα θέτριοι, ἐν τούτοις, ὅτι μετὰ τὸν σχηματισμὸν τῆς νέας ἐταιρίας καὶ τὴν συμμετοχὴν τῆς εἰς τοὺς κινδύνους ἐκάστου ταξιδίου Ἑλληνικοῦ πλοίου, ἀλλὰ καὶ μετὰ τὴν ἀπόφασιν τῶν Ἑλλήνων ἔφοπλιστῶν, ὅπως ἀποδώσουν τὰ σκάφη τῶν καλυτέρας ἀσφαλιστικῶν ἀποτελέσματα, θὰ ἐπιστῇ ὁ χρόνος καθ' ὃν θὰ δυνηθῶμεν νὰ ἐπιβάλωμεν τὸ αἷτημά μας περὶ τῆς ἰσότητος τῶν ἀσφαλιστικῶν ὁρων. Χρειαζόμεθα ὅμως πλεόν τῆς μιᾶς ἰσχυρᾶς ἀσφαλιστικῆς ὁργανώσεως καὶ εἰμαι θέβαιοι, ὅτι διὰ τὴν ἐπὶ τῶν σκαφῶν ἐργασίαν τοῦλάχιστον καὶ ἄλλη συναφῆς ἐπιχειρήσις, ποῦ θὰ ἰδρῦετο, θὰ ἦτο ἐπωφελής. Πράγματι αὐτοὶ οἱ ἴδιοι οἱ ἀσφαλιστὰι παραδίδονται, ὅτι καὶ κατὰ τὰ τελευταῖα τρία ἢ τέσσαρα ἔτη ἐπαρκῶς ἀποδοτικὴ ὑπῆρξεν ἡ ἐργασία τῶν ἀσφαλείων ἐπὶ Ἑλληνικῶν σωματίων.

ΛΟΝΔΙΝΟΝ, 27 Δεκεμβρίου 1936

Μετὰ πάσης τιμῆς  
Μ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

## ΤΟ ΠΑΡΟΝ ΚΑΙ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ

### Ἡ κατωτέρω τῆς τοῦ πλωτοῦ ὕλικου μας

Αἱ στατιστικαὶ τῆς δυνάμεως καὶ τῆς συνθέσεως τῆς ἀτμήρους Ναυτιλίας μας, τὰς ὁποίας μετὰ πᾶσαν δυνατὴν ἀκρίβειαν κατηρτίσαμεν καὶ ἐφέτος, οὐδεμίαν διαπιστώνουν θελτίωσιν τῆς ποιοτικῆς καταστάσεως τοῦ πλωτοῦ αὐτῆς ὕλικου. Ἀνεκότη ἡ διόγκωσις τῆς φορητοῦ χωρητικότητος, ἐμετριάσθη ἡ πρόσκτησις νέων πλοίων, περιστάσαν, ὅμως, ἐξ ἄλλων καὶ αἱ πωλήσεις ὑπερηλίκων μονάδων πρὸς διάλυσιν. Οὕτω τὴν 31ην Δεκεμβρίου τοῦ ἀπελθόντος ἔτους ἡ συνολικὴ δυνάμις τῆς Ναυτιλίας μας ἔφθασεν εἰς 1.797.696 τ. γκρόν, ἔναντι 1.760.770 τ. τοῦ προηγούμενου ἔτους. Ἡ φορητὸς ναυτιλία κατεῖχε τὰ 94% περίπου, μετὰ τῶν 1.668.251 καὶ μετὰ 486 σκάφη, ἔναντι 490 σκαφῶν 1.651.431 τ. γκρόν διὰ τὸ 1935. Στάσιμος ἐπομένως ἐμφανίζεται ἡ θέσις τῆς Ναυτιλίας μας, ὅσον ἀφορᾷ τὴν χωρητικότητά τῆς, ἐνῶ τὰς δικαιολογημένας προκαλεῖ ἀνησυχίας ἡ συνεχιζομένη καὶ ἐπὶ τῇ χεῖρῳ θαίνουσα κατωτέριότης τοῦ πλωτοῦ αὐτῆς ὕλικου.

Τὸ ποσοστὸν τῶν ὑπερηλίκων πλοίων (20 ἐτῶν καὶ ἄνω) καλύπτει τὰ 56,47 % τῆς ὅλης δυνάμεως τοῦ φορητοῦ στόλου, ὁ δὲ κύριος ὄγκος τῶν κάτω τῶν 20 ἐτῶν σκαφῶν ἀναφέρεται εἰς τὰ μετὰ 16 ἕως 20 ἐτῶν ἡλικίας πλοῖα, μετὰ ποσοστὸν 35,05 %. Τὰ 91%, συνεπῶς, τῆς φορητοῦ χωρητικότητός μας ἀνάγονται εἰς σκάφη ἡλικίας 16 ἐτῶν καὶ ἄνω. Οἱ αὐτοὶ ἀπογοητευτικοὶ ἀριθμοὶ διαπιστοῦνται καὶ ἀπὸ τὴν λεπτομερῆ ἀνάλυσιν τῶν εἰδικῶς διὰ τὰ ὑπερπόντια φορητὰ στατιστικῶν. Κατέχει ἡ ναυτιλία μας 328 σκάφη τῆς κατηγορίας τῶν ἄνω τῶν 3000 τ. γκρόν, μετὰ χωρητικότητά 1.456.513 τ., ἐκ τῶν ὁποίων τὰ 186 πλοῖα 770.044 τόνων εἶνε ἡλικίας ἄνω τῶν 20 ἐτῶν, ἐνῶ 112 σκάφη 552.227 τόνων εἶνε ἡλικίας 16—20 ἐτῶν. Πέρυσιν ὁ κύριος ὄγκος τῆς ὡκεανοπόρου ναυτιλίας μας ἀνεφέρετο μετὰ τῶν σκαφῶν ἐχόντων ἡλικίαν ἀπὸ 16 ἕως 24 ἐτῶν. Εἴχομεν τότε 195 φορητὰ 897.896 τ. γκρόν καὶ ἐφέτος τὰ ἡλικίας 16—24 ἐτῶν ἀνέρχονται εἰς 217 σκάφη 1.008.463 τόνων γκρόν. Ὅσον ἀφορᾷ τὰ νεώτερα φορητὰ, εἰς τὴν πρώτην σειρὰν ἐμφανίζονται τὰ τρία νεοαυπηγήτα, ἥτοι ἐν τοῦ γραφείου Σταμ. Γ. Ἐμπειρίκου καὶ τὰ δύο τοῦ κ. Στ. Γ. Λιβανοῦ, μετὰ τῶν 13.590 καὶ ἔπονται 9 σκάφη 38.192 τ. γκρόν ἡλικίας μετὰ 6—10 ἐτῶν.

Αὕτη εἰς ὀλίγους, ἀλλὰ τόσο χαρακτηριστικοὺς ἀριθμοὺς, εἶνε ἡ ποιοτικὴ τῆς Ναυτιλίας μας θέσις. Καμμία ἄλλη ναυτικὴ χώρα δὲν ἔχει νὰ ἐπιδείξῃ τόσην κατωτέριότητα πλωτοῦ ὕλικου. Ἰσως νὰ εἴχομεν ἥδη ἀπαλλαγὴν μεγάλου τμήματος τῆς πεπαιωμένης χωρητικότητός μας, ἀν κατὰ τὰ ἔτη τῆς δευτέρας κρίσεως, ὅποτε αἱ ἀξίαι τῶν πλοίων εἶχον καταπέσει εἰς τὰ κατώτατα τῆς τελευταίας εικοσιπενταετίας ἐπίπεδα, σύντονος κατεβάλλετο ἡ προσπάθεια τῆς ἐκπονήσεως τῶν ὑπερηλίκων πλοίων μας καὶ τῆς ἀντικαταστάσεως αὐτῶν διὰ νεωτέρων, ὑπὸ τὰς εὐνοϊκὰς τότε συνθήκας διὰ τὴν πρόσκτησιν μεταχειρισμένων σκα-

φῶν μικροτέρας ἡλικίας. Ἀνελήφθησαν, θεθαίως, σχετικαὶ τινες πρωτοβουλίαι, χωρὶς, ὅμως, καὶ νὰ προσλάβουν, ὡς ἔπρεπε, γενικώτερον τὸν χαρακτήρα. Τὴν τελευταίαν πλεόν διέτιν, δυσκολος ἦτο καὶ ἡ ἐξεύρεσις νεωτέρων σκαφῶν, λόγω τῆς ἐπιφυλακτικότητος τῶν πωλητῶν, ἀλλὰ καὶ περισσότερα ἀπητοῦντο κεφάλαια, ποῦ, δυστυχῶς, δὲν διέθετον εἰς εὐρείαν κλίμακα οἱ Ἕλληνες ἔφοπλιστὰι.

Τὸ σφάλμα, ὅμως, τοῦ προσφάτου παρελθόντος — διότι περὶ σφάλματος πρόκειται — μετριάζεται πῶς ἀπὸ τὴν ἐπελθοῦσαν ἐν τῷ μετὰ ἀναζωογόνησιν τῶν θαλάσσιων μεταφορῶν καὶ τὴν ραγδαίαν ἀνατιμητικὴν τῶν ναύλων πορείαν. Ἐπιτρέπεται, οὕτω, καὶ εἰς τὰ ὑπερήλικα σκάφη εὐχερῶς νὰ ἐξευρίσκουν ἐργασίαν καὶ ἱκανοποιητικὴν νὰ ἔχουν τὴν ἀπόδοσιν. Μᾶς παρέχεται, δηλαδὴ, ἡ εὐκαιρία νὰ ἐκμεταλλευθῶμεν, ὅσον τὸ δυνατόν ἐντατικώτερον, τὰ πλοῖα μας, ἵνα ἐκ τῆς ἐργασίας τῶν συγκεντρώσωμεν τὰ ἀπαραίτητα ἐκεῖνα κεφάλαια, ποῦ θὰ διευκολύνουν τὸ ἔργον τῆς θαυμασίας ἀντικαταστάσεως. Μεγαλύτερα πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν θ' ἀπαιτηθοῦν οἰκονομικὰ μέσα, ἐπιτακτικῇ, ὅμως, εἶνε ἡ ἀνάγκη, ὅπως ἀνασυγκροτηθῇ ἡ ναυτιλία μας, ἵνα δυνηθῇ καὶ διατηρήσῃ τὴν θέσιν τῆς εἰς τὸν θαλάσσιον οἶκον. Πιθανῶς νὰ ἐξέλθωμεν τελικῶς μετὰ μικροτέραν χωρητικότητα, ἀλλ' ὅπωςδῆποτε θὰ ἔχωμεν εἰς χεῖράς μας σκάφη νεωτέρας ἡλικίας, μετὰ ἀρκετὸν τὸν περιθώριον τοῦ χρόνου διὰ ν' ἀποσθῶμεν καὶ τὰς νέας δανειακὰς ὑποχρεώσεις, ποῦ κατ' ἀνάγκην θὰ ἀναδεχθῇ ἡ Ναυτιλία μας, λόγω τῆς ὑψηλῆς τιμῆς τῆς προσκτήσεως τῶν νέων πλοίων.

Θὰ ἦτο κατώτερον τῆς ἐπιχειρηματικότητος τῶν ἔφοπλιστῶν μας, νὰ πιστεύσουν, ὅτι δυνατόν εἶνε νὰ διατηρηθοῦν ἐπὶ πολὺν εἰσέτι χρόνον εἰς τὰς διεθνεῖς μεταφοράς, σκάφη ἡλικίας ἀνωτέρας, ἔστω, τῶν 25 ἐτῶν. Τὰ πράγματα τῆς παγκοσμίου Ναυτιλίας, ὅσον καὶ ἂν εἶνε συγκεχυμένα ἀκόμη, λόγω τῶν ἀνωμαλιῶν τοῦ παρόντος, δὲν εἶνε δυνατόν, παρὰ νὰ λάβουν μίαν ἡμέραν — ἥτις καὶ δὲν προβλέπεται μακρὰν — τὸν φυσιολογικὸν αὐτῶν ρυθμόν. Καὶ ὁ ρυθμὸς αὐτὸς θὰ σημάνῃ τὴν ὀριστικὴν ἀπὸ τὰς θαλάσσιες ἐκτόπισιν τῶν ὑπερηλίκων, ἀσυγχρονιστῶν καὶ δαπανηρῶν πλοίων καὶ τὴν ἐπικράτησιν τῶν συγχρονισμένων, οἰκονομικῶν σκαφῶν, ἅτινα καὶ τὴν προτίμησιν τῶν φορτωτῶν, φυσικὸν εἶνε, νὰ συγκεντρώνουν.

Ἡ ἀνασυνθεσις τῆς χωρητικότητός μας θαυμασία, θεθαίως, θὰ εἶνε καὶ δὲν πρόκειται νὰ στραφῇ ἀποκλειστικῶς εἰς τὴν ἀπόκτησιν νεοαυπηγῆτων μονάδων. Τὰ σκάφη, ποῦ οἱ μεγάλοι ξένοι ναυτιλιακοὶ ὁργανισμοὶ θὰ θεωροῦν ἀκατάλληλα διὰ τὴν ἐργασίαν τῶν, αὐτὰ καὶ πάλιν θὰ ἀποτελέσουν τὸν πυρῆνα τῆς ναυτιλιακῆς μας δυνάμεως. Σκάφη, δηλαδὴ, ἡλικίας μέχρι 15 ἐτῶν, θὰ ἀντικαθιστοῦν σὺν τῷ χρόνῳ τὰ γεγραμμένα καὶ ἀχρηστὰ τῶν 25 καὶ τῶν 30 ἐτῶν φορητὰ. Πτωχὴ εἶνε ἡ Ναυτιλία μας, πενιχρά τὰ κεφάλαια ποῦ διαθέτει καὶ οὐδαμῶθεν δύναται νὰ ἐλπίξῃ ἀρωγὴν τινα πρὸς ἀντιμετώπισιν τοῦ δεύτερου



ίσως των προβλημάτων της, της ανανεώσεως των πλοίων της. Είχομεν και προσφάτως ακόμη τονίσει, ότι κανείς δεν δικαιούται, πολλὰ δὲ μάλλον οἱ ἐφοπλισταὶ μας, νὰ ὀμιλοῦν περὶ κερδῶν ἐκ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων των, ἐφόσον ἐντὸς τῶν ἐπομένων ἐτῶν, διὰ νὰ ἡμπορέσῃ ἡ Ναυτιλία μας νὰ ἐδραιώσῃ τὴν ὑπόστασίν της, ὁγκώδῃ θ' ἀπαιτηθοῦν κεφάλαια διὰ τὴν ἀγορὰν νέων πλοίων. Ὁ πρὸς μὲν ὁλοκληρωσὶς μας, ὅτι πιθανόν ἐντὸς μιᾶς πενταετίας ἢ καὶ ὀλιγώτερον νὰ χρειασθῇ ποσὸν 3 ½ ἐκατομμυρίων λιρῶν δι' 700.000 τόννους νεωτέρων πλοίων, δὲν εἶνε ὑπερβολικὸς, ἀν ληφθῇ ὑπ' ὄψιν, ὅτι καὶ αἱ ἀξίαι αἰσθητῶς ἐν τῷ μεταξύ ἐτι μᾶλλον ἀνετιμῆθησαν.

Ἀμφίβολον, θεβαίως, εἶνε, ἂν ἡ Ναυτιλία, αὕτη καθ' ἑαυτὴν, θὰ δυνηθῇ νὰ διαθέσῃ παρόμοιον ποσὸν δεδομένων καὶ τῶν σημερινῶν δανείων ποῦ τὴν ἐπιβαρύνουν. Ἐτι δὲ περισσότερον ἀμφίβολον εἶνε τοῦτο, ὑπὸ τὴν σημερινὴν μορφήν τῆς κατεσπαρμένης εἰς πολλὰς χεῖρας πλοιοκτησίας μας.

Ἐξαιρετικὰ ἀνησυχητικὸν διὰ τὴν ναυτιλιακὴν μας ἀνασυγκρότησιν εἶνε τὸ γεγονός, ὅτι τὸ ἀτομικιστικὸν πνεῦμα, ποῦ διακρίνει τὴν παρ' ἡμῖν ἐφοπλιστικὴν τάξιν, δὲν ἐπιτρέπει νὰ προσδοκοῦν σαφεῖς κατευθύνσεις καὶ συγκεκριμένον νὰ χαρακτηρῇ πρόγραμμα ἐξυγιάνσεως τῆς Ναυτιλίας μας. Ἄν εἰς τοιαύτῃν πλοιοκτησίᾳ ἐκπαιδευθῇ ἡ χωρητικότης ἡμῶν, ὅχι μικρὰν τὴν εὐθύνην ὑπέχουν τὸ ἀνοργάνωτον καὶ τὸ διάχυτον τῆς παρ' ἡμῖν πλοιοκτησίας. Ἐξηκριβωμένον εἶνε, ὅτι ἐπὶ 450 περίπου φορητῶν μας, τρεῖς ἐν δὲ χιλιάδες άτομα ἐνδιαφέρονται ὡς πλοιοκτῆται. Ἐνας ἕκαστος ἐξ αὐτῶν τὰς ἰδίας του ἀκολουθοῦν παρορμήσεις, οὐδὲν ἄλλο πράττει, παρ' ὅτι νομίζει — ἔστω καὶ ἐσφαλμένως — ὅτι τὸ ἴδιον αὐτοῦ συμφέρον ἐπιβάλλει.

Ἡ ἀμφιβολία μας, ὅτι ἡ Ναυτιλία θὰ δυνηθῇ νὰ συγκεντρώσῃ τὰ τὸσον ὁγκώδη προβλεπόμενα κεφάλαια διὰ τὴν ἐξυγιάνσιν της, δὲν προέρχεται μόνον ἀπὸ τὴν ἀνησυχίαν μας, ἀν ἡ μελλοντικὴ τῆς ἐργασία θὰ εἶνε τὸσον ἀποδοτικὴ. Φοβοῦμεθα μᾶλλον, μὴ τυχόν τὰ ἀποτελέσματα τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων μας ἐξανεισθεύουν καὶ πάλιν εἰς ἀμφιβόλου σκοπιμότητος ἐγχειρήματα, χωρὶς νὰ χρησιμεύουν εἰς τὴν ριζικὴν τοῦ κεφαλαϊώδους προβλήματος τῆς ἀνακαινίσεως ἀντιμετώπιωσιν. Ἐχομεν πρὸ ὀφθαλμῶν στατιστικὴν τῶν διατεθέντων κατὰ τὴν τελευταίαν ἑπταετίαν κεφαλαίων εἰς ἀγορὰν πλοίων ἐκ τῆς ξένης καὶ ὁμολογούμεν, ὅτι ἐλάχιστα ἐπετευθύνθησαν διὰ τὴν βελτίωσιν τοῦ πλωτοῦ τῆς Ναυτιλίας μας ὕλικου.

Ἐγοράσθησαν κατὰ τὴν ἀνωτέρω περίοδον φορητὰ σκάφη 1.430.718 τ. γκρόν, συμπεριλαμβανομένων πέντε μόνον νεοαναπηγῶν, ἀντὶ συνολικῆς δαπάνης 3.250.000 λιρῶν περίπου καὶ παρὰ ταῦτα ἡ Ναυτιλία μας ἡμέρα τῇ ἡμέρᾳ ὑποχωρεῖ ποιοτικῶς. Τὸ φαινόμενον εἶνε εὐεξηγητόν. Ὁ Ἕλληνας ναυτίλος ἐπιλοδοῖ ἀνέκαθεν νὰ καταστῇ πλοιοκτῆτης. Δὲν ἐπέδιωκε τὸσον τὴν βελτίωσιν τῆς θέσεώς του ὡς πλοίαρχος ἢ μηχανικοῦ, διότι ἐπίστευεν, ὅτι διήρχετο τὸ μεταβατικὸν στάδιον, ποῦ θὰ τὸν ὠδήγῃ πρὸς τὴν ἀπόκτησιν ἰδίου πλοίου. Ἐξοικονομῶν τὰς μετὰ μὲν ὀλίγας χιλιάδας λιρῶν, ὅπου καὶ προθύμους ἐξεύρισκε δανειστὰς διὰ τὴν ἀγορὰν ἐνὸς οἰοῦδηποτε πλοίου. Ἄν τὰ πράγματα εἶθαι καλῶς, ἴσως νὰ ἐπανελάμβανεν ἀργότερον τὸ πείραμα. Ἄν, ὅμως, παρὰ τὰς ἀπεγνωσμένας προσπάθειάς του, τὸ ἐγγεῖρημα ἀπέτύγχανε — καὶ ἔχομεν πλείους ὅσα ἀπὸ παραδείγματα — αἱ οἰκονομικαὶ ἐξηνεικνύοντο, αὐτὸς δὲ ἐτρέπετο ἐκ νέου πρὸς τὴν ἐπαγγελματικὴν θιοπάλιν.

Δὲν πρόκειται ν' ἀμφισβητησῇ, ὅτι τὸ σημερινὸν ναυτιλιακὸν οἰκοδόμημα ὀφείλεται εἰς τὴν δημιουργικὴν θέρμην αὐτῶν τούτων τῶν ναυτιλομένων μας. Ἀπὸ τὰς τάξεις των, κατὰ γενικὸν κανόνα, προέρχονται καὶ οἱ σημερινοὶ ἐφοπλισταὶ μας. Ἀλλ' ἡ ἐξελίξις τῆς ναυτιλιακῆς συγκροτήσεως, ἄρδην ἀπὸ τῶν ἐτῶν μετεβλήθη. Ὑπὸ τὸν παρόντα σκληρὸν ἀνταγωνισμόν, ποῦ διεξάγεται εἰς τὸν θαλάσσιον στίβον, θὰ κατισχύσουν ἐκεῖνοι, οἵτινες διαθέτουν συντονισμένας τὰς δυνάμεις των, σταθερὸν ἐφαρμοζοῦν πρόγραμμα κατευθύνσεων καὶ ἀποβλέπουσιν, ὅχι μόνον εἰς τὸ παρὸν, ἀλλὰ προεξοφλοῦν, κατὰ τὸ δυνατόν, καὶ τὰς πιθανότητας τοῦ μέλλοντος.

Ἡ ὁργάνωσις καὶ τῆς Ναυτιλίας μας εἰς ἰσχυροὺς ἐφοπλιστικούς ὁμίλους, δυνάμενους καὶ τὰς ἀντιξοῦς περιστάσεις, τὰς τὸσον συχνὰς εἰς τὰ θαλάσσια ἔργα, ἀνθεκτικώτερον ν' ἀντιμετωπίσουν καὶ τὴν ἐμπιστοσύνην τῶν ξένων οἰκονομικῶν καὶ ἀσφαλιστικῶν κύκλων νὰ τονώσουν καὶ σαφεῖς νὰ χαράξουν ἐπιβιώσεις, εἶνε μία ἀδήριτος ἀνάγκη. Τὰ Ἑλληνικὰ Γραφεῖα τοῦ Λονδίνου, ὅσον καὶ ἂν ἀκόμη δὲν ἐξελιχθῶσαν πρὸς τὴν τοιαύτην συγκεντρωτικὴν τῶν δυνάμεων τῆς Ναυτιλίας μας ὁργάνωσιν, πρὸς τὰ ἐκεῖ, πάντως, τείνουσιν καὶ ἐξ αὐτῶν θέλουσιν προέλθῃ οἱ ἰσχυροὶ τοῦ μέλλοντος ναυτιλιακοὶ ὁργανισμοὶ μας.

\*\*\*

Ρευστὴ, θεβαίως, εἶνε ἡ σημερινὴ ναυτιλιακὴ κατάστασις καὶ αἱ προβλέψεις διὰ τὸ μέλλον ἐτι μᾶλλον περικλείουν τὸ στοιχεῖον τῆς ἀβεβαιότητος. Ἐκεῖνο, πάντως, ποῦ καθ' ἡμᾶς προέχει, ὡς ἐπιβεβλημένον τῶν ἐφοπλιστῶν μας καθήκον εἶνε ἡ διαφύλαξις καὶ μετὰ περισκόψεως διάθεσις τῶν ἀγαθῶν, ποῦ προσπορίζουν σήμερον τὰ σκάφη μας. Χωρὶς τὸ προῖον αὐτῆς τῆς ἐργασίας τῶν πλοίων μας δὲν ἡμποροῦν νὰ νοηθοῦν ἐπιδιώξεις

διὰ τὴν ἐξυγιάνσιν τοῦ ναυτιλιακοῦ ἡμῶν ὁργανισμοῦ. Θὰ δανευσθῶμεν καὶ πάλιν, ἀφοῦ κατορθώσωμεν ν' ἀποσθῶμεν τὰς ὕφισταμένας ὑποχρεώσεις. Ὁ πυρὴν, ὅμως, τῶν κεφαλαίων ἐκ τοῦ μὲν τῆς Ναυτιλίας μας θὰ ἐκπηγασθῇ.

Θλιβερόν, ἀκόμη, εἶνε, ὅτι αἱ ναυτιλιακαὶ μας δυνάμεις ἡττώσαντες, λόγῳ τῆς παρατηρουμένης πρὸς τὰς ξένας σημαίας στροφῆς τμηματὸς τινος τῆς θαλασσινήν ἡμῶν δραστηριότητος. Ὁ ἀνταγωνισμὸς καὶ αἱ διακρίσεις τῶν ἐθνικῶν των πλοίων τῶν μεγάλων ναυτικῶν χωρῶν, ἡ διόγκωσις τῆς Ναυτιλίας μας καὶ ἡ ἀδυναμία της νὰ διεισδύσῃ ἐς ἀγοράς, τὰς ὁποίας προνομικῶς ἐκμεταλλεύονται ἄλλαι σημαίαι, αὐτοὶ εἶνε καὶ οἱ λόγοι, ποῦ ὑπεχρέωσαν ὀρισμένους ἐφοπλιστὰς μας νὰ συμμετάσχουν διὰ κεφαλαίων των εἰς τὴν διαχείρισιν πλοίων ὑπὸ ξένας σημαίας.

Θὰ εἴμεθα, ὅμως, ἀδικαιολογητῶς μεμψιμοίροι, ἐάν, τερματίζοντες τὴν παρούσαν ἀνασκόπησιν, δὲν ἠθέλομεν ἐξάγει ἀπὸ τῶν στηλῶν αὐτῶν τὴν ἐκδηλωθεῖσαν ἀπὸ τοῦ παρελθόντος ἔτους ἀπαρχὴν ἀποκτήσεως καὶ ὑπὸ τῆς Ναυτιλίας μας νεοαναπηγῶν σκαφῶν. Τρία ἤδη καινοουργήματα, ἐπὶ τῶν ὁποίων ὑπερηφάνως κυματίζει ἡ ἐθνικὴ σημαία, κοσμοῦν ἀπὸ τινων μὲν τὰς τάξεις τῶν ποταποπόρων σκαφῶν μας, ἐνῷ τέσσαρα ἄλλα, ἐξ ὧν τὸ ἐν δεξαμενόπλοιον, τελοῦν εἰσέτι ὑπὸ ναυπηγῶν, μὲ θάσιμον τὴν πληροφορίαν, ὅτι καὶ τινες ἄλλαι παραγγελίαι θὰ ἐπακολουθήσουν. Αἱ ναυπηγῆσεις αὗται δὲν ἐπιλύουν, θεβαίως, τὸ πρόβλημα τῆς ἀνανεώσεως τῆς Ναυτιλίας μας. Πάντως, ὅμως, καταδεικνύουν τὴν θετικώτερον στροφὴν τῶν ἐφοπλιστῶν μας πρὸς ἀντιμετώπισιν του.

## Τὰ οἰκονομικὰ ἀποτελέσματα τῆς Ναυτιλίας μας

Θὰ μᾶς ἐπιτραπῇ πρὶν ἢ εἰσελθῶμεν εἰς τὴν ἀνασκόπησιν τῆς εὐρυτάτης δράσεως τοῦ Ἑλληνικοῦ φορητοῦ κατὰ τὸ ἀπελθὸν ἔτος, νὰ παραθέσωμεν μικρὰν τινὰ περικοπὴν ἐξ ὧν ἐγγραφομεν πέρυσι, προλογίζοντες τὴν ἐπιδειχθεῖσαν κατὰ τὸ 1935 δραστηριότητα τῆς Ναυτιλίας μας.

«Ὡς σημειωθῇ δ' ἀκόμη — ἐτονίζαμεν τότε — ὅτι καμμία πρόβλεψις δὲν δικαιολογεῖται βελτιώσεως τῶν σημερινῶν ποσοτῶν τῆς συμμετοχῆς μας εἰς τὰς Ἀργεντινὰς καὶ Σοβιετικὰς φορτώσεις, ἐνῷ τούναντιον μία πιθανὴ μᾶλλον ὑποχώρησις διαφαίνεται ἀπὸ τὴν ψυχραίον παρακολούθησιν τῶν πραγμάτων. Διότι εἰς μὲν τὸ Πλαῖτ ἡ διὰ τοῦ σχεδίου καθιερωθεῖσα ἰσοτιμία τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου πρὸς τὸ Ἀγγλικόν, ὅσον καὶ ἂν οἱ φορτωταὶ ἔχουν κάθε λόγον καὶ κάθε συμφέρον νὰ κρατοῦν πάντοτε τὸ Ἑλληνικὸν πλοῖον ὡς συναγωνιστικὸν μέσον διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν τῶν συμφερόντων των, δύναται νὰ καταστήσῃ εὐνοϊκώτερον τὴν θέσιν τοῦ Βρετανικοῦ φορητοῦ καὶ νὰ φέρῃ τὸν ναυλωτὰς πρὸς τὴν προτίμησιν αὐτοῦ. Εἰς τὴν Μαύρην Θάλασσαν, ἐξ ἄλλου, αὕτη ἡ ἀνάπτυξις τῆς Σοβιετικῆς ναυτιλίας εἶνε ἀρκετὴ νὰ καταδείξῃ τὰ περιθώρια ποῦ ἀπομένουν διὰ τὴν δράσιν τοῦ Ἑλληνικοῦ φορητοῦ».

Τὰ εἰς ἄλλην σελίδα δημοσιευόμενα ἀποτελέσματα τῆς ἐρεύνης ἡμῶν ἐπὶ τῶν πεπραγμένων τῆς Ναυτιλίας μας, δὲν ἀρίστανται τῶν προβλέψεων ἐκείνων. Καὶ εἰς τὰς ἐξ Ἀργεντινῆς φορτώσεις, παρὰ τὴν σημειωθεῖσαν τὸ 1936 αὐξήσιν τῶν ἐκείθεν ἐξαγωγῶν καὶ εἰς τὰς Ρωσικὰς μεταφορὰς, ὑστέρησεν αἰσθητῶς ἡ συμμετοχὴ τῶν Ἑλληνικῶν φορητῶν. Ἄν πρὸς ἄλλους τομεῖς, ὅπως εἰς τὰς ἐκ τῆς Μεσογείου φορτώσεις μεταλλευμάτων καὶ εἰς τὰς Ρωσικὰς μεταφορὰς ἐκ τῆς Λευκῆς Θαλάσσης ἐντατικώτερον εἰργάσθησαν, ἐναντὶ τοῦ 1935, τὰ φορητὰ μας, ὀφείλεται τοῦτο εἰς εἰδικὰς τινὰς ἐκτάκτους περιπτώσεις, μὴ δυναμένας νὰ δικαιολογήσῃ τὴν θάσιμον πρόβλεψιν, ὅτι καὶ εἰς τὸ μέλλον τὴν αὐτὴν ἔκτασιν θὰ ἔξῃ ἡ ἐκ τῶν ρηθέντων τομέων ἐργασία των. Ἡ ἀπουσία τῆς Ἰσπανικῆς χωρητικότητος, ἡ μερικὴ εἰσέτι ἀπασχόλησις τῶν Ἰταλικῶν πλοίων εἰς τὰς κρατικὰς πρὸς τὴν Ἀνατολικὴν Ἀφρικὴν μεταφορὰς καὶ τὸ σχέδιον κατωτάτων ὁρίων διὰ τὴν ξυλείαν, παρέσχον τὴν εὐκαιρίαν εἰς τὴν Ναυτιλίαν μας ν' ἀπασχοληθῇ εὐρύτερον εἰς ἀγοράς, ὅπου ἄλλοτε κατὰ μικρότερον κλίμακα συμμετείχε.

Διηρυνθῇ, ὅμως, ἐτι μᾶλλον, ἐναντὶ τοῦ 1935, ἡ Ναυτιλιακὴ ἡμῶν δραστηριότης πρὸς τοὺς τομεῖς τῆς Ἄπω Ἀνατολῆς. Εἶνε τὸ μόνον παρήγορον σημεῖον, ποῦ διαπιστοῦται ἀπὸ τὴν ἐργασίαν τῆς Ναυτιλίας μας κατὰ τὸ ἀπελθὸν ἔτος. Ἡ σημειωθεῖσα μεταφορικὴ ζωηρότης ἐκ τῶν διαφόρων λιμένων τῶν Ἰνδῶν, τῆς Ἰνδοκίνας, τῆς Κίνας καὶ τῆς Ἰαπωνίας, ἀνακουφιστικῶς πρὸς τὰς ἐπιδράσεις εἰς τὴν κίνησιν τῶν Ἑλληνικῶν φορητῶν, διότι ἀπερρόφησεν ἱκανὴν χωρητικότητά των, ἦτις, ἄλλως, προβληματικὴν θ' ἀντιμετώπιζε τὴν ἐξέυρεσιν ἐργασίας. Αἱ χρονικαὶ ἐπίσης ναυλώσεις, ἐπεξετάθησαν σημαντικῶς, ὅσον καὶ ἂν ἐκ τῶν ὑστέρων ἀπεδείχθησαν, λόγῳ τῆς ἐν τῷ μεταξύ ἀνατιμήσεως τῶν ναύλων, ὅτι ἦσαν ἐπιζήμιοι.

Προτάσσομεν τὰς ἀνωτέρω παρατηρήσεις εἰς τὴν ἀνασκόπησιν τοῦ ἔργου τῆς Ναυτιλίας μας κατὰ τὸ 1936, διὰ νὰ καταδείξωμεν ἀκριβῶς πόσον ἡ ἐπαύξεισις τῆς χωρητικότητός μας καθιστᾷ ἐπιτακτικὴν τὴν ἀνάγκην νὰ διανοιξώμεν νέους τομεῖς ἐργασίας διὰ τὴν ἀπασχόλησιν τῆς καὶ ποίας δυσχερείας θὰ συναντήσῃ εἰς τὴν προσπάθειαν τῆς ταύτης ἡ Ναυτιλία μας, ἂν σὺν τῷ χρόνῳ δὲν βελτιώσῃ τὸ πλωτὸν αὐτῆς ὕλικόν, ἔστω καὶ



περιοριζόμενον τουτο ποσοτικώς.

Είς τὸ Πλέιτ, ὑπὸ ὁμαλᾶς συνθήκας ἐργασίας, ἡ ἡλικία τῶν πλοίων μας σηµαντικῶς θέλει ἐπηρεάσει τὴν συμμετοχὴν τῆς σηµαίας ἡµῶν εἰς τὰς φορτώσεις γεννηµάτων. Εἰς τὴν Μαύρην Θάλασσαν, ἥτις ἀπὸ ἐτῶν ἦδη παρεῖχε τὰ 15 ἕως 20% τοῦ ὅλου ναυτιλιακοῦ µας εἰσοδήµατος, ἀµφιβόλον εἶνε, ἐάν τὸ ἡµῖς διατηρήσωµεν εἰς τὸ μέλλον, λόγω τῆς ἐπιδικωκομένης ὑπὸ τῶν Σοβιετ ἐπαρκείας εἰς ἴδια μεταφορικὰ μέσα.

Εἰς τὴν Μεσόγειον δὲν θὰ ἀφῇ ἐλευθέρᾳ ἡ δρᾶσις τοῦ Ἑλληνικοῦ φορτηγοῦ, ὅταν ἐπανέλθουν τὰ Ἰταλικά καὶ τὰ Ἰσπανικά σκάφη, χωρὶς νὰ ὑπολογίσωµεν καὶ τὴν αὐξοῦσαν συμμετοχὴν εἰς τὰς Μεσογειακὰς μεταφορὰς τῶν πλοίων γραµμῆς. Εἰς τὴν Ἀπὸ Ἀνατολὴν, ἐνθα πρό τινων μόλις ἐτῶν εἰσῆλθον, θὰ διευρύνωµεν τὴν θέσιν μας, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν, ὅτι σὺν τῷ χρόνῳ θὰ διαθεσώµεν καλύτερά σκάφη, µε µεγαλύτερον κυβισµόν, καταλλήλοτερα διὰ τὰς ἐκεῖ μεταφορὰς.

Πολλὰ, θεθαίως ἐξαρτῶνται καὶ ἀπὸ τὴν ἐξέλιξιν τῆς παγκοσµίου οἰκονοµίας. Δὲν πρέπει, ὅµως νὰ µᾶς διαφεύγῃ τὸ γεγονός, ὅτι ὅλαι αἱ Χῶραι ἀνασυγκροτοῦν ἐντατικῶς τὰς ναυτιλιακὰς τῶν δυνάµεις καὶ ὅτι — ἐν μέτρῳ — ἀνάγκη εἶνε τὰς ἀκολουθήσωµεν καὶ ἡμεῖς. Καὶ τώρα, ἂν εἰσελθῶµεν εἰς τὴν λεπτοµερεϊακὴν ἀνάλυσιν τῆς κινήσεως τῆς Ναυτιλίας μας κατὰ τὸ διαρρεῖσαν ἔτος.

Τὸ ἀκαθάριστον αὐτῆς εἰσοδήµα ὑπολογίζεται — ὅπως εἰς ἄλλην σελίδᾳ γράφοµεν — αἰσθητὰ µεγαλύτερον τοῦ 1935. Τὰ φορτηγὰ μας, κατὰ τὸ δεύτερον ἰδίᾳ ἐξάµηνον, ἐκινήθησαν ἐντατικώτερον, ὥς τοῦτο, ἄλλως τε, καταφαίνεται καὶ ἀπὸ τοῦς ἀριθμοῦς τῆς ἀργούσης κατὰ περιόδους χωρητικότητος. Οἱ ναῦλοι ἦσαν, ὅπως δὴποτε, καλύτεροι, χωρὶς θεθαίως νὸ συγκρίνωµεν µε τὸς ὑφισταµένους σήµερον. Ἐκ τῆς λεπτοµερεστέρως, ὅµως, παρακολουθήσεως τῆς κινήσεως ἐκάστου τῶν πλοίων μας, τεκµαίρεται, ὅτι ἐν τῷ συνόλῳ τοῦ λαµβανόµενον τὸ παρελθόν ἔτος, δὲν ἦτο καὶ τόσοον καρποφόρον, οὔτε καὶ ἀπέφερεν ἀποτελέσµατα τόσοον ἱκανοποιητικὰ, ὅσα ἐπιστεύοντο.

Καθ' ὅλον τὸ πρῶτον ἐξάµηνον σηµαντικὰς ἀντιμετώπισεν ἡ Ναυτιλία μας δυσχερείας εἰς τὴν ἐργασίαν τῆς. Ἡ κίνησις τῶν πλοίων ὅλων εἶχε περιορισθῇ εἰς τὸ ἐλάχιστον, καὶ αἱ μεταφοραὶ τῶν γεννηµάτων ἦσαν κατώτεραι τοῦ α' ἡµήνου τοῦ 1935. Ἀγωνιώδεις στιγµαὶ διήλθον ὅσα σκάφη — καὶ δὲν ἦσαν ὀλίγα — εὐρέθησαν ἀνάλωτα εἰς τὴν Ἀργεντινῇ. Μεγάλας ζηµίας ἀπεκόµισαν οἱ πλοιοκτῆται τῶν καὶ τελικῶς ὑπεχρεώθησαν νὰ δεχθοῦν, µετὰ πολὺµηνον ἀργίαν µε πληρᾷ τῇ ἐξόδῳ τῶν, πτωχούς ναυλοῦς διὰ προρισµοὺς ἐκτὸς τοῦ σχεδίου. Εἰς τὴν αὐτὴν κατάστασιν εὐρέθησαν καὶ τὰ μικρὰ σκάφη τῆς Μεσογείου, πλείεστα τῶν ὁποίων ἐτρέπασαν πρὸς τὴν Λευκὴν Θάλασσαν, διὰ νὰ εὐρύνουν ἀπασχόλησιν. Ἡ ὅλη κατάστασις τῆς ναυλαγορᾶς ἐξ ἄλλου ἦτο τοιαύτη καὶ τόσοον δύσκολον προωνίζετο τὸ μέλλον, ὥστε πλείεστα µεγάλα σκάφη ἐδέχθησαν μακροχρονίους ναυλωσεις, ἀπὸ τὰς ὁποίας μόλις ἀπὸ τινος ἤρχισαν ἀπαλλασσόµενα.

Γενικώτερον, ἐλάχιστα ἔναντι τοῦ συνόλου, εἶνε τὰ σκάφη ποῦ ἐπωφελήθησαν κατὰ τὸ 1936, τῆς ἀποτόμου πρὸ διμήνου θελτιώσεως τῆς ναυλαγορᾶς. Ἄλλα ἦσαν προναυλωµένα καὶ ἄλλα ἐξετέλεον προηγουµένον πολὺµηνον ταξίδιον, τὸ ὁποῖον θὰ ἐτεµατίζετο κατὰ Ἰανουάριον ἢ καὶ Φεβρουάριον. Τὸ νέον ἔτος ἔνα εὐρὺ διανοίγει στάδιον διὰ τὴν ἀποδοτικὴν ἐκµετάλλευσιν τῶν πλοίων, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν, θεθαίως, ὅτι ἤθελον διατηρηθῇ ἐπ' ἀρκετὸν οἱ σηµερινοὶ κερδοφόροι ναῦλοι.

\*\*\*

Ἄλλὰ, παρὰ ταῦτα, τὸ 1936 συγκρινόμενον πρὸς τὸ 1935, ἦτο, ἀναµφισθητῶς, καλύτερον. Ἐκινήθησαν περισσότερον τὰ πλοία καὶ τὰ ἐνεργητικὰ ὑπόλοιπα τῶν ταξιδίων τῶν ἀποδοτικώτερων ἦσαν. Τὰ ὑπόλοιπα, ὅµως, αὐτὰ, δὲν ἀποτελοῦν καὶ κέρδη ὅταν ληφθῇ ὑπ' ὄψιν, ὅτι σήµερον ἡ Ναυτιλία μας, ὅσον καὶ ἂν ὑπερετιμῇ ἡ ἀξία τῆς, εἶνε θεθαυμένη µε δανειακὰς ὑποχρεώσεις 2.500.000 λιβρῶν. Ἀπὸ τὰς ἐγγεγραµµένας ὑποθήκας δὲν δύναται τις νὰ συµπεράνῃ τὸν ὅγκον τῶν ἐπὶ τῶν πλοίων μας δανείων. Εὐγλωττότερον ὁµίλου οἱ τρεχοῦµενοι λογαριασμοὶ τῶν Γραφείων τοῦ Λονδίνου καὶ τῶν ξένων δανειστών. Ἀν ληφθῇ ἀκόµη ὑπ' ὄψιν, ὅτι 3 καὶ πλέον ἑκατοµύρια λιβρῶν διετέθησαν εἰς τὴν ἀγορὰν πλοίων κατὰ τὴν τελευταίαν ἐπταετίαν καὶ ὅτι τὰ σκάφη αὐτὰ ἐλάχιστα ἀπέδωσαν κατὰ τὴν περίοδον τῆς κρίσεως, ἀκόµη δέ, ὅτι πλείεστα ὅσα φορτηγὰ μας, ἀγορασθέντα εἰς ὑψηλὰς τιµὰς πρὸ τοῦ 1930, εἶνε καὶ αὐτὰ εἰσέτι θεθαυµένα δι' ὑποχρεώσεων, ἐνῶ σήµερον εἶνε κατὰ ἐπτα καὶ ὀκτὼ ἔτη παλαιότερα, εὐχερὲς εἶνε νὰ κατανοηθῇ, ὅτι τὸ ποσὸν τῶν 2½ ἑκατ. λιβρῶν δὲν εἶνε ὑπερβολικόν. Τὰς ὑποχρεώσεις αὐτὰς πρέπει, κατὰ κύριον λόγον, νὰ ἐξοφλήσῃ ἡ Ναυτιλία μας, ἵνα δυνήθῃ, δανειζοµένη καὶ πάλιν, νὰ ἐπιτύχῃ τὴν ἐξεύρεσιν µεγαλυτέρων κεφαλαίων πρὸς ἀνανέωσιν τῶν πλοίων τῆς. Τὸ πᾶν, ἐποµένως, ἐξαρτάται ἀπὸ τὴν µελλοντικὴν κατάστασιν τῆς ναυλαγορᾶς. Ἀν αὕτη διατηρηθῇ ἐπὶ πολὺ εἰς τὸν σηµερινόν τῆς ρυθµόν, εὐχερέστερον θὰ ἐπιλυθῇ καὶ τὸ δξύτερον τῶν ναυτιλιακῶν μας προβληµάτων, ἡ ἐξυγιάνσις τοῦ πλωτοῦ μας ὀλικοῦ.

Δὲν πρέπει ἀκόµη ν' αὐταπατώµεθα ἀπὸ τὴν σηµερινὴν ὑπερτίµην τῶν ἀξιών τῶν πλοίων, διότι κατ' οὐδὲν µᾶς ὠφελεῖ αὕτη, ἀφοῦ θέβαια δὲν πρόκειται νὰ προῶµεν εἰς ἀθρόαν τῶν

σκαφῶν μας ἐκποίησιν καὶ ἂν ἀκόµη ἦτο δυνατόν νὰ ὑπάρξουν ἀγορασταί. Ἡ ἀξία, ἄλλως τε, ἐνὸς πλοίου, ἀμέσως ἐξαρτᾶται ἀπὸ τὴν ἀπόδοσιν τοῦ. Ἀν σταθεροποιηθῶν αἱ καλαὶ ἐργασίαι, τότε καὶ θὰ δυνάµεθα νὰ ὑπολογίζωµεν ἐπὶ τῆς ὑψηλῆς ἀξίας τοῦ ἐμπορικοῦ μας στόλου. Εἶνε τόσοον ρευστὴ ἡ σηµερινὴ κατάσταση, ὥστε κανεὶς ὑπολογισµὸς δὲν δύναται νὰ θεωρηθῇ βέβαιος. Πάντως, κατὰ τὸ ἀπελθόν ἔτος ἡ Ναυτιλία μας ἤρχισεν ἀναρρωνύουσα οἰκονοµικῶς, θὰ χρειασθῇ, ὅµως, ἀκόµη πολὺς χρόνος διὰ τὴν πληρᾷ αὐτῆς ἀνθρωσιν.

\*\*\*

Ἄλλ' ἀνεξαρτήτως τῶν οἰκονοµικῶν ἀποτελεσµάτων τοῦ 1936 διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας, ἡ πλουτοπαραγωγικὴ δυναµικότης αὐτῆς ὑπὲρ τῆς Οἰκονοµίας τοῦ Τόπου, ἐπὶ περισσότερον κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος ἐτονώθη. Διότι καὶ τὰ σκάφη μας δὲν παρέµειναν ἐπὶ πολὺ ἀργοῦντα καὶ συνεπῶς οἱ ναυτιλλόµενοι χωρὶς διακοπὰς ἐργάσθησαν καὶ ἡ Μεσογειακὴ Ναυτιλία, δι' ὅσους λόγους ἀνεπτύξαµεν ἀνωτέρω, δραστηριώτερον ἐκινήθη καὶ οἱ εἰσπραχθέντες ναῦλοι ἦσαν καλύτεροι τῶν προηγουµένων ἐτῶν. Αἱ πρόσδοι, θεθαίως, τῆς Οἰκονοµίας μας ἐκ τῆς Ναυτιλίας δὲν εἶνε εὐχερὲς νὰ διακριθῶσιν. Ἡ καταβληθεῖσα, ὅµως, ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως προσπάθεια, ὅπως µὴ διαφεύγῃ λαθραίως ἐκ τῆς Χώρας τὸ ναυτιλιακὸν συνάλλαγμα, τὸ προερχόµενον ἐκ τῶν µισθοδοσιῶν τῶν πληρωµάτων, τῶν ἀνθρακείσεων, τῶν ἐπισκευῶν, τῶν εἰσφορῶν εἰς τὰ Ταµεῖα Προνοίας καὶ γενικώτερον τὸ προερχόµενον ἐκ τῆς θεραπείας τῶν ἀναγκῶν τῶν πλοίων εἰς τοὺς ἐθνικοὺς λιµένες, θὰ καταδείξῃ ἤδη ἐμφανέστερον, πόσον σηµαντικῶς συµβάλλει ἡ κίνησις τοῦ Ἑλληνικοῦ φορτηγοῦ εἰς τὴν ἰσοσκελίαν τοῦ ἐμπορικοῦ μας ἰσοζυγίου.

Ὁ διεθνὴς, θεθαίως, χαρακτὴρ τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας ἐχούσης ὡς κύριον αὐτῆς συναλλακτικὸν μέσον τὴν Ἀγγλικὴν λίραν καὶ δαπανώσης εἰς τὸ ἐξωτερικόν τὰ 90 % τῶν ἀκαθαρίστων εἰσπράξεών τῆς, δὲν ἐπιτρέπει, χωρὶς ἐπιζημίους διὰ τὴν κίνησιν τῆς συνεπείας, τὴν ἀβρωτέραν εἰσροὴν τοῦ προϊόντος τῶν ναύλων τῆς εἰς τὸ Τόπον μας. Ἀν συντόνως, ὅµως, ἐπιδιωχθῇ, ὅπως οἱ λιµένες καὶ ἡ βιομηχανία μας καταστοῦν τεχνικῶς ἐπαρκεῖς, χωρὶς τὰς ἀνωµαλίας τοῦ παρελθόντος, ἵνα ἐξυπηρετήσιν πληρέστερον τὰς ἀνάγκας τῶν πλοίων μας, δὲν χρειάζεται, ἴσως, νὰ τονισθῇ, πόσον εὐεργετικώτερα θὰ ἀποβῇ ἡ εἰσφορά τῆς θαλασσινῆς μας δραστηριότητος διὰ τὴν εὐημερίαν τῆς Χώρας.

Τεµατίζοντες τὰς παρατηρήσεις μας διὰ τὸ ἐπιτελεσθὲν κατὰ τὸ 1936 ἔργον τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας, τὸν θαυµασµόν μας θὰ ἐκδηλώσωµεν διὰ τὴν εὐρύτητα ποῦ προσέλαθεν ἡ ἐπίδοσις τοῦ Ἑλλήνων εἰς τὰ θαλάσσια ἔργα. Ἡ Ἑθνικὴ σηµαία ὑπερψάνων ἐκუმάτισε πρὸς ὅλους τὰς κατευθύνσεις τῆς Ὑδρογείου, ἀπὸ τῶν ὑπερβολείων τοµέων τῆς Σπιτοβέργης, μέχρι καὶ τῶν ἀπωτάτων ἐσχάτων τοῦ Εἰρηνικοῦ.

## Τὸ ἀσφαλιστικὸν πρόβληµα

Διὰ τοὺς ἀναγνώστας τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» γνωστὸν πλέον εἶνε καθ' ὅλην τὴν ἑκτασίον τοῦ τοῦ ἀσφαλιστικὸν πρόβληµα τῆς Ναυτιλίας μας, ὥστε νὰ παρέλκῃ, πιστευοµένῃ, ἡ λεπτοµερὴς αὐτοῦ ἀνάλυσις, πολὺ δὲ περισσότερον ἢ εὐθυνολογία διὰ τὸ παρελθόν. Πρὸ τινος ἀκόµη τὰ ἐπασφάλιστρα τοῦ Πλέιτ ὑπεχρεώσαν τοὺς Ἑλλήνων ἐφοπλιστὰς ἀποφασιστικώτερον νὰ τὸ ἀντιμετωπίσουν καὶ μακρὰ ἐπὶ τῆς κακῆς ἀσφαλιστικῆς θέσεως τῆς Ναυτιλίας μας διεξήχθησαν συζητήσεις. Εἰς τὸ προηγουµένον τευχὸς μας ὁ κ. Γ. Ἐµπειρικός, µε ἀξίειπανον πρωτοδουλιαν ἐγκύψας εἰς τὴν μελέτην τοῦ ζωτικοῦ τούτου διὰ τὴν ὑπόστασιν τῆς Ναυτιλίας μας ζητήµατος, ἀρκούντως κατέδειξε τὸ ἀδικαιολόγητον τῆς ἐπιβαρύνσεως τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου µε τὰ ὑπέρογκα πρόσθετα ἀσφάλιστρα καὶ συγκεκριµένως ἐπρότεινε λύσεις διὰ τὴν θελτιώσιν τῆς ἀσφαλιστικῆς ἡµῶν πίστεως, τῆς ὁποίας τὸσην ἔχει ἀνάγκη ἡ Ἑλληνικὴ ναυτιλία, διὰ νὰ ἐπιτύχῃ τὴν ἐλευθέραν ἀπασχόλησιν τῶν πλοίων τῆς καὶ τὴν διανοίξιν νέων τοµέων ἐργασίας.

Ἐπὶ τῶν συµπερασµάτων αὐτῶν ἀκριβῶς τοῦ κ. Ἐµπειρικοῦ θὰ θελήσωµεν δι' ὀλίγων ν' ἀσχοληθῶµεν. Θὰ τονίσωµεν µόνον τὴν ἐπικατικὴν ἀνάγκη, ὅπως αἱ προτεινόμεναι παρ' αὐτοῦ λύσεις καταστοῦν, ὅσον τὸ δυνατόν τάχιον, µεῖα πραγματικότης. Ἰσως εἰς τὸ παρελθόν, ἂν καὶ σαφῇ εἶχον ἐπίγνωσιν οἱ ἐφοπλιστικοὶ μας παράγοντες τῆς ἐξαιρετικῆς διὰ τὴν Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν σηµασίας, ὅπως αὕτη χειραφετηθῇ ἀσφαλιστικῶς, νὰ µὴ ἦσαν καὶ εἰς θέσιν τὴν προσπάθειαν ταύτην ν' ἀναλάβουν, διότι ἀκόµη τότε τὰς δεινὰς τῆς κρίσεως διηρχόµεθα ἡμέρας. Τώρα, ὅµως, ὅτε τὸ Ἑλληνικὸν πλοῖον πρὸς αἰσιωτέρας ὀρίζοντας ἀποδίδει, ἀδικαιολόγητος, ἂν µὴ τί ἄλλο, θὰ ἦτο κάθε ἀδιαφορία, κάθε κακὴ καὶ πάλιν ἐκδήλωσις τοῦ ἀτομικιστικοῦ πνεύµατος, ποῦ τόσοον ἀφήκε καθυστερηµένην τὴν Ναυτιλίαν µας εἰς ὀργάνωσιν.

Ἡ σύστασις τοῦ Ἑλληνικοῦ ἀσφαλιστικοῦ ὀργανισμοῦ δὲν ἡµπορεῖ πλέον νὰ προσκρούσῃ εἰς τὴν ἐλλείψιν κεφαλαίων. Τὰ Ἑλληνικά Γραφεῖα τοῦ Λονδίνου, τὰ τόσοον ἤδη στενῶς συνεργαζόµενα εἰς τὰς γενικάς τῆς Ναυτιλίας μας κατευθύνσεις, τὰ συγκεντροῦντα εἰς χειρὰς τῶν τῆς διαχειρίσιν ὀλοκλήρου σχεδὸν τοῦ φορτηγοῦ μας στόλου, εὐρὺ διαθέτουν τὸ περιθώριον διὰ νὰ καταθέσουν καὶ διὰ λογαριασµόν τῶν πελατῶν τῶν ἐφο-



πλιστών την συμμετοχήν ενός εκάστου εξ αυτών εις τὰ ιδρυτικά κεφάλαια. Δὲν προβλέπεται, ἄλλως τε, νὰ εἶνε ταῦτα ὑπέρογκα, νὰ ὑπερβούν κατὰ μέγιστον ὅριον τὰς 150.000 λίρων.

Διὰ τὴν καλὴν ὁμῶς σταδιοδρομίαν μιᾶς Ἑλληνικῆς ἀσφαλιστικῆς ὁργανώσεως, ἥτις πρόκειται νὰ ἐμφανισθῇ εἰς τὴν ἀγορὰν τοῦ Λονδίνου καὶ νὰ ἐπιζητήσῃ ποσοστὸν τῆς ἀντασφαλίσεως τῶν ἐπὶ φορτίων καὶ σκαφῶν κινδύνων τῆς Ναυτιλίας μας, ἐκεῖνον, ποὺ προέχει κυρίως εἶναι ἡ ἐμπιστοσύνη μετὰ τὴν ὁποίαν θὰ τὴν περιβάλουν ἀπὸ τῆς πρώτης στιγμῆς οἱ ξένοι ἀσφαλισταί. Ἡ ἐφοπλιστικὴ μας τάξις δὲν στερεῖται εὐτυχῶς προσώπων, ποὺ ἀπολαμβάνουν τῆς ἀπολύτου ἐκτιμήσεως τῶν ἐν Ἀγγλίᾳ οἰκονομικῶν καὶ ἀσφαλιστικῶν κύκλων, ὅχι δ' ὀλίγα ἔχει νὰ παρατάξῃ ὀνόματα, ὅτινα ἡμποροῦν ν' ἀποτελέσουν θετικὰ ἐγγύγια τῆς καλῆς πίστεως τῆς Ἑλληνικῆς θαλασσοασφαλείας.

Διὰ μίαν, ὁμῶς, τοιαύτην ὁργάνωσιν, ἥτις προώριται τόσο νὰ ἐξυψώσῃ τὴν πίστιν τῆς Ναυτιλίας μας καὶ τόσο νὰ διευκολύνῃ τὴν προαγωγὴν αὐτῆς, δι' ἔργον δηλαδὴ εὐρυτέρας ἐθνικῆς σκοπιμότητος, θὰ ἔπρεπε, νομίζομεν, ἡ Ἐθνικὴ Τράπεζα τῆς Ἑλλάδος, αὐτὴ πρώτη μετὰ τὴν κυριωτέραν ἐφοπλιστικὴν μας παραγόντων, ν' ἀποτελέσῃ τὸν δημιουργικὸν πυρῆνα.

Ἡ συμμετοχὴ τοῦ πρώτου οἰκονομικοῦ ἰδρύματος τῆς Χώρας μας μετὰ μεγαλύτερον κύρος θὰ περιβάλῃ τὴν ἀσφαλιστικὴν ὁργάνωσιν τῆς Ναυτιλίας μας καὶ τὴν ἀπόλυτον ἐμπιστοσύνην θὰ ἐφελκύσῃ τῶν ξένων ἀσφαλιστῶν. Ἡ ἐπιδίωξις τῆς συμμετοχῆς τῆς εἰς αὐτὸ κυρίως πρέπει ν' ἀποσκοπῇ. Τὰ κεφάλαια, ἄλλως τε, ποὺ θὰ διαθεσῇ ἡ Τράπεζα δυνατόν νὰ διασφαλισθοῦν, ὅπως ὀρθῶς προεβλεπόμεναι, ἐφοπλιστῆς μας, διὰ μετοχῶν προτιμήσεως κατὰ τὰ ἐν Ἀγγλίᾳ παραδεδεγμένα, ὥστε ἡ κατοχύρωσις τῆς τοποθετήσεώς τὴν νὰ εἶναι πλήρης. Δὲν θὰ προκινδυνεύσῃ συνεπὲς οὐδὲ κατ' ἐλάχιστον ἡ Ἐθνικὴ Τράπεζα, συμμετέχουσα εἰς τὴν ὑπερέραν ταύτην προσάβειαν διὰ τὴν ἀποκατάστασιν τῆς ἀσφαλιστικῆς πίστεως τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου, τούναντιον μάλιστα, ὅσας τὴν ἀδιαφεύστων ἀριθμῶν, ποὺ παρέταξεν εἰς τὴν μελέτην τοῦ δ. κ. Γ. Ἐμπειρικός, ἀποδοτικὰ θέλουν καταστῆναι τὰ κεφάλαιά της.

Ἀς ληθῇ ὅτι ὅσον, ὅτι ἡ Ἑλληνικὴ Ναυτιλία, ἐπωφελομένη τῶν καλῶν ἀποδόσεων τῶν πλοίων της, θ' ἀρχίσῃ σταθερῶς θελτιοῦσα τὸ πλῆθος αὐτῆς ὕλικόν, ἔτι δὲ ζωρότερον θὰ χωρήσῃ πρὸς τὴν ἀνανέωσίν του, ἂν ἤθελον, ὅπως ἐλπίζομεν ὅλοι, εὐνοϊκὰ ἐπικρατήσῃ συνθήκαι ἐργασίας, ἔστω καὶ κατώτεραι τῶν σημερινῶν. Ἐκ τῆς τοιαύτης ἀνανεώσεως ἀναμφιστήτῃ ἐῖναι ὅτι καὶ ὁ περιορισμὸς τῶν ἀτυχημάτων θὰ προέλθῃ. Δὲν πρέπει ἀκόμη νὰ παροράται τὸ γεγονός, ὅτι συντελεῖται ἡδη ἡ οἰκονομικὴ ἀνασυγκρότησις τῆς Ναυτιλίας μας καὶ ὅτι ὁ ἰδρυθὸς Ἑλληνικὸς θαλασσοασφαλιστικὸς ὁργανισμὸς ἀμεσώτερον θέλει ἐφορεῖται ἐπὶ τῶν ἀτυχημάτων καὶ τῶν ἀβηριῶν τῶν πλοίων μας. Ἡ συμμετοχὴ εἰς αὐτὸν καὶ τὸ ἀπόλυτον συμφέρον τῶν ἐφοπλιστῶν μας διὰ τὴν καλὴν πορείαν τῆς ἀσφαλιστικῆς ταύτης ὁργανώσεως, ὅχι μόνον τὴν ἐμπιστοσύνην τῶν ξένων ἀσφαλιστῶν καὶ τῶν φορτωτῶν ἐπὶ τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων θὰ προκαλέσῃ, ἀλλὰ καὶ τῶν ἀτυχημάτων τῆς Ναυτιλίας μας τὴν περιστολὴν θὰ ἐπιφέρει. Μετὰ μείζονος πλέον προσοχῆς καὶ οἱ εὐ-ἀριθμοὶ ἐκεῖνοι μετὰ τῶν ἐφοπλιστῶν μας, ποὺ κακῶς εἰς τὸ παρελθὸν ἀντελήφθησαν τὰς ὑποχρεώσεις τοῦ μεταφορέως πρὸς τὰ συμφέροντα τοῦ φορτίου, θὰ κατανοήσουν, ὅτι δὲν θὰ δύναται τοῦ λοιποῦ ἀτιμωρητὶ νὰ τὰς ἀγνοοῦν.

Κατασφαλιστικὸν ἀκόμη τῆς ἐπιτυχοῦς σταδιοδρομίας τῆς θαλασσοασφαλείας μας εἶναι, ὅτι ὑπὸ τὴν εὐρυτάτην τῶν Ἑλληνικῶν Γραφείων τοῦ Λονδίνου ὁργανῶσιν τελεῖ, ὡς εἴπομεν, τὸ σύνολον σχεδὸν τῆς διαχειρίσεως τῆς φορτηγοῦ μας ναυτιλίας, εἰς τὴν ὅσην ὥστε καὶ τὸ μειονέκτημα τῆς ἀτομικῆς πλοιοκτησίας ν' ἀτονῇ σημαντικῶς καὶ ἀμεσώτερος νὰ διεξάγῃται ὁ ἔλεγχος τῶν περὶ τὸ Ἑλληνικὸν φορτηγὸν γεγονότων.

Ὅλα ἐπομένως αἱ σημεριναὶ προϋποθέσεις εὐνοϊκὰ ἐμφανίζονται διὰ τὴν οὐσίαν τοῦ θαλασσοασφαλιστικοῦ ὁργανισμοῦ. Δὲν πρόκειται, ἄλλως τε, τὴν ἀντίδρασιν τῶν ξένων ἀσφαλιστῶν νὰ προκαλέσῃ ἡ τοιαύτη προσπάθεια τῶν ἐφοπλιστῶν μας, διότι ἀκριβῶς καὶ τὰ συμφέροντα τούτων τείνει νὰ προσάψῃ καὶ τὴν καλὴν τῆς Ναυτιλίας μας πίστιν πρὸς αὐτὰ νὰ καταδείξῃ. Εὐτυχῆς εἶναι ἡ συγκυρία, ὅτι τὸ ζήτημα τῆς ἀσφαλιστικῆς θέσεως τῆς Ναυτιλίας μας ἀντιμετωπίζεται σήμερον, ὅτε καὶ οἱ Ἕλληνες ἐφοπλισταί, ἀπερίσπαστοι τῶν ἐκ τῆς ἀμέσου ἐργασίας τῶν δυσχερειῶν, διαθέτουν ὅπωςδήποτε ὅχι μόνον τὰ κεφάλαια, ἀλλὰ καὶ τὴν στενωπὴν ἀλληλεγγύην, ἥτις, μετὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῶν σχεδίων κατωτάτων ὁρίων ναύλων, αἰσθητῶς ἐτονώθη καὶ διηυρύνθη.

Ἀπὸ αὐτοὺς ἀκριβῶς τοὺς ἐφοπλιστὰς μας, οἵτινες κρατοῦν εἰς τὰς χεῖράς των καὶ κατεργάζονται τὴν νέαν ναυτιλιακὴν τῆς Χώρας μας περίοδον, ποὺ τὴν προβλέπομεν λαμπρὰν καὶ ἀκμαίαν, ἐξαρτάται καὶ ἡ ἐπιλύσις τοῦ ἀσφαλιστικοῦ προβλήματος, ὅπερ τόσα προώριται νὰ προσπορίσῃ εἰς τὴν σημαίαν μας ὠφελήματα ἡθικά καὶ ὀικτικά.

## Ἡ διεθνὴς συνεργασία

Ἦδον, ὅτε ἡ Ναυτιλία μας ἐντατικῶς ἀπασχολεῖ τὰ σκάφη της καὶ ἱκανοποιητικὰ ἀπὸ τινων μηνῶν προσπορίζεται τὰ ὀφέλη τῆς ἐκμεταλλεύσεως των, θὰ ἐλημονήθησαν θεαίως καὶ αἱ ἀκουσθεῖσαι κατὰ τοὺς πρώτους μῆνας τοῦ ἀπελθόντος ἔτους δρι-

μείαι ἐπικρίσεις κατὰ τῆς συνεργασίας τῶν ἐφοπλιστῶν μας εἰς τὰ σχέδια κατωτάτων ὁρίων.

Πρὸς τί ν' ἀναμνησθῇ κανεὶς τὰς σκληρὰς τῆς δοκιμασίας ἡμέρας, ἀφοῦ διεξήλθομεν καὶ αὐτάς, ἀντικρύζομεν δὲ τώρα τὸν ναυτιλιακὸν ὀρίζοντα ἐμπλεῶν ἀγαθῶν διὰ τὸ μέλλον ὑποσχέσεων; Πράγματι, ἂν ὑπὸ τὸ πρῶμα τῶν πρώτων ἐντυπώσεων καὶ ὑπὸ τὴν ἐπήρειαν τῆς ὑπερέμετρου αἰσιοδοξίας προσθλέψωμεν τὸ μέλλον τῆς Ναυτιλίας μας, θὰ παρίεναν ἴσως νὰ ἐπαναφέρωμεν εἰς τὰς στήλας αὐτὰς συζητήσεις, ἔστω καὶ προσφάτους ἀκόμη, μηδεμίαν δυναμένην νὰ ἔχουν σχέσιν οὐδὲ πρὸς αὐτὸ τὸ παρόν. Ἀν ὁμῶς συντηρητικώτεροι, ἐγκαταλείποντες τὸν ἄκρατον ἐνθουσιασμόν, προσγειωθῶμεν εἰς τὴν ἀπὴν πραγματικότητα, σκόπιμον θὰ ἦτο νὰ ἐπανεῦρωμεν τὴν συζήτησιν, ἐκεῖ, ὅπου ἡ θελτιώσις τῶν ναύλων καὶ ἡ ἀπαλλαγὴ ἀπὸ τὰς τότε δυσχερείας μας τὴν ἀφήκει. Ἰσως, παρὰ τὴν διάπυρον ἐπιθυμίαν μας καὶ τὰς εὐχὰς μας, νὰ γενικευθῇ καὶ πάλιν αὕτη, ὅταν, ἐκτός ἀπροόπτων, συνθῇ καὶ ἐργασίας, συμφυεστεραὶ πρὸς τὴν γενικὴν κατάστασιν τῆς παγκοσμίου οἰκονομίας, ἐπανεέλθουν εἰς τὴν κίνησιν τῆς διεθνούς ναυτιλίας, ὅταν τοῦ σημερινοῦ πυρετοῦ ἡ ἐξαίσις παρέλθῃ.

Κατὰ τοὺς πρώτους μῆνας τοῦ παρελθόντος ἔτους ἡ ἐλαττωματικὴ ἐσοδεία τῆς Ἀργεντινῆς καθήλωσεν ἕνα σεβαστὸν ἀριθμὸν πλοίων εἰς ἀναγκαστικὴν ἀργίαν εἰς τὰ ὕδατα τοῦ Πλέιτ. Τότε τὸ πρῶτον ἀντελήφθησαν τινὲς τῶν ἐφοπλιστῶν μας, ἡ τοῦλάχιστον τότε τὸ πρῶτον ἐξεδήλωσαν τὰς ἀνησυχίας των διὰ τὸ μέλλον τῆς Ναυτιλίας μας ἐκ τῆς ἐφαρμογῆς τῶν σχεδίων καὶ τῆς προτιμήσεως τῶν ποιοτικῶν ἀνατινῶν Ἀγγλικῶν σκαφῶν, λόγῳ τῆς καθιερωθείσης ἰσοτιμίας. «Ὁ ἀνθρώπартος πρὸς τὴν εὐθανσίαν δρόμος» ἐχαρακτήρισθη ὑπὸ ἐπιλέκτου μέλους τῆς ἐφοπλιστικῆς μας τάξεως ἡ διατήρησις τῶν «Schemes» καὶ ἀπόπειραι, εὐτυχῶς, εὐάριθμοι, προληφθεῖσαι πρὶν ἢ ἀκόμη πραγματοποιηθῶν, ἐσημειώθησαν καταστρατηγήσεως τῶν σχεδίων, καὶ ἄλλοι ἐτόνισαν, ὅτι μέγιστον τῆς Ναυτιλίας μας συμφέρον εἶναι ἡ πίστις πρὸς τὰ σχέδια προσήλωσις τῶν ἐφοπλιστῶν μας.

Ἐκ τῆς τότε διεξαχθείσης συζητήσεως καταδείχθη ἀρκούντως, ὅτι τὴν ἀνάγκην φιλοτιμίαν ποιούμενοι ἐδέχθημεν ὅχι μόνον νὰ προσχωρήσωμεν, ἀλλὰ καὶ πρωτοπόροι νὰ ἐμφανισθῶμεν τῆς συνεργασίας μας μετὰ τοὺς Ἀγγλους ἐφοπλιστάς. Ἡ ἀμὲν κλειὸς σπᾶθ τῶν ἐπιχορηγήσεων πρὸς τὴν Ἀγγλικὴν Ναυτιλίαν ὡς ἀμεσὸς ἐπεκρέματο κίνδυνος καὶ εὐτυχῶς δι' ἡμᾶς ὁ κίνδυνος αὐτὸς ἀγαθὰ τελικῶς ἀπέφερεν ἀποτελέσματα. Ἡ πρὸς τὸ Ἀγγλικὸν φορτηγὸν κρατικὴ ἀρωγὴ ὑπεχρέωσε μὲν τὸν ἐφοπλιστὰς μας εἰς τὴν συνεργασίαν, ἐγκαταλείψαντας τὸ «ἔδρον τῶν ἀδυνάτων», τὸ εὐθὺν δὲ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων μας, ἀμφίβολον καὶ αὐτὸ ἀποδεχθέν ἐκ τῶν πραγμάτων, ἔφερεν ὁμῶς καὶ τοὺς Ἀγγλους ἐφοπλιστάς πρὸς τὴν συνεργασίαν, τὴν τεθεῖσαν ὡς προϋπόθεσιν τῶν ἐπιχορηγήσεων. Τὰ πράγματα αὐτὰ εἶναι πλέον γνωστά. Ἡ ἐπελθούσα, ἐν τῷ μετὰξ, ἔντονος τῆς χωρητικότητος ζήτησις κατέστησε καὶ τῶν «σχεδίων» τὴν λειτουργίαν περιττήν, διότι ἀφ' ἐαυτῆς πλέον ἡ ναυλαγορά ἔβαινε πρὸς τὴν ἀνιούσαν.

Ἀλλ' ἂν ἡ πολιτικὴ ὁμαλότης καὶ εὐνοϊκώτεροι ἐσοδεῖαι τῆς Εὐρώπης καὶ τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν ἐπαναφέρουν ἐπὶ τάπητος τὸ ζήτημα τῆς πληθωρικῆς χωρητικότητος, τότε καὶ πάλιν αἱ τῶν «Σχεδίων» κατωτάτων ὁρίων θὰ ἐπιζητηθῇ ἡ ἐφαρμογὴ καὶ τὸ σκόπιμον τῆς συνεργασίας μας μετὰ τοὺς ξένους ἐφοπλιστάς αὐτομάτως θ' ἀνακύψῃ. Εἰς ὑποθέσεις θεθαίως προβαίνομεν, ἀφοῦ κανεὶς δὲν δύναται καὶ νὰ προβλέψῃ τὴν ἐξέλιξιν τῶν πραγμάτων. Πιθανὸν τὸ διεθνὲς ὑπερβαλῶσιν ἐμπόριον, χάρις εἰς τὰς καταβαλλομένας ἡδη προσπάθειαι τῶν μεγάλων πιστωτῶν χωρῶν, τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν, τῆς Ἀγγλίας καὶ τῆς Γαλλίας, ν' ἀναλάβῃ θαυμηδὸν τὴν πρὸ τῆς κρίσεως καὶ τῶν περιορισμῶν κίνησιν του. Πιθανὸν ἡ ἐφετηνὴ σιτοδεία καὶ αἱ νομισματικαὶ συμφωνίαι ἐντονώτερον ρυθμὸν νὰ προσδώσουν εἰς τὴν παγκόσμιον οἰκονομίαν. Πιθανὸν ὁμῶς καὶ εἶναι αἱ συναλλαγματικαὶ δυσχερείαι πλείστων ὁσων Κρατῶν νὰ συνεχισθοῦν, ἡ ἀπεγνωσμένη προσπάθεια τῆς αὐταρκείας νὰ ἐξακολουθήσῃ, ὅτε καὶ ὑπὸ αὐτοὺς αὐτοὺς φραγμοὺς τῆς σήμερον θὰ διεξαγῶνται αἱ διεθνεῖς συναλλαγαί. Ὑπὸ τὴν τελευταίαν ταύτην προϋπόθεσιν τῆς ἐξελίξεως τῶν πραγμάτων, δυσκολίας καὶ πάλιν θ' ἀντιμετωπίζῃ ἡ διεθνὴς ναυτιλία εἰς τὴν ἀπασχόλησιν τῶν πλοίων της, ἐνῶ ἐν τῷ μετὰξ αἱ ἀθρόαι ναυπηγήσεις καὶ ἡ ἐξ αὐτῶν διόγκωσις τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος ἐπὶ μᾶλλον ἐκδηλῶν θὰ καταστῶσιν τὸ πρόβλημα τοῦ πληθωρισμοῦ. Τότε καὶ ἡ διεθνὴς συνεργασία, εἴτε διὰ τῶν σχεδίων, εἴτε διὰ τῆς εισόδου αὐτῆς εἰς τὴν δευτέραν τῆς φάσιν, τῆς «rationalisation», θὰ καταστῇ μία ἀνάγκη.

Ἡ θέσις τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν αὐτὴν, ἡ ὁποία θεθαίως ἀπευχόμεθα νὰ ἐμφανισθῇ, δὲ ἦτο σαφὴς καθωρυσμένη. Ἐσπερημένη ἐθνικῆς μεταφορικῆς κινήσεως, ἔπαρκους διὰ νὰ παράσχῃ φορτία εἰς τὰ σκάφη της, μετὰ ὑπερῆλικον κατὰ μέγα μέρος καὶ ἀντιοικονομικὴν τὴν χωρητικότητά της, ἀναζητοῦσα τὴν ἐργασίαν της εἰς τὸ εὐρὺ τῶν διεθνῶν μεταφορῶν πλαισίον, ἀνίσχυρος εἶναι νὰ κρατήσῃ τὴν θέσιν της διὰ τοῦ συναγωνισμοῦ. Θὰ ἐπιζητήσῃ διὰ τῆς συνεργασίας μετὰ τοὺς ξένους ἐφοπλιστάς νὰ ἐπιτύχῃ τοῦτο, μέχρις ὅτου καλύττερα συνθῇ καὶ σταθερὰς ἐργασίας δημιουργηθῶν. Διότι εἴτε τότε ἡ Ἀγγλικὴ ναυτιλία ἐπιχορηγῇ ἀκόμη, εἴτε ὅχι, θὰ ἦτο μάταιον, μετὰ τὴν ἐπιβλήθησαν, ἐν τῷ μετὰξ, θάρρη εἰς τὴν ἐκμεταλλεύσιν τῶν πλοίων μας, ν' ἀναζητήσωμεν δι' ἄλλης ὁδοῦ τὴν διατήρησιν τῆς θέ-



σεώς μας. 'Η μέχρι τούδε, άλλως τε, συνεργασία ούκ όλίγα ώφεληματα προσέπορισεν εις την Ναυτιλίαν μας. Προήγαγε την μεταξή της διεθνούς ναυτιλίας θέσιν της. 'Ετόνωσε την έμπιστοσύνην των ξένων προς αυτήν, κατείχεσε τās άδίκους τών “Αγγλων έπικρίσεις. Θά ύφιστάμεθα θεαίως, έφόσον περιωρισμένη θά ήτο ή ζωηρότης της ζητήσεως χωρητικότητας, κάποιον αντίκτυπον εις την άπασχόλησιν των πλοίων μας, λόγω της έν ισότητά προτιμήσεως υπό των φορτωτών των ξένων καλύτερων πλοίων, άλλ' άναπότρεπτον είνε τούτο έν τινι μέτρω. Μάς παρέχεται όμως όλος ό χρόνος να όργανωθώμεν και ήμεις καλύτερον, ν' άνανεώσωμεν τό πλωτόν μας ύλικόν, ν' άπαλλαγώμεν αριθμού τινος παλαιών πλοίων. Τώρα μάλιστα, πού τά ίκανοποιητικά άποτελέσματα των τελευταίων ταξιδίων μάς έπιτρέπουν με μεγαλυτέραν άνεσιν ν' άντιμετωπίσωμεν την οικονομικήν άνάρρωσιν της Ναυτιλίας μας, ύπέρ πάσαν άλλην φοράν έπιβεβλημένη είνε ή, μετά μέτρου όμως και περισκέψεως, άνανέωσις των πλοίων μας. Καί με την διεθνή συνεργασίαν και άνευ αυτής δέν θά δυνηθώμεν έπί πολύ νά έργασθώμεν εις τās διεθνείς μεταφοράς με τά σκάφη, πού σήμερον κατέχουμεν. 'Αλλά και άλλοι λόγοι γενικώτεροι, πιστεύομεν, ότι θά ύποχρεώσουν την ‘Ελληνικήν Ναυτιλίαν νά διατηρήση την συνεργασίαν της με τούς ξένους της φορτηγού ναυτιλίας έφοπλιστάς. 'Ο έκ των ‘Ελαινερς κίνδυνος δέν είνε μικρός, ούδέ φανταστικός είνε διά τό «τράμπ» φορτηγόν. Τό φορτηγόν γραμμή θάβινε όσημέρια τονούμενον εις θάρος των «τράμπς». 'Η διατήρησις των σχεδίων και ίσως ή όρθολογιστική κατανόμη της χωρητικότητας πιθανόν νά έπιβληθί και από την άνάγκην της κατοχυρώσεως της έργασίας του φορτηγού.

“Όλοι, θεαίως, εύχόμεθα τά ναυτικάκά πράγματα νά χωρήσουν πλέον προς καλύτερας ήμέρας. “Όλοι αισιοδοξούμεν, ότι εύκολος και ίκανοποιητική θά είνε ή άπασχόλησις του λοιπού των πλοίων μας. ‘Αλλ' άν, παρ' έλλείδα, αί αύται δυσχέρειαι του προσφάτου παρελθόντος άνακύψουν, ή συνεργασία μας με τούς ξένους θά έπιβληθί ως μία άνάγκη, παρά τά πολλά ίσως μειονεκτήματά της, τά άπορρέοντα κυρίως από λόγους καθαρώς έσωτερικούς της ίδιας ήμύν Ναυτιλίας. ‘Εν τώ μεταξύ, άς τακτοποιήσωμεν και ήμεις τά του οίκου μας, άς όργανωθώμεν.

## ‘Ατμόσφαιρα αισιοδοξίας

‘Από μακρού χρόνου αί ναυτικάί οικογένειαι δέν έώρτασαν τās χαρμούνους ήμέρας των Χριστουγέννων και του Νέου ‘Ετους μεθ' όσης ψυχικής άνακουφίσεως θά πανηγυρίζουν έφέτος. ‘Η πνοή του σημερινού ναυλοτιμαρίθμου και της πληθούς των διατελούντων έν ένεργεία πλοίων μετά των έν αύτούς ύπηρετούντων και μισθοδοτούμένων πληρωμάτων, άπεμάκρυνε την πρωτοφανή εις έντασιν και διάρκειαν οικονομικήν και ψυχικήν ταλαιπωρίαν του ναυτικού κόσμου. ‘Αγαθή τύχη!

Γεννάται, τώρα, τό εύλογον έρώτημα κατά πόσον ή θεατιώμενη κατάστασις θά παραταθί και μέχρι τίνος βαθμού θ' άνέλθη ή θεατίωσις;

Πρό πέντε μόλις μηνών ή όψις των πραγμάτων ήτο όλως αντίθετος της σημερινής. ‘Η ναυλαγορά παρέμεινεν έπί συνεχείς ήμέρας έρημος διαταγών και αί αξίαι των άτμοπλοίων καθήρχοντο. Μόνον όταν έγνώσθη, ότι ή έσοδεία της μέν Εύρώπης έβλάθη σημαντικώς, της δέ Βορείου ‘Αμερικής κατεστράφη, ήρχισε θαυμάσιως ή άνατίμωσις των σιτηρών, ή πύκνωσις των έμπορικών συναλλαγών και ή ζήτησις μεταφορικών μέσων. ‘Εν πρώτοις έναυλώθησαν άρκετά μικρά άτμόπλοια έκ Μαύρης Θαλάσσης, όπόθεν ή ζήτησις συνέπεσε, καθ' ήν έποχην άρκετός αριθμός τοιούτων έχρησιμopoιείτο εις μεταφοράν ύλειας έκ τε των Βορείων και Νοτίων Ρωσικών λιμένων. Τόν Αύγουστον ή ζήτησις έπέζεταθή εις River Plate μέχρι δέ του Σεπτεμβρίου άπορροφήθησαν τά ύπερογδοήκοντα άναυλώτα έν τη άγορά εκείνη άτμόπλοια. ‘Εν τώ μεταξύ ή ‘Ισπανική περιπέτεια άπησχόλησε πρόσθετον χωρητικότητα και τέλος ό έξοπλιστικός άνταγωνισμός των Μεγάλων Δυνάμεων δημιούργησε την παρατηρούμενην νύν κίνησιν εις τās παγκοσμίας άγοράς. Ούτως, ως κύριοι συντελεστές της σημερινής ύψώσεως των ναύλων παρουσιάζονται δύο. Πρώτος μέν, ή κακή έσοδεία της Εύρώπης και της Βορείου ‘Αμερικής· δεύτερος δέ, ή πολιτική διαταραχή. Είνε πρόδηλον, ότι άμφότεροι οί συντελεστές ούτοι θά εξακολουθήσωσι την εύνοϊκήν έπίδρασιν των έπί της ναυλαγοράς τουλάχιστον μέχρι του προσεχούς θέρους, έφόσον έως τότε ούτε άλλην έσοδείαν άναμένομεν ούτε ή πολιτική όμολογία φαίνεται πιθανόν νά έμπεδωθί. ‘Η τοιαύτη πρόδλεψις έπιβεβαιούται και έκ των τιμών των πέραν του Μαρτίου προναυλώσεων, ένισχύεται δέ υπό των δευτερευούσης σημασίας συντελεστών, ως π. χ. υπό της ζητήσεως ‘Αγγλικών γαιανθρώκων εις την πρό τινος άποκεκλεισμένην ‘Ιταλίαν και τελευταίως υπό της εισαγωγής τοιούτων εις Γαλλίαν, κατόπιν άρσεως των σχετικών quota έν τη Χώρα εκείνη.

‘Αλλ' ούτε αί αξίαι των άτμοπλοίων ύπάρχει φόβος νά έκπέσουν πρό τό του προσεχούς θέρους, τούναντίον, πιθανώτερα φαίνεται περαιτέρω τις ύψωσις, έφόσον παραλλήλως προς την πλουτοπαγωγικήν άποδοτικότητα των συντρέχει άνατιμητική τάσις, τόσο των έκποιουμένων προς διάλυσιν σκαφών, όσον και των ναυπηγήσεων. Αί τελευταίαι ύψώθησαν κατά 20% σχεδόν

από του παρελθόντος έτους, και εξακολουθοϋσιν ύψούμεναι, λόγω γενικής ύπερτιμήσεως των πρώτων ύλών και ύπερπροσφοράς εις τά ναυπηγεία παραγγελιών διά τε τό έμπορικόν και πολεμικόν ναυτικόν. ‘Επιπροσθέτως, τά έργατικά ήμερομίσθια ύψώθησαν έπειδή δέ κατά τά μακρά έτη της κρίσεως δέν άντεκατεστάθησαν έπαρκώς οί άποχωρήσαντες έργαται των ναυπηγείων, σήμερον παρουσιάζεται τοιαύτη έλλειψις ειδίκων χειρών, ώστε ό χρόνος ναυπηγήσεως παρατείνεται πέραν του κανονικού και καθιστά τās ναυπηγείους δαπανηρότερας.

Διά την πέραν του προσεχούς φθινοπώρου περίοδον, πάσα από τούδε πρόρρησις θά ήτο παρακεκινδυνομένη. Παρατηρητέον, έν τούτοις, ότι έφ' όσον οί συντελεστές της προσφάτου ζωηρότητος της ναυλαγοράς είνε άσταθείς και προκύπτουσιν έκ τυχαίων όλων περιστατικών, μόλις ως ταύτα παρέλθωσι και έκλείψουν οί έν λόγω συντελεστές, άποθαίνει μοιραίον νά ήρμηγή έκ νέου ή ναυλαγορά. Οί 64.000.000 μικτοί τόνοι της σημερινής παγκοσμίου χωρητικότητας δέν παύουν νά ύπερβαίνωσι τās άνάγκας των μεταφορών, όταν τό έμπόριον εξακολουθή νά διεξάγεται κανονικώς υπό τούς έν ίσχύϊ περιορισμούς. Ούδεμία δέ διάθεσις ούσιαστικής χαλαρώσεως των περιοριστικών μέτρων διαφαίνεται, ούδ' έπροχώρησε καν ή συνεννόησις περί νομισματικής σταθεροποιήσεως, ήτις τουλάχιστον θά παρέχεν έμπιστοσύνην διά τās έπί προθεσμία συναλλαγάς και θά έπέζετειν τον κύκλον τούτων. ‘Εν άλλαις λέξεσιν, εάν ή προσεχής έσοδεία έπιτύχη και ή πολιτική άκαταστασία διευθετηθί, οί ναύλοι πιθανώτατα θά ύποχωρήσουν εις τά παλαιά χαμηλά των έπίπεδα. ‘Αφαιρουμένης, τότε, της κερδοφόρου άποδοτικότητας των πλοίων και αί αξίαι τούτων θά καμφθούν. Δέν θά έκπέσουν αύται μέχρι του πρό εξαμήνου έπίπεδου των, χάρις εις την ύψωσιν των τιμών ναυπηγήσεων και παλαιοσιδήρου, περί των άνωτέρω αναφέρεται, αλλά πάντως θά ύποβιβασθούν. ‘Επί παραδείγματι, ή σημερινή θεωρητική αξία άτμοπλοίου Standard A ναυπηγηθέντος έν έτει 1919, ύπολογιζομένη έπί τη θάσει των τρεχουσών τιμών ναυπηγήσεως (ως έγγιστα £ 11 κατά τόννον deadweight) και κατόπιν άφαιρέσεως της κανονικής έτησίως άποσβέσεως των 5 %, έκτιμάται εις £ 32.500 περίπου. Πρό τινων μόλις μηνών, ή θεωρητική αξία του ίδιου πλοίου άνήρχετο μόνον εις £ 30.000, λόγω της τότε χαμηλοτέρας τιμής ναυπηγήσεως. ‘Η άγοραία, όμως, αξία ήτο κατά £ 10.000 κατωτέρα της θεωρητικής, διότι ή πλουτοπαγωγική άποδοτικότητα του πλοίου ήτο μηδαμινή, ένθ' σήμερον άποτελεί ύπολογισμόν στοιχείων. ‘Εάν, όθεν, εκλείψει και πάλιν τό στοιχείον τούτο, ή άγοραία αξία του πλοίου θά ύποχωρήσθ' όχι, όμως, εις τās £ 20.000, άλλ' ούτε και εις τās £ 22.500. ‘Εκ ψυχολογικών λόγων ή άγοραία αξία θά μείνη έγγύστερ της θεωρητικής, τό δ' έξεταζόμενον έν παραδείγματι άτμόπλοιον δέν θέλει ύποτιμηθί κάτω των £ 25.000. Τό συμπέρασμα είνε, ότι ό άγοράζων σήμερον τό περιγραφέν άτμόπλοιον είνε δεικναιολογημένος ν' άναμένη έκ των πρώτων ταξιδίων του κέρδος ίκανόν, όπως όχι μόνον άντισταθμίση την ένδεχομένην μετά ταύτα ύποτίμησιν του, αλλά κρατηθί και άποθεματικόν. ‘Ο άγοράζων παλαιόν πλοϊον της ίδιας χωρητικότητας εις τιμήν περίπου £ 2—5—0 κατά τόννον deadweight, είνε δικαιολογημένος ν' άναμένη έκ των πρώτων ταξιδίων του κέρδος ίκανόν, όπως ύποβιβάζη τό κόστος του κάτω της ως παλαιοσιδήρου εκτιμήσεως του, εάν δ' έχη εύρύ περιθώριον διά τό προσεχές σινεγ δύναται έν τώ μεταξύ ν' άποκομίση περισσεύμα. ‘Ο άγοράζων πλοϊον νεότευκτον εις τιμήν κατωτέραν της ναυπηγήσεως του είνε δεικναιολογημένος ν' άναμένη έκ των πρώτων ταξιδίων του κέρδος ίκανόν, όπως ύποβιβάζη τό κόστος του μέχρι σχεδόν των 50 % του τιμήματος των σήμερον παραγγελιών πλοίων, ούτω δέ ν' άνταγωνίζεται ταύτα έπί μακρά έτη με τά ήμισυ μόνον των κεφαλαίων. ‘Υπονοείται και ύπογραμμίζεται, ότι οί έξεταζόμενοι άγορασταί διαθέτουσιν ιδικά των κεφαλαία διά την έπιχειρήσιν των, ή έστω δανείζονται μικράν μόνον άναλογία έν έπί του τιμήματος του άγοραζόμενου πλοίου.

Αί άνωτέρω προϋποθέσεις άνάγονται θεαίως εις την όμαλήν των πραγμάτων εξέλιξιν· τά άπρόοπτα έν τούτοις δέν άποκλείονται και αί συνέπειαι αύτών είνε άνεξιχνίαστοι.

‘Εξαιρετικώς παρά τη ‘Ελληνική φορτηγώ ναυτιλία έγένετο εύπρόσδεκτος ή παρούσα κατάστασις. Δέν άπομακρύνεται της αληθείας ό ίσχυριζόμενος, ότι αί περιοδικά ύψηλα καταστάσεις (τά booms) άπέμειναν ως ή μόνη του μέλλοντος της έλπίς. Πρό τετραετίας, ότε ή συνολική αξία του ‘Ελληνικού έμπορικού στόλου ήτο κατωτέρα του ποσού των χρεών, διά των όποιων ό μέγας αριθμός των μονάδων του έπεβαρύνετο, οί ‘Ελληνες ναυτικοί έπιχειρηματίαι δέν έβάσιζον τό μέλλον των, ούτε έπί κυβερνητικής τινος άρωγής, ούτε έπί των έκ της χώρας μας έξαγωγών. Τό κράτος μας έδυσχέραινε μάλλον την άμυναν ένάντιον του άπνηυός ξενικού άνταγωνισμού, διά του αστόχου παρεμβατισμού του. Οί ‘Ελληνες ναυτικοί έπιχειρηματίαι έβάσιον την ήκ της κρίσεως σωτηρίαν των εις την επαγγελματικήν των έπιδεξιότητα, εις την εύφύϊαν και εις την δραστηριότητά των, δέν έστήριζαν δέ τās έλπίδας των περί άποκαταστάσεως της οικονομικής θέσεως των και συγκομιδής των όφελημάτων εις τά όποια έπαξιώτερον παντός άλλου έθνικού κλάδου δικαιούται, εϊμή εις έπάνοδον ύψηλής καταστάσεως, οία ή σημερινή. ‘Ιδού διατί έπίσπευσι των δραματικών άγώνων των άποθαίνει ιδιαίτερος ευφορέσις, άνεξαρτήτως του ότι ό κύκλος των άμειβομένων είνε, αύτην την φοράν, ευρύτερος πάσης προηγούμενης περιστάσεως.

Είτε υπό την έθνικήν μας σημαίαν, είτε υπό ξένας, ή ‘Ελληνι-



κή μικτή χωρητικότης προσεγγίζει ήδη τούς 2.000.000 τόνους, έφθασε δηλονότι τὰ 3 % τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος. Ἡ συνολικὴ ἀξία τῆς ἐκτιμᾶται εἰς £ 10.000.000, τὰ δὲ χρέη τῆς δὲν ὑπερβαίνουν τὸ τέταρτον τοῦ ἀνωτέρω ποσοῦ. Λαμβανομένων δ' ὑπ' ὄψιν τῶν πραγματοποιουμένων κερδῶν καὶ τῆς λελογισμένης τούτων διαθέσεως, συντόμως ἐλπίζεται ἡ ἐξόφλησις τῶν χρεῶν καὶ ἡ ἀποταμίευσις ἀποθεματικῶν. Πρέπει νὰ εὐχρηθῶμεν, ἵνα ἡ μέχρι τοῦδε ἀκολουθουμένη τακτικὴ πρὸς τὴν συντηρητικὴν ταύτην κατεύθυνσιν συνεχισθῇ σταθερῶς, διότι ἀποτελεῖ τὴν ἀσφαλεστέραν ἐγγύησιν τῆς οικονομικῆς τῆς ναυτιλίας μας ἐξυγιάνσεως καὶ ἀποφυγῆς καταστροφῶν, οἱ κατὰ τὰ ἔτη 1921 καὶ 1931 ἐπηκολούθησαν τὰς ἀμέσως προηγουμένης περιόδους εὐτυχίας.

Τὴν εἰς ὄγκον καὶ πλουτοπαραγωγικὴν ἀποδοτικότητα αὐξήσιν τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας μας κατὰ τὸ λήγον ἔτος, παρηκολούθησεν εὐτυχῶς καὶ ἡ θελτίωσις τοῦ πλωτοῦ ὑλικοῦ τῆς. Διὰ τῆς προσθήκης τριῶν νεοτεύκτων ὑπερόχων μονάδων καὶ παραγγελίας ἐτέρων δύο, διὰ τῆς ἀντικαταστάσεως παλαιότερων τινῶν σκαφῶν ὑπὸ νεοαναπηγηθέντων τοιούτων καὶ διὰ συγχρονηστικῶν μετατροπῶν ἐπὶ πολλῶν ἄλλων, ἡ ἐκμεταλλευτικὴ ἱκανότης τοῦ Ἑλληνικοῦ στόλου ἐνισχύθη σημαντικῶς. Ὁμοίως ἡ αὐξήσις ἐπεξετάθη πρὸς τὰ δεξαμενόπλοια καὶ τὰ φορτηγὰ πλοῖα τακτικῶν γραμμῶν, τέλος δ' ἐπισταμένως καὶ λεπτομερῶς ἐμελετήθη ἡ λύσις τοῦ ἀκτοπλοικοῦ προβλήματος, ὡς καὶ ἐκείνου τῆς δι' Ἑλληνικῶν ἐπιδατηγῶν ἐξυπηρετήσεως τῆς συγκοινωνίας τῆς χώρας μας μετὰ τῶν Ἑνωμένων Πολιτειῶν τῆς Ἀμερικῆς καὶ μετὰ τῶν σπουδαιοτέρων λιμένων τῆς Μεσογείου. Ταῦτα πάντα ἀποτελοῦσι θετικὴν καὶ ἀξιεπαινον πρόοδον, ἔστω καὶ ἀσυντόνιστον πρὸς ἄλλους παράγοντας πάσης καλῶς ὀργανωμένης ναυτικῆς βιομηχανίας, ὡς π. χ. πρὸς τὴν σιδηροβιομηχανικὴν καὶ ναυπηγικὴν βιομηχανίαν, πρὸς λιμενικὴν πολιτικὴν, κτλ.

Ἄλλ' ἐκεῖ ὅπου ἀδικαιολογητῶς ἐχάσαμεν ἔδαφος εἶνε εἰς τὸ ποῖον τοῦ ὑπηρετοῦντος ἐπὶ τῶν πλοίων μας ἐμπύχου ὕλικου. Ἐνῶ ἡ θεωρητικὴ κατάρτισις τῶν στελεχῶν ὅλως ἀσημάντως θελτιοῦται, ἡ τεχνικὴ τοιαύτη ἔχει πολὺ παραμεληθῇ, διὰ δὲ τὸν ἡθικὸν χαρακτῆρα ἐλαχίστη λαμβάνεται πρόνοια. Ἡ ἀποδοτικότης τῶν κατωτέρων πληρωμάτων καθημερινῶς ἐκπίπτει, τὸ δὲ ποσοστὸν τῶν νοσοῦντων ἢ προσποιοιμένων ἀσθενειῶν ἀπὸ ἔτους εἰς ἔτος αὐξανόμενον προκαλεῖ τὰς εἰρωνείας τῶν ξένων, ὑπὸ τῶν ὁποίων κατήντησε νὰ θεωροῦμεθα ὡς ἔκφυλοι, ποιοί; ἐκεῖνοι, οἱ ὁποῖοι πρὸ τινων ἐτῶν διακεκριμένως ἐπεζητούμεθα πρὸς ἐπάν-

δρῶσιν τῶν πλοίων των. Οἱ ἀπόγονοι τῶν Μισούληδων καὶ Κανάρηδων. Εἶνε παρήγορον, ὅτι κατόπιν τοῦ προσφάτου καθορισμοῦ τοῦ μισθολογίου σχεδὸν κατέπαυσαν αἱ ἀνυποταξίαι, ἡ δ' ἀπαλλαγὴ ἀπὸ τῶν σωματικῶν δημαγωγικῶν παρεμβάσεων ἐσταμάτησε τὰς ἀνατρεπτικὰς τῆς τάξεως ὑποκινήσεις. Ἡ ὑπηρεσία, ἐν τούτοις ἐξακολουθεῖ νὰ ἐκτελῆται θεβιασμένως μᾶλλον, παρὰ ἐκ συναισθήσεως τοῦ καθήκοντος καὶ οὐδόλως ἀποκατεστάθῃ ἡ ἐμπιστοσύνη μεταξὺ πλοιοκτητῶν καὶ ναυτεργατῶν. Ὅλοι ἐλπίζομεν ἐπὶ τὴν θεραπευτικὴν ἀποτελεσματικότητά των ὑπὸ μελέτην κρατικῶν μέτρων καὶ ἀνυπομονοῦμεν διὰ τὴν δημοσίευσιν καὶ ἐφαρμογὴν των, ἀλλ' ἀναμφισβήτητως ἡ ἐπιτυχία των ἐξαρτᾶται, κυρίως, ἀπὸ τὴν καλὴν θέλησιν τῶν ἐνδιαφερομένων. Καὶ ἐπὶ τούτου οἱ ἐφοπλισταὶ ἔχουν ὑποχρέωσιν καὶ συμφέρον νὰ δίδουν πρῶτοι τὸ καλὸν παράδειγμα, ἀναγνωρίζοντες καὶ ἐνθαρρύνοντες, ὅχι ἀπλῶς διὰ λόγων, ἀλλὰ καὶ δι' ἔργων τὰς ὑπηρεσίας καὶ τὴν ὑπὲρ αὐτῶν συμβολὴν τῶν πλοιάρχων, αξιωματικῶν καὶ πληρωμάτων. Ὑπάρχει σχετικῶς τὸ Ἀγγλικὸν ρητόν: «Live and let others live» καὶ φυσικὰ ἅπαντες οἱ συνεργαζόμενοι ἔχουν δικαίωμα νὰ ζήσουν. Ὅπου ἐκδηλοῦται πνεῦμα ἀλληλεγγύης σπανίως διαταράσσεται ἡ πειθαρχία, σπανίως τὸ πλοῖον ὑστερεῖ τῆς ἀποστολῆς του.

Τὸ ἔμψυχον ὑλικὸν ἀπετέλεσεν ἀνέκαθεν τὸ πολυτιμώτερον καὶ τὸ στερεώτερον ἔρεισμα τῆς ναυτιλίας μας. Δύνανται καὶ ὀφείλει νὰ ἀνυψωθῇ πάλιν εἰς τὴν περιωπὴν του, νὰ ἐμπνευσθῇ ὑπὸ τῆς ἰδέας τοῦ καθήκοντος καὶ ν' ἀγαπήσῃ τὴν ἐργασίαν του. Δύνανται καὶ ὀφείλει ν' ἀπομακρύνῃ τὴν δυσπιστίαν καὶ νὰ συγκεντρώσῃ τὴν ἐκτίμησιν τοῦ διεθνοῦς ἐμπορικοῦ καὶ ναυτικοῦ κόσμου, ὀφείλει νὰ διατηρῇ τὴν ἀγάπην καὶ τὴν ἐθνικὴν ὑπερηφάνειαν τῶν ἀνὰ τὴν ὑψηλὴν διεσκορπισμένων ὁμογενῶν. Μὲ ἀνυψούμενον ἔμψυχον ὑλικόν, ὅχι μόνον οἱ Ἕλληνες ἐπιχειρηματῆται θὰ ἐπαναφέρωσι τὰ σκάφη των ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον, ἀλλὰ καὶ πολλοὶ ἀλλοδαποὶ θὰ ταχθῶσιν ὑπὸ τὰς πτυχὰς τῆς. Τότε ἴσως ἐπιδειχθῇ περισσοτέρα ἐκτίμησις ὑπὸ τοῦ Κράτους καὶ μεγαλύτερα συμπάθεια ὑπὸ τῆς κοινωνίας εἰς τὸν ναυτικὸν κλάδον, τότε θὰ ἐξυψωθῇ ἡ στάθμη τῆς ζωῆς καὶ θὰ πολλαπλασιασθῇ ὁ ἀριθμὸς τῶν Ἑλληνικῶν οἰκογενειῶν, αἱ ὁποῖαι ἐν ἀγαλλίᾳ θὰ πανηγυρίζωσι κατ' ἔτος τὰς χαρμοσύνους ἡμέρας τῶν Χριστουγέννων καὶ τοῦ Νέου Ἑτους.

ΛΟΝΔΙΝΟΝ, τῇ 26 Δεκεμβρίου 1936.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Β. ΜΕΤΑΞΑΣ  
Πλοίαρχος Ε. Ν.

## C. K. HANSEN

### COPENHAGEN

ΟΙΚΟΣ ΙΔΡΥΘΗΣ ΤΩ' 1856

ΕΦΟΠΛΙΣΤΗΣ, ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΕΜΠΟΡΟΣ, ΚΑΝΟΝΙΣΤΗΣ  
ΑΒΑΡΙΩΝ, ΝΑΥΛΟΜΕΣΙΤΗΣ, & ΠΡΑΚΤΩΡ ΑΣΦΑΛΕΙΩΝ

ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘ. "HANSEN,"

ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: CENTRAL 72 (10 ΓΡΑΜΜΑΙ), ΚΥΡΙΑ ΓΡΑΜΜΗ STATS 3 (2 ΓΡΑΜΜΑΙ)

ΟΛΟΙ ΟΙ ΚΩΔΙΚΕΣ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ

ΤΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΑΝΟΙΚΤΑ ΗΜΕΡΑΣ & ΝΥΚΤΟΣ ΔΙΑ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ ΑΒΑΡΙΩΝ

ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ 53010 CENTRAL



## ‘Η έπιβατηγός ναυτιλία

Θά παραίτησαν, ίσως, να περιλάβωμεν εις την καθ’ όλου ανάσκόπῃ των πεπραγμένων της έμπορευματικής ήμῶν δραστηριότητος καί την έπιβατηγόν ναυτιλίαν. Τίποτε τὸ αξιοσημείωτον δὲν ἔχει νὰ ἐπιδείξῃ αὕτη κατὰ τὸ ἀπελθόν ἔτος καί καμμίαν πρωτοβουλίαν ἀπὸ μέρους τοῦλάχιστον τοῦ ναυτιλιακοῦ κεφαλαίου δὲν ἀνελήφθη διὰ τὴν προώθησιν τῶν ζητημάτων της. Ἀπὸ τῶν αὐτῶν στηλῶν πέρουσι εἶχομεν προθῆ εἰς τὴν διαπίστωσιν, ὅτι έπιβατηγός ναυτιλία ἐν τῇ πραγματικότητι δὲν ὀφίσταται. Ὅλῃ γὰρ τινὰ καλὰ σκάφη δὲν ἀποτελοῦν θέβαια ἕνα στόλον ἀντάξιν τῶν παραδόσεων καί τῆς ναυτικότητος τῆς χώρας μας. Μάλιστα, ἐπομένως, εἶνε, πιστεύομεν, τὸ ἔργον τῆς ἐπαναλήψεως γνωστῶν πλέον πραγμάτων, τοῦ καταλογισμοῦ εὐθυνῶν διὰ τὴν ἔκπτωσιν τῆς έπιβατηγού ναυτιλίας καί τῆς ἀναδρομῆς εἰς τὸ παρελθόν, τὸ τὸσον πλούσιον εἰς ὥρας τοῦ Ἑλληνικοῦ έπιβατηγού πλοίου ἐπιτυχίας. Θὰ ἐπερίτευν ἀκόμη ἡ προσπάθεια νὰ παρατάξωμεν ἐπιχειρήματα καί ν’ ἀναφέρωμεν ἀριθμούς, καταδεικνύοντες τὴν πολῦτιμον συμβολὴν τοῦ κατ’ ἐξοχὴν πλουτοπαραγωγικοῦ τούτου κλάδου τῆς Ναυτιλίας μας εἰς τὴν ἀνάπτυξιν καί τὴν ἐξυπηρέτησιν τῆς ἐθνικῆς ἡμῶν οἰκονομίας.

Ὑποχρεωμένοι, ὅμως, νὰ ἐκτείνωμεν τὴν ἔρευνάν καί πρὸς τὴν ἐλαχίστην πτυχὴν τῆς θαλασσινῆς μας ἐπιδόσεως, θὰ σταματήσωμεν ἐπ’ ὀλίγον καί εἰς τὸ περί έπιβατηγού ναυτιλίας κεφάλαιον. Δὲν θὰ διατυπώσωμεν καί πάλιν τὰς ἀνυσυχίας μας διὰ τὸ μέλλον οὐδὲ θὰ ἐκταθῶμεν εἰς κρίσεις ἐπὶ ὧν ἐγράφησαν καί ἐλέχθησαν καθ’ ὅλον τὸ ἔτος περί τῆς ἀκαθέκτου πρὸς τὰ Μεσογειακά ὕδατα ἐξορμήσεως τῆς θαλασσινῆς μας ἐπιχειρηματικότητος, πού εὐφάνταστοί τινες κύκλοι ὠραματίσθησαν. Προσγειωμένοι εἰς τὴν σκληρὰν πραγματικότητα, θ’ ἀναφέρωμεν ἡρώδως διὰ τὴν περί τῆς έπιβατηγόν ναυτιλίας λαθόντα χώραν γεγονότα καί θὰ εὐχρηθῶμεν νὰ τὴν ἴδωμεν ὁπωσδήποτε ἀνασυγκροτούμενην, συμμετέχουσαν καί αὐτὴν εἰς τὴν Μεσογειακὴν κίνησιν, ἀπὸ τῆν ὁποίαν ἐξέλιπε σχεδὸν παντελῶς.

Εἰς τὴν παρούσαν Κυβέρνησιν ἔλαχεν ὁ θαρὺς κλῆρος τῆς ἐκκαθαρίσεως πλείστων ὧν ἐμπορευματικῶν ζητημάτων, τὰ ὁποῖα ἐν ἐκκρεμότητι ἐκληροδόησε τὸ παρελθόν. Ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῆς έπιβατηγού ναυτιλίας ἔργον αξιοσημείωτον τῆς

Κυβερνήσεως ὑπῆρξεν ἡ ἀποκατάστασις, κρατικῇ ἐπιχορηγήσει, τῆς γραμμῆς Κύπρου — Συρίας — Παλαιστίνης. Ἐξέπληρωθῇ οὕτω μία ποικιλοτρόπως ἐκδηλωθεῖσα ἐπιθυμία τῶν Κυπρίων καί διηκολύνθη τὰ μέγιστα ἡ συχνὴ ἐπαφὴ τῶν πρὸς τὴν Ἑλλάδα καί τὴν ἐμποροβιομηχανικὴν κίνησιν τῆς Χώρας μας πρὸς τὴν Μεγαλόνησον καί τοὺς πέραν αὐτῆς λιμένας τῆς Ἀνατολικῆς Μεσογείου.

Σύντονοι ἐπίσης προσπάθειαι κατεβλήθησαν διὰ τὴν ἀνασῶτασιν τῆς γραμμῆς Βορείου Ἀμερικῆς. Τρεῖς κατὰ σειρὰν διαγωνισμοὶ προσεκηρύχθησαν, τὸ Κράτος προσέφερε τὴν ὑλικὴν ἀρωγὴν του, ἀλλ’ ἀτυχῶς τὸ ἡμέτερον καί τὸ ξένον, — διότι καί πρὸς αὐτὸ ἀπημύνθημεν, — ἐφοπλιστικὸν κεφάλαιον ἀπρόθυμον ἐδείχθη εἰς τὴν ἀνάληψιν τῆς γραμμῆς. Ἀπομένον ἦδη ὑπὸ συζήτησιν αἱ ὑποβληθεῖσαι τελευταῖαι προτάσεις τοῦ κ. Μαρή Ἐμπειρικοῦ καί τοῦ κ. Παναγούλη. Λεπτομέρειαι τῶν προτάσεων αὐτῶν δὲν ἀνεκοινώθησαν. Πάντως, ὁ μὲν κ.Μ. Ἐμπειρικός προέτεινε ν’ ἀναλάβῃ τὴν συμβατικὴν ἐκτέλεσιν τῆς γραμμῆς διὰ τοῦ «Βύρωνος» καί τὴν ἐν καιρῷ ἀντικατάστασιν αὐτοῦ δι’ ἄλλου, πιθανῶς καί νεοτεκτού ὑπερωκεανίου, ταχύτητος καί χωρητικότητος ἐντὸς τῶν προδιαγραφῶν διὰ τὸ πρὸς προκηρυχθέντος διαγωνισμοῦ ὁρίων καί ἴσως πέραν αὐτῶν, ὁ δὲ κ. Παναγούλης, εὐρισκόμενος ἦδη εἰς Ἀγγλίαν, διὰ νὰ διαπραγματευθῇ τὸ ζήτημα μετὰ τὴν «Κιούναρ - Οὐάϊτ», προτείνει νὰ θέσῃ ὑπὸ τὴν σημαίαν μας, συνιστὰς πρὸς τοῦτο Ἑλληνικὴν ἑταιρίαν, τὸ ὑπερωκεανίου «Laurentie» καί ν’ ἀναλάβῃ τὴν συμβατικὴν ὑποχρέωσιν ἐκτελέσεως ὁριζουμένων πρὸς τὴν Νέαν Ὑόρκην δρομολογίων, ἐπιχορηγούμενων ὑπὸ τοῦ Κράτους, ἀντὶ 15.000.000 δραμῶν ἐτησίως. Ἀγνωστον εἶνε εἰσατέτι ποῖα ἐκ τῶν δύο προτάσεων θὰ προκριθῇ ὥς ἡ μάλλον συμφέρουσα καί ἐξυτηρητικὴ. Γεγονὸς ὅμως εἶνε, ὅτι πολλαὶ διαγραφονται ἐλπίδες διὰ τὴν ἐντὸς τοῦ πρώτου προσεχούς ἐξαμήνου ἀνασῶτασιν τῆς πρὸς τὸν Νέον Κόσμον γραμμῆς.

Ὅσον ἀφορᾷ τὴν Ἀκτοπλοίαν, τὰς τελευταίας ταύτας ἡμέρας ἐγνώσθη, ὅτι ἡ Κυβέρνησις, μετὰ μακρὰν τὸν ἀκτοπλοϊκοῦ ζητήματος μελέτην, κατέληξεν εἰς τὴν ἀπόφασιν τῆς κατ’ ἀρχὴν ἀποδοχῆς τῶν προτάσεων τοῦ «Ἀγγλο - Ἑλληνικοῦ Ὁμίλου», Ἐπιτροπῇ ἐκ τῶν κ. Κ. Ν. Θαλασσινού, πλοίαρχου - λιμενικοῦ, Ν. Κομνηνῆ, ἀναγέρτου λιμενικοῦ ἀξιωματικοῦ, Γ. Δομεστίου, ἐφοπλιστοῦ, Π. Παπαμιχαλοπούλου, προέδρου τῶν ναυτικῶν πρακτόρων, καί Α. Τσαλίκη, τῆς Τραπεζῆς τῆς Ἑλλάδος, συνστήσῃ διὰ τὴν ἐπεξεργασίαν τῶν ὧν τῆς σχετικῆς συμβάσεως. Ὑπὸ ποίας προϋποθέσεις παραχωρεῖται τὸ μονοπώλιον τῆς ἀκτοπλοίας καί ποίας ὑποχρεώσεις ἀναλαμβάνει ὁ ἀνάδοχος οὐδὲν τὸ συγκεκριμένον ἀνεκοινώθη εἰσατέτι. Παρακινδυνευμένη δὲ ἦτο ἡ ἀναγραφὴ ἀνεξαρτησίτων πληροφοριῶν. Πάντως ἡ Κυβέρνησις, προκειμένη νὰ ἐκχωρήσῃ τοιαύτης ἐκτάσεως μονοπώλιον, θὰ περιφρουρήσῃ πλήρως τὰ δημόσια καί ἰδιωτικὰ συμφέροντα καί κατ’ ἀπόλυτον τρόπον θὰ κατοχυρώσῃ τὴν ἀνανέωσιν τοῦ πλωτοῦ ὕλικου τῆς έπιβατηγού ναυτιλίας μας καί τὴν παγίαν ἐπίπλυσιν τοῦ ἐπὶ τόσα ἔτη ταλανίσαντος Κυβερνήσεως, ὑπηρεσίας καί ἐ-

φοπλιστὰς ἀκτοπλοϊκοῦ προβλήματος.

Αὐτὸς ἐν ὀλίγοις ὑπῆρξεν ὁ πενιχρὸς ἀπολογισμὸς τῶν περὶ τὴν έπιβατηγόν ναυτιλίαν πεπραγμένων. Ἄς ἐλπίσωμεν, ὅτι εἰς τὸ τέλος τοῦ εἰσελθόντος ἔτους θὰ εὐρεθῶμεν εἰς τὴν εὐχάριστον θέσιν νὰ διαπιστώσωμεν ἀπὸ τῶν ἰδίων στηλῶν τὴν ἐπιτυχίαν τῆς ἀναληφθεῖσας ἀνακαινιστικῆς προσπάθειας καί τὴν εὐδόκῃ-μον σταδιοδρομίαν τοῦ έπιβατηγού μας πλοίου πέραν καί τῶν χωρικῶν ὁδῶν.

## Αἱ «τακτικαὶ γραμμαὶ»

Ἐπανερχόμενοι ἐπὶ τοῦ τὸσον καί εἰς τὸ παρελθόν ἀπασχολήσαντος τὰς σελίδας μας ζητήματος τῶν ἐκ τῆς Μεσογείου καί ἐντὸς αὐτῆς τακτικῶν γραμμῶν, θὰ ἐχρειάζετο ἴσως νὰ προβῶμεν εἰς μίαν διευκρίνισιν. Δὲν πιστεύομεν, ὅτι, παρ’ ὅσα καί ἂν ἐγράφησαν κατὰ καιροὺς καί παρὰ τὰ ὀλίγα καί πάλιν πού κατωτέρω θ’ ἀναφέρωμεν περὶ τῆς «λάϊνερ» ὁργανώσεως, θὰ μεταπεισθῇ τὸ ἐφοπλιστικὸν κεφάλαιον, καί μάλιστα σήμερον, νὰ στρέψῃ ἐπισταμένως πῶς τὴν προσοχὴν του καί πρὸς τὸν κλάδον αὐτὸν τῆς ναυτικῆς διομηχανίας, τὸν μάλλον συγχρονισμένον καί περισσότερον προσαρμολόμενον πρὸς αὐτὰς τὰς νεωτέρας κατευθύνσεις τῆς παγκοσμίου οἰκονομίας. Ἐπιτελοῦμεν ἄλλως ἕνα καθήκον συνάδον πρὸς τὴν ἀποστολὴν μας, ἐπισημαίνοντες τὰ τρωτὰ τῆς ὅλης ναυτιλιακῆς ἡμῶν ἐπιδόσεως καί καταδεικνύοντες, ὅση ἡμῖν δύναμις, τὰς ἐλλείψεις αὐτῆς. Οὐσιώδη δὲ πράγματα τῆς Ναυτιλίας μας ἔλλειψιν θεωροῦμεν τὴν ἀπόλυτον, κατ’ ἐξάρεσιν ὧν τῶν ναυτιλίων τοῦ κόσμου, προσήλωσιν τῶν ἐφοπλιστῶν μας εἰς τὰ «τράμπς» φορτηγὰ καί ἐπικριτέα πιθανὸν ἐν τινι μέτρῳ νὰ εἶνε ἡ κατασπορά τοῦ συνόλου τῆς ναυτιλιακῆς μας δραστηριότητος ἀνὰ τὰς μακρινὰς θαλάσσας καί τὰς ὑπερπόντια κέντρα φορτώσεως. Μικρὸν, ἔστω, μέρος τῆς θαυμαστῆς πρὸς τὰ θαλάσσια ἔργα ἐπιδόσεώς μας θὰ ἔπρεπε στενωτέρον νὰ ἦτο προσηρμοσμένον εἰς τὰς οἰκονομικὰς τῆς Χώρας μας ἐπιδιώξεις καί εἰς τὴν ἀμεσον αὐτῶν ἐξυπηρέτησιν ν’ ἀπέβλεπε.

Πατροπαράδοτος, θέβαια, εἶνε ἡ πρὸς τὰ φορτηγὰ πλοῖα εἰδικεῖσις τοῦ Ἑλληνοῦ ναυτίλου, ἡ εἰς τακτικὰς δὲ γραμμάς συγκρότησις μιᾶς ναυτιλίας ὅχι καί τὸσον συμφυῆς πρὸς τὸν ἀτομικόν, τὸν ἀνοργάνωτον πολλάκις, καί τὸν ἐκ τούτου καταμερισμὸν τῶν ναυτιλιακῶν κεφαλαίων, πού διὰ κρίνει τὴν παρ’ ἡμῖν πλοιοκτησίαν. Δὲν τίθεται ἀκόμη ἐν ἀμφιβολῇ ἡ πλουτοπαραγωγικὴ δυναμικότης τοῦ Ἑμπορικοῦ μας ναυτικοῦ καί ὑπὸ τὴν σημερινὴν του σύνθεσιν, οὐδὲ ἡ συμβολὴ τοῦ Ἑλληνικοῦ φορτηγού εἰς τὴν παραγωγὴν τῶν οἰκονομικῶν δυνάμεων τῆς Χώρας μας. Ἀναμφίλεκτον προσέτι εἶνε, ὅτι οἱ ἐφοπλισταὶ μας, ἀκολουθοῦντες ἕνας ἕκαστος τὰς παρορμήσεις τῆς ἰδίας αὐτοῦ πρωτοβουλίας, σημαντικὸν ἐπέτελεσαν ἔργον. Ἐπέτυχον τὴν ἐδραίωσιν τοῦ ναυτιλιακοῦ ἡμῶν οἰκοδομήματος καί ἐπωφελοῦμενοι τῶν σημερινῶν εὐνοϊκῶν συνθηκῶν ἐργασίας, εἰς ζήλευτον σημείον ἀκμῆς τείνουσι ν’ ἀναγάγουν τὴν Ναυτιλίαν μας. Παρὰ ταῦτα, ὅμως, πρέπει ν’ ἀνομολογήθῃ, ὅτι τὰ ἴδια αὐτῶν συμφέροντα παρῆλθον οἱ ἐφοπλισταὶ μας καί παρεκώλυσαν αὐτὴν τὴν συγκεκριμένην ἀνάπτυξιν τῆς Ναυτιλίας μας καί τὴν ὑγίαν τὴν ὁργανώσιν, διότι δὲν ἠθέλησαν, ὅτε ἀκόμη εὐθετος ἦτο ἡ περίπτωση, ὅτε ἀθρόως κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς κρίσεως προσεφέροντο εἰς ἐξευτελιστικὰς τιμὰς σκάφη κατάλληλα διὰ τὰς μεταφορὰς γενικῶν ἐμπορευμάτων, νὰ ἐμπλοκίσουν τὸν ἐμπορικὸν μας στόλον μὲ τοιαῦτα φορτηγὰ μετρίως χωρητικότητος καί ὁμοίου περιπτώτου τύπου. Θὰ ἦσαν ταῦτα πρόσφορα ν’ ἀναλάβουν τὴν ἐξυπηρέτησιν γραμμῶν τινῶν ἐκ διαφόρων σημείων τῆς Μεσογείου πρὸς ἄλλους λιμένας αὐτῆς πρὸς τὸ Κόντινεντ, τὴν Βαλτικὴν καί τὴν Ἀγγλίαν.

Δὲν δραματίζομεθα τὴν ἀπότομον στροφὴν τῆς ναυτιλιακῆς μας δραστηριότητος πρὸς νέας ὁδὸς κατευθύνσεις. Φαντασιοπληξίαν θ’ ἀπέτελει τοῦτο καί ματαίαν, ἀντιθετὸν πρὸς τὴν πραγματικότητα, ἐπιδιώξιν. Μὲ ὀλίγα, ὅμως, κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς κρίσεως κεφάλαια θὰ καθίστατο ἐφικτὸν νὰ τεθοῦν αἱ πρώται θάσεις τῆς ὁργανώσεως καί ὑπὸ τῆς Ναυτιλίας μας τακτικῶν τινῶν γραμμῶν μὲ κατάλληλα πλοῖα τοῦτο σκάφη.

Θὰ μᾶς προβληθῇ, ἴσως, ὅτι ἡ ἀνεπάρκεια τῶν κεφαλαίων καί αἱ ἀγωνιώδεις στιγμαὶ, ὑπὸ τὰς ὁποίας, λόγω τῆς δέυτητος τῆς κρίσεως, ἐτέλουν οἱ ἐφοπλισταὶ μας, δὲν ἐπέτρεψαν τότε εἰς αὐτοὺς τὴν ἀνάληψιν τοιούτων ἐγχειρημάτων. Ἀλλ’ ἡ παρατήρησις αὕτη ἐν μέρει δύναται νὰ εὐσταθήσῃ. Διότι, παρὰ τὴν κρίσιν, τὰ κεφάλαια δὲν ἀπέλιπον ἀπὸ πλείστους ὁσοὺς ἐκ τῶν ἐφοπλιστῶν μας καί τὸ ἐγχείρημα τῶν τακτικῶν γραμμῶν δὲν ἦτο καί τὸσον ἀσταθές, οὐδὲ ἐνέκλειε τὸν κίνδυνον τῆς ἀπωλείας τῶν κεφαλαίων, πού θὰ διεισθύνοντο. Εἰς ἄνοιαν βετῶν δεδομένων καί τὴν ἀδιαφορίαν μᾶλλον πρὸς τὴν ἐξαιρετικὴν διὰ τὴν οἰκονομίαν μας σημασίαν, ὅπως καί τὸ Ἑλληνικὸν πλοῖον συμμετάσχει εἰς τὴν εἰσαγωγικὴν καί ἐξαγωγικὴν κίνησιν τῆς ἰδίας ἡμῶν Χώρας καί τῶν γειτονικῶν μας Κρατῶν, τῶν ἐστερημένων εἰσατέτι ἐπαρκούς ναυτιλιακῆς ἐπιδόσεως, ὀφείλεται μᾶλλον ἡ σημερινὴ τῆς Ναυτιλίας μας μονόπλευρος σύνθεσις εἰς «τράμπς» ὑπερπόντια φορτηγὰ.

Ὁ Ἑλληὴν ἐφοπλιστὴς κατὰ τὴν ἐνίσκηνσιν τοῦ ἐπαγγελματὸς του ἀποβλέπει, θεβαίως, ν’ ἀποκομίσῃ κέρδος τι ἐκ τῆς ἐπιχειρήσεώς του. Δὲν ἡμπορεῖ νὰ στηρίξῃ τὴν ἐπιχειρηματικότητά του εἰς «αἰσθηματολογία», ὅπως, πρὸ μηνῶν ἐπὶ τοῦ αὐτοῦ θέματος γράφων, ἐτόνισε φίλος συνεργάτης μας: Ἄς ἴδω-



μεν όμως εκ των πραγμάτων, αν απλήν «αίσθηματολογία» αποτελέσει ή οργάνωσις τακτικών γραμμών και πώς εξηγηθεί το εξαιρετικόν ενδιαφέρον των ξένων σημαίων διά την εκ της Μεσογείου κίνησην, πρὸς εξυπηρέτησιν της οποίας δλονέν και νεότευκτα σκάφη με ὑψηλὸν κόστος ναυπηγήσεως διατίθενται παρ' αὐτῶν.

Δὲν θὰ θελήσωμεν νὰ προστρέξωμεν εἰς τὴν σημερινὴν κίνησην ἐκ της Μεσογείου πρὸς τὴν Βόρειον Εὐρώπην τῶν τακτικῶν γραμμῶν. Ἡ ἀπὸ τινος σημειομένη ἐκτακτος ζωηρότης τῶν θαλασσίων μεταφορῶν ἄμεσον ἔσχε τὸν ἀντίκτυπὸν της καὶ εἰς τὰς Μεσογειακὰς τοιαύτας, ὥστε δικαιολογημένη νὰ εἴνε ἡ ἐντατικὴ ἀπασχόλησις ὧν τῶν πλοίων γραμμῆς τῶν ξένων ἐταιριῶν καὶ ἡ χρονικὴ ναύλωσις παρ' αὐτῶν καὶ ἄλλων σκαφῶν διὰ νὰ ἐπαρκέσουν εἰς τὰς ὑποχρεώσεις των. Ἀπασχολοῦνται σήμερον εἰς τὰς τακτικὰς ἐκ της Ἀνατολικῆς Μεσογείου καὶ τοῦ Εὐξείνου Πόντου πρὸς τὴν Βόρειον Εὐρώπην καὶ τὴν Ἀγγλίαν γραμμὰς 150 περίπου σκάφη, πολλὰ δ' ἐξ αὐτῶν ταχύτατα καὶ ἰσως ὁ διατιθέμενος χώρος των ἀνεπαρκὴς πολλὰκις νὰ εἴνε. Θ' ἀνατρέξωμεν μᾶλλον εἰς τὸ ἐγγὺς παρελθόν, εἰς τὰ προηγούμενα ἔτη, ὅτε τὰ φορτηγὰ μας δυσχερῆς ἀκόμη ἀντιμετώπιζον εἰς τὴν ἐξεύρεσιν ἐργασιῶν. Κατὰ τὸ 1935 λ. χ. εἰς 120 ὑπελογίζοντο τὰ ξένα σκάφη, ἅπαντα τακτικῶς καὶ ἀνελλιπῶς ἐξυπηρέτων τὰς ἐκ της Ἀνατολικῆς Μεσογείου γραμμὰς, ἥτοι ἀπὸ τὴν Ἑλλάδα, τὴν Τουρκίαν, τὴν Βουλγαρίαν, τὴν Ρουμανίαν, τὴν Παλαιστίνην καὶ τὴν Αἴγυπτον. Ποία τὴν αἰ ἀποδόσεις αὐτῶν; Ἀρκούντως καταφαίνονται ἀπὸ τὴν εὐρύτητα τῶν ναυπηγικῶν προγραμμάτων, πού ὅλαι αἱ ξένα ἐταιρίαι ἀπὸ διείας προβαίνουν καὶ ἀπὸ τὴν ἀύξησιν της χωρητικότητος τῶν νεοναυπηγῶν τούτων πλοίων. Κατασκευάζονται καὶ διατίθενται ἤδη σκάφη εἰς τὰς Μεσογειακὰς γραμμὰς 6—7.000 τόννων ἐναντι τῆς γνωστῆς χωρητικότητος τῶν 3—4.000 τόννων τῆς παλαιότερας ἐποχῆς. Ἀλλὰ θὰ ἀναφέρωμεν καὶ ἀριθμῶν. Δὲν εἶνε τὸ παρὰπάν ἐξωγκωμένον, πιθανὸν ἀκόμη καὶ κατώτεροι τῆς πραγματικότητος. Ξένῃ ἐταιρίᾳ ἐξετέλεσε κατὰ τὸ 1934 δρομολόγια 38 διὰ τῶν σκαφῶν της ἐκ της Ἀνατολικῆς Μεσογείου με ναύλους μόνον ἐπιστροφῆς 150.000 λιρῶν περίπου. Κυκλικὸν ταξίδιον νεοτεύκτου σκάφους, διαρκείας δύο μηνῶν, ἰσως κατὰ περισσώτερον, ἀπέδωκεν εἰς ναύλους 16.000 λιρῶν θεωρηθὲν διὰ τὸ 1935 ὡς ρεκόρ. Συνήθεις ὅμως ἦσαν αἱ ἀποδόσεις τῶν 10—12.000 λιρῶν κατὰ ταξίδιον δι' ἄλλα σκάφη τῆς αὐτῆς ἐταιρίας.

Εἰς τὴν ἀφθονον ταύτην πηγὴν ἐργασίας ἀπὸ τὰς ἐγγυτέρας θαλάσσας μας, ἀπὸ αὐτὰ τὰ χωρικά ἡμῶν ὕδατα, ἡ ναυτικὴ Ἑλλάς, με τὴν θαυμαστὴν ἐπιχειρηματικότητά της, δὲν ἐπεδίωξε, με δὴν θὰ ἔπρεπε δραστηριότητα νὰ συμμετάσχη. Ἐστρεφεῖτο ὁ Ἕλλην ἐφοπιστὴς τὴν καταλλήλων πλοίων, τῆς καταλλήλου οργάνωσος, ἰσως δὲ καὶ τῆς ἐπιβεβλημένης ψυχροσυνθέσεως διὰ μίαν οργάνωσιν, ἥτις προϋποτίθεται, ὅτι τὴν διακρίνει τάξις, ἀκρίβεια, ἀπόλυτος καλὴ μεταχειρίσις τοῦ φορτίου καὶ τὸ σοβαρὸτερον ἀσφαλιστικὴ πίστις ἀκεραιὰ. Δὲν ἰσχυρίζομεθα, ὅτι διὰ τῆς συμμετοχῆς τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου εἰς τὰς Μεσογειακὰς μεταφορὰς θὰ ἦτο ποτὲ δυνατόν νὰ παύσωμεν ἔχοντες ἀνάγκην διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν τῆς ἐμπορικῆς κινήσεως τῆς Χώρας μας τῶν ξένων πλοίων γραμμῶν. Εἰς ἄλλους δέδοται νὰ ἐμφανίζονται τοιαῦτα ἐπιδιώκοντες. Ἡ Ἑλλάς καὶ γενικώτερον ἡ Ἑγγύς Ἀνατολή, με ἑλλειψιν λιμενικῶν κέντρων εὐρυτάτου «χίντερ-λάντ» καὶ με τὴν εἰς ὁμούς καὶ λιμενίσκους κατανομήν της ἐξαγωγικῆς της κινήσεως χρειάζεται μεταφορικὰς ὑπηρεσίας πυκνὰς καὶ διὰ πολλῶν πλοίων διὰ νὰ παραλαμβάνουν κατὰ μικρομερίδας τὰ προϊόντα της, συγκεντρωνόμενα καθ' ὅλην τὴν ἑκτασιν τῶν ἀκτῶν της. Ἀξίον πάσης ἐκτιμήσεως, ἀνεξαρτήτως τοῦ κέρδους, πού ἐπιδιώκουν, εἶνε τὸ ἔργον τῶν ξένων πλοίων διὰ τὴν θεραπείαν τῶν μεταφορικῶν μας ἀναγκῶν. Πάντως, ὁμως, ἡ Ναυτιλία μας θὰ ἔπρεπε νὰ διαθέτῃ εἰκοσάδα τοῦλάχιστον καταλλήλων φορτηγῶν ἵνα συμμετέχη, ἐν συνεργασίᾳ καὶ με τὰ ξένα πλοία, εἰς τὴν ἰδίαν ἡμῶν ἐμπορικὴν κίνησην καὶ εἰς τὴν τῶν γειτονικῶν χωρῶν.

Θὰ νομισθῇ ἰσως παρὰ τῶν μὴ εἰδῶτων ὑπερβολή, ὅτι ἡ Ἑλλάς καταβάλλει σήμερον ὑπερεξακοσίας χιλιάδας λιρῶν ἑτησίως εἰς ναύλους ἐπιβατῶν καὶ ἐμπορευμάτων εἰς τὰς ξένας σημαίας. Θὰ ἦτο μήπως μικρόν τὸ ὄφελος, ἀν ἐκ τοῦ ποσοῦ τούτου διακόσαιο χιλιάδες λιρῶν ἑτησίως ἐκ τῶν Ἑλληνικῶν μόνον ναύλων περιήρχοντο εἰς τὰ ἐθνικὰ πλοία καὶ κατελείποντο πάλιν εἰς τὸν τόπον μας κατὰ μέγιστον ποσοστὸν διὰ τὴν κάλυψιν τῶν ἀναγκῶν τῶν σκαφῶν, πού θὰ τὰς εἰσέπραττον, λόγω μισθοτροφοδοσίας, ἐπισκευδῶν, ἀγορῶν ὕλικῶν κλπ. ἀφοῦ τὰ πλοία μας ταῦτα κατὰ δῆμιον τοῦλάχιστον θὰ ἐπισκεπτόντο τοὺς ἐθνικοὺς λιμένας καὶ αὐτοὺς θὰ εἶχον θάσιν τῆς ἐργασίας των; Ἀλλὰ πλὴν τῶν πρὸς τὴν Βόρειον Εὐρώπην γραμμῶν, δὲν θὰ ἦτο δυσχερὴς ἡ καθιέρωσις καὶ δύο ἀκόμη δρομολογίων ἐκ της Μαύρης Θαλάσσης καὶ τοῦ Δουνάβεως πρὸς τὴν Ἀνατολικὴν καὶ Δυτικὴν Μεσόγειον. Θὰ συμμετεῖχεν ἡ σημαία μας εἰς μίαν ἐργασίαν τόσο γνῶριμον ἄλλοτε εἰς αὐτήν, ἥτις τείνει ἡμέρᾳ τῇ ἡμέρᾳ νὰ ἐκλείψῃ διὰ τὸ Ἑλληνικὸν φορτηγόν.

Αὐταὶ αἱ ξένα ἐταιρίαι, αἱ ἐκμεταλλεόμεναι τὴν Μεσογειακὴν κίνησην, ἀνομολογοῦν τὸ δικαίωμα τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας νὰ λάβῃ μέρος εἰς μίαν ἐργασίαν, ἥτις κατὰ κύριον λόγον εἰς αὐτὴν ἀνήκει. Μὲ κάποιαν δ' ἐκπληξιν βλέπουν τοὺς ἐφοπιστάς μας ἀπέχοντας ἐξ αὐτῆς. Ὅταν ἡ Πολωνία με τὴν νεαράν

ναυτιλίαν της καὶ ἡ Φινλανδία με τὴν μικρὰν χωρητικότητά της ἔκριναν ὡς μίαν ἀνάγκην τὴν καθιέρωσιν τακτικῆς γραμμῆς ἐκ τῶν λιμένων της πρὸς τὴν Μεσόγειον δι' ἐθνικῶν πλοίων, δὲν εἶνε, τῇ ἀληθείᾳ, ἀποκαρδιωτικὸν τὸ φαινόμενον τῆς ἰδικῆς μας ναυτιλίας, ἥτις, ἐνῶ τόσοσ σημαντικὸς ἀπέβη παράγων εἰς τὰς διεθνεῖς μεταφορὰς, ἀγνοεῖ τὰς ἐθνικὰς μας τοιαύτας;

Καὶ ἔχει τόσην ἀνάγκην ἡ Χώρα μας τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου. Κατασταλτικὸς θὰ ἐπέδρα ἡ συμμετοχὴ του εἰς τὰς μεταφορὰς μας διὰ τὸν καθορισμὸν τῶν ναύλων, ἐνῶ θὰ ἠδυνάμεθα καὶ νὰ ἐλπίσωμεν, ὅτι, οὖν τῷ χρόνῳ, ἡ «λαίανερ» ἐθνικὴ ὁργάνωσις τὴν διανόειν νέων ἀγορῶν καταναλώσεως διὰ τὰ προϊόντα μας θὰ διηκώλυνεν. \* \* \*

Ἀλλὰ παρὰ τὴν τοιαύτην ἀπομάκρυνσιν της θαλασσινῆς μας δραστηριότητος ἐκ τῶν ἐθνικῶν θάσεων, διὰ τὴν ὁποίαν αἱ μεταπολεμικαὶ συνθήκαι ἐργασίας, ἡ ἐπαύξεισις τῆς χωρητικότητος της Ναυτιλίας μας, ἡ πρὸς τὴν θάλασσαν στροφὴ τῶν γεωργικῶν χωρῶν καὶ ἡ διόγκωσις τῆς Ἰταλικῆς ναυτιλίας, ὅχι ὀλίγον συνέβαλον, ἔχομεν νὰ ἐπιδειξώμεν, τὴν ἀξίαν πάσης ἐξάρσεως, πάσης ὑποστηρίξεως ἀπὸ μέρους τοῦ τε Κράτους καὶ τοῦ ἐμπορικοῦ μας κόσμου πρωτόθουλον προσπάθειαν τῆς «Ἑλληνικῆς» ἐταιρίας τακτικῶν γραμμῶν. Ἀγωνισθεῖσα καὶ παλαίουςα εἰσέτι κατὰ μυριάς ὅσον δυσχερῶν καὶ προκαταλήψεων, κατὰ τῆς ἐμφανούς, ἰδίᾳ εἰς τὰ πρῶτά της θήματα, ἀντιδράσεως τῶν ξένων ἐταιριῶν, ἐπέτυχεν νὰ ἐδραίωση τὴν θέσιν της, τὴν ἐμπιστοσύνην τῶν φορτωτῶν νὰ προκαλέσῃ, νὰ διατηρήσῃ τὰ τακτικὰ της δρομολογία καὶ ἐπωφελομένη τῶν καλῶν ἐργασιῶν τοῦ ἀπελθόντος ἔτους νὰ ἐμπλουτίσῃ τὸν στόλον της καὶ δι' ἄλλων πλοίων. Ἀπασχολεῖ σήμερον εἰς τὰς γραμμὰς της πέντε φορτηγὰ γραμμῆς καὶ παρὰ τὸ δύσκολον τῆς ἐξεύρεσεως εἰς τὴν ἀγορὰν μεταχειρισμένων πλοίων, καταλλήλων διὰ τὸ Μεσογειακὸν ἐμπόριον, εὐρὴ καὶ σταθερὸν προοιμίζεται τὸ μέλλον της. Τὰ ἀποτελέσματα τῆς μεταφορικῆς κινήσεως τῆς «Ἑλληνικῆς», περὶ δὲν γράφομεν εἰς ἄλλην σελίδα, εἶνε ἀρκούντως ἱκανοποιητικά; παρήγορον δὲ εἶνε, ὅτι ἀμέριστον εὖρε τὴν ὑποστήριξιν εἰς τὸ ἔργον της καὶ ἀπὸ μέρους τῶν Τουρκῶν ἐξαγωγέων. Μὲ ἐξαιρετικὴν στοργὴν θὰ ἔπρεπε νὰ περιβιάζομεν τὴν τόσον καρποφόρον προσπάθειαν τῆς «Ἑλληνικῆς». Ἰσως ἀπὸ αὐτὴν νὰ ἴδωμεν μίαν ἡμέραν πληρωμένην, ἔστω καὶ κατὰ μέρος, μίαν ζωτικὴν τῆς οἰκονομίας μας ἀνάγκην καὶ ἀντικρύσωμεν τὴν πραγμάτωσιν μιᾶς τῶν σημαντικωτέρων ναυτιλιακῶν μας ἐπιδιώξεων.

## Τὰ ζητήματα τοῦ ἐμφύχου ὕλικου

Ἐκτενέστερον πῶς ἡσχολήθημεν, ἀνασκοποῦντες τὰ πεπραγμένα τῆς Ναυτιλίας μας, εἰς τὴν ἔρευναν τῶν σχετικῶν με τὴν ἐκμετάλλευσιν καὶ τὴν ἀπόδοσιν τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου ζητημάτων, διὰ τὰ ὁποῖα ἀμεσώτερον τῶν ἐφοπιστῶν εἶνε τὸ ἐνδιαφέρον. Δύο, ὅμως, εἶνε οἱ δημιουργικοὶ τοῦ ἐμπορικοῦ μας ναυτικοῦ παράγοντες, ἑλλειψὶς δὲ καὶ μονόπλευρος θὰ ἦτο ἡ ἀνασκόπησις μας αὐτῇ, ἀν δὲν ἐστρέφετο με δὴν ἐπιβεβλημένην συμπάθειαν καὶ στοργὴν καὶ πρὸς τὸν σιωπηλὸν συντελεστὴν τῆς θαλασσινῆς μας ἀναπτύξεως, τὸν Ἑλλήνα ναυτιλλόμενον.

Τραχὺ καὶ δύσκολον εἶνε τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα, ὅχι δ' ὀλίγοι αἱ δοκιμασίαι καὶ αἱ στερήσεις, ὑπὸ τὰς ὁποίας διαθιοῦν οἱ θαλασσινοὶ μας κατὰ τὰ μακρυνὰ, τὰ πολὺμηνα ταξίδια των. Ἡ προσπάθεια διὰ νὰ καταστήσωμεν ἀνεπαρκέστερον τὴν ἐπὶ τῶν πλοίων διαμονὴν τῶν θαλασσινῶν μας, διὰ νὰ ἱκανοποιήσωμεν τὰς δικαίας καὶ λογικὰς ἐκ τῶν ἀξιώσεων των, διὰ νὰ τονώσωμεν, τέλος, τὴν εὐψυχίαν των καὶ τὴν καρτερικὴν ἐμμονὴν εἰς τὴν κατὰ τῶν στοιχείων τῆς φύσεως ἀνάσιν πάλιν των, δὲν ὑπαγορεύεται ἀπλῶς ἐξ ὑπερτέρου ἀνθρωπιστικοῦ αἰσθήματος, ἐπιβάλλεται χάριν αὐτοῦ τοῦ συμφερόντος τῆς Ναυτιλίας μας καὶ τοῦ ἀμεσώτερου τοιοῦτου τῆς πλοιοκτησίας.

Δὲν εἶνε πολλὰ οὐδὲ καὶ δύσλυτα τὰ ζητήματα τοῦ ἐμφύχου τῆς Ναυτιλίας μας ὕλικου, ἡ ἐπέλυσις των, ὅμως, θὰ σημάνη τὴν ὀριστικὴν τῶν δυσχερεσιῶν κατασίγασιν, θὰ φέρῃ τὸν Ἕλληνα ναυτεργάτην ἐγγύτερον πρὸς τὸν ἐφοπιστὴν καὶ θὰ προσηλῶσῃ αὐτὸν με περισσότερον ζήλον εἰς τὴν ἐκτέλεσιν τῶν καθηκόντων του, εἰς τὴν περιφρούρησιν τῶν εἰς αὐτὸν ἀνατιθεμένων σημαντικῶν τοῦ πλοίου συμφερόντων. Μὲ ὀλίγην καλὴν θέλησιν καὶ χωρὶς τὴν παραγνώρισιν τῶν δικαιωμάτων, ἀλλὰ καὶ τῶν ὑποχρεώσεων ἑκάστου, ὑπὸ τὴν ἄμεσον καθοδήγησιν τοῦ Κράτους, εὐχερὴς θὰ καταστή ἡ ἐξομάλυνσις τῶν διαφορῶν καὶ θὰ ἐπιτευχθῇ ἡ ἀρμονικὴ συνεργασία, ἡ τόσο γόνιμος, τῶν ἐφοπιστῶν καὶ κατὰ τὴν πληρωμάτων.

Ἡ καθιέρωσις εὐτυχῶς καὶ παρ' ἡμῖν τῶν συλλογικῶν συμβάσεων ἐργασίας καὶ τῆς ὑποχρεωτικῆς διατηρίας ἐπιτρέπει τὴν ρύθμισιν κατὰ τὸν μᾶλλον ἱκανοποιητικὸν καὶ δι' ἀμοτέρας τὰς πλευρὰς τρόπον, τὸ ἀκανθώδους ζητήματος τοῦ καθορισμοῦ τῆς δικαίας μισθοδοσίας τοῦ ναυτεργάτου. Μετὰ τὴν ολοκληρώσιν, εἴτε δι' ἀπ' εὐθείας συνεννοήσεως, ὡς συνέβη με τοὺς πλοίαρχους καὶ τὰ κατώτερα πληρώματα, εἴτε διὰ τῆς εἰς τὴν διατηρίαν προσφυγῆς, τοῦ ἐνιαίου μισθολογίου, δι' ὅλους τοὺς κλάδους καὶ τὰς κατηγορίας τῶν ναυτιλλομένων μας, θὰ παύσῃ πλέον ἡ μισθοδοσία τῶν πληρωμάτων ν' ἀποτελῇ ἀντικείμενον παζαρεύματος. Θὰ ἐκλείψῃ μὲν ἔστω ἡ ἐκμετάλλευσιν, ἀλλὰ δὲν θὰ ἐπιτραποῦν καὶ οἱ ἐκθιασμοί, αἱ στάσεις καὶ αἱ ἀπεργαίαι, αἱ ὑποκινούμεναι εἰς τὸ παρελθόν ὑπὸ εὐαρίθμων ταραχῶ.



ποιών στοιχείων, άλλας επιδιώξεις αποσκοπούντων.

Ως πρωταρχικών, όμως, ακόμη των πληρωμάτων αίτημα απομένει ο διακανονισμός του ζητήματος της τροφοδοσίας αυτών. Δεν ήμπορεί ν' αμφισβητηθῇ, ὅτι πολλοὶ ἐκ τῶν ἐκαστοτε διαμαρτυριῶν τῶν ναυτιλλομένων μας διὰ τὴν ἑλλειψὶν ἢ κακὴν τροφοδοσίαν τῶν καὶ θάσαιοι εἶνε καὶ δικαιολογημένοι. Ὑπερρεώθημεν, ἀτυχῶς, στηριζόμενοι ἐπὶ ἀδιαφύστων γεγονότων, δριμείας νὰ διατυπώσωμεν ἐπικρίσεις εἰς τὸ παρελθόν, τὸ πρόσφατον ἀκόμη, κατὰ ἐνῶν πλοιάρχων, οἵτινες ἐπιλήμονες γενόμενοι τῶν καθηκόντων αὐτῶν καὶ καταρρίψαντες τὸ γόητρον τῆς θέσεώς των, ἐπεζήτησαν νὰ κερδοσκοπήσουν ἐπὶ τῆς τροφῆς τοῦ πληρώματός των. Ὅπως ἐπίσης μὰς παρεσχέθη ἡ εὐκαιρία νὰ διαπιστώσωμεν ἀπὸ ἀφηγήσεις ναυτιλλομένων μας τὴν ἀπόλυτον ἱκανοποίησιν των ἐναντὶ τῶν πλοιαρχῶν ἐκείνων, οἵτινες ὅλην αὐτῶν τὴν καλὴν θέλησιν ἐπέδειξαν, ἵνα ἐπαρκῶς τροφοδοτήσουν τὸν τόσον ἔχοντα ἀνάγκην ἀφθονοῦ καὶ ὑγιεινῆς τροφῆς, μοχθοῦντα ἐν κακουχίαις ναυτεργατῶν. Συγκινητικὰ πολὺ εἶνε αἱ ἀφηγήσεις ναυτιλλομένων, ὅταν ἀναμνησκονται καὶ μετὰ σεβασμοῦ ἀναφέρουν τὸ ὄνομα τοῦ πλοιαρχοῦ των, τοῦ Καπετάν... ὅστις τὴν καλοπροαίρετον πρὸς τὸ ὑπ' αὐτὸν πληρωμα ποικιλοτρόπως ἐπέδειξε διαθέσιν.

Δὲν εἶνε ἐπομένως πάντοτε ἀδικαιολόγητοι αἱ λόγῳ τῆς τροφοδοσίας ἀναπτυσσόμεναι δυσᾶρεσκειαι εἰς τὸ πλῆρωμα, κάθε συμφέρον δ' ἔχουν αὐτοὶ οἱ ἐφοπλισταὶ κατὰ κύριον λόγον καὶ τὸ Κράτος, ἐνδιαφερόμενον διὰ τὴν καλὴν τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου παράστασιν εἰς τοὺς ξένους λιμένας, νὰ ρυθμίσουν παγίως καὶ ὀριστικῶς τὰ ζητήματα τῆς τροφῆς τῶν πληρωμάτων. Πρὸς τί νὰ μὴ θελήσωμεν νὰ ἐκρίζωσωμεν, μετὰ τὸν συμματικὸν καθορισμὸν τῆς μισθοδοσίας, καὶ ἕνα ἀκόμη ἀπὸ τῶν τριβόλων, ποὺ παρεμβάλλονται ὡς ἐμπόδιον εἰς τὴν συνεργασίαν, τὴν τόσον ποθητὴν, κεφαλαιῶ καὶ ἐργασίας ἐν τῇ Ναυτιλίᾳ; Διὰ τὴν ἀγνοήσασιν τὴν πραγματικότητά, ἥτις σαφῶς ὑπαγορεύει τὸ ἐν προκειμένῳ καθήκον μας; Καὶ τὸ καθήκον αὐτό, ἀλλὰ καὶ τὸ συμφέρον τῆς πλοιοκτησίας ἐπιβάλλουν νὰ καταστήσωμεν, ὅσον αὐτὴ ἡ φύσις τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος ἐπιτρέπει, εὐχάριστον τὴν ἐνδιαίτησιν τῶν ναυτιλλομένων μας, ἐπὶ τοῦ πλοίου, ἵνα καὶ ἡ ἐργασία των ἀποβῇ πλέον ἀποδοτικὴ καὶ περισσότερα ἐξ αὐτῆς ἀποκομίσωμεν ὠφελήματα.

Ἄς δοκιμασθῇ ὁ θεσμός τοῦ τροφοδότου διὰ τὰ ὑπερπόντια μόνον ταξίδια, εἰς τὰ σκάφη, ποὺ ἐκτείνουν τοὺς πλόας των πρὸς μακρυνούς λιμένας, μὲ πολὺμηνον διάπλουν τῶν ὠκεανῶν. Ἄς ἀνατεθῇ δηλαδὴ ἡ ὑπηρεσία τῆς τροφοδοσίας εἰς ἕνα εἰδικὸν πρόσωπον, τοῦ ὁποίου ἀποστολὴ θὰ εἶνε πῶς θὰ τροφοδοτῇ ἐπαρκῶς τὸ πλῆρωμα καὶ πῶς θὰ τρῶφιμα, ποὺ θὰ παρέχῃ, θὰ εἶνε καλῶς διατηρημένα καὶ καλῆς ποιότητος. Πρέπει νὰ ληφθῇ ὑπ' ὄψιν, ὅτι πολλὰκις αἱ τόσαι ἄλλαι ἀσχολίαι τοῦ πλοιαρχοῦ δὲν ἐπιτρέπουν εἰς αὐτόν, μὲ τὴν προϋποτιθεμένην πρόνοιαν, νὰ προβλέψῃ καθ' ὅλας τὰς λεπτομερείας εἰς τὴν προμήθειαν τῶν τροφίμων καὶ νὰ ἐποπτεύσῃ αὐτὸς προσωπικῶς εἰς τὴν ἐπιλογὴν αὐτῶν. Καθιερουμένῳ, ὅμως, τοῦ θεσμοῦ τοῦ τροφοδότου, ὁ πλοιαρχὸς ὡς τρίτος πλέον, ἐφορεύων ἐπὶ τῆς ὅλης διοικήσεως τοῦ πλοίου, θὰ δύναται νὰ παρακολουθῇ τὰ τῆς τροφοδοσίας, νὰ ἐλέγχῃ τὰ παράπονα καὶ νὰ ἐπιβάλλῃ τὸ δίκαιον, ὅπου ὑπάρχει.

Εἴχομεν καὶ ἄλλοτε, ἐπανειλημμένως μάλιστα, τόνισαι, ὅτι πρὸ πάσης ἐφαρμογῆς τοῦ θεσμοῦ τοῦ τροφοδότου, ἐπιβάλλεται νὰ καταρτισθῇ λεπτομερὴς πινὰξ τοῦ ἔδεσματολογίου, τῆς ἀναλογουμένης ἡμερησίας μερίδος δι' ἕκαστον ναυτεργατῆν, τῆς ποσότητος τῶν ὑλικῶν, ποὺ θὰ χρησιμοποιηθῶν διὰ τὴν παρασκευὴν κάθε φαγητοῦ, ἀναλόγως τοῦ ἀριθμοῦ τοῦ πληρώματος καὶ τῶν ἀναγκῶν καθ' ἡμέραν ἐναλλαγῶν εἰς τὴν παρεχομένην τροφήν, ἵνα ὅχι μόνον ποσοτικῶς καὶ ποιοτικῶς εἶνε αὐτὴ ἐπαρκής, ἀλλὰ νὰ πληροῖ καὶ τοὺς στοιχειώδεις περὶ ὑγιεινῆς διατροφῆς κανόνες. Θεσπιζόντες, ὅμως, τὰ ἀνωτέρω, πρέπει νὰ ἐχωρίμεν πάντοτε ὑπ' ὄψιν μας τὴν ἀποφυγὴν κάθε ἐπιβαρύνσεως τοῦ πλοίου διὰ τῆς προσθήκης εἰς τὴν σύνθεσιν τοῦ πληρώματος τοῦ ἐνὸς ἀκόμη ἐμπίστου μέλους. Θ' ἀπετέλει τοῦτο ἀδικαιολόγητον πολυτέλειαν, μὴ ὑπαγορευομένην ἀπὸ τὴν πτωχείαν τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου. Ὁ τροφοδότης ἡμπορεῖ νὰ εἶνε ἄμισθος, νὰ πωλήσῃ ἐκ τῶν τάξεων τῶν ὑπηρετούντων ἐπὶ τῶν φορητῶν σκαφῶν θαλαμηπόλων καὶ νὰ ἐξαρκεσθῇ εἰς τὸ ἐκ τῆς τροφοδοσίας κέρδος, ὅπερ καὶ ὑπὸ τὴν τιμιωτέραν διαχείρισιν, μὲ τὸ σημερινὸν ἀντίτιμον, ποὺ καταβάλλεται ἀπὸ τοὺς πλειίστους τῶν πλοιοκτητῶν, εἶνε ἱκανὸν ν' ἀποφέρῃ ἕνα μηνιαῖον μισθὸν 7 ἕως 10 λιρῶν, ἀναλόγως τοῦ ταξιδίου. Ἀν ἐντὸς ἐτους τὰ ἀποτελέσματα ἐκ τῆς τοιαύτης ἀλλαγῆς τοῦ συστήματος τροφοδοσίας εἶνε ἱκανοποιητικά, τότε δύναται νὰ ἐπεκταθῇ ὁ θεσμός καὶ δι' ὅλα τὰ σκάφη τὰ ἀνω τῶν 3.000 τόνων γκράς, διότι αὐτὰ ἐξυπακούεται, ὅτι συνήθως ἐξέρχονται τῶν στενῶν τοῦ Γιβραλτάρ καὶ τοῦ Σουέζ δι' ὑπερπόντια ταξίδια. Διὰ τὰ Μεσογειακά σκάφη παρέλκει ὁ τροφοδότης, ἀφοῦ τὰ ταξίδια των δὲν ὑπερβαίνουν τὰς πέντε ἕως δέκα ἡμέρας ναυσιπλοίας, τὸ πλῆρωμά των εἶνε ὀλιγομελέστερον καὶ εὐχερὲς εἶνε ἡ προμήθεια κωπῶν τροφίμων εἰς μικρὰς ποσότητας.

\*\*\*

Καὶ αὐτὰ μὲν διὰ τὰ δύο κύρια τῶν ναυτιλλομένων μας ζητήματα, τὴν μισθοδοσίαν καὶ τὴν τροφοδοσίαν. Ὅσον, ὅμως, καὶ ἂν ἡ ἐπιλογὴς των προώριστα νὰ συντελέσῃ εἰς τὴν ἡρεμὸν διακυβέρνησιν τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου, δὲν εἶνε καὶ τὰ μόνα. Ἡ προσ-

πάθεια τῆς συνδιαλλαγῆς καὶ τῆς ἀρμονικῆς τῶν παραγόντων τῆς Ναυτιλίας μας διαθιώσεως δὲν πρέπει νὰ σταματήσῃ εἰς τὰ στοιχειώδη ταῦτα ζητήματα. Ὅφειλε νὰ χωρήσῃ εἰς τὴν πλήρη ἐκκαθάρισιν τῶν ἀπασχολούντων τὸ ἔμψυχον ὑλικὸν ζητημάτων, ἵνα μετ' αὐτὴν ἀπερίσπαστος πλέον ἡ Ναυτιλία μας χωρήσῃ εἰς τὸ ἔργον τῆς ἀνασυγκροτήσεως μὲ τὴν γόνιμον συνεργασίαν τῶν δύο παραγόντων αὐτῆς.

Παραπονοῦνται σήμερον οἱ ἐφοπλισταὶ μας, καὶ δὲν εὐρίσκονε ἀδικαιολογητὰ τὰ παράπονα των, ὅτι ὁ ναυτεργατὴς ἔπαυσε πλέον ἐν τῷ συνόλῳ τοῦ ν' ἀποδίδῃ τὴν οἶαν καὶ πρὸ ἐτῶν ἐργασίαν. Περιορίζεται εἰς τὰ στενὰ ὑπηρεσιακά του καθήκοντα, ἐνῶ τὸ πλοῖον τόσας ἄλλας ἔχει ἀκόμη ἀνάγκας συντηρήσεως καὶ νοικοκυρεύματος, τὰς ὁποίας σήμερον μόνῃ ἡ καλὴ θέλησις δύναται νὰ ὑποχρεώσῃ αὐτὸν νὰ ἐκτελέσῃ. Τὰ παράπονα κυρίως στρέφονται κατὰ τοῦ πληρώματος τῆς μηχανῆς πρὸ τινος δὲ ἀκόμη ἐφοπλιστῆς, τοῦ ὁποίου αἱ τρίχες τῆς κεφαλῆς ἐλευκάνθησαν εἰς μακρὰν ἐν τῇ θαλάσῃ σταδιοδρομίᾳ, μὲ λύπην του μὰς ἀφηγεῖτο τὴν ἐγκατάλειψιν, εἰς τὴν ὁσίαν εἶρε τὸ πλοῖόν του, ἐπισκεφθεὶς αὐτὸ τυχαίως εἰς Λονδίνον, μέχρι τοῦ σημείου, ὥστε δι' ἐκτάκτων ἐργατῶν νὰ καθαρίσῃ τὸν κάθωθι τοῦ λεβητοστασίου χώρον ἀπὸ τὰς εἰς συμπαγῆς ὅγκους συσσωρευμένας τέφρας τῶν γαιανθράκων. Ἀλλὰ τὰ παράπονα αὐτὰ ἐρχονται ἀκριβῶς νὰ καταδείξουν τὴν ἐπιτακτικὴν ἀνάγκην τοῦ καταρτισμοῦ καὶ τῆς ἐφαρμογῆς εἰς τὰ πλοία μας τοῦ κανονισμοῦ τῆς ἐσωτερικῆς ἐπ' αὐτῶν ὑπηρεσίας.

Ὅλαι αἱ εἰς τὸ παρελθὸν ἀπόπειραι διὰ τὴν ἐπιβολὴν τοῦ κανονισμοῦ τούτου προσέκρουσαν εἰς τὴν ἀδιαφορίαν τῶν ἐφοπλιστῶν μας καὶ εἰς τὴν ἀντίθεσιν τῶν ἀντιλήψεων των μετὰ τοὺς ἐκπροσώπους τῶν ναυτεργατῶν. Ἰσως καὶ νὰ συνέτεινεν εἰς τοῦτο καὶ τὸ ὅτι οἱ προϊστάμενοι τῆς τότε ἀρμοδίας κρατικῆς ὑπηρεσίας ἐνεφοροῦντο ἀπὸ περιέργους περὶ τῆς ναυτικῆς ἐργασίας ἀντιλήψεις, ἡγνύονε παντελῶς αὐτὴν ταύτην τὴν ἐπὶ τῶν πλοίων ὑπηρεσίαν καὶ τὰς μακρὰς θαλασσινας μας παραδόσεις, ποὺ σιωπηρῶς καθιέρωσαν ὠρισμένους ἀγράφους κανονισμούς, καὶ δὲν ἠθέλησαν νὰ λάθουν ὑπ' ὄψιν των τὰς παρατηρήσεις τῆς πείρας καὶ τῆς θαυταστικῆς γνώσεως τῶν εἰδικῶν συνθηκῶν ἐργασίας ἐπὶ τῶν Ἑλληνικῶν σκαφῶν.

Ὁ ἐσωτερικὸς, ὅμως, κανονισμός, ὅπως ἐξειλίχθησαν σήμερον τὰ πράγματα τῆς Ναυτιλίας μας, μὲ τὴν διόγκωσιν τῆς χωρητικότητός της, μὲ τοὺς μακρυνούς πλόας τῶν πλοίων της καὶ μὲ τὴν παντοίας προελεύσεως σύνθεσιν τῶν πληρωμάτων της, ἀποτελεῖ πλέον μίαν ἀνάγκην. Τὴν πλήρωσιν αὐτῆς πρῶτον εὐτυχῶς ἤρχισαν νὰ αἰσθάνωνται οἱ ἐφοπλισταὶ μας, ἀνεξαρτήτως ἂν ἐπιζητοῦν ταύτην καὶ οἱ ναυτεργαταί, ἐξ ἄλλης ὁρμῆς καὶ ἀρχῆς.

Μία μικτὴ ἐπιτροπὴ ἀπὸ λιμενικοῦς ἀξιωματικούς, ἐκ τῶν δυναμένων νὰ ἔχουν καὶ γενικωτέραν τινὰ ἔστω γνῶσιν τῶν λεπτομερειῶν τῆς ναυτικῆς ἐργασίας, ἀπὸ πλοιαρχοῦς καὶ μηχανικοῦς ἀνωτέρου ἡθους καὶ μορφώσεως, ἱκανοὺς, λόγῳ τῆς μακρᾶς των ὑπηρεσιακῆς σταδιοδρομίας, νὰ κατέχουν ὅλας τὰς περιπτώσεις, ποὺ ἡμποροῦν νὰ ἐμφανισθῶν κατὰ τὴν ἐνάσκησιν τῆς ἐπὶ τοῦ πλοίου ὑπηρεσίας, μόνῃ αὐτῇ θὰ ἡδύνατο, ἀππλάγμεν τῶν ἐπαγγελματικῶν συμφερόντων καὶ τῶν ἐπὶ μέρους ἐπιδιώξεων, νὰ καταρτίσῃ, συντόμως ἐργαζομένη, τὸν ἐσωτερικὸν κανονισμὸν τῆς ὑπηρεσίας τῶν πλοίων. Τὸ σχέδιον αὐτό, ποὺ θὰ εἶνε τὸ ἀπαύγασμα τῆς πείρας καὶ τῆς γνώσεως τῶν πραγμάτων, ἀλλὰ καὶ τῶν παραδόσεων τῆς Ναυτιλίας μας, ἄς τεθῇ ὑπὸ τὴν κρίσιν τῶν ἐνδιαφερομένων διὰ τὰς τύχην καὶ τῆς ἐπεξεργασίας αὐτῶν, χωρὶς ὅμως, ὅπως συνέβη εἰς τὸ παρελθόν, αἱ ἀντιδράσεις τῶν μὲν καὶ αἱ διαμαρτυρίαι καὶ αἱ πιέσεις τῶν δέ, νὰ παρεμποδίσουν τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ μέτρου. Δὲν θὰ ἐπιζητηθῇ, θεοδαίως, ἡ ἐπιβάρυνσις αὐτοῦ διὰ τῆς προσθήκης κανονισμῶν ἀνεφαρμόστων ἐν τῇ πράξει. Βάσει τῶν σημερινῶν δεδομένων τῆς ἐπὶ τῶν πλοίων μας ὑπηρεσίας, θὰ καταβληθῇ ἡ προσπάθεια νὰ προδιαγραφῶν σαφῶς τὰ ὑπηρεσιακά καθήκοντα ἐκάστου, ὥστε εὐρυθμος πλέον ν' ἀποβῇ ἡ ὀργάνωσις τῆς ἐσωτερικῆς ὑπηρεσίας.

Τότε τὸ Κράτος καὶ αὐστηρὰς κυρώσεις δύναται νὰ ἐπιβάλλῃ διὰ τὴν ἀπόλυτον προσήλωσιν εἰς τὰς διατάξεις τοῦ Κανονισμοῦ τῶν τῶν διοικούντων καὶ τῶν διοικουμένων καὶ νὰ ἐνισχύσῃ τὰ διατάγματα τοῦ πλοιαρχοῦ, ἀππλάγμενον ἐν τῷ μεταξὺ τῶν τροφοδοτικῶν του καθηκόντων, διὰ τὴν ἐπιβολὴν τῆς τάξεως καὶ τῆς πειθαρχίας. Ὅταν ὅλοι ἐπὶ τοῦ πλοίου πλήρῃ ἔχουν ἐπίγνωνσιν τῶν ὑπηρεσιακῶν των ὑποχρεώσεων, ἀλλὰ καὶ τῶν ἀμέσων κυρώσεων, ποὺ θὰ ἐπιφέρῃ κάθε παρέκκλισις ἀπὸ αὐτάς, τότε καὶ τὰ κατώτερα πληρώματα, — κατὰ αὐτῶν κυρίως πρόκειται, — καλῶς μισθοδοτούμενα καὶ περιλὺς διατρεφόμενα, θὰ συναισθανθοῦν, ὅτι καὶ αἱ ἀνάγκαι τῶν πλοίων, ἐφ' ὧν ὑπηρετοῦν, δὲν εἶνε ξέναι πρὸς αὐτά, ἀλλ' ἄμεσον ἔχουν σχέσιν μὲ τὴν διοριστικὴν ἐργασίαν των καὶ τὴν μελλοντικὴν αὐτῶν σταδιοδρομίαν.

\*\*\*

Ἄλλ' εἰς τὸν κατάλογον τῶν ἐκκρεμῶν τῆς ἐσωτερικῆς διοικήσεως τῆς Ναυτιλίας μας ζητημάτων ἀκέραιον ἐπίσης παραμένει τὸ πρόβλημα τῆς νοσηρότητος τῶν πληρωμάτων καὶ τῶν ψευδασθενειῶν, αἵτινες αὐτὴν τὴν ἥθικὴν τοῦ ναυτεργατοῦ ὑπόστασιν συγκλονίζουν, ἀλλὰ καὶ τὴν διοίκησιν τῶν πλοίων καθι-



Αναντίρρητον είναι, ότι αι τάξεις των ασθενών ναυτεργατών επικυρώθησαν κατά τα τελευταία έτη. Πνευμονικά, καρδιακά, μη το πεπτικό συστήματος παθήσεις πληθωρικής σημειούνται ήδη επί των ναυτιλλομένων μας, με ποσοστόν δυσαναλόγως μέγα, εν συγκρίσει προς το παρελθόν. Από των ίδιων σηλών εξέτέθησαν και άλλοτε τα αίτια της νοσηρότητος ταύτης και πολλά παρ' ειδικωτέρων ημών επροτάθησαν τα μέτρα του περιορισμού αυτής. Η αύξησης της χωρητικότητας της Ναυτιλίας μας εις σκάφη ποντοπόρα, η εκ ταύτης εισοδή εις το ναυτικόν επάγγελμα άτομων μηδεμίαν έχοντων οικογενειακήν παράδοσιν είτε καί προέλυσιν από τας ναυτικές περιφερείας της Χώρας μας, μη προητοιμασμένων δέ εις το σκληρόν του θαλασσινοῦ επάγγελμα, η διεύρυνσις της δράσεως των πλοίων μας προς άγνωστους καί πρό όλγων έτών θαλάσσας, αι άπότομοι κλιματολογικά μεταβολαί κατά τα μακρυνά των φορτηγών μας ταξίδια, η κακή τροφοδοσία εις εύαριθμα, εύτυχως, σκάφη, η άνθυγιεινή ένδιαίτησις καί η έλλειψις έπαρκους καί καταλλήλου ίματισμοῦ, είναι αι κύρια άφορμαί της παρατηρουμένης άθρόας νοσηρότητος των πληρωμάτων μας.

Άμεσον είναι το συμφέρον της Ναυτιλίας καί άμεσώτερον άκόμη των έφοπλιστών αυτής, όπως κάθε προληπτικόν των συχνών άσθενειών μέτρον ληφθῇ καί κάθε μέριμνα καταβληθῇ διά την ύγείαν των πληρωμάτων. Δέν πρόκειται μόνον περί των υλικών ζημιών, που συνεπφέρει η πληθωρική νοσηρότης του προσωπικού των πλοίων, δέν πρόκειται άκόμη περί των διαταραχών, που προκαλούν εις τα ταξίδια των φορτηγών μας τα κρούσματα των άσθενειών. Εύρύτερόν πως εξετάζοντες τά πράγματα, σοβαρόν της άναπτύξεως της Ναυτιλίας μας πρόσκομμα καί της ρυθμικής του οργανισμού της λειτουργίας θεωρούμεν το όλον της νοσηρότητος των πληρωμάτων ζήτημα. "Ας λάθωμεν υπ' όψιν μας ένα σκάφος, πλέον εκ της Μεσογείου προς την "Απω "Ανατολήν. Μετά πολυήμερον ταξίδιον θα φθάσῃ αίσίως εις την "Ιαπωνίαν λ. χ. καί εκείθεν θα πλεύσῃ εις την αντίπεραν "Ασιατικήν άκτὴν διά νά παραλάβῃ φορτίον. "Αν επί του πληρώματός του άρχίσουν έκδηλοῦναι αι άσθενείαι, πράγμα σύνηθες, τὰς εξής άνωμαλίας θα συνεπφέρουν εις την όλην του ταξιδίου του σκάφους έκτέλειαι. Η ύπηρεσία, λόγω της άπουσίας των άσθενούντων μελών, θα διεξάγῃται πλημμελώς, με υπερκόπων σφοροποιόν των δυνάμεων των υπολειπομένων υγιών άνδρῶν του πληρώματος, η συντήρησις του πλοίου θα παραμεληθῇ, καθυστερήσεις καί παρεκκλίσεις άκόμη της πορείας δυνατόν να συμβοῦν, διά νά προσεγγίσῃ το σκάφος εις πλησίον τινά λιμένα, ίνα αποβιβάσῃ εις νοσοκομείον η ζήτησῇ την Ιατρικήν περίθαλψιν διά θαρέως άσθενούντα ναυτεργάτην. Ο πλοίαρχος θα ύποχρεωθῇ νά προλάβῃ ξένους, με θαρύτατα έξοδα του πλοίου, διά την μετέπειτα παλιννόστησίν των, εν ένι λόγω, άρρύθμως θα διενεργηθῇ το όλον ταξίδιον του σκάφους.

Είς ένα θεδαίως επάγγελμα τῶσον έκτεθειμένον, ως του θαλασσινοῦ, συγχρότεραι είναι αι περιπτώσεις των άσθενειών. Άφελές θα ήτο νά πιστεύσῃ τις, ότι η αντιμετώπισις των στοιχείων της Φύσεως εις τὰς άνοικτάς θαλάσσας καί η έλλειψις της οικογενειακής θαλπωρῆς δέν θα έχῃ καί τὰς συνεπείας της. Περιορισμός όμως της νοσηρότητος υπό ώρισμένας προϋποθέσεις δυνατόν νά έπιτευχθῇ καί προς το σημείον αυτό ύποχρέωσιν έχουν οί έφοπλισταί μας νά κατατείνουν τὰς προνοητικές των φροντίδας, άπεκδεχόμενοι προς τοῦτο καί των άρμοδίων κρατικών ύπηρεσιών την συνεργασίαν.

Εφ' όσον ήθελε ρυθμισθῇ το ζήτημα της τροφοδοσίας, ώστε νά καταπάουσιν αι υπερβάσεις καί αι καταστρατηγίαις θεμελιωδών ύποχρεώσεων του πλοίου διά την υγιεινήν διατροφήν των επ' αὐτοῦ εργαζομένων, τὰ εξαρτώμενα από την καλήν των έφοπλιστῶν προσπάθειαν μέτρα, απλά καί όχι έπιβαρυντικά της Ναυτιλίας, είναι. Η παροχή έπαρκούς θερμάνσεως εις τὰ διαμερίσματα του πληρώματος, όταν το πλοίο ενύσκειται εις τὰς κατεψυγμένας ζώνας, η διά ξύλου περικάλυψις των έλασμάτων του χώρου, όπου εύρίσκονται οί θαλαμίσκοι των ναυτῶν καί θερμαστῶν, η διατήρησις ψυγείου διά τὰς τροφάς καί το ύδωρ, ο άερισμός καί η έπιβλεψις από μέρους του πλοίαρχου της καθαριό-

τητος των διαμερισμάτων του πληρώματος, ο τακτικός έλαιόχρωματισμός των καί η προφύλαξις διά λεπτῶν μεταλλινῶν δικτύων των παραφωτιστῶν καί των θυρῶν των κοιτωνίσκων προς άποφυγήν των δηγμάτων των κωνόπων εις τὰς Τροπικές χώρας καί τούς ποταμούς. Αὐτά είναι τὰ προχειρώς παρ' ημῖν ύποδεικνύμενα μέτρα προνοίας κατά των άσθενειών. Τὰ σκάφη μας, θεδαίως, παλαιάς ναυπηγήσεως, δέν διαθέτουν των νεωτέρων πλοίων καί των νυν εφαρμολογμένων κανονισμῶν τὰς άνάσεις. Το πρόβλημα της ένδιαίτησεως των πληρωμάτων έχει άνακύψῃ καί εις άλλας ναυτικές χώρας καί εις αὐτήν την "Αγγλίαν. Πλείστα όσα παράπονα διετυπώθησαν καί εκεί υπό των εις τούς λιμένας ύγειονομικῶν όλων των ναυτιλλομένων μας με ύποδήματα, άδιάβροχα καί λουπά άπαραίτητα διά τούς άσχολουμένους εις τὰ θαλάσσια έργα ένδύματα.

Είς προηγούμενον τεύχος μας, ο φίλος έφοπλιστής κ. Κουλούρας διεπίστανε καί μίαν άλλην σοβαράν της πληθωρικής νοσηρότητος των πληρωμάτων άφορμήν: Την έλλειψιν καταλλήλου ίματισμοῦ εις πλείστους των νεοεισελθόντων εις το ναυτικόν επάγγελμα, με πλήρη άγνοιαν των σκληρῶν εις αὐτό συνθηκῶν εργασίας. Η όρθή του κ. Κουλούρα παρατήρησις άς κινήσῃ επίσης την προσοχήν των άρμοδίων διά τὸν ύποχρεωτικόν έφοδιασμόν όλων των ναυτιλλομένων μας με ύποδήματα, άδιάβροχα καί λοιπά άπαραίτητα διά τούς άσχολουμένους εις τὰ θαλάσσια έργα ένδύματα.

Μίαν άκόμη λεπτομέρειαν ουσιάδη του όλου περί των άσθενειῶν ζητήματος θα προσθέσωμεν. Μας κατηγγέλθῃ πολ- λάκις, ότι έσημειώθησαν στοιχειώδεις παραλείψεις επί πλοίων εις τὸν πλήρη έφοδιασμόν του προχειρου φαρμακείου των εις φάρμακα των πρώτων βοηθειῶν. Δέν θα ήτο άσκοπος εν προκειμένῳ η κατάρτις ενός πίνακος φαρμάκων καί λοιπῶν ει- δῶν στοιχειώδους περιθάλψεως, που ύποχρεωτικῶς θα έπρηνεθεύοντο τὰ πλοία, άκόμη δέ καί η ύπεύθυνος δήλωσις του πλοίαρχου κατά τὸν απόπλου εν ενός λιμένος, ότι διαθέτει εν έπαρκεία τὰ προδιαγραφόμενα διά του ρηθέντος κανονισμοῦ φάρμακα. Πέραν, όμως, όλων των άνωτέρω μέτρων, η έκδοσις ενός προχειρου Ιατρικοῦ οδηγοῦ εις γλώσσαν εύληπτον καί με πᾶσαν δυνατήν εκλαίκευσιν των έπιστημονικῶν όρων διά την δια- παιδαγωγίαν των θαλασσινῶν μας καί την καθοδήγησιν αὐτῶν εις την πρόληψιν άσθενειῶν κατά τὰ πρώτα των συμπτῶματα, θ' απέβαινε χρησιμωτάτη. Τὰ «Ναυτικά Χρονικά», χωρίς νά έλαύ- νωνται εξ ύπολογισμοῦ τινος άλλου, παρά πῶς νά έξυμνηθῶ- σουν την άνάγκην ταύτην, έχουν υπ' όψιν των, με πρώτην εύκαι- ρίαν, τὰ έπιδιώξουν την έκδοσιν του Ιατρικοῦ αὐτοῦ έγχειριδίου.

\*\*\*

Αλλ' αν διά τούς πραγματικῶς άσθενείς, τούς παθόντας εν ύπηρεσίαι, όλη η συμπάθεια του τε Κράτους καί του έφοπλιστι- κοῦ κόσμου δίκαιον είναι άμέριστος τὰ έκδηλωθῇ, η προσασία δέ καί η περίθαλψις των άσθενούντων καί των οικογενειῶν των άθρονος νά παρασχεθῇ, αὐστηρά πρέπει νά ληφθοῦν μέτρα διά την περιστολήν ενός κακοῦ, που τείνει ν' αποβῇ μάστιξ πραγμα- τική της Ναυτιλίας, των ψευδοασθενῶν. Άνεκδιήγητα είναι τὰ κακοήθη μέσα, που μεταχειρίζονται οὔτοι διά νά έμφανισθοῦν ως άσθενείς ενώπιον της λιμενικής η προξενικής άρχῆς καί σα- τανικά είναι αι μέθοδοι, τὰς όποιās ο εις προς τόν άλλον διδά- σκει διά ν' απολυθοῦν των πλοίων επί άσθενείας καί έπιτύχουν οὔ- τω την τετραμήνου αποζημίωσιν καί τὰ έξοδα της δῆθεν νοση- λείας των. Σύνηθες ήρξε το φαινόμενον κατά τὰ τελευταία έτη της λόγω άσθενείας πλείστων όσων εκ του κατωτέρου πληρώ- ματος ενός σκάφους απολύσεων καί άσυνήθης η περίπτωσης της άπολύσεως ενός πληρώματος άμοιβαία συναινέσει, χωρίς τὰς σχετικές δηλώσεις άσθενείας. Είναι άληθές, ότι κατά τούς τε- λευταίους μήνας καί λόγω των μέτρων της Διοικήσεως καί λό- γω του έγερεθέντος θορύβου, αλλά κυρίως, λόγω της έπιδειχθεί- σης αὐστηρότητος των δικαστηρίων, τὸ κακόν ήρχισε νά περιο- ρίζεται. Ο νόμος, εξ άλλου, περί προστασίας των θυματικῶν, των άδενωπαθῶν καί των καρδιοπαθῶν, ο τεθείς ήδη εν Ισχύϊ

TELEGRAMS:

"GENICOLAOU"

LONDON

GEORGE NICOLAOU LTD.

SHIPBROKERS

BEVIS MARKS HOUSE, BEVIS MARKS

LONDON E.C. 3

TELEPHONE: AVENUE 4941

ΔΑΝΕΙΑ

ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ

ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ:

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ (ΕΛΛΑΣ) Α.Ε.

ΜΕΓΑΡΟΝ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΥ ΣΤ.ΘΜΟΥ

ΔΕΥΤΕΡΟΣ ΟΡΟΦΟΣ ΑΡΙΘ. 22-23

ΠΕΙΡΑΙΑ

ΤΗΛΕΦ. 42633

"GENICOLAOU"  
PIRAEUS



και όστις προώριστα σωστικήν να παράσχη προστασίαν εις τους πραγματικώς ασθενούντας ναυτεργάτας, αφαιρεί και ένα εκ των ισχυροτέρων όπλων από τους κατ' έπαγγελμα ασθενείς, διότι αι πλείοται των δηλώσεων ασθενειών ανεφέροντο εις τας παθήσεις ακριβώς αυτάς, αιτινες δύσκολον είνε να διαγνωσθούν εκ της άμέσου κλινικής παρατηρήσεως.

Άλλα διά την εξέλειψιν του κακού χρειάζονται μέτρα άκόμη δραστικά. Διότι δεν πρόκειται, ως όρθως παρετήρηθη από σωμαίνοντα της Ναυτιλίας μας παράγοντα, περί μεμονωμένης τινός μικροσπάτης κατά του πλοίου και των ασφαλίστων. Πρόκειται κυρίως περί του ότι υποβάλλει εις τον ναυτεργάτην την σκανδαλιστικήν ιδέαν, ότι δύναται μη εργαζόμενος να πληρώνεται, φέρει αυτόν προς την άπάτην, τον καθιστά άνηθικον, ενώ έξ άλλου ή πειθαρχία επί των πλοίων υπονομεύεται, διαταράσσεται ή όμαλή αυτών διοικήσεις και έπιβαρύνεται ή Ναυτιλία μας με όχι μικράς άδικαιολογήτους δαπάνας.

\*\*\*

Έξετάθημεν ίσως πέραν του χώρου, πού διαθέτουν αι στήλαι αυτά διά τά ζητήματα του έμφύχου της Ναυτιλίας μας ύλικού, όχι όμως και πέραν του δέοντος, άν ληφθή ύπ' όψιν ή πρωτεύουσα σύμβολή του ναυτιλλομένου εις την θαλασσινήν μας ανάπτυξιν και ή έπιτακτική ανάγκη, όπως φέρωμεν τόν εργάτην θαλάσσης έγγύτερον προς τό πλοίο, ικανοποιημένον δε εις τας δικαίας των απαιτήσεων του, καταστήσωμεν αυτόν στενόν της πλοιοκτησίας συνεργάτην. “Έχει να έπιδείξη ούτος, άλλως τε, τόσους τίτλους άπαραμίλλου εύψυχίας και τόσον και αυτός καρτερικώς υπέμεινε την δούτητα της ναυτιλιακής κρίσεως, ώστε να δικαιούται σήμερα, ότε όλοι έλπίζομεν, ότι καλύτερα ήμέραι ανατέλλουν, να ίδη όλοκληρουμένην την ύπερ αυτού πρόνοιαν και δικαιουμένους τους αγώνας του διά την κραταίωσιν της Ναυτιλίας μας.

Όσον και άν αι μεταπολεμικά δοξασία έπεζήτησαν να μολύνουν και του άγαθού θαλασσοπόμου μας τας άγνάς παραδόσεις, δεν τό έπέτυχον εύτυχώς. “Η ναυτική μας οικογένεια κατά τό μέγιστον τμήμα αυτής παρέμεινε ξένη προς τό κομμουνιστικόν μίσημα, διέτηρησε τας συντηρητικές της αρχάς, προσηλωμένη εις τό καθήκον της.

Ό “Έλλην ναυτεργάτης θεωρείται, και δικαίως, ως εις έκ των καλύτερων και των ικανωτέρων εργατών θαλάσσης μεταξύ των ξένων συναδέλφων του. Είνε και ό πλέον φιλότιμος, άρκει να διικηται καλάς και να αισθάνεται έαυτόν ικανοποιημένον εις τας όχι και υπερβολικάς αξιώσεις του. Τας αξιώσεις αυτάς ήθελήσαμεν να διαγράψωμεν άνωτέρω. Εύχόμεθα και τό έλπίζομεν να έπισύρουν την προσοχήν και του Κράτους, του τόσην ύπερ του εργαζομένου έπιδεικνύοντος στοργήν, και των έφοπλιστών, οίτινες εις τας χείρας των ναυτιλλομένων καταλείπουν την καλήν της περιουσίας των μεταχειρίσιν και έκ του μόχθου των έξαρτούν, έν πολλοίς, την εύδωδαν των έπιχειρήσεων των.

\*\*\*

Άπθυθήμεν κυρίως προς τους έφοπλιστάς και αυτών έπεζήτησαμεν να έφελκύσωμεν την προσοχήν, επί των άπασχολούντων την ναυτεργατικήν τάξιν ζητημάτων. Έτονίασαμεν προς τούτους, ότι τα γενικώτερα της Ναυτιλίας μας συμφέροντα, άλλα και τά επί μέρους της πλοιοκτησίας επιβάλλουν την φροντίδα ύπερ της έπίλυσεως των δικαίων εκ των αξιώσεων των ναυτιλλομένων μας. Τρίτοι, όμως, ήμεις, άντικειμενικώτερον προσθλέποντες τά πράγματα της Ναυτιλίας μας, καθήκον ήμών θεωρούμεν ν' άπειυθύνωμεν και προς τους ναυτεργάτας ώρισμένης συστάς. Ουδέν άλλο μάς όθει προς τότο παρά ή προς την έθνικήν ναυτιλίαν υπερτέρα άγάπη μας και ό ένδόμυχος ήμών πόθος, ίνα ίδωμεν αυτήν κραταιουμένην με την άπόλυτον των παργόντων αυτής σύμπνοιαν.

Οι “Έλληνες ναυτιλλόμενοι όφείλουν πάντοτε να έχουν ύπ' όψιν των κατά την διεκδικήσιν των αξιώσεων των, ότι πτωχή είνε ή Ναυτιλία μας, πεινρά τά ύλικά της μέσα και ύπερήλικα τά σκάφη, πού διαθέτει. “Ότι τα γενικώτερα αυτής προβλήματα παραμένουν εισέτι άνεπίλυτα, λόγω ακριβώς της έλλείψεως κεφαλαίων, ότι διεξήλθε μίαν δευσάτην κρίσιν και τά έξ αυτής τραύματα μόλις ήδη θάινουν προς την έπούλωσιν. “Όφείλουν να κατανοήσουν καλάς, ότι του “Έλληνικού πλοίου ή θέσις εις τόν σίβον των διεθνών μεταφορών δυσχερής είνε, διότι αγώνα ύπάρξεως διεξάγει, έν ανταγωνισμώ προς τά έπιχορηγούμενα και συγχρονισμένα σκάφη των μεγάλων ναυτικών Κρατών, των άφθόνας έπιχορηγούντων τας ναυτιλίας των, ότι τό Κράτος ήμών είνε και αυτό πτωχόν και δεν ήμπορεί να ύποσηθήσθην την Ναυτιλίαν μας εις την άνισον πάλην, εις ήν από έτών έχει άποδυθή και ότι με μόνας τας ίδίας αυτής δυνατόεις, έν υπερεπέντασι καταβαλλομένας, θα δυνηθή να κατισχύση, να έπιλύση τά προβλήματά της και να χωρήσθην προς την ανάπτυξιν. Αί δυνατόεις της Ναυτιλίας μας ακριβώς θα τονωθούν έτι περισσοτέρον, άκαταμάχητος θα καταστή αυτή, άν συνεπικούρον εις τας προσπάθειάς της έχει και τό έμψυχον ύλικόν.

Υποχρέωσιν έχουν οι ναυτεργάται και τά ίδια αυτών συμφέροντα έξυμμετούν, να συντρέξουν τόν αγώνα, πού καταβάλλει σήμερα ή Ναυτιλία μας διά την οίκονομικήν της χειραφέτησιν, διά την ανανέωσιν του πλωτού της ύλικού, διά την διατήρησιν της θέσεως της εις τας διεθνείς μεταφοράς. Δεν ζητούμεν από αυτούς, έμην την άπόλυτον προσήλωσιν εις τό καθήκον των και ουδέν άλλο έχομεν να τούς συστήσωμεν, παρά να έγκαταλεί-

ψουν πάσαν τυχόν έπιδεικνυομένην άδιαφορίαν προς τά συμφέροντα του πλοίου, έφ' ου ύπηρετούν, να επανέλθουν εις τας καλές της προπολεμικής έποχής ήμέρας, ότε ή ναυτική μας οικογένεια, ήνωμένη και άδιατάρακτος, την πρόδοον της ναυτιλίας μας κατειργάζετο.

\*\*\*

Και τώρα θα μάς έπιτραπή μία παρέκβασις επί ένός λεπτομερειακού μέν ζητήματος, μη έχοντος πιθανώς άμεσόν τινα σχέση με την ναυτικήν εργασία, δυναμένου όμως και αυτού να συμβάλη εις την άνεωτέραν επί του πλοίου διαβίωσιν των ναυτιλλομένων μας, όσον θέβαια έπιτρέπει τότο τό θαλασσινόν έπάγγελμα. “Ολίγας γραμμάς θα άφιερώσωμεν διά την ψυχαγωγίαν των πληρωμάτων μας κατά τας ώρας της σχολής αυτών επί των πλοίων.

Είνε γνωστόν, ότι ό ναυτιλλόμενος είνε φιλαναγνώστης. Κατά τά πολύμηνα ταξίδια του εις τους άκεανούς και όταν είνε έλεύθερος ύπηρεσίας, ό μόνος του σύντροφος είνε ένα καλόν έπαγωγόν θιβλίον. Μορφώνεται, έμπλουτίζει τας γνώσεις του, ειδικείται εις τά θέματα, πού τόν ένδιαφέρουν, καταπαύει τας πικρίας του έπαγγέλματός του και λησμονεί προς στιγμήν τόν μονήρη έν μέσω της θαλάσσης βίον του. Εις την “Αγγλίαν, ως γνωστόν, από έτών ήδη καθιερώθησαν αι θιβλιοθηκαι τών ναυτιλλομένων. Πρό ήμερών άνεγνώσαμεν εις Νορθηγικήν έφημερίδα, ότι ό γνωστός έφοπλιστικός όικος Lauritzen ένεκαίνισεν εις τά πλοία του τόν θεσμόν της κοινού θιβλιοθήκης τών πληρωμάτων του. Τά θιβλία θα χορηγούνται δωρεάν υπό του έφοπλιστού και θα έναλλάσσονται κατά διαστήματα με νεωστή έκδοθέντα, πρόσφορα εις την θαλασσινήν νοοτροπίαν, μορφωτικά του έπαγγέλματος.

Διατί να μη έπιδιωχθή, συστηματική, όμως, και παρ' ήμιν ή προσπάθεια να παρέχωμεν εις τους θαλασσινούς μας και κατάλληλον πνευματικήν τροφήν, ήτις και τό ήθος αυτών να έξυψώση και την μόρφωσιν των ν' ανάπτυξη και τας ώρας της σχολής των εύχαρίστους να καταστήσθ; Δεν είνε άσήμαντα τά ώφελήματα, πού θα άποκομίση αυτή ή Ναυτιλία μας, όταν τά πληρώματά της είνε εύχαριστημένα, όταν διαισθάνονται, ότι ή ύπερ αυτού πρόνοια έκινείται και μέχρι της ψυχαγωγίας των. Δείγμα άνωτέρου πολιτισμού και άνανγώρισις των προς τόν εργαζόμενον ύποχρέωσεων θα είνε τότο, σκόπιμον δε και άποδοτικόν ύπερ της έπιχειρήσεως άποδοσιν.

Απαλύνεται ή ψυχή του ναυτιλλομένου διά της άνανγώσεως ήθικοπλαστικών θιβλίων, ειδικείται εις τόν κλάδον του διά της μελέτης, ανάπτυσσεται τό έθνικόν του φρόνημα και δεν μολύνεται ή σκέψις του από τά ύπόπτου προελεύσεως θιβλία, πού εις τους ξένους λιμένας άφειδώς εις τους ναυτεργάτας παρέχονται. Δεν θα ήτο δύσκολον να καταβληθή κάποια, έστω και δοκιμαστική, προσπάθεια του “Όίκου του Ναύτου, φέρ' ειπείν, έν συνεργασία με την “Ένωσιν των “Εφοπλιστών και τας ναυτεργατικές όργανώσεις διά την παροχήν καταλληλών θιβλίων εις τά πλοία. Οι πλοίαρχοι θ' άνελάμβανον την ύποχρέωσιν του κατάρτισμού της θιβλιοθήκης και της διατηρήσεως αυτής διά της άποστολής κατά καιρούς και εις τους λιμένας του Κόντινεντ, όπου κυρίως συγχάζουν τά φορτηγά μας, αριθμού τινος “Ελληνικών θιβλίων προς διανομήν. Ρίπτομεν άπλως την ιδέα και έπισύρομεν των άρμοδίων και των ένδιαφερομένων την προσοχήν επ' αυτής, με την έλπίδα, ότι κάποτε πιθανόν αυτή να καρποφορήσθ.

Απέχομεν, θεβαίως, πολύ εισέτι από την ναυτιλιακήν όργανωσιν και τόν πολιτισμόν των θορείων λαών και ίσως ή ιδέα μας να θεωρηθή, ότι άίσιαται της ώμης “Ελληνικής πραγματικότητας. Και όμως θα ήθέλαμεν να ίδωμεν, έστω και ένα έφοπλιστήν μας ρηθικέλευθον και προσδοετικόν, παρέχοντα εις τό πληρώμα του πλοίου του θιβλία τινά και άκόμη ένα ραδιόφωνον και θα είμεθα περίεργοι να πληροφορηθώμεν μετά τινα χρόνον τας έντυπώσεις του εκ της διαγωγής του πληρώματος, από την μικράν εύχαρίστησιν, πού του έχάρισεν ούτος.

## Κράτος και Ναυτιλία

“Όσον και άν αι στήλαι αύται, έν τη έπιμόνω προσπάθειά των, όπως ίδουν έπιλυόμενα τά έκκρεμή της Ναυτιλίας μας προβλήματα, αύστηράς διέτύπωσαν εις τό παρελθόν έπικρίσεις κατά μέτρων και ένεργειών άψυχολογήτων ή έξερχομένων των όρίων της ναυτιλιακής ήμών πραγματικότητας, θα ήδίκουν εις αυτάς και την άντικειμενικότητα αυτών θα παρέδραπτον, άν εις τό πλαίσιον της ύπερ της Ναυτιλίας κρατικής μερίμνης δεν άνεγνώριζαν τό έπιτελεσθέν κατά τό τελευταίον διάστημα έργον και δεν προέβαινον με ικανοποίησιν εις την διαπίστωσιν, ότι σύντονος καταβλήθη ή φροντίς διά την ρύθμισιν πλειστον όσων αναγομένων εις την άρμοδιότητα του Κράτους ζητημάτων.

“Αφ' ής ήμέρας την διακυβέρνησιν της Χώρας ανέλαβεν ή παρούσα Κυβέρνησις, τό δε ύπερ της Ναυτιλίας ένδιαφέρον της καταδείχθη από την άμεσον σύστασιν του Ιδιαίτερου Υφυπουργείου της Ναυτιλίας και την άποκατάστασιν του διοικητικού ρυθμού εις τά της Διευθύνσεως του “Εμπορικού Ναυτικού διά της τοποθετήσεως ως προϊσταμένου αυτής του κ. Κατσαμπή. Βάσιμοι έκτοτε έδημιουργήθησαν έλπίδες, ότι ή Ναυτιλία, άντιμετωπίσασα εις τό παρελθόν την άδιαφορίαν διά τά ζητήματά της και τας έκτροπές του κακού παρεμβατισμού, στοργικήν



θά έβλεπε πλέον έκδηλουμένην την ύπέρ αυτής μέριμναν του Κράτους. Τά πράγματα εύτυχως δέν διέψευσαν τάς έλπίδας. Υπό την πνοήν της θεληματικότητας, ήτις διακρίνει όλας τάς πράξεις της Κυβερνήσεως, ανέληφθη κατά πρώτον ή μεγάλη, ή σωστική προσπάθεια της συνδιαλλαγής και της άρμονικής συνεργασίας έφοπλιστού και ναυτεργάτου. Η πειθαρχία επί των πλοίων άποκατεστάθη, καθ' όλον δέ τό έτος ούδεμία έσημείωθη διαταραχή, ούτε και στασιαστικόν τι κρούσμα έξεδηλώθη, τόσον σύνηθες εις τό παρελθόν, επί των φορτηγών μας πλοίων. Ο καθορισμός διά των ύπουργικών έγκυκλίων του έλαχίστου όριου της μισθοδοσίας των πληρωμάτων, έφ' όσον δέν ύπήρχε σύμβασις ένιαίου μισθολογίου, κατά πολύ συνέτεινε εις την πρόληψιν των προστριβών και εις την έπιβολήν της τάξεως. Απεφεύχθησαν ούτω, μέχρι της έπιτεύξεως συμφωνίας διά τό ένιαίον μισθολόγιον, αί διά των άπεργιών και των στάσεων εις τους ξένους λιμένες πιέσεις διά την αύξησιν των μισθών και προελήφθησαν αί τυχόν εις θάρος των ναυτεργατών ύπερβάσεις. Η εις τους λιμένες διά τό Κόντινεντ και τό Κάρδιφ, έξ άλλου, άποστολή λιμενικών αξιωματικών, έκ των άρίστον στελεχών του Σώματος, επέτρεψε την άμεσον παρακολούθησιν της έφαρμογής των περι συνθέσεως του πληρώματος διατάξεων και την επί τόπου έπίλυσιν των άναφυσμένων διαφορών, μεταξύ πλοιάρχων και πληρωμάτων.

Εν τώ μεταξύ, καθιερώθη και παρ' ήμίν ό θεσμός των συλλογικών συμβάσεων και διά νόμου έπεβλήθη ή ύποχρεωτική διαίτησις διά τάς προκυπτούσας έν τη ναυτική έργασία διαφοράς. Βαρυτάται κυρώσεις προσεβλήθησαν διά τους άπεργούντας ναυτεργάτας και τους κηρύσσοντας έλόκ - άουτς έφοπλιστάς. Μετά τον νόμον περί διαίτησις τό Ύφυπουργείον της Ναυτιλίας, άπληγαγμένον των κοιμητικών πιέσεων και ύπολογισμών, και των φωνασιών των δημοκοπούντων, ανέλαμβαν την πρωτοβουλίαν των διαπραγματεύσεων μεταξύ έφοπλιστών και πληρωμάτων διά την σύναψιν των συμβάσεων ένιαίου μισθολογίου. Όλίγος χρόνος παρήλθε και έπεβραβεύθησαν πλήρως αί προσπάθειαι της Διοικήσεως, διά ν' άποδειχθή περιτράνω, ότι, όταν τό Κράτος θέλη και όταν αντιμετωπίζη τά ζητήματα των διαφορών τάξεων με την έπιβεβλημένη άνωτερότητα, δύναται νά έπιβάλη τό όρθόν και τό δίκαιον.

Πρώτοι οί πλοίαρχοι, έπιδεικνύοντες την άνέκαθεν παραδειγματικήν νομιμοφροσύνην των, έδωκαν τό καλόν παράδειγμα. Περισσότερον παντός άλλου τελούντες έν έπιγνώσει της δυναμικότητας της Ναυτιλίας μας, περιώρισαν τάς μισθοδοτικές των αξιώσεις και ύπεγράψαν μετά της «Ενώσεως των Έφοπλιστών» την πρώτην συλλογικήν σύμβασιν.

Η τάξις των πλοίων άρχων ύπήρξεν εις τό παρελθόν ή πλέον ήδίκημένη μισθοδοτικός. Λόγω της ιδιαιτέρας θέσεως της έν τη ναυτική ιεραρχία σιωπηλώς έδέχετο την περιωρισμένην μισθοδοσίαν, απέφυγε πάντοτε την δι' οίουδήποτε πιεστικού μέσου έπαύξησην των άπολαύων της. Η θελτικός της μισθοδοσίας των πλοίων και πέραν των δια της συμβάσεως καθορισθέντων όριών, έφόσον αί έργασίαι της Ναυτιλίας μας ήθελον διατηρήθαι εις τό σημερινόν ίκανοποιητικόν έπίπεδον, θά ήτο πράξις έπιβεβλημένη, θ' άπέδιδε τό δίκαιον, την νομιμοφροσύνην θά έπεβράθευε.

Μετά έν όλίγον ύπήρξαν τό μισθολογίου των πλοίων άρχων, τό Ύ. φυπουργείον της Ναυτιλίας έστρεψε την συνδιαλλακτικήν του προσπάθειαν προς τά κατώτερα πληρώματα. Έκλήθησαν οί έκπρόσωποι των έφοπλιστών και των ναυτεργατών νά διαπραγματευθούν και από κοινού νά έξεύρουν την δίκαιαν μισθοδοτικήν βάση, λαμβανομένην ύπ' όψιν και της άποδοτικής των πλοίων κινήσεως. Υπό την άμεσον παρακολούθησιν της κρατικής διοικήσεως αί διαπραγματεύσεις εύωδώθησαν και ύπεγράφη πρό ήμερών ή σύμβασις του ένιαίου μισθολογίου διαρκείας ένός έτους δι' όλους τους κλάδους των κατωτέρων πληρωμάτων. Απομένουν ήδη οί μηχανικοί και οί άσχυματιστάι. Αν δέν ήθελον καρποφορήσθαι αί διεξαγόμεναι διαπραγματεύσεις, θά ένασκηθή ή προσφυγή εις την Άνωτέραν Διαιτητικήν Έπιτροπήν, ήτις διά της άποφάσεώς της θέλει καθορίση και των αξιωματικών τούτων την άντιμισθίαν.

Αυτά έν όλίγον ύπήρξαν τά μέχρι τουδε άποτελέσματα της άναληφθείσης προσπάθειας διά την έκκαθάρισιν των μισθοδοτικών διαφορών, άτινες κυρίως προεκάλουν τάς διενέξεις και τάς διασρεσκείας. Άνακουφιστικός πράγματι ύπήρξεν ό άντίκτυπος εις την φορτηγόν ναυτιλίαν έκ του όριστικού διακανονισμού του μισθοδοτικού ζητήματος. Πολλά θεαίως άκόμη θά είνε τά μέτρα της Διοικήσεως διά νά δολκλρωθή ή ρύθμισιν των σχετικών με την ναυτικήν έργασίαν ζητημάτων. Πάντως όμως έν έκ των σοβαρώτερων έπελύθη κατά τον ίκανοποιητικότερον τρόπον.

Άλλά τό ύπέρ της ναυτεργατικής τάξεως ένδιαφέρον της Κυβερνήσεως δέν περιωρίσθη μόνον εις τά της μισθοδοσίας. Πλείστα όσα προστατευτικά ύπέρ των ναυτεργατών μέτρα έλήφθησαν και θ' άναφέρωμεν τά κυριώτερα.

Αί προς τους άνέργους ναυτεργάτας και τους άσθενούντας παροχαί βοθημάτων υπό του «Όίκου του Νάουτου» έτονώθησαν σημαντικώς. Η άναδιοργάνωσις του «Γραφείου Ναυτικής Έργασίας» κατά τρόπον έγγυαμένον την έξεύρεσιν εργασίας, εις τους άνέργους ναυτιλλόμενους, άνεξαρτήτως τοπικιστικών φαβορισμών, τό μέτρον της άναστολής του περατήσαν πληθωρι-

σμού εις τό ναυτικόν έπάγγελμα, διά του περιορισμού της άθροίας εισόδου νέων διπλωματούχων έν δυσαναλογία προς τάς εις έμψυχον ύλικόν άνάγκας της Ναυτιλίας μας, ή δέ διενεργηθείσα άπογραφή των ναυτεργατών, της όποιας τά συμπεράσματα θέλουν καταδείξει την δλην του ναυτεργατικού ζητήματος θέσιν, ή μελετωμένη έφαρμογή του θεσμού του τροφοδότη και ή κατάρτισις του έσωτερικού κανονισμού των πλοίων, είνε τά μέτρα, που έρχονται άριδήλως νά καταδείξουν τό ύπέρ των ναυτιλλόμενων κρατικών ένδιαφέρον. Η διά της περισυλλογής έξ άλλου και της έντακτικής εισπραξέως των έσόδων του Ν.Α.Τ. άναγγελλομένη ήδη αύξησις, κατά 25-30%, των συντάξεων των άπομάχων, των τόσον πενιχρών, δέν άποτελεί μικράν άνακούφισιν των πτωχών θαλασσινών μας, ένψ έξ άλλου διευκολύνει την έξοδον των ύπερηλίκων, οΐτινες, παρά την συμπλήρωσιν των έτών της θαλάσσιας ύπηρεσίας των, κατάκοποι και γηραιοί, μοχθοϋν είσέτι, διότι ή γλίσχρος σύνταξις των δέν επέτρεπεν εις αυτούς ν' άποσυρθούν της ύιοπάλης.

Άλλά και ό νόμος περί προστασίας των φυματικών και καρδιοπαθών ναυτεργατών όχι όλιγώτερον την Κρατικήν μέριμναν καταδεικνύει. Όλοι αί τάξεις αί έν τη Ναυτιλία διαβιούσαι και όλοι οί όπωσδήποτε σγέσιν έχοντες με την θάλασσαν έκλήθησαν νά εισφέρουν διά την περίθαλψιν των άναξιοπαθούντων μελών της ναυτικής μας οίκογενείας. Ο έκ της έφαρμογής του νόμου τούτου εύεργετικός άντίκτυπος γενικώτερος προβλέπεται διά την Ναυτιλίαν. Η πληθωρική των παθήσεων των πνευμόνων και της καρδιάς νοσηρότης εις τά πληρώματα έπεβάρυνε τόσον τάς δαπάνας των πλοίων, άφού και οί ξένοι άσφαλιστάι θά έπαιουν όσονούπω ν' άσφαλίζουν την Ναυτιλίαν μας διά τους έκ των νοσημάτων τούτων κινδύνους, ώστε ή έξ όλοκληρου άνάληψις της προστασίας των άσθενούντων υπό του διά του νόμου συσταθέντος οργανισμού, όχι μόνον τους έφοπλιστάς άπαλλάσσει φροντίδων, δικαστικών διενέξεων, εύθυνών και δαπανών, άλλ' έπενεργεί κατασταλτικώς και επί των ψευδοσθενειών, όπως και εις άλλην σελίδα γράφομεν.

Έχει, όμως, και τάς προϋποθέσεις της ή τοιαύτη προστατευτική του Κράτους πολιτική έναντι του ναυτεργάτου. Αν έντός τόσου βραχέος χρονικού διαστήματος, τόσα ύπέρ των ναυτιλλομένων έπετέλεσεν ή Κρατική πρόνοια, τό έπραξεν άκριβώς διά νά άρη πρώτον την εις τό παρελθόν δημιουργηθείσαν εις τάς ναυτεργατικές τάξεις έσφαλμένην έντύπωσιν, ότι τό Κράτος προστατεύει μόνον τό κεφάλαιον και αύτοϋ καθίσταται όργανον και δεύτερον, διά της ίκανοποιήσεως των δικαίων αξιώσεων των θαλασσινών μας, νά στρέψη πλέον αυτούς με ζήλον και άφοσίωσιν προς τό καθήκόν των, άφιεμένον κατά μέρος των διαμαρτυριών, των συσκέψεων της «πλώρης» και των άπεργιών.

Έδηλώθη ήδη κατηγορηματικός, ότι κάθε άδικαιολόγητος έγκατάλειψις της ύπηρεσίας, κάθε άπεργιακόν κρούσμα θά παταχθή άμειλίχτως. Ο έξευτελισμός του έθνικού πλοίου εις την ξένην, ή άναρχία, ήτις εις τό πρόσφατον παρελθόν έτεινε νά διαλύση αύτην την Ναυτιλίαν μας, αί παρεμβάσεις των ξένων άστυνομικών όργάνων και αί φυλακίσεις Έλλήνων ναυτεργατών εις τάς φυλακάς ξένων χωρών πρέπει νά έκλειψουν πλέον, διότι άπάδουν προς αύτην την βασικήν άρχήν της Κυβερνήσεως, την πειθαρχικήν του συνόλου εμφάνισιν και έργασίαν χάριν του κοινού συμφέροντος της προαγωγής των πλουτοπαραγωγικών δυνάμεων της Χώρας μας.

Η ναυτική μας οίκογενεία ύπήρξεν άνέκαθεν μία έκ των παρ' ήμίν συντηρητικώτερων τάξεων. Αν μερίς αυτής έλαχίστην παρέρωρη εις άναμρόστους έκδηλώσεις, δέν είνε και έξ όλοκληρου αύτή ή ύπεύθυνος. Η άστοργία των κυβερνώντων εις τό παρελθόν προς τά ζητήματά της, ή πλήρης έγκατάλειψις της όριστικής ρυθμίσεως των διοικητικών ζητημάτων του Έλληνικού πλοίου, όχι όλίγον συνέτειναν. Ας έλπίσωμεν τώρα, που τά ναυτεργατικά ζητήματα ιδιαιτέρας όλης φροντίδος τυγχάνουν παρ' τώ Ύφυπουργείω της Ναυτιλίας, ότι ή ήσυχία και ή τάξις επί των πλοίων θά έδραιωθούν.

\*\*\*

Άλλά και τά γενικώτερα έμποροναυτικά προβλήματα της Δεούσης μελέτης και της έξονυχιστικής θαλάσσιου έτυχον από μέρους των ύπηρεσιών του Ύφυπουργείου της Ναυτιλίας. Εύθως ως τούτο συνεστήθη, προεκηρύχθη κατ' επανάληψιν ό διαγωνισμός διά την άνασύστασιν, επί έπιχορηγήσει, της γραμμικής της Β. Αμερικής. Η άδιαφορία άτυχώς του έφοπλιστικού κεφαλαίου δέν επέτρεψε μέχρι σήμερα νά έπιτευχθή ή τόσον έξυπηρετική έθνικόν και οικονομικόν μας συμφερόντων άνασυστάσις της Χώρας ήμιν προς τον Νέον Κόσμον δι' έθνικών πλοίων. Τους τελευταίους όμως μήνας νέαι προτάσεις ύπεβλήθησαν από μέρος του κ. Παναγούλη άφ' ένός και του κ. Μ. Εμπειρικού άφ' έτέρου, θασίμως δ' έλπίζεται, ότι τό άρχόμενον έτος θά ίδη ένα έκ των ζωτικώτερων ζητημάτων της Ναυτιλίας μας ίκανοποιητικώς νά ρυθμισθή. Επιδιώκεται έπίσης ή ριζική επίλυσις του προβλήματος των έσωτερικών θαλασσίων συγκοινωνιών και των Μεσογειακών γραμμών, συνεστήθη δέ πρό ήμερών, ως γράφομεν άλλαχού, έπιτροπή διά την μελέτην της συμβάσεως Αμπατιέλλου.

Όσον άφορ' την φορτηγόν ναυτιλίαν, ήτις ούδέν άλλο παρ' τά διοικητικά της ζητήματα έξαρτά από την κρατικήν φροντίδα, ή τελευταία εύόινος στροφή των εργασιών της και των ναυτεργατικών ζητημάτων την ρύθμισιν διευκολύνει και τό Κράτος άπαλλάσσει από κάθε άλλην μέριμναν διά τά κατ' αύτην.



‘Η σύστασις όμως και του Ναυτικού ‘Επιμελητηρίου, ήτις παλαιάν της Ναυτιλίας επιδιώξιν άπετέλει, θα παράσχη την εύκαιρίαν εις τας έμποροναυτικές τάξεις, όπως δια της έπιμελητηριακής των οργανώσεως προσδίδουν έκάστοτε των τόνων των κατευθύνσεων επί των ζωτικών της Ναυτιλίας μας προβλημάτων.

‘Αξιοσημείωτος ακόμη και άπτή του κρατικού ενδιαφέροντος υπέρ της Ναυτιλίας εκδήλωσις είνε ή υπό του ‘Υπουργείου των Οικονομικών νόμω εξομοίωσις από φορολογικής πλευράς των άνωμένων ναυτιλιακών επιχειρήσεων προς τας ιδιωτικές τοιαύτας και ή όριστική απαλλαγή των έφοπλιστών από τον φόρον μισθωτών υπηρεσιών παρελθουσών χρήσεων, έφόσον είχαν καταβάλει μέρος των όφειλομένων, τά όποια, σημειωτέον, έν τη πραγματικότητι δέν ώφειλον, διότι και δέν τά είχαν εισπράξει.

Αυτό είνε ό πρόχειρος άπολογισμός των κυριωτέρων υπέρ της Ναυτιλίας μέτρων της Κυβερνήσεως. ‘Ας εύχηθώμεν, ότι τό εισερχόμενον έτος έτι γόνιμον την εκδήλωσιν του υπέρ του ‘Εμπορικού μας Ναυτικού ενδιαφέροντος θα έπιδείξη, χάριν της άναπτύξεώς του και της μεγαλυτέρας συμβολής του ‘Ελληνικού πλοίου εις την προαγωγήν των πλουτοπαραγωγικών δυνάμεων του τόπου μας.

## ‘Η παρ’ ήμιν Σιδηροβιομηχανία

Παραλλήλως προς την ανάπτυξιν και την δλην κατεύθυνσιν της Ναυτιλίας μας και μέ τό αυτό ενδιαφέρον δέον νά εξετάζεται και τό ζήτημα του τεχνικού εξοπλισμού των έμποροναυτικών μας κέντρων και ή εις αυτά ανάπτυξις και ή πρόοδος της σχετικής προς την Ναυτιλίαν βιομηχανίας έπισκευών και νέων κατασκευών.

‘Από της άπόψεως ταύτης τό διαρρευσαν έτος ύπήρξε γόνιμον, αλλά εις ανακίνησιν μόνον των συναφών ζητημάτων, τά δέ συμπεράσματα των διεξαχθεισών συζητήσεων, έξ ών άρκεται και εις τας στήλας των ‘Ναυτικών Χρονικών», ως και ή θέσις των ζητημάτων τούτων, άττια κυρίως είνε ή πρόσκτησις νέας δεξαμενής, ή ίδρυσις ναυπηγείων και ή σημερινή μας βιομηχανική όργάνωσις, είνε τά κάτωθι:

‘Η ανάγκη της προσκτήσεως νέας δεξαμενής έχει άναγνωρισθί παρ’ πάντων. ‘Η διόγκωσις της Ναυτιλίας μας και αί παντός είδους ανάγκαι αυτής, ως και του Πολεμικού μας Στόλου, έπιβάλλουν πλέον σήμερον την πρόσκτησιν ταύτης, ως τάχιστα. Ζήτημα μόνον έγεννήθη ως προς τό μέγεθος αυτής και ως προς τό μόνιμον άγκυροβολήν της. Καί διά μέν τό μέγεθος, δεξαμενή 4-4.500 τόνων φαίνεται καλύπτουσα πλήρως τας σημερινάς και τας έν όψει ανάγκας, διά δέ τό μόνιμον άγκυροβολήν εξακολουθεί ύφιστάμενή ή διχογνωμία, ως προς την προτίμησιν του λιμένος Πειραιώς ή του λιμένος Σύρου. Οί έγκυρότερον δυνάμενοι νά έχουν γνώμην και ή περισσότερον ενδιαφερομένη ‘Ενωσις των ‘Εφοπλιστών» προτιμούν την Σύρον και δι’ άλλους λόγους, αλλά και διά νά δοθί ζωή και κίνησις εις τον σπουδαίον τουτον λιμένα του Αιγαίου.

Διά τον αυτόν σκοπόν ή σημερινή Κυβέρνησις έπεδείξατο άρκετον ενδιαφέρον, ψηφίσασα ειδικόν νόμον, δυνάμει του όποιου θα ναυπηγηθώσιν έν Σύρω δύο έκ των όκτώ σιδηρών φορηγίδων διά λογαριασμόν του Β. Ναυτικού. ‘Η έργασία αυτή, μικρά έννοείται εις μέγεθος, διά την δυναμικότητα της Σύρου, είνε δυνατόν ν’ άποτελέσθ άπαρχήν εκδηλώσεως γενικωτέρου ενδιαφέροντος, προς άναζωογόνησιν της παλαιάς βιομηχανικής κινήσεως, δεδομένου, ότι ό λιμήν της Σύρου εξακολουθεί διατηρών είσέτι έν πολλοίς όλα τά προς τούτο προσόντα.

Τό ζήτημα των ναυπηγείων άνεκινήθη, έξ άλλου, και πάλιν έκ συζητήσεων περί την εκτέλεσιν του ναυτικού προγράμματος του Β. Ναυτικού, ως και έν συνδυασμώ μέ την παραχώρησιν του μονοπωλίου των άκτοπολικών συγκοινωνιών, υπό τον ρητόν όρον της ναυπηγήσεως των νέων σκαφών έν ‘Ελλάδι. Διευτώθη δέ πανταχόθεν ή εύχή της ταχυτέρας αύτών έγκαταστάσεως, δεδομένου, ότι αυτή όφείλ μόνον έχει νά προσπορίση και εις την Ναυτιλίαν, αλλά και εις την ‘Εθνικήν Βιομηχανίαν και Οικονομίαν έν γένει, έκ του ότι έπαρκές ποσοστόν της αξίας των ναυπηγηθουσών σκαφών, ίδια εις συνάλλαγμα, κατά τας σημερινάς περιστάσεις, θα παραμείνι έν τη Χώρα.

Και του ζητήματος τούτου ή λύσις έκκρεμεί είσέτι, έν άναμονή των κυβερνητικών αποφάσεων. ‘Ενδείξεις μάλλον ύπάρχουν ως προς τας τελευταίας, ότι πρόκειται ν’ άνατεθί ή έγκατάστασις των ναυπηγείων και ή εκτέλεσις των πρώτων ναυπηγήσεων εις ξένον ναυπηγικόν Οίκον μέχρι πλήρους ηνμεράσεως και έκκαίδευσας ‘Ελληνικού προσωπικού. ‘Η άποψις αυτή, καθ’ ήν θα ήτο δυνατή ή άμεσος έναρξις ναυπηγήσεως έν ‘Ελλάδι πολεμικών σκαφών, παρουσιάζεται ως έχουσα μικράν οχέσιν μέ την ‘Ελληνικήν πραγματικότητα και τάς σημερινάς δυνατότητας της ‘Ελληνικής βιομηχανίας. ‘Η αντίθετος άποψις είνε ή θαθμία εξέλιξις της σημερινής μας βιομηχανικής όργάνωσεως εις ναυπηγικάς άπαρχολήσεις και ή σών τώ χρόνω ανάπτυξις της εις τό προδιαγεγραμμένον ύψος και έκτασιν. ‘Η δεύτερα αυτή περίπτωσις παρουσιάζεται ως μη έχουσα ανάγκην είμψή μικράς κρατικής ένισχυσεως ή κατοχυρώσεως και πρό παντός συγχρονισμένης όργάνωσεως.

Τό τελευταίον, όμως τούτο παρουσιάζεται ως τό μεγαλύτερον προς υπερινήκσιν έμπόδιον, δεδομένου, ότι ή έν γένει σημε-

ρινή όργάνωσις της βιομηχανίας μας, έννοείται, της μέ την Ναυτιλίαν άσχολουμένης, δέν έπιτρέπει τό νά στηρίζονται και τόσοں θάσιμοι έλπίδες, έφόσον ζήτημα είνε τό κατά πόσον δύναται νά ύποστηριχθί, ότι άνταποκρίνεται αύτη και εις τας τωρινάς άνάγκας μας.

Είνε, θεσβίως, γεγονός, ότι διαθετόμεν άρκετά έργοστάσια έπισκευών πλοίων και ότι μέχρι του νύν εξετελέσθησαν άρκετά μεγάλα εις έκτασιν και πολυπληθείς έπισκευαί, εις τον λιμένα Πειραιώς και έν μέρει εις τον λιμένα της Σύρου. ‘Ακόμη είνε γνωστόν, ότι τά έργοστάσια του Πειραιώς κατάρθωσαν εις μερικές περιπτώσεις όξέως άνταγωνισμού προς ξένα τοιαύτα, νά κερδίσουν ώρισμένας μεγάλας έργασίας, θασίζόμενα κυρίως εις τό εύθηνον, ως όμολογείται, των παρ’ ήμιν ήμερομυσθίων. Πρέπει, όμως, νά όμολογηθί έπίσης, ότι ή εκτέλεσις των έργων αυτών, περιοριζόμενων κατά τό μέγιστον αυτών μέρος εις άντικαταστάσεις παλαιών έλασμάτων και άποτύπων παλαιών εξαρτημάτων, ήτοι εις τά χαμηλότερα έπίπεδα τεχνικής έργοστασίων, δέν εξασφαλίζουν την οίαν δέον νά έχη ό πρώτος λιμήν του Κράτους βιομηχανικήν και τεχνικήν εξάρτησιν. ‘Ακόμη είνε εις πολλές περιπτώσεις άληθές, ότι και εις τας στοιχειώδεις ταύτας έργασίας ή κακοτεχνία δέν άποτελεί έξάρσειον καί ίσως - ίσως άρκετον ποσοστόν της εύθνης έργασίας, ίδια εις μεγάλους συναγωνισμούς, νά θασίζεται και επί της κακοτεχνίας ταύτης.

‘Από τας σπουδαιότερας έλλείψεις της ναυτικής βιομηχανικής μας όργανώσεως είνε ή έλλειψις τεχνικού, ως τό όνομάσωμεν, έπιτελείου. ‘Η έλλειψις αύτη δέν περιορίζεται εις τά άνώτερα στελέχη, αλλά εκτείνεται κατά φυσικόν λόγον και εις τό κατώτερον προσωπικόν, έφόσον έλλείπουν οί φυσικοί του οδηγοί. Εις πλείστα όσα έργοστάσια και εις πλείστα όσας περιπτώσεις, ή έργασία εξαρτάται από ώρισμένους και μόνον ανθρώπους, οίτινες άξιεπαίνως έχουν φθάσει εις κάποιον τεχνικόν ύψος, φιλοτίμως μόνον των μοχθούντες. ‘Ελλείπει δηλ. κατά γενικόν κανόνα από όλα σχεδόν τά έργοστάσια ή τεχνική παράδοσις. Δέν είνε άλλως τε εύκολον νά δημιουργηθί αύτη, έφόσον κάθε καλός τεχνίτης ή έργοδηγός εξέλισσεται άργά ή γρήγορα εις έπιχειρηματίαν. Συμβαίνει δηλαδή και εδώ ό,τι συμβαίνει και μέ την Ναυτιλίαν μας, όπου κάθε άξιος πλοίαρχος εξέλισσεται εις πλοιοκτήτην, μέ την διαφοράν, ότι εκεί πρόκειται περί όντως αυτόνομου και περιορισμένης εκτάσεως και εξέλιξεως έπιχειρήσεως, αύξανούσης τό ναυτικόν κεφάλαιον, ένώ εδώ σημαίνει μείωσιν της δυναμικότητος και καταμερισμόν σταθερού τεχνικού κεφαλαίου μέ αυτόνότη νέων μειονεκτικόν. ‘Η στασιμότης έξ άλλου ως προς την έφαρμογήν συγχρονισμένων μεθόδων όργάνωσεως και εκτελέσεως των αναλαμβανόμενων έργων είνε πολλάκις άφάνταστος και αντί προόδου, δέν θα ήτο υπερβολικόν νά λεχθί, ότι εις πολλούς κλάδους παρατηρείται όπισθοδρομία. Την έλλειψιν και συγχρονισμένης τεχνικής κατάρτισεως συνδίδει μέχρι τινός και ή παρανόησις των κακώς έννοουμένων έργατικών συμφερόντων από μέρους των έπαγγελματικών όργανώσεων των τεχνιτών, ίδια διά της περιφήμου μεθόδου του άποκλεισμού της εισόδου νέων ανθρώπων εις τό έπάγγελμα, όπότε φυσιολογικώς θα κατεβάλλετο και ποιά τις προσπάθεια και προς ποιοτικήν θελτίωσιν του τεχνίτου. Καί τιοιούτοτρόπως εις πολλές τέχνας, ολίγα μόνον εξαιρέσεις ύπάρχουν έργοστασίων, που δύναται ν’ αναλάβουν την εκτέλεσιν μιάς έργασίας, ως είπωμεν, επί τη θάσει σχεδίου, δηλ. νά προβούν εις κανονικήν μελέτην.

‘Αλλά και ό εξοπλισμός των έργοστασίων δέν έσημείωσεν από πολλών έτών αισθητήν πρόοδον, έφόσον, ως άνεφέρθη, δέν εφαρμόζονται και νεώτερα μέθοδοι όργάνωσεως της έργασίας, και αί σχετικές έλλείψεις είνε έπίσης άρκετά σοβαρά. Τά χυτήρια χυτοσιδηρού ούδεμίαν μεγάλην συνθετικότητας ή και μεγάλου θάρους έργασίαν αναλαμβάνουν εύκόλως, ή, όπερ τό αυτό, έναντι λογικής τιμής, και πρέπει νά θεωρηθί ως μη τιμητικόν διά την έν γένει βιομηχανικήν όργάνωσιν του Πειραιώς, ότι δέν είνε δυνατή ή έν Πειραιεί κατασκευή και του πλέον άσημάντου χυτοχαλυθδίνου τεμαχίου, εις έποχήν καθ’ ήν ό χυτοχάλυψ εις νέας κατασκευάς άποτελεί τό έξ ών ούκ άνευ.

‘Ως σοβαρά έπίσης έλλειψις της έν γένει βιομηχανικής μας όργάνωσεως δέον νά τονισθί και ή έλλειψις των μέσων ελέγχου των υλικών και των υπό κατασκευήν ή έπισκευήν τεμαχίων, θάσει των όποιων θα ήδύνατο νά έλεγχθί και συστηματοποιηθί πάσα νέα έφαρμογή, ως και ή έλλειψις μέσων και όργάνων εκτελέσεως δοκιμών επί νέων ή και παλαιών υλικών. Χρειάζεται, συνεπώς, μεγάλη έργασία, διά νά εξελιχθί ή βιομηχανία μας εις τεχνικήν περιώτην, έστω και εάν άκόμη ή σημερινή της κατάσταση κριθί ευνοϊκώτερον παρ’ υπό τό άνωτέρω πρίσμα. Τό πράγμα, θεσβίως, δέν είνε δύσκολον, πολλώ δέ μάλλον άκατόρθωτον. Και εις τον Πειραιά, αλλά και εις την Σύρον, ύπάρχουν πλήρεις οί άπαραίτητοι όροι και ίδίως τό υλικόν προς συγχρονισμένην όργάνωσιν μιάς ναυτικής βιομηχανίας κατασκευών, άλλ’ ίδια και συγχρονισμένων έπισκευών, όσον και εκτεταμένων μετασκευών εις τά σκάφη και τας μηχανάς, ως γίνεται και εις τό έξωτερικόν, και ή όποια δέον νά τύχη, ως έν άρχή ένόνισθη, του αυτού ενδιαφέροντος έκ μέρους όλων των ενδιαφερομένων, του όποιου τυγχάνει και ή Ναυτιλία μας, της όποιας άλλως τε, θ’ άποτελή τό άναγκαίον συμπλήρωμα.



# ΤΟ ΕΙΣΟΔΗΜΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΑΣ ΚΑΤΑ ΤΟ 1936

Αποδίδοντες εις τὸ νὰ καταδείξωμεν εὐρύτερον τὴν ναυτιλιακὴν μας δραστηριότητα, βάσει, ὡς ποσὴν, συγκεκριμένων ἀριθμῶν, παρηκολούθησαμεν καὶ ἐφέτος ἕνα ἑκαστὸν τῶν φορηγῶν μας εἰς τὴν κατὰ τὸ 1936 κίνησιν του καὶ ὑπολογίσαντες τὰς πραγματοποιηθείσας ναυλώσεις, συνεκεντρώσαμεν, μὲ πᾶσαν δυνατὴν ἀκρίβειαν, τοὺς ἀριθμοὺς τοὺς σχετικούς μὲ τὸ ἀκαθάριστον προῖον τῆς ἐργασίας του. Ἐνδεικτικόν, θεαίως, εἶνε τὸ ἀποτέλεσμα τῆς ἐρεύνης μας ταύτης. Μὲ τὸν καταμερισμὸν τῆς πλοιοκτησίας παρ' ἡμῖν καὶ μὲ τὴν πλάνητα ἐργασίαν τῶν «τράμπς» φορηγῶν, δὲν εἶνε εὐχερὲς τὸ ἔργον παρομοίας στατιστικῆς. Πιστεύοντες, ὅμως, ὅτι σημαντικῶς ἐλλειπὴς θὰ ἦτο ἡ ἐτήσια μας ἀνασκόπησις, χωρὶς καὶ τὴν ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τοῦ εἰσοδήματος ἐρευνᾶν, τὴν ὁποίαν εἰς ἄλλα κράτη ὠργανωμένοι ὑπηρεσίαι ἐκτελοῦν, ἐξαιρετικὰς κατεβάλλομεν προσπάθειας, ὅπως μὴ ἀφίσταται αἰσθητῶς ἡ προσέγγισίς μας πρὸς τὴν ἀκρίβειαν.

Ἐλάθομεν ὑπ' ὄψιν μας τὴν ἐργασίαν ὄλων τῶν ποντοπόρων φορηγῶν μας, τῶν δεξαμενοπλοίων, τῶν πλοίων γραμμῆς καὶ τῶν μικρῶν φορηγῶν (μέχρι 1000 τόννων) πλὴν ἐλαχίστων, ἴσως, διὰ τὰ τελευταῖα ταῦτα ἐξαιρέσεων. Ἐπὶ τῆς συνολικῆς, δηλαδὴ, δυνάμεως τῆς Ναυτιλίας μας, ὑπελογίσαμεν μίαν χωρητικότητα γύρω τοῦ 1.700.000 τ. γκρό. Αἱ πληροφορίαι μας δὲν ἐξετείνοντο εἰς τὰς διαφόρους «ὁψίδας» προορισμοῦ τῶν ναυλοσυμφωνιῶν καὶ εἰς τὸ κυμαινόμενον κατὰ 5—10%, πλεόν ἢ ἔλαττον, τοῦ παραληφθέντος φορτίου. Καὶ αὐτὰ μὲν διὰ τὸ ἀκαθάριστον εἰσόδημα. Διὰ τὸ καθαρὸν τοιοῦτον δὲν ἀπεπειράθημεν οὐδὲ κἂν νὰ τὸ ἐξακριβώσωμεν, διότι πλείστοι ὅσοι συντελεστοὶ διαγράφουν τὴν ἀπόδοσιν ἑνὸς πλοίου. Συμβαίνει πολλὰκις δύο πλοῖα τῆς αὐτῆς χωρητικότητος, μὲ τὸν αὐτὸν ναῦλον, ν' ἀναχωροῦν τὴν ἴδιαν ἐποχὴν ἀπὸ ἑνα λιμένα, ἐνθα ταυτοχρόνως ἐφόρτωναν καὶ ἑως, λόγω τῶν διαφορῶν προορισμῶν, τῶν ποικίλων συνθηκῶν ναυσίπλοιας, τὸ ἓν ἐξ αὐτῶν ν' ἀποδώσῃ ζημίαν, ἐκεῖ δ' αὖτὸν τὸ ἕτερον ἀπέφερε κέρδος. Εἰδικῶς διὰ τὰ «τράμπς», αἱ συμπτώσεις ὑπερβάλλουν συχνὰ κάθε ὑπολογισμόν.

Ὅσον ἀφορᾷ τὸ εἰς τὴν Χώραν μας εἰσεῖν ἐκ τῆς Ναυτιλίας συναλλαγμάτων προῖον, ἀρκούντως ἀνεπτύξαμεν καὶ εἰς τὸ παρελθὸν καὶ ἐντὸς τοῦ 1936, τὸ θέσιμον τῶν ὑπολογισμῶν μας, ὥστε νὰ παρέλθῃ νὰ ἐπανέλθομεν ἐπ' αὐτοῦ.

Καὶ ἤδη εἰσερχόμεθα εἰς τὴν λεπτομερικὴν κατὰ τομεῖς ἀνάλυσιν τῆς ἐργασίας τῶν φορηγῶν μας κατὰ τὸ ἀπελθὸν ἔτος:

## Α) Ἡ ἀγορὰ τοῦ Πλέιτ

Τὴν αἰσθητὴν ὑποχώρησιν, ποὺ εἶχομεν σημειώσει εἰς τὴν περσινὴν μας ἀνασκόπησην, ὅσον ἀφορᾷ τὴν συμμετοχὴν τῆς Ναυτιλίας μας εἰς τὰς ἐξ Ἀργεντινῆς φορτώσεις, ἐπὶ σημαντικωτέρῳ διαπιστώσαμεν καὶ ἐφέτος. Οἱ στατιστικοὶ μας ἀριθμοὶ, ἀναφερόμενοι εἰς τοὺς ἀπὸ πλοῖον ἐκ Πλέιτ μέχρι τῆς 15ης Δεκεμβρίου, ἐμφανίζουν τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν μὲ 379 σκάφη, ἅπανα παρέλαβον 2.532.073 τόννους γεννημάτων διὰ διαφόρους προορισμοὺς, μὲ ἀκαθάριστον προῖον ναύλου ἐκ 2.435.577 λιρῶν Ἀγγλίας. Πέρσι, κατὰ τὴν αὐτὴν περίοδον ἀνεχώρησαν ἐκ τῶν λιμένων τῆς Ἀργεντινῆς 433 σκάφη μας μὲ φορτία γεννημάτων 2.964.592 τόννων. Καταφανὴς ἐπομένως εἶνε ἡ διαφορά, ἔτι δ' ἐμφανεστέρῃ καθίσταται, ἂν ληφθῇ ὑπ' ὄψιν, ὅτι ἡ ἐφετεινὴ κίνησις τῶν ἐκ Πλέιτ φορτώσεων ὑπῆρξε κατὰ ἕνα καὶ πλεόν ἑκατ. τόν. ἂνωτέρα τῆς τοῦ 1935. Ἡ Ναυτιλία, δηλαδὴ, ἐνθ' συνεκέντρωσε κατὰ τὸ 1935 τὰ 40 ο)ο περίοδον τῆς εἰς γεννημάτων ἐξαγωγικῆς κινήσεως τοῦ Πλέιτ, κατὰ τὸ ἀπελθὸν ἔτος τὸ ποσοστὸν συμμετοχῆς τῆς ἐμειώθη εἰς 30 ο)ο. Τὸ φαινόμενον εἶνε εὐεξήγητον καὶ προεβλέφθη ἀπὸ τῶν σπηλῶν αὐτῶν. Ὁφείλεται, κυρίως, εἰς τὴν ἐφαρμογὴν τῶν «σχεδίων κατωτάτων ὁρίων» τὰ ὁποῖα ὑπεχρέωσαν τὸ Ἑλληνικὸν πλοῖον, ἐν ἰσοτιμίᾳ πρὸς τὰ ξένα σκάφη καὶ διὰ τὰ Ἀγγλικά, νὰ προσφέρεται. Οἱ περιορισμοὶ αὗτ' ἔτερον τῆς καθόδου πρὸς τὸ Πλέιτ κενὸν καὶ ἀναυλώτων πλοίων καὶ ἡ ἀναιμία τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν νὰ κρατοῦν τὰ σκάφη τῶν ἐν ἀναμονῇ εἰς τοὺς λιμένας τοῦ Κόντινεντ, μὲ πλῆρη σύνθεσιν τοῦ πληρώματός των, μέχρις ὅτου δυνήσθουν νὰ πλεύσουν ταῦτα πρὸς τὴν Νότ. Ἀμερικὴν, ἠνάγκασαν αὐτοὺς ν' ἀναζητήσιν ἐργασίαν πρὸς ἄλλα ἐξαγωγικά κέντρα.

Ἐναυλώθησαν, θεαίως, ἀπὸ τοῦ Ὀκτωβρίου καὶ ἐντεῦθεν ἀρκετὰ φορηγὰ μας ἐκ Πλέιτ, μὲ φορτώσιν 15—31 Δεκεμβρίου, μετὰ καὶ τὴν παρασχεθεῖσαν ὑπὸ τῆς Ἐπιτροπῆς ἐλευθερίαν καθόδου πρὸς τὴν Ἀργεντινὴν τῶν κενῶν καὶ ἀναυλώτων, δὲν ὑπελογίσθησαν, ὅμως ταῦτα εἰς τοὺς στατιστικούς μας ἀριθμούς, διότι ἐπρόκειτο περὶ ναῦλον, ὅστις ἤθελεν ἐκτελεσθῇ κατὰ τὸ νέον ἔτος. Ἰσως — ἂν ταῦτα συνυπολογίζοντο — νὰ ἐβελτιωτο κατὰ τὴν τὸ ποσοστὸν συμμετοχῆς τῆς Ναυτιλίας μας. Θὰ ἦτο, ὅμως, ἀναγκαῖον νὰ σημειωθῇ ἀκόμη, ὅτι καὶ ἡ ἀγορὰ τῆς Ἀργεντινῆς δὲν δύναιτο πλέον νὰ βαστάσῃ τὸν νῦν ὑψηλὸν ὄγκον τῆς χωρητικότητός μας, τμήμα τῆς ὁποίας θὰ στρέφεται ἐφεξῆς, κατ' ἀναπόδραστον ἀνάγκην, καὶ πρὸς ἄλλας ἀγοράς διὰ τὴν ἐξέλιξιν ἐργασίας.

Ὅσον ἀφορᾷ τοὺς συμπερασματικούς ἀριθμούς μας δὲν ὑπελογίσσαμεν καὶ ἐφέτος εἰς τὸ ἀκέραιον τὴν ὑπὸ τῶν ναυλοσυμφωνιῶν παρεχόμενὴν αἶρεσιν τοῦ 10 ο)ο πλεόν ἢ ἔλαττον, ὡς μέσιν τιμὴν δὲ ναύλου ἐλάβομεν τὰ ἐκδότου κρατοῦντα κατώτατα ὄρια, ἀλλὰ, λόγω τῶν

κατὰ τοὺς τελευταίους μῆνας, σημαντικῶν διακυμάνσεων, ἐστηρίχθημεν καὶ εἰς τοὺς ἐπὶ μέρους πραγματοποιηθέντας ναύλους ὑπὸ τῶν φορηγῶν μας, τῶν ὁποίων ὑπελογίσσαμεν τὴν μέσιν τιμὴν.

Κατ' ἀκολουθίαν τῶν ἀνωτέρω, τὰ ὑπὸ τῶν Ἑλληνικῶν φορηγῶν παραληφθέντα φορτία γεννημάτων εἶχον τοὺς κάτωθι προορισμούς:

Δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ — Σκανδιναβίαν 311 σκάφη μὲ φορτίον 2.064.393 τόννους.

Διὰ Βόρ. Ἀμερικὴν καὶ Καναδᾶν 41 σκάφη μὲ φορτίον 280.880 τόννους.

Διὰ Μεσόγειον καὶ Ἑλλάδα 19 σκάφη μὲ φορτίον 131.000 τόννους.

Διὰ τὴν Ἀπὸ Ἀνατολὴν 6 σκάφη μὲ φορτίον 43.300 τ. καὶ διὰ τὴν Χιλὴν 2 σκάφη μὲ 12.500 τόννους.

Πλὴν ὅμως τῶν φορτίων γεννημάτων, ἔχομεν ἀκόμη 6 σκάφη μὲ 40.500 τ. μεταλλευμάτων Ν. Ἀμερικῆς, μὲ ναῦλον 32.500 λιρῶν, 1 φορτίον ἱαχάρους ἐκ Βραζιλίας 7.500 τόννων, μὲ ναῦλον 5.250 λιρῶν, ἕνα τοπικὸν ταξίδιον Πλέιτ — Βραζιλίας δι' 7000 τ., δύο φορτία ἀγριοξυλείας 9200 τ. μὲ ναῦλον 12.880 λιρῶν, ἕνα φορτίον ὀστῶν (502.000 κ. π.) μὲ ναῦλον 9000 λιρῶν καὶ τέλος 2 χρονικάς ναυλώσεις, ἐξ ὧν ἡ μία δι' 9 μῆνας (7.500 τ. δ. ν. πρὸς 2—) καὶ ἡ ἑτέρα διὰ 3 μῆνας (7500 τ. δ. ν. πρὸς 2,9).

Κατὰ ταῦτα ἔχομεν σύνολον σκαφῶν (ἐξαίρεσει τῶν τάξιμ - τσάρτερς) 390 μὲ φορτίον 2.604.273 τόννων καὶ ναῦλον 2.498.127 λιρῶν Ἀγγλίας.

## Β) Σοβιετικοὶ λιμένες

Δὲν δύναται νὰ κριθῇ ἐκ τῶν στατιστικῶν μας δεδομένων ἱκανοποιητικὴ ἡ εἰς τὰς Σοβιετικὰς φορτώσεις συμμετοχὴ τῆς σημαίας μας κατὰ τὸ 1936. Διὰ τοὺς λόγους, ποὺ ἀναπτύσσομεν κατωτέρω, ὑπεχωρήσαμεν καὶ εἰς τὰς Ρωσσικὰς ναυλώσεις. Ἡ περιορισμένη αὖτ' ἐνός ἐξαγωγικῆς κινήσεως τῶν Σοβιέτ, ἰδίᾳ εἰς γεννημάτων καὶ ἡ ἐντατικὴ αὖτ' ἐτέρον χρησιμοποίησις παρὰ τῶν Σοβιετικῶν ὁργανώσεων τῆς τόσον ἐπαυξηθείσης χωρητικότητός των, ἐπέφερον τὴν περιστολὴν τῶν ναυλώσεων Ἑλληνικῶν σκαφῶν. Ἢ. χ. ἡ ἐκ Μαύρης Θαλάσσης ξυλεία, ἡ τόσον ἀφρώς καθ' ἑκάστον ἔτος ἐξαγομένη παρὰ τῶν Σοβιέτ πρὸς τὴν Μεσόγειον, μετεφέρθη κυρίως κατὰ τὸ παρελθὸν ἔτος ὑπὸ Ρωσσικὸν πλοῖον. Ἡ παραβολὴ τῶν σχετικῶν ναυλώσεων εἶνε, ἐν προκειμένῳ, ἀρκετὰ εὐγλωττος. Ἄν δὲν ἐπῆρχετο ἡ ἐφαρμογὴ τοῦ «σχεδίου κατωτάτων ὁρίων» Βαλτικῆς καὶ Λευκῆς Θαλάσσης, δὲν ἂν ἐστρέφοντο τὰ Σοβιέτ πρὸς τὴν Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν διὰ τὴν μεταφοράν ξυλείας ἐκ τῶν βορείων διαμερισμάτων των, κυρίως τῆς Λευκῆς Θαλάσσης, μὲ ναύλους αἰσθητῶς κατωτέρους τοῦ σχεδίου, τὴν τήρησιν τοῦ ὁποίου ἐμμένον ἐπεδίωκον αἱ εἰς αὐτὸ προσχωρήσασαι ναυτιλίας. Ἄς σημειωθῇ ἀκόμη, ὅτι ἡ πρὸς τὰς ἀγνώστους αὐτὰς θαλάσσας ἀναζήτησις ἐργασίας ὑπὸ τὸν ἐφοπλιστῶν μας, ὑπῆρξε τότε μίᾳ ἀνάγκῃ διὰ τὰ μικρὰ σκάφη, ἅπανα παντελῶς ἐστεροῦντο ἐργασίας ἐν τῇ Μεσογείᾳ καὶ ἀτυχῶς, μόνον ζημίας, καθυστέρησεις καὶ ἀτυχήματα ἀπεκόμισαν ἀπὸ τὰ ταξίδια πρὸς τὴν Σπιτσεβέργην καὶ τὸν Ἀρχάγγελον.

Κατ' εἶδιν φορτίων, ἐξαγωγικῶς τομεῖς καὶ προορισμοὺς, ἡ ἐκ τῆς Σοβιετικῆς Ρωσσίας παρασχεθεῖσα ἐργασία ἔχει ὡς κάτωθι:

Ἐκτελεσθέντα ταξίδια (πλὴν τῶν χρονικῶν ναυλώσεων) 343. Μεταφερθέντα φορτία 1.424.459 τόννοι, 124.084 κυβ. μέτρα καὶ 51.684 στάνταρτς ξυλείας, μὲ συνολικὸν προῖον ναύλου 975.822 λιρῶν Ἀγγλίας. Εἰς τὸ ποσὸν αὐτὸ περιλαμβάνονται καὶ αἱ ναυλώσεις παρὰ τοῖς ἀγοραστῶν, αἰτίως, κυρίως, ἀφρώρων τοὺς γαιάνθρακας.

ΕΚ ΤΗΣ ΜΑΥΡΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ παρελήφθησαν τὰ ἀκόλουθα φορτία:

Γαιάνθρακες, 725.200 τόννοι, ἐξ ὧν 300.000 τ. περίοδον δι' Ἑλλάδα, μεταφερθέντες δι' 148 σκαφῶν, ἀντὶ ναύλου 305.225 λιρῶν.

Μεταλλεύματα, διὰ διαφόρους προορισμοὺς (Ἀπὸ Ἀνατολὴν 21 σκάφη 162.000 τ. μὲ ναῦλον 122.500 λιρῶν, Κόντινεντ 25 σκάφη 154.380 τ. μὲ ναῦλον 92.628 λιρῶν, Μεσόγειον, Δούναβιν, Βόρ. Ἀμερικὴν καὶ ἕνα φορτίον ἐκ Λένινγκραντ δι' Εἰρηνικόν, 27 σκάφη 102.954 τ. μὲ ναῦλον 52.159 λιρῶν) μετεφέρθησαν ἐν συνόλῳ 419.334 τ., δι' 73 σκαφῶν, μὲ προῖον ναύλου 267.287 λιρῶν.

Ξυλεία διὰ Μεσόγειον καὶ Ἑλλάδα 124.084 κ. μ. δι' 26 σκαφῶν, μὲ ναῦλον 57.630 λιρῶν.

Ἐχομεν ἀκόμη ἐκ Μαύρης Θαλάσσης 3 γενικά φορτία διὰ Νέαν Ὑόρκην καὶ Ἀλεξάνδρειαν 14.200 τ. μὲ ναῦλον 6700 λιρῶν, 12 φορτία ἱαχάρους καὶ γλυκορρίζης, κυρίως διὰ Περσικὸν Κόλπον, 76.000 τ. μὲ ναῦλον 44.875 λιρῶν, 11 φορτία πίσης διὰ Μεσόγειον — Κόντινεντ 51.675 τ. μὲ ναῦλον 36.172 λιρῶν, 12 φορτία γεννημάτων καὶ ἐλαιολακούντων διὰ Κόντινεντ, Μεσόγειον καὶ Ἑλλάδα, 61.500 τ. μὲ ναῦλον 36.900 λιρῶν καὶ 1 φορτίον πετρελαίου εἰς κωβία διὰ Μασσάβαν μὲ συνολικὴν ἀπασχόλησιν 39 σκαφῶν, ἅπανα μετέφερον φορτίον 205.675 τόννων, μὲ ναῦλον 127.247 λιρῶν.

ΕΚ ΤΩΝ ΒΟΡΕΙΩΝ ΔΙΑΜΕΡΙΣΜΑΤΩΝ παρελήφθησαν ἐκ Μοῦρμανσκ διὰ 10 σκαφῶν 59.250 τ. ἀπατὶ μὲ ναῦλον 35.550 λιρῶν, ἐκ Λευκῆς Θαλάσσης δὲ καὶ Λένινγκραντ διὰ 45 σκαφῶν 51.684 στάνταρτς ξυλείας, μὲ ναῦλον γύρω τῶν 99.886 λιρῶν. Καὶ τέλος ἐκ τῆς Ἀπὸ Ἀνατολὴς διὰ τὴν Μαύρην Θάλασσαν μετεφέρθησαν διὰ 2 σκαφῶν 15.000 τ. εἰδικῶν μεταλλευμάτων, μὲ ναῦλον 23.250 λιρῶν. Εἰς τὰ ἄνω ποσὰ δέον νὰ ὑπολογισθῶν καὶ τὰ ἐτάξιμ - τσάρτερς Λευκῆς Θαλάσσης: Σκάφη 16 τόννων φορτίου 69.970 καὶ ναῦλον 59.747 λιρῶν.



## Γ') Έξ Αγγλίας και Κόντινεντ, γαιάνθρακες και γενικά

Και εις την εργασίαν των γαιανθράκων εξ Αγγλίας και Βορειοηπειρωτικών λιμένων, φαινεται όποσδήποτε ύστερήσασα ή Ναυτιλία μας, έναντι τοῦ 1935. Εἰς 1.115.870 τ. ἀνήρχοντο τὰ φορτία γαιανθράκων, πού παρελήφθησαν ἐξ Αγγλίας διὰ τὴν Μεσόγειον, τὸ Πλέιτ, τὴν Βαλτικὴν, τὴν Βόρ. Γαλλίαν καὶ εἰδικῶς διὰ τὴν Ἑλλάδα. Λαμβανομένου ὑπ' ὄψιν, ὅτι καὶ αἱ πρὸς τὴν Μεσόγειον μεταφοραὶ Ἀγγλικῶν γαιανθράκων — καὶ μάλιστα δι' Ἰταλίαν — λόγω τοῦ συναγωνισμοῦ τῶν Γερμανικῶν καὶ τῶν Πολωνικῶν τοιούτων, ὑπελείφθησαν αἰσθητῶς καὶ ἄφ' ἑτέρου, ὅτι τὰ κατευθυνόμενα πρὸς τὸ Πλέιτ σκάφη — κατὰ τοὺς τελευταίους ἰδίᾳ μῆνας — ἐθεώρουν ἀσύμφορα τὰ φορτία γαιανθράκων, ἐνὸς ἐξῆγγεῖται ἡ παρατηρηθεῖσα ὑποχώρησις. Εἰς τὰς μεταφορὰς ταύτας ἀπασχολήθησαν 204 πλοία, μετὰ ναῦλον 459.406 λιρῶν.

Ὅσον ἀφορᾷ τὸ Κόντινεντ, διὰ 378 πλοίων μετεφέρθησαν ἐκ διαφόρων λιμένων 2.158.677 τόννοι μετὰ ναῦλον 838.471 λιρῶν. Τὸ μεγαλύτερον ποσὸν μετεφέρθη εἰς Μεσόγειον καὶ Ἑλλάδα (1.377.277 τόννοι) μετὰ 246 πλοία καὶ ναῦλον 523.688 λιρῶν.

Ἀλλ' ἐκ τῶν Βορειοηπειρωτικῶν λιμένων, σποραδικῶς μὲν ὀριζμένα φορτηγά μας, συστηματικώτερον δὲ τὰ σκάφη τοῦ κ. Μαρή Ἐμπειρίκου, λόγω τῆς πρὸς τὴν Μεσόγειον τακτικῆς αὐτῶν γραμμῆς, παρέλαβον 93.648 τ. φορτίου σιδηρῶν, λιπασμάτων κλπ., μετὰ προσέγγισιν ὑπολογιζόμενον ναῦλον 52.425 λιρῶν. Εἰς τὰ 26 σκάφη, πού συμμετέσχον εἰς τὴν κίνησιν ταύτην, ὑπελογίσασμεν καὶ τρία, ἅτινα ἐκόμισαν φορτία ἐκ Γδύνιας καὶ Ρίγας πρὸς τὴν Ἰσπανίαν, χωρὶς ὅμως νὰ ἔχωμεν ὑπ' ὄψιν τὸν ἀγνωστον ναῦλον τῶν.

## Δ') Ἰνδία, Ἀπὸ Ἀνατολὴ, Αὐστραλία

Ἡ πρὸς τὰ μακρυνὰ ὕδατα τῶν Ἰνδιῶν καὶ τῆς Ἀπὸ Ἀνατολῆς ἐργασία τῆς φορτηγῆς μας Ναυτιλίας ἐντατικωτάτῃ ὑπῆρξε κατὰ τὸ ἀπὸ πρὸς ἔτος. Ὅλα τὰ ἐξαγωγικὰ κέντρα ἄφθονον παρέσχον ἀπασχολήσιν εἰς τὸ Ἑλληνικὸν φορτηγὸν καὶ πρέπει νὰ ὁμολογήσῃ, ὅτι εὐεργετικὴ ὑπῆρξεν αὕτη διὰ τὴν τῶσον ἐπαιξηθεῖσαν χωρητικότητά μας, τὴν ὅποιαν, ὅπωςδὴποτε, δὲν ἤδυναντο νὰ βαστάσῃ αἱ παλαιαὶ γνώριμοι ἀγοραί. Ἡ διάνοιξις τῶν τοιῶν τῆς Ἀπὸ Ἀνατολῆς διὰ τὴν σημαίαν μας πολλὰ ἀκόμη ὑπόκειται διὰ τὸ μέλλον, δεδομένης καὶ τῆς ἐκείθεν μεταφορικῆς ζωηρότητος.

Αἱ δοξαὶ Σαίγκον παρέσχον τὴν μεγαλύτεραν ἐργασίαν. Εἰς 38 ὑπολογίζονται τὰ σκάφη, πού παρέλαβον ἐκείθεν 261.300 τ. φορτίου, μετὰ ναῦλον — κατὰ μέσον ὅρον — 339.690 λιρῶν. Ἐπίσης ἐκ τῆς Ἰνδοκίνας 20 φορτηγά μας μετέφερον 160.600 τ. ἀνθρακίτου μετὰ ναῦλον 176.660 λιρῶν. Ἀπὸ τὰς Ἰνδίας ἔχομεν 72.100 τ. ἐλασοπρόνον ἐκ Μαντρὰς δι' 11 πλοίων μετὰ ναῦλον 93.730 λίρας, ἐνῶ ἀπὸ Βομβάην καὶ Καρατάκι ἕτερα 7 σκάφη μετέφερον 46.000 τ. ἐλαφρῶν γεννημάτων μετὰ ναῦλον 55.200 λιρῶν. Μετεφέρθησαν ἐπίσης 61.000 τ. Ἰνδικὰ μεταλλεύματα δι' 8 πλοίων καὶ ναῦλον 56.660 λιρῶν, ἔχομεν δὲ καὶ τοιαύτας μεταφορὰς ἑλματος δι' 6 πλοίων, 40.000 τ. μετὰ ναῦλον 18.000 λιρῶν.

Ἀπὸ τὸ Ντάρεν 10 πλοία μας μετέφεραν 77.000 τ. «οἶγια» ἀντὶ ναῦλον 100.100 λιρῶν. Τὰ Αὐστραλιανὰ γεννήματα ἀπασχολήσαν (κυρίως δι' Ἑλλάδα) 14 πλοία μας, μετὰ φορτίον 99.700 τόννων καὶ ναῦλον 139.580 λιρῶν. Ἐχομεν ἀκόμη 1 φορτίον λιπασμάτων ἀπὸ τὰς Φιλιππίνων διὰ Χονολουλού καὶ ἀπὸ τὸν Περσικὸν κόλπον 2350 τ. σιτηρῶν μετὰ ναῦλον 10.800 λιρῶν.

Πλὴν, ὅμως τῆς ἀνωτέρω ἐργασίας, εὐρύτατα τὰ φορτηγά μας ἀπασχολήθησαν εἰς χρονικὰς ναυλώσεις ἀνὰ τὰ ὕδατα τῆς Ἀπὸ Ἀνατολῆς καὶ τοῦ Εἰρηνικοῦ, αἵτινες ὅμως ἐκ τῶν ὑστέρον ἀπεδείχθη, ὅτι ἐπαιξίμοι ἀπέβησαν, διότι καθήλωσαν μετὰ εὐτελεῖς τιμὰς καθ' ὅλην τὴν τελευταίαν περίοδον τῆς ἀναδιώσεως τῆς ναυλαγορᾶς, πλεῖστα δὲ φορτηγά μας, εἰς ἐργασίαν τῆς ὁποίας τὰ κέρδη — ἀρκετὰ σημαντικὰ — ἀπεκόμισαν καὶ ἀποκομίζουν ἀκόμη οἱ ναυλωταί.

Ἐν ὅλῳ ἐναυλώθησαν τὸ παρελθὸν ἔτος εἰς Ἰαπωνικὰ καὶ Ἰνδικὰ ἐτάμια — τσάρτερς 33 φορτηγὰ 264.832 τόννων δ. w. μετὰ πῦανὰς εἰσπράξεις 149.338 λιρῶν. Ἐχομεν τέλος καὶ δύο ἐτάμια — τσάρτερς ἐκ τοῦ Περσικοῦ Κόλπου διὰ 16.500 τ. δ. w. (ἐνα ταξίδιον) μετὰ μίσθωμα 8.462 λιρῶν.

## Ε') Βόρειος Ἀμερικὴ Καναδάς-Εἰρηνικός

Ἀπὸ τοὺς Βορειοαμερικανικοὺς λιμένας, λόγω καὶ τῆς πρὸς τὰ ἐκεῖ κατευθυνόμενης ἀρκετῶν σκαφῶν μας μετὰ φορτία ἐκ Πλέιτ, μετέσχεν ἡ σημαία μας ζωηρότερον ἢ κατὰ τὸ 1935 εἰς τὰς ἐκείθεν ἐξαγωγὰς. Διὰ 14 σκαφῶν μετεφέρθησαν εἰς Νότιον Ἀμερικὴν 79.300 τ. γαιανθράκων μετὰ ναῦλον 39.650 λιρῶν. Παλαουσιδῆρα 142.300 τ. μετέφεραν 26 πλοία μας μετὰ ναῦλον 132.989 λιρῶν. Γεννήματα ἀπὸ Γκαϊμπεκ, Μόντρεαλ καὶ Βοστώνη δι' Ἀγγλίαν, Μεσόγειον καὶ Ἑλλάδα, παρέλαβον 38 φορτηγὰ 1.336.000 κουντρερς ἀντὶ ναῦλον 172.382 λιρῶν. Ἀπὸ τὴν Βρετανικὴν Κολομβίαν δι' Ἀγγλίαν, Κίνα καὶ Ἰαπωνίαν ἀπασχολήθησαν 24 σκάφη, διὰ τὴν μεταφορὰν 195.992 τόννων γενικῶν εἰδῶν, ξυλείας καὶ γεννημάτων, εἰσπράξαντα ναῦλον 170.956 λιρῶν.

Ἐκ Κούβας ὁ μόνον πλοία μας ἐφόρτωσαν 59.300 τ. ζαχαρώδους δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ, μετὰ ναῦλον 44.475 λιρῶν. Ἀπὸ τὸ Μεξικὸν 4 πλοία μας παρέλαβον 28.500 τ. φωσφάτων ἀντὶ ναῦλου 19.237 λιρῶν. Τέλος ἀπὸ τὴν Χιλὴν, Περουβίαν, Βραζιλίαν καὶ Νέαν Καλιδονίαν μετεφέρθησαν δι' 21 φορτηγῶν μας 157.600 τ. νιτρῶν, ζαχαρώδους, κριθῆς καὶ ἕνα φορτίον χρυμοῖον, ἀντὶ λιρῶν 144.091. Ἐχομεν ἀκόμη καὶ τὰς χρονικὰς ναυλώσεις ἐκ τῆς Βορ. Ἀμερικῆς καὶ τοῦ Εἰρηνικοῦ, εἰς τὰς ὁποίας ἀπασχολήθησαν 8 σκάφη, 70.072 τ. δ. w., ἀντὶ 32.058 λιρῶν καὶ δύο ἐτάμια — τσάρτερς Χιλῆς ἀντὶ 7795 λιρῶν.

## ΣΤ') Δούναβις

Ἡ ἐφεττεινὴ ἐργασία τοῦ Δουνάβεως ἀπεξημῶσε τὴν Ναυτιλίαν μας ἀπὸ τὴν ἑλλειψὴν ἐργασίας ἐκ τῆς Μαύρης Θαλάσσης. Διήρκεσε, δεδαίως, ἐπ' ὀλίγον ἡ ἐντατικὴ ζωηρότης, ἀλλὰ πάντως αἱ τιμαὶ τῶν ναύλων, λόγω τῆς σπάνεως τὸν νῆς ἐν τῇ Μεσογείῳ καὶ τῶν ἐπειγουσῶν ἀναγκῶν τῶν φορτωτῶν, ἀνήλθον εἰς ἱκανοποιητικὰ ἐπίπεδα. Ἡ Ναυτιλία μας, λόγω τῆς γειννιάσεως τῶν θέσεων τῆς πρὸς τὴν γνώρισον ταύτην ἀγορᾶν, ἀρκούντως ἐπωφελέθη τῆς ἐκείθεν ἐργασίας.

Ἀπὸ τὴν Βραίλαν, τὸ Γαλάτσι καὶ τὴν Κωνσταντζαν, 201 φορτηγὰ μας παρέλαβον 864.986 τ. γεννημάτων, μετὰ συνολικὸν ναῦλον 655.497 λιρῶν Ἀγγλίας. Τὰ φορτία ταῦτα προωρῶντο δι' Ἀγγλίαν, κυρίως, καὶ Κόντινεντ, διὰ τὴν Ἰταλίαν καὶ τὴν Ἑλλάδα, ἥτις σοδαρὰς ποσότητος ἀπερρόφησε διὰ τὰς ἀνάγκας τῆς. Ἐνδέχεται, μάλιστα, οἱ ἐκ τοῦ Δουνάβεως διὰ γεννήματα ναῦλοι νὰ εἶνε ἀνώτεροι, διότι ἀπὸ τὴν ἔρευναν μας θὰ διέφυγον μικρὰ τινα φορτηγὰ, τῶν ὁποίων ἤτο δύσκολος ἡ παρακολούθησις τῶν ταξιδίων τῶν.

Διὰ τὴν Ρουμανικὴν ξυλείαν ἡ στατιστικὴ μας ἐκτείνεται εἰς 55 σκάφη, παραλαβόντα 9181 βαγόνια δι' Ἑλλάδα καὶ Μεσόγειον (1 φορτίον διὰ Περσικὸν Κόλπον καὶ 1 δι' Ἀγγλίαν) μετὰ ναῦλον 66.032 λίρας. Ἀπὸ τὴν Κωνσταντζαν, ἐξ ἄλλου, παρελήφθησαν ἀρκετὰ φορτία ξύλων δι' Ἑλλάδα καὶ Παλαιστίνην, ἕνα φορτίον ζαχαρώδους ἐκ Δουνάβεως καὶ 3 φορτία γενικῶν εἰδῶν, ἐν ὅλῳ 10.440 τ., μετὰ ναῦλον (συμπεριλαμβανομένων καὶ τῶν ξύλων) 25.000 περίπου λιρῶν.

## Η') Αἱ λοιπαὶ ἀγοραὶ

Ἡ εὐρύτης, ὅμως, τῆς μεταφορικῆς ἐργασίας τῆς Ναυτιλίας ἐστράφη παραλλήλως καὶ πρὸς τὰς ἐγγυτέρας θαλάσσας, ἀπεκόμισε δ' ἐκείθεν, ἐπωφελομένη τῆς ἀπουσίας ἄφ' ἑνὸς τοῦ Ἰσπανικοῦ τὸν νῆς καὶ μέρους τοῦ Ἰταλικοῦ τοιούτου, ἄφ' ἑτέρου δὲ τῆς ζωηρότητος, πού ἐσημειώθη — κατὰ τὸ δ' — βμῆνον κυρίως — εἰς τὴν ζήτησιν μεταλλευμάτων, μίαν ἱκανοποιητικὴν ἐργασίαν. Συμπτωματικὴ δεδαίως ὑπῆρξεν αὕτη, λόγω τῶν ἀνωτέρω εἰδικῶν συνθηκῶν, ἀνακουφιστικὴ, ὅμως, διὰ τὴν τῶσας δυσχερεῖας ἀντιμετωπίσασαν εἰς τὴν ἐργασίαν τῆς κατὰ τὸ α' βμῆνον, Μεσογειακὴν ναυτιλίαν μας.

Ὅπως, ἀπὸ τὰ διάφορα ἐξαγωγικὰ κέντρα τῆς Μεσογείου (συμπεριλαμβανομένης καὶ τῆς Ἑλλάδος), μετεφέρθησαν κατὰ τὸ παρελθὸν ἔτος 1.789.309 τόννοι παντοίων εἰδῶν, μετὰ προσορισμὸν τὸ Κόντινεντ καὶ αὐτὴν τὴν Μεσόγειον μετὰ συνολικὸν ναῦλον — δάσει τῶν κλεισθεῶν ναυλώσεων καὶ τῶν ἐκαστοτε λοχυμῶν τιμῶν — 807.328 λιρῶν. Ἐπρόκειτο κυρίως περὶ μεταφορῶν μεταλλευμάτων, ἡ κίνησις τῶν ὁποίων ἐκάλυψεν 1.162.717 τόννους μετὰ προϊόν ναῦλον 350.000 περίπου λιρῶν. Τὴν κυριωτέραν ἐργασίαν παρέσχον οἱ Ἑθνικοὶ λιμένες μετὰ 405.750 τ. μεταλλευμάτων, κατὰ δεύτερον λόγον οἱ Βορειοαφρικανικοὶ μετὰ 331.800 τ. καὶ τέλος οἱ Ἰσπανικοὶ λιμένες μετὰ 126.100 τ. καὶ ἡ Κύπρος καὶ Μάκρη μετὰ 109.964 τόννους.

Οἱ θαυμάσιοι ποιοὶ Ἀλεξανδρείας ἀρκετὴν παρέσχον ἐργασίαν, μετὰ 128.400 τ. Μετεφέρθησαν ἐπίσης 5 φορτία Τουρκικοῦ ἑλματος 37.500 τ. εἰς Ἰαπωνίαν, 9 φορτία Ἰταλικῶ 44.205 τ. εἰς Κόντινεντ καὶ Μοντεβιδέο καὶ 309.000 τ. Τουρκικοῦ γαιάνθρακος, ἐκ τῶν ὁποίων 113.400 τ. διὰ Νότιον Ἀμερικὴν καὶ οἱ ὑπόλοιποι διὰ Μεσόγειον, Δούναβιν καὶ Ἑλλάδα. Ἐχομεν ἀκόμη, διὰ τὴν συμπλήρωσιν τοῦ ἀνωτέρω ὅγκου τῶν Μεσογειακῶν μεταφορῶν, τὰ Δαλματικὰ τσιμέντα, τὰ σιτηρὰ καὶ μεταλλεύματα ἐκ Τουρκίας, τὰ εἰς Ἑλλάδα μεταφερθέντα φωσφάτα, χόρτα καὶ σιτηρὰ ἐκ Βορ. Ἀφρικῆς, 1 φορτίον βακαλόων ἐκ Σαῖν Πιέρ, τὰ ἐξ Ἑλλάδος μεταφερθέντα διὰ τῶν φορτηγῶν μας φορτία χαρυγίων, οἶνων, ἐλαφρόπετρας, λιπασμάτων, ἑλματος κλπ. Καὶ τέλος, τὴν κίνησιν τῶν 6 σκαφῶν τῆς ἐταιρικῆς τακτικῆς γραμμῶν «Ἡ Ἑλληνική» καὶ τῶν παρ' αὐτῆς ναυλωθέντων, μετὰ σύνολον μεταφερθέντων Τουρκικῶν κυρίως καὶ ἐθνικῶν ἡμῶν προϊόντων, καθὼς καὶ γενικῶν εἰδῶν ἐκ τῆς Ἡπειρωτικῆς Εὐρώπης, 110.000 τόννων εἰς 36 κινκλικὰ ταξίδια. Χάριν τῆς ἀκριβείας σημειώομεν καὶ δύο ναυλώσεις πρὸς λήψιν κινηματογραφικῶν ταινιῶν εἰς τὴν Μεσόγειον, τῶν ἀ)π «Ἑλληνικὰ» καὶ «Θράκη».

Ἀπὸ τὸν τομέα τῆς Ἐρυθραίας, ἡ Ναυτιλία μας κατὰ τὸ 1936 ἀπεκόμισε ναύλους 170.000 λιρῶν περίπου. Ἀνάγονται οὗτοι εἰς 145.000 τ. φωσφάτων δι' Ἑλλάδα, Ἰαπωνίαν, Κόντινεντ καὶ Ἀμερικὴν, μετὰ ναύλους 120.000 περίπου λιρῶν, εἰς μεταφορὰς τῆς Ἰταλικῆς κυβερνήσεως ἐκ Πόρτ Σαῖδ πρὸς τὴν Μασσάβαν καὶ τὸ Μογκαντίτσιο καὶ εἰς τὰς εἰσπραχθείσας διὰ τοὺς πρώτους μῆνας τοῦ 1936 ἡμεραργίας ὀριζόμενον φορτηγῶν μας εἰς τοὺς λιμένας τῆς Ἐρυθραίας καὶ τῆς Σομαλίας.

Ἀπὸ τοὺς λιμένας τῆς Νοτίου Ἀφρικῆς, πέντε μὲν φορτηγὰ μας ἐφόρτωσαν 35.000 τ. μεταλλευμάτων καὶ γενικῶν εἰδῶν μετὰ ναῦλον 34.847 λίρας, πέντε δὲ ἄλλα ἀπὸ Πόρτ Νατὰλ παρέλαβον δι' Ἀπὸ Ἀνατολῆν 37.000 τ. γαιανθράκων μετὰ ναῦλον 13.000 λιρῶν περίπου.

Ἀλλὰ καὶ ἡ Βαλτικὴ Θάλασσα ἀπασχολήσεν τὴν Ναυτιλίαν ἐφέτος εἰς μεταφορὰς ξυλείας πρὸς τὴν Ἀγγλίαν, τὸ Κόντινεντ, τὴν Ἀλεξανδρείαν καὶ τὴν Ἑλλάδα καὶ εἰς τινα τοπικὰ ταξίδια ἐντὸς τῆς Βαλτικῆς πρὸς μεταφορὰν γαιανθράκων. Φορτηγὰ 23 ἐν ὅλῳ, μετέφεραν 29.000 στάνταρξ ξυλείας, μετὰ ναῦλον 62.000 λιρῶν περίπου.

## Τὰ δεξαμενόπλοια

Ἐκ τῶν ναυλώσεων τῶν μεγάλων δεξαμενοπλοίων μας ὁ ἀριθμὸς τῶν ὁποίων ἠδύνηται τὸ 1936 καὶ ἐξ ὅσων μᾶς παρεσχέθησαν πληροφορίων διὰ τὰ μικροῦ μεγέθους τάνκερς, προκύπτει, ὅτι ὁ νεοπαγὴς τῶν δεξαμενοπλοίων μας στόλος, ἐξέτελεσε 77 ταξίδια ἀπὸ ὅλα τὰ κέντρα φορτώσεων, μετὰ φορτίον 444.650 τ. καυσίμων ἐλαίων καὶ μετὰ ὀλίγον προϊόν ναῦλου 253.539 λίρας.



## Ἡ ἐπιβατηγὸς ναυτιλία

Δὲν ἀνεμένονεν, θεβαίως, νὰ διογκώσῃ τὸ ἀκαθάριστον εἰσόδημα τῆς φορητῆς ναυτιλίας μας τὸ ἔργον τῶν ἐπιβατηγῶν μας σκαφῶν. Ἡ δράσις τῶν ἐντοπισθῆ, κυρίως, ἐντὸς τῶν χωρικῶν ὑδάτων, διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν τῶν θαλασσίων συγκοινωνιῶν τῆς Χώρας, αἱ μόναι δ' ἐξωτερικαὶ γραμμαὶ ἦσαν ἡ ὑπὸ τῆς «Ἰωνίας» ἐξυπηρετούμενη γραμμὴ Ἀλεξανδρείας, ἡ ἐπιχορηγομένη γραμμὴ Κύπρου, Συρίας, Παλαιστίνης καὶ αἱ δύο πρὸς τὸ Βρινδῆσιον ἐβδομαδιαῖαι τοιαῦται. Αἱ εἰσπράξεις τῆς ἐπιβατηγῆς ναυτιλίας δὲν ὑπερέβησαν κατὰ τὸ 1936 τὰ 275 ἑκατ. δραχμῶν καὶ τὰς 70.000 Ἀγγλικὰς λίρας.

\*\*\*

Ἀπὸ τὴν ἀνακεφαλαιώσιν τῶν ἀνωτέρω ἀριθμῶν συνάγεται, ὅτι τὸ ἀκαθάριστον εἰσόδημα τῆς ἀτήμους ναυτιλίας μας κατὰ τὸ 1936 ὑπῆρξεν ἀνώτερον τοῦ προηγουμένου ἔτους κατὰ ἕνα περίπου ἑκατομμύριον λιρῶν ἀνελθὼν ἐν συνόλῳ εἰς λίρας Ἀγγλικὰς 8.893.347 καὶ 275 ἑκατ. Δραχμῶν. Ἀν ἤθελον συνυπολογίσθῃ καὶ οἱ ναυτοὶ μικρῶν τινῶν ἀκτοπλοούντων φορητῶν, ὥς καὶ ἐκείνων τῶν κάτω τῶν 1000 τόνων πού πιθανόν νὰ διέλαθον τῆς παρακολούθησός μας, τὸ σύνολον τοῦ ναυτιλιακοῦ εἰσοδήματος φθάνει τὰ 9.000.000 λίρας Ἀγγλικὰς. Ὅσον ἀφορᾷ τὸ εἰσέλθον εἰς τὴν Χώραν μας συνάλλαγμα, βάσει τῆς γνωστῆς ἤδη μεθόδου τῶν υπολογισμῶν μας διὰ τὴν κατὰ τομεῖς ἀπόδοσιν, δὲν εἶνε κατώτερον τοῦ 1.750.000 λιρῶν Ἀγγλικὰς.

## Τὰ θαλάσσια ἀτυχήματα κατὰ τὸ διαρρεῦσαν ἔτος

Εἰς τὴν ἀνάσιν πάλιν τοῦ πρὸς τὸ κύμα ὁ Ἕλλην ναυτιλλόμενος κατέβαλε καὶ κατὰ τὸ παρελθὼν ἔτος τὸν φόρον τοῦ αἵματος, ἐνῷ καὶ τὸ Ἕλληνικὸν πλοῖον ὑπέστη νέας θύσας εἰς τὸν ἀγῶνα τῆς κατισχύσεώς του πρὸς τὰ μαϊνόμενα στοιχεῖα τῆς φύσεως. Τὸ τραγὸν ἐπάγγελμα τοῦ θαλάσσιου ἀντιμετώπισε τὴν δοκιμασίαν τῶν σφοδρῶν τρικυμιῶν καὶ καταγίδων, ἐδέχθη τὰ ἀλύτητα κτυπήματα τῶν ὀρηκτικῶν τυφῶνων εἰς μακρινὰς θαλάσσας καὶ ἔζησε τὴν ἀγωνίαν τοῦ δραματικοῦ καὶ ἀπέλπιτος Σ. Ο. Σ. Εἰς τὴν συνεχῆ αὐτὴν πάλιν τὴν θοῖθυσαν ἀπὸ κινδύνους τῆς ζωῆς, ἐσημειώθησαν καὶ τὰ μοιραῖα θύματα τοῦ πεπρωμένου, ἐγράφησαν καὶ νέαι σελίδες πραγματικῶν θαλασσίων τραγωδιῶν, ἀπὸ τὰς ὁποίας, ἄλλως τε, δὲν εἶνε ἄμοιρος καὶ ἡ Ἑθνικὴ μας ναυτιλία, διὰ μέσον τῶν αἰώνων τῆς σταδιοδρομίας τῆς. Καὶ εἰς τὰ Ἑλληνικὰ παράλια, ἀλλὰ καὶ εἰς τοὺς ἀχανεῖς ὁκεανούς, ποὺ με πολλὴν δραστηριότητα ἠδύακνον τὸ ποταπόρον φορητὸν μας, ἀρεταὶ ὑπῆρξαν καὶ κατὰ τὸ παρελθὼν ἔτος αἱ περιπτώσεις ἀπωλείας ζωῆς καὶ ἐπὶ περισσώτεραι αἱ περιπτώσεις ἐναγωνίου πόλης διὰ τὴν κοινὴν σωτηρίαν. Εἰς τὰς ἀτάς τῆς Χαλκιδικῆς ἔνας Ἕλλην πλοίαρχος καὶ ταυτοχρόνως πλοιοκτήτης μικροῦ φορητοῦ, ὑπῆρξεν ὑποδειγματικὸν θῆμα τοῦ καθηκόντος. Ἐπρωτίμην νὰ παραμείνῃ ἐπὶ τοῦ ἐξοκειλαντος καὶ ἡμυθισμένου σκάφους τοῦ, καθ' ὃν χρόνον ἐμαίνεται ἡ χιονοθύελλα καὶ εἶρε τραγικὸν ἐκ ψύξεως θάνατον ἐπὶ τῆς γεφύρας, ἐνῷ ὁ ναύκληρος τοῦ ἰδίου πλοίου, παραφρονήσας ἐκ τοῦ τρόμου, ἐρρίφθη εἰς τὴν θάλασσαν καὶ ἐπνίγη. Εἰς ξένα πελάγη, Ἕλληνες ναυτιλλόμενοι, ἐπλήρωσαν ἐπίσης μετὰ τὴν ζωὴν τῶν, τὴν παρομιμῶδη Ἑλληνικὴν ἀφοσίωσιν καὶ στοργὴν πρὸς τὸ θαλάσσιον ἐπάγγελμα καὶ πρὸς τὴν ὥραιαν Ἑλληνικὴν δημογραφίαν εἰς τὰ θαλάσσια ἔργα.

\*\*\*

Κατωτέρω δίδομεν μίαν ἀμυδράν, ἀλλὰ χαρακτηριστικὴν, εἰκόνα τῶν σημειωθέντων ἀτυχημάτων εἰς Ἑλληνικὰ πλοία κατὰ τὸ 1936, ἐν συγκρίσει καὶ τὰ δύο προηγουμένα ἔτη, ἀφότου τὰ «Ναυτικά Χρονικά» δηλαδὴ ἐνεκαίρως τὴν παροῦσαν ἐνδιαφέρουσαν ἀνασκόπῃσιν. Ἐκ τῶν στατιστικῶν ἀριθμῶν προκύπτει, ὅτι ὁ ὀλικὸς ἀριθμὸς τῶν ἀβαριῶν, ἀρεταὶ περιορισμένως ἔναντι τοῦ 1934, ἦτο περίπου ὁ αὐτὸς κατὰ τὸ 1936 ἔναντι τοῦ 1935, μετὰ τὴν παρατήρησιν, ὅμως, ὅτι κατὰ τὸ παρελθὼν ἔτος ὀλικὸς σχεδὸν ὁ ὅγκος τῆς χωρητικότητός μας ἐτέλει ἐν ὑπηρεσίᾳ καὶ συνεπὶς ἦτο ἐκτεθειμένος εἰς ὅλους τοὺς κινδύνους, ἐνῷ κατὰ τὰ δύο προηγουμένα ἔτη σεβαστὸς ἀριθμὸς σκαφῶν μας εὗρισκετο, ἐπὶ μακρὰν χρονίαν περίοδον, ἐν παροπλισμῷ. Ἐναντι 301 ἀβαριῶν τοῦ 1934 καὶ 254 ἀβαριῶν τοῦ 1935, εἰχομεν τὸ παρελθὼν 253 ἀβαρίας, μολοντοὶ ἀπὸ τῆς πλεονείας τῶν ὀλικῶν ἀπωλείων ἐσημειώθησαν 12 τοιαῦται περιπτώσεις τὸ 1936, ἔναντι 6 τοῦ 1935 καὶ 9 τοῦ 1934. Αἱ ἠϋξημένα ὀλικά ἀπώλεια τοῦ π. ἔ. δέον νὰ ἀποδοθῶν εἰς τὴν ζωηρότεραν ἀπασχόλησιν τῶν πλοίων μας πρὸς ὅλους τοὺς τομεῖς τοῦ θαλάσσιου στίβου, ἀλλὰ καὶ εἰς τὰς σημειωθείσας τὸ 1936 σφοδρότατας ἐκστασὶς τρικυμίας, αἰτίνες ἐκίστασαν μείζονας ἔναντι τοῦ προηγουμένου ἔτους ἀπωλείας διὰ τὴν Παγκόσμιον ναυτιλίαν. Αἱ ἀνωτέρω 253 ἀβαρίαι κατατάσσονται εἰς τὰς ἀκόλουθους αἰτίας:

|                                   | 1936 | 1935 | 1934 |
|-----------------------------------|------|------|------|
| Ζημία συνεπεί τρικυμίας .....     | 26   | 18   | 30   |
| Ναυάγια καὶ ἐγκαταλείψεις .....   | 12   | 6    | 9    |
| Συγκρούσεις καὶ προσκρούσεις .... | 31   | 47   | 59   |
| Ζημία συνεπεί προσαράξεως ....    | 81   | 66   | 92   |
| Πυρκαῖαι καὶ ἐκρήξεις .....       | 22   | 20   | 23   |
| Βλάβαι μηχανῶν, ἀξόνων, πηδάλιου  | 28   | 26   | 43   |
| Ζημία ἐκ λοιπῶν αἰτίων .....      | 53   | 71   | 45   |

Σύνολον ἀβαριῶν: ..... 253 254 301

Εἶνε ἐνδιαφέρον νὰ σημειωθῇ, ὅτι 81 περιπτώσεις προσαράξεων

καὶ προσκρούσεων ἦσαν, κατὰ τὸ πλεῖστον, ἐλαφροῦς μορφῆς, λαβοῦσαι χώραν εἰς τὰ ἀβάθη τοῦ Πλέιτ, τοῦ Δουνάδεως καὶ ἐντὸς λιμένων καὶ διωρῶν, καθὼς καὶ ὅτι αἱ περιπτώσεις βλάβης τοῦ φορτίου, συνεπεί ἀτυχήματος, ἀνῆλθον εἰς 23 μόνον, ἔναντι 31 τοῦ 1935 καὶ αἱ περιπτώσεις τμηματικῆς ἐκφορτώσεως πρὸς ἐπισκεπὴν ζημιῶν εἰς 19, ἔναντι 26 τοῦ προηγουμένου ἔτους.

Τὰ βυθισθέντα εἰς τὸ ἀνοικτὸν πέλαγος, ἀποτεφρωθέντα ἢ ἐξοκειλάντα καὶ ἐγκαταλειφθέντα, συνεπεί ἐκτεταμένων ζημιῶν, φορητὰ μας, ἀνῆλθον εἰς 12. Ἐξ αὐτῶν, τὸ μικρὸν φορητὸν «Παναγῆς» τοῦ ἀειμνήστου Γερασίμου Φωκά, ἀσχολούμενον εἰς ἀκτοπλοικὰς μεταφορὰς, ἐξώκειλε τὸν παρελθόντα χειμῶνα, κατὰ ἐν ταξιδίον του ἐκ Καβάλλας εἰς Θεσσαλονικὴν μετὰ φορτίον καπνῶν καὶ ξαχαρώδους, παρὰ τὸν φάρον τῆς Ἐπανωμῆς. Ἡ προσάραξις ἐπὶ τῶν βράχων ἐγένετο νύκτα καὶ ὑπὸ σφοδρότατην χιονοθύελλαν, προσέλαβε δὲ τὸν χαρὰκτηρὰ πραγματικῆς τραγωδίας. Οἱ καταφθάσαντες ναυογνώστα δὲν ἠδυνήθησαν νὰ παράσχουν ἀμέσως καμμίαν ἀποτελεσματικὴν βοήθειαν, λόγῳ τῆς κακοκαιρίας, τὸ δὲ πλήρωμα τοῦ «Παναγῆς» κατόρθωσε νὰ ἀποδιδασθῇ, κατόπιν πολλῶν ἀγωνιῶν καὶ πάλης πρὸς τὰ κύματα. Ἐπὶ τοῦ σκάφους παρέμειναν 3 μόνον ἄνδρες, ὁ πλοίαρχος Γερ. Φωκάς, ὁ ναύκληρος Σπυρίδης καὶ εἰς θερμοστήρας. Καὶ τῶν τριῶν αὐτῶν ἀνδρῶν, δραματικὸν ὑπῆρξε τὸ τέλος. Ὁ ἠρωϊκὸς πλοίαρχος εὐφρόνη νεκρὸς ἐκ ψύξεως ἐπὶ τῆς γεφύρας, ὁ θερμοστής ἀπέθανεν ἐκ τῆς ἰδίας αἰτίας καὶ ὁ ναύκληρος, ἀπολέσας τὸ λογικόν του, ἐρρίφθη εἰς τὴν θάλασσαν πνιγείς. Τὴν ἰδίαν ἐποχὴν, καθ' ἣν ἐξετιμίσθη ἡ τραγωδία τοῦ «Παναγῆς» εἰς τὴν βραχώδη ἀκρόρειαν τοῦ Ἄθω, ἕτερον φορητὸν, τὸ «Στέφανος Κωστομάνης» ἐπάλαιεν ἀπεγνωσμένος, εἰς τὸν συγκλονισμένον ἀπὸ μίαν βιαιάν τρικυμίαν Ἀτλαντικὸν ὁκεανόν. Τὸ φορητὸν τοῦτο ἀποπλεύσαν ἐκ Τάμπας καὶ Νόρφολκ μετὰ φορτίον φασφάτων διὰ Ρόττερταμ καὶ καταλήθην ἀπὸ τὴν κακοκαιρίαν ἀρετὰ μίλια μακρὰν τῆς Βορειοαμερικανικῆς ἀκτῆς ὑπέστη σοβαρὰς ζημίας τῶν ὑφάλων του καὶ διαρροῖν, δυσκόλως συγκρατούμενην παρὰ τὸν ἀντίλινον του. Ὁ πλοίαρχος κ. Μανραντῶνης διέταξε νὰ ἐκπεμφθῇ τὸ σῆμα τοῦ κινδύνου, ὅταν ἐπέσθη, ὅτι κάθε προσπάθεια συγκρατήσεως τοῦ πλοίου του εἰς τὴν ἐπιφάνειαν ἦτο καταδικασμένη εἰς ἀποτυχίαν. Ἡ περιπέτεια τοῦ πληρώματος ἦτο δραματικὴ. Ἐπὶ ὅρας ἠγωνίζετο νὰ διασώσῃ τὸ πλοῖον, ἀλλὰ καὶ ὅρας ἐπάλαιε νὰ διασωθῇ, ὅταν ἐφθασεν ἐπὶ τόπου τὸ Ἀμερικανικὸν λάινερ «City of Newport News» 8424 τ. γκρό. Οἱ Ἀμερικανοὶ εἰργάσθησαν ὑπερανθρώπως καὶ ἠρωϊκῶν πράγματι κατέβαλον προσπάθειαν πρὸς διάσωσιν τῶν Ἑλλήνων ναυαγῶν. Ἀπὸ τὴν ἐκδυσιν τοῦ Ἀμερικανοῦ πλοίαρχου διὰ τὸν καταποντισμὸν τοῦ «Στεφάνου Κωστομάνης» ἀποσπῶμεν τὰς τελευταίας φράσεις: «...Ἐγκατελείψαμεν τὸ σκάφος εἰς κατάστασιν βυθίσεως, μετὰ τὴν σημάειν του κυματίζονσαν καὶ τὰ πλοῖα του φῶτα καταφανῆ. Ἡ θέσις τοῦ καταποντισμοῦ ἦτο 33 --3 Βόρειον πλάτος καὶ 67--53 Δυτικὸν μήκος». Ἡ Ἑλληνικὴ Κυβέρνησις ἀπένευε μετάλλιον ἀξίας εἰς τὸν πλοίαρχον κ. Robert H. Wright καὶ εἰς τοὺς ἀξιωματικούς καὶ τὸ πλήρωμα τῆς σωσιβίου λέμβου τοῦ λάινερ.

Ἐτερα ναυάγια ἐκ κινδύνων θαλάσσης ἦσαν τὰ τῶν φορητῶν «Μύκονος», «Ἀντώνιος Βροντίσης», «Ἐρηνούλας» καὶ «Ἄγιος Σπυρίδων» (Ἀγγελῆ). Τὸ ἀπ. «Μύκονος» ἐκ Ρόττερταμ διὰ Πειραιᾶ μετὰ γαιανθρακοφορτίον, ἐξώκειλεν εἰς τὴν ἀκρὴν Βενιπῶν τῆς νηϊδὸς Οὐζάν, ὅπου καὶ ἐγκατελείφθη, τὸ δ' ἀτύχημα ὠφείλετο εἰς τὴν τρικυμίαν, ἀλλὰ καὶ κυρίως εἰς τὴν πυκνὴν ομίχλην. Ὁ «Ἀντ. Βροντίσης» μετὰ Ρωσικὴν ξυλείαν ἀπὸ Κέμ δι' Ἀγγλίαν ἐξώκειλεν ἐπὶ βράχον εἰς τὴν Λευκὴν Θάλασσαν. Ρῶσοι ναυαγοσώσταί ἐπέτυχον τὴν ἀνέλκυσιν τοῦ πλοίου καὶ τὴν ρυμούλκυσίν του εἰς τὸν Ἀρχάγγελον, μετὰ σερῶν ὀλων σημαντικῶν ζημιῶν. Εἰς τὰ ὕψαλα τοῦ πλοίου εἶχον εἰσχωρήσει βράχοι, οἱ ὁποῖοι καὶ ἀεσπασθήσαν κατὰ τὴν ἀνέλκυσιν. Τὸ φορητὸν τοῦτο, λόγῳ τῶν ἐκτεταμένων ζημιῶν του ἐγκατελείφθη εἰς τὰς ἀσφαλείας. Τὰ φορητὰ «Ἐρηνούλας» καὶ «Ἄγιος Σπυρίδων» εἶχον ἀναχωρήσει ἐκ Δουνάδεως δι' Ἀγγλίαν μετὰ γεννήματα τὸ πρῶτον καὶ μετὰ ξυλείαν καὶ γεννήματα δι' Ἑλλάδα τὸ δεύτερον, ἐπρόκειτο δὲ ἀμφότερα νὰ προσεγγίσουν εἰς τὸ Ζογκουλδὰκ πρὸς ἀνθράκων. Κατὰ τὸν εἰσπλυν τῶν ὑπὸ χιονοθύελλαν, προσέκρουσαν ἐπὶ βυθισμένον ναυαγίον, ὑποστάντα σοβαρὰς ζημίας τῶν ὑφάλων καὶ ἀσινγκράτητον διαρροῖν. Τὸ «Ἐρηνούλας» προσηράχθη εἰς τὸ πληρότερον σημεῖον τῆς ἀκτῆς, ὅπου καὶ ἐγκατελείφθη, ἐνῷ τὸ ἀπ. «Ἄγιος Σπυρίδων», μὴ δυνήθην νὰ φθάσῃ μέχρι τῆς ἀκτῆς, κατεποντίσθη εἰς βάθος 10 ὀργῶν. Σοβαρὰ ἀπώλεια ἦτο ἡ προσάραξις καὶ ἐγκαταλείψεις ἐπὶ βράχων παρὰ τὸ ἀκρωτήριον Barbas, πλησίον τοῦ Rio de Oro, τοῦ φορητοῦ «Χρυσόπολις» περὶ κατηρῶντο ἐξ Ἐμδεν εἰς Μαδαγασκάρην πρὸς φόρτωσιν. Ἡ προσάραξις τοῦ πλοίου τοῦτο ὠφείλετο εἰς τὰ ἰσχυρὰ θαλάσσια ρεύματα καὶ τὴν περιορισμένην κατὰ τὸν χρόνον τοῦ ἀτυχήματος ὁρατότητα.

Συνεπεί συγκρούσεως ἀπωλέσθησαν δύο φορητὰ μας, τὰ ἀπ. «Ἀντώνης Γ. Λαϊμῶς» καὶ «Κατίγκιω». Τὸ πρῶτον κατηρῶντο ἐκ Δάντοιγ μετὰ φορτίον γαιανθράκων εἰς Μπονέως Ἀίρες, συνεκρούσθη δὲ εἰς τὴν Μάγχην, κατὰ τὴν διάρκειαν πυκνότητος ομίχλης, μετὰ τὸ Ἀγγλικὸν ἀντιτορπιλικὸν «Kecil», περὶ ἐπέστρεψεν ἐκ Μεσογείου εἰς Πόρτομουθ δι' ἐπισκεπὰς, ὁμοῦ μετὰ τὸ ἀντιτορπιλικὸν «Brilliant». Τὸ Ἑλληνικὸν πλοῖον κτυπήθην καιρίως καὶ ὑποστάντα σοβαρὸν ὀργῳ κατεποντίσθη ταχύτατα, ἐνῷ τὸ πλήρωμά του διεσώθη ἀπὸ τὸν πολεμικὸν «Μπριγιάν». Τὸ φορητὸν «Κατίγκιω» ἐκ Ρόττερταμ δι' Ἰταλίαν μετὰ γαιανθράκων, συνεκρούσθη ἀνοικτὰ τῆς Βρεστῆς μετὰ τὸ Ἰταλικὸν φορητὸν «Assunzione». Τὸ Ἰταλικὸν μετὰ τὴν συγκρούσιν κατέφυγεν ἐν σπουδῇ εἰς τὸν πλησιέστερον λιμένα, ἐνῷ τὸ Ἑλληνικὸν, μετὰ μίαν ἀτέλῃδα προσπάθειαν, ὅπως συγκρατηθῇ εἰς τὴν ἐπιφάνειαν καὶ ἀφοῦ ἐπ' ἀρετὸν διάστημά ἔρρημιολήθη ἀπὸ τὸ ναυαγοσώστικόν «Ivoise», κατεποντίσθη, λόγῳ τῆς ἀκατασχέτου εἰσροῆς ὑδάτων εἰς τὰ κύτη του.

Τέλος, ἡ ἀπώλεια τριῶν ἄλλων φορητῶν σκαφῶν μας ὠφείλετο εἰς



κινδύνους πυρός. Τὸ φορτηγὸν «Ἅγιος Σπυρίδων» (Βλάσση) ἐκάλει εἰς τὸ Λαύριον, συνεπεία ἀλληλοδιαδόχων ἐκρήξων τοῦ φορτίου του, ἀπαρτιζομένου ἐκ 1555 βαρελίων μὲ διθεικτὸν ἀνθρακὰ. Μετὰ τὰς πρώτας ἐκρήξεις καὶ τὴν γογγὴν ἐξάπλωσιν τοῦ πυρός ἐρρημιολήθη τὸ πλοῖον ἐκτὸς τοῦ λιμένος προσαραχθὲν εἰς πλησίον ἀκτῆν, ἐνθα καὶ κατεστράφη. Βραδύτερον ἀνεληνσθὲν, ἐπωλήθη παρὰ τῶν ἀσφαλειῶν εἰς Ἑλλήνας διαλυτάς. Ἐπίσης τὸ φορτηγὸν «Ἀριάνη Παντελῆ» μὲ φορτίον γαιανθράκων ἐκ Γ'δ'νίας δι' Ἀργεντινῇ, ὑπέστη ἀνάφλεξιν τοῦ φορτίου του εἰς τὰ Βραζιλιανὰ παράλια καὶ κατέφυγεν ἐν σπουδῇ εἰς τὸν προλιμένα τῆς Μπάγιας. Ἐκεῖ κατεβλήθησαν προσπάθειαι κατασβέσεως τοῦ πυρός, αἵτινες ὅμως δὲν ἐκαρποφόρησαν, δι' ὅ καὶ τὸ πλοῖον προσεράχθη ἐκτὸς τοῦ λιμένος, εἰς τὴν ἀκτὴν Itaparica, ὅπου καὶ ἀνετινάχθη συνεπεία ἀλληλοδιαδόχων ἐκρήξεων. Τόσῃ ἤτοι ἡ σφοδρότης τοῦ πυρός καὶ ἡ ἐντασις τῶν ἐκρήξεων, ὥστε τὸ σκάφος ἀνετράπη καὶ ἐβυθίσθη. Ἡ τρίτη ἀποτεφρώσις συνέβη εἰς τὴν Ἐρυθρὰν Θάλασσαν καὶ ἀφειώρα τὸ φορτηγὸν «Στυλιανῆ». Τὸ πλοῖον τοῦτο ἦτο ναυλωμένον ἀπὸ τὴν Ἰταλικὴν κυβερνήσιν καὶ μετέφερεν ἐκ Πόρτ - Σαῖδ εἰς Μασσάβαν ἑνα πλήρες φορτίον ἀπὸ πετρέλαια, μοτορίνην καὶ δορυτέλεια εἰς κιβώτια καὶ βαρέλια. Ἡ καταστροφὴ προήλθεν ἀπὸ ἀνάφλεξιν, συνεπεία ὑπερβολικῆς θερμότητος. Τὸ πῦρ ἐξηλωθὲν ἀπ' ἄκρου εἰς ἄκρον ἀστραπιαίως καὶ ἐκάλυψε τὸ πλοῖον μὲ μίαν κόλασιν φλογῶν. Τὸ πλήρωμα ἐρρίφη εἰς τὴν θάλασσαν ἐν σπουδῇ καὶ κατόπιν πολυῶν ὁδῶν πρὸς τὰ κύματα διεσώθη ἀπὸ τὸ Ἰταλικὸν λάντερ «Fusijama». Δύο ἀπὸ τοὺς ἀνδράς τῆς «Στυλιανῆς» ἐξηφανίσθησαν. Κατὰ μίαν ἐκδοχὴν δὲν ἠδυνήθησαν νὰ ἐγκαταλείψουν ἐγκαίρως τὸ φλεγόμενον σκάφος, ἐνθ' κατ' ἄλλην κατεσπαράχθησαν ἀπὸ καρχαρίας: Τρεῖς ἄνδρες ὑπέστησαν σοβαρὰ ἐγκαύματα, εἰς δ' ἐξ αὐτῶν ὑπέκρινεν εἰς τὸ Πόρτ - Σαῖδ.

Ὅσον ἀφορᾷ τὰς σημαντικώτερας ἀβάριας, ἔχομεν νὰ σημειώσωμεν τὴν ἐκρήξιν κιβωτίων δυνάμει εἰς Σουέξ ἐπὶ τοῦ φορτηγοῦ «Ἰσμήνη», μὲ ἑνα θῦμα ἐκ τοῦ πληρώματος, τὴν προσάραξιν τοῦ ἀ)π «Ἐκατόνταρχος Δρακούλη» εἰς τὸν κόλπον τοῦ Keelung, τὴν προσάραξιν τοῦ «Πισσοῦ» εἰς τὰ Δανικά παράλια, τὴν πρόσκρουσιν ἐπὶ ὑψαλοῦ πλησίον τῶν Ἀγίων 40 τοῦ μικροῦ φορτηγοῦ «Ἅγιος Νικόλαος» (ἐκ «Σοφία Κωστάλα»), τὰς προσαράξεις τῶν φορτηγῶν «Βασ. Δεστούνης» εἰς Rystromen καὶ «Σούνιον» εἰς τὴν Λευκὴν Θάλασσαν. Ἐξ αὐτῶν τὸ «Βασ. Δεστούνης» ἐρρημιολήθη εἰς Τρόμσο, ἐνθ' ὁ «Σούνιον», ἀπολέσαν κατὰ τὴν προσάραξιν τὴν ἑλικὰ του ἐρρημιολήθη τελικῶς εἰς Ρότερνταμ πρὸς ἐπισκευήν. Σοβαρὰς ζημίας ὑπέστησαν ἐπίσης τὰ φορτηγά μας «Διον. Σταθάτος» ἐκ συγκρούσεως πλησίον τοῦ Γιβραλτάρ μὲ ἄγνωστον πολεμικόν, πιθανότατα Ἰσπανικόν ἀντιτορπιλικόν, «Μαίρη Ν.» ἐκ προσαράξεως εἰς τὰ Καναδικὰ παράλια, «Ἡφαιστος» ἐκ τυφῶνος εἰς τὴν Ἀπὸ Ἀνατολὴν, «Ἀλφειὸς» ἐκ τυφῶνος εἰς τὸν Βόρειον Εἰρηνικόν, «Παναγῆς» ἐκ προσαράξεως εἰς τὰ Δαρδανέλλια, «Μαριέττα» ἐκ προσαράξεως εἰς τὰ ἀβαθὴ τοῦ ποταμοῦ Γιάγκ - Τσὲ τῆς Σαγκάης, καὶ «Ἀγγελικὴ» ἐκ προσαράξεως παρὰ τὸ Σαῖν Ναζαίρ. Ἰδιαιτέρως σοβαρὰ ὑπῆρξαν ἡ πρόσκρουσις τοῦ ἀ)π «Νέλλιν» ἐντὸς τῆς διάρκειας τοῦ Παναμά καὶ προσάραξις του, ἵνα μὴ βυθισθῇ, καὶ ἡ συγκρούσις εἰς τὸ Πλέϊτ καὶ βύθισις παρὰ τοῦ φορτηγοῦ «Ἐπαμεινώνδας Κ. Ἐμπεριόκος» τοῦ Ἀργεντινοῦ μότορσιπ «Madrid» 878 τ. γκρός.

Τὸ S.O.S. ἐξαπεστάλη διαρκούντος τοῦ 1936 ἀπὸ 29 φορτηγὰ μας ἐναντι 9 μόνον τοιοῦτων περιπτώσεων κατὰ τὸ 1935. Ἐκ τῶν αἰτησάντων βοήθειαν φορτηγῶν μας, ἐβυθίσθησαν τὰ ἀνωτέρω ἀναφερόμενα,

διεσώθησαν δὲ πάντα τὰ ὑπόλοιπα μὲ ἀρκετὰς ὅμως ζημίας. Μερικὰ ἐξ αὐτῶν μάλιστα εἶχον σημαντικὰς ἀβάριας, μνείαν τῶν ὁποίων ἔκαμαν καὶ αἱ μηνιαῖαι στατιστικαὶ τοῦ Ἀγγλικοῦ Λόγδ. Σῆμα κινδύνου ἀπέστειλε τὸ φορτηγὸν «Ἀντώνης Γ. Λαμῆς» (εἰς προηγούμενον τῆς συγκρούσεως του ταξιδίου), ἐνθ' ἔπλεε μὲ μετάλλευμα ἐκ Πότι εἰς Βαλτιμόρην καὶ παρέμεινε ἀκινδύνητον, λόγῳ βλάβης τοῦ πηδαλίου του, 100 μίλια μακρὰν ἀπὸ τὰς Βερμούδας νήσους. Ἡ βλάβη ἐπεσκευάσθη προχείρως ἀπὸ τὸ πλήρωμα. Τὸ φορτηγὸν «Ἀριάνη Παντελῆ» (εἰς προηγούμενον τῆς ἀποτεφρώσεως του ταξιδίου), κατευθυνόμενον ἐκ Βορ. Ἀμερικῆς εἰς Ἰταλίαν μὲ φορτίον παλαιοσιδήρων, παρέμεινε ἀκινδύνητον, λόγῳ βλάβης τῶν μηχανῶν του, εἰς τὰ Γαλλικὰ παράλια τῆς Μεσογείου καὶ ἐρρημιολήθη εἰς Τουλῶνα ἀπὸ τὸ ναυαγιστικὸν «Geyr». Εἰς παρόμοιον (μὲ παλαιοσιδήρα) ταξίδιον ἐξώκειλε τὸ ἀ)π «Πολύμνια» εἰς τὴν Ἰσπανικὴν νησίδα Φορμεντέρα, ὑποστάν ἐκτεταμέναν ζημίαν, τὰς ὁποίας καὶ ἐπεσκεύασε βραδύτερον εἰς τὴν Γένοβαν. Τὸ τάνκερ «Θεὸδ. Π.» ἐξέπεμψεν ἐπίσης τὸ S.O.S., ὅταν, συνεπεία ἀπωλείας τῆς ἑλικῆς του, ἐξώκειλε παρὰ τὴν Καβάραν καὶ τὸ τάνκερ «Ἀτλας» ὅταν — λόγῳ βλάβης τῶν μηχανῶν του — παρέμεινε ἐπὶ σφοδρὰν τρικυμίαν ἀκινδύνητον, 45 μίλια μακρὰν τοῦ Καφερέως.

Ἐξαπεστάλη ἐπίσης τὸ σῆμα κινδύνου ἀπὸ τὰ ἀ)π «Ἰωάννης Π. Γουλανδρῆς», ὅστις ἐθραύσθη ὁ ἄξων παρὰ τὸ Ὁζάν, «Ἀτλαντικός», ὅταν παρέμεινε ἀκινδύνητον ἀνοικτὰ τοῦ Ἰουνίντεν καὶ «Ἀλφειὸς», ὅταν ἐθραύσθη τὸ πηδάλιον εἰς τὸν Βόρ. Εἰρηνικόν. Τὸ πρῶτον ἐρρημιολήθη εἰς Φάλμουθ ἀπὸ τὸ φορτηγὸν «Μόσχα Α. Γουλανδρῆς», τὸ δεύτερον εἰς Ἰουνίντεν ἀπὸ τὸ Γερμανικὸν ναυαγιστικὸν «Utrecht» καὶ τὸ τρίτον εἰς Βαγκούβερ ἀπὸ τὸ Ἀγγλικὸν μότορσιπ «Pensilva», βάσει συμβολαίου τύπου Λούδ. Τὸ φορτηγὸν «Σπύρος» (2108) εἶχε ποδίσει εἰς Φερόλ μὲ σοβαρὰν διαρροὴν καὶ ἀφού προηγούμενος εἶχε ζητήσει βοήθειαν. Ἐπίσης τὸ φορτηγὸν «Ἰκρὴ Μάρινε» εἶχε μίαν δραματικὴν περιπέτειαν εἰς τὸν Νότιον Ἀτλαντικόν, λόγῳ θρασείας τοῦ πηδαλίου, ἐσώθη δὲ εἰς Περναμπούκον, χάρις εἰς τὴν ψυχραιμίαν τοῦ πλοιάρχου του καὶ τὴν αὐτοθυσίαν τῶν ἀνδρῶν τοῦ πληρώματός του. Σῆμα κινδύνου εἶχον ἐκπέμψει ἀκόμη τὰ φορτηγά «Δύο Φίλοι», ὅταν προσήραξεν εἰς τὰ ἀβαθὴ τοῦ Μπερβίλλ ἀπὸ κακοκαιρίαν, «Καθαριώτισσα», ὅταν κατελήφθη ἀπὸ σφοδρὰν τρικυμίαν εἰς τὴν Βόρειον Θάλασσαν, «Θεόδωρος Τ.», «Ἐλένη Τ.», «Φανερωμένη» καὶ «Ἠκεανίς», ὅταν παρέμειναν ἀκινδύνητα, λόγῳ βλάβης τοῦ πηδαλίου, τὰ τρία πρῶτα εἰς τὰς ἀκτὰς τῆς Βορείου Γαλλίας καὶ τὸ τέταρτον πρὸ τῶν Ὀλλανδικῶν παραλίων. Τὰ τρία πρῶτα κατέφυγον εἰς τὴν Βρέστην ρημιολοκούμενα ἀπὸ τὰ ναυαγιστικὰ «Zwart Zee» καὶ «Albeille 22», τὸ δὲ «Ἠκεανίς», μὲ ὀλίγους μόνον ἐπ' αὐτοῦ ἀνδράς τοῦ πληρώματός του, διεσώθη εἰς Ρότερνταμ, ρημιολοκῶν παρὰ τοῦ ναυαγιστικοῦ «Witte Zee». Οἱ ὑπόλοιποι τοῦ πληρώματός του, εἶχον ἐγκαταλείψει τὸ πλοῖον, πιστεύοντες ὅτι θὰ ἐβυθίζετο, τοὺς εἶχε δὲ παραλάβει τὸ φορτηγὸν «Βέλγιον». Προσαράξεις φορτηγῶν εἰς τὰ Ἑλληνικὰ παράλια, ἦσαν αἱ τῶν φορτηγῶν «Κωνσταντίνος Η.» εἰς τὴν Κίμωλον καὶ «Μαριέττα Νομκοῦ» εἰς τὴν Πάρον. Ἀμφότερα διεσώθησαν ἄνευ σημαντικῶν ζημιῶν. Ἐν κατακλείδι θὰ ἀναφέρωμεν καὶ τὴν δραματικὴν ἐκρήξιν ἐπὶ τοῦ τάνκερ «Πετρούκης Νομκός» εἰς τὸ Ρότερνταμ, ἥτις ἐστοίχισε τὴν ζωὴν εἰς 14 ἀνδράς, ἦτοι ἑνα ἐκ τοῦ πληρώματος καὶ 13 Ὀλλανδοὺς ἐπισκευαστὰς τοῦ σκάφους καὶ πυροσβέστας. Ἔτερον 25 πρόσωπα ὑπέστησαν ἐγκαύματα. Τὸ τάνκερ ὑπέστη σειρὰν ζημιῶν, ἥδη, ὅμως, ὡς πληροφοροῦμεθα, πρόκειται νὰ ἐπισκευασθῇ καὶ εἰσέλθῃ ἐκ νέου εἰς τὴν ὑπηρεσίαν, διότι ἡ σημερινὴ ἀξία τοῦ πλοίου πιθανόν νὰ εἴνε πολὺ μεγαλυτέρα τοῦ κόστους τῶν ἀπαιτηθησμένων ἐπισκευῶν.

# ΑΝΘΡΑΚΕΥΟΝΤΕΣ

ΕΙΣ ΤΟΥΣ ΣΤΑΘΜΟΥΣ ΜΑΣ

## ΛΑΥΡΙΟΥ

## ΘΟΡΙΚΟΥ

## ΣΥΔΟΥ

## ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΕΠΙΤΥΓΧΑΝΕΤΕ ΤΑΧΙΣΤΗΝ ΚΑΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΝ ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΙΝ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ

ΔΙ' ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΣΤΑΘΜΟΥΣ

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ

ΠΩΛΗΤΑΙ ΓΕΡΜΑΝΙΚΩΝ ΓΙΑΝΘΡΑΚΩΝ

ΑΝΩ ΣΙΛΕΣΙΑΣ

Ι.Δ. ΚΟΡΚΟΔΕΙΛΟΣ & ΥΙΟΙ

ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ 40-491 = ΝΟΤΑΡΑ 95 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

“ΚΟΡΚΟΔΕΙΛΟΚ,”



# ΤΟ ΝΑΥΤΗΓΙΚΟΝ 1936

ΤΟΥ Κ. Ν. Ι. ΚΟΣΚΟΡΟΥ ΝΑΥΤΗΓΟΥ

Το 1936 ήπρηξεν άναμφισβητήτως και από άπόψεως Ναυπηγικής Βιομηχανίας, ως και από άπόψεως των συγγενών ταύτη βιομηχανιών έτος άναρρώσεως. Ήδη από του δευτέρου εξαμήνου του 1935 διεφαίνετο σαφώς ή συνεχώς αύξουσα τάσις ναυπηγήσεων, ήτις μās έδιδε εκ των προτέρων έν μέτρον μετρήσεως της προσδοκωμένης συρροής κατασκευών. Άλλ' αί συντελεσθείσαι κατά τό 1936 κατασκευαί υπερέδωσαν και τās μάλλον αισιοδόξους προσδοκίας άναδιβάσασαι τās ναυπηγήσεις από άπόψεως χωρητικότητας, ως θα ίδωμεν εκ των κατωτέρω παρατιθεμένων αριθμών εις στατιστικά ύψη, άτινα ή ναυπηγική βιομηχανία δέν είχεν ίδη από του 1930. Έκ των τελευταίων επισήμων στατιστικών του Βρετανικού Λόυδ προκύπτει, ότι ή υπό κατασκευήν παγκόσμιος όλική χωρητικότης την 30ήν Σεπτεμβρίου 1936 άνήρχετο εις 2.111.437 τόννους γκρός, εκ των οποίων τὰ 44 ο)ο περίπου έναυπηγούντο έν τώ 'Ηνωμένω Βασιλείω, τὰ δέ λοιπά 56 ο)ο εις τās λοιπās Χώρας. Τό σύνολον τούτο άποτελεί τό άνώτατον σημειωθέν όριον από του 1930.

Ή έν Άγγλία μετά την ήμερομηνίαν ταύτην υπό ναυπήγησιν χωρητικότης άνήρχετο εις 928.571 τόννους γκρός, εμφανίζουσα ούτω μίαν αύξησιν 397.017 τ. έναντι της υπό ναυπήγησιν χωρητικότητος της αύτης ήμερομηνίας του προηγούμενου έτους 1935, ήτοι μίαν αύξησιν 75 ο)ο περίπου. Δευτέρα κατά σειράν ήρχετο ή Γερμανία με 425.000 περίπου τόννους γκρός υπό ναυπήγησιν, τρίτη ή 'Ιαπωνία με 176.000 τόν. γκρός περίπου, τετάρτη ή 'Ολλανδία με 140.000, πέμπτη ή Σουηδία με 112.000, έίποντο δέ αί 'Ηνωμένα Πολιτεία με 90.000 και ή Δανία με 72.000. 'Η Γαλλία και ή 'Ισπανία συνεισέφεραν άσήμαντον μάλλον χωρητικότητα εις τό διεθνώς ναυπηγούμενον σύνολον. 'Επίσης έλλείπουν άπόλυτως στοιχεία περί της θέσεως της Ναυπηγικής Βιομηχανίας έν Ρωσσία. Ποσοτικώς ή ναυπηγική κίνησις ύπήρχε τοιαύτη, ώστε να ή δυνατό τις να χαρακτηρίσιν τό διαρρέυσαν έτος, ως έτος ευημερίας, εάν αί κατά τό παρελθόν έπισυνωρευθείσαι ζημίαι της ναυπηγικής βιομηχανίας δέν ήσαν τοιαύται, ώστε τὰ όφελή του 1936 να διατεθώσι κατά μέγα μέρος εις την έπούλωσιν παρελθουσών πληγών αύτης. 'Εκείνο δ' όπερ εινε ιδιαιτέρως αξιοσημείωτον διά τόν 'Ελληνικόν ναυτικόν κόσμον, τόν ένδιαφερόμενον, ως εκ των συμφερόντων αύτου, με την φορητόν έν γένει ναυτιλίαν, εινε τό γεγονός, ότι τό μέγιστον ποσοστόν των κατά τό λήξαν έτος ναυπηγήσεων άφεώρα, ιδίως, φορητά σκάφη, δεδομένου, ότι αί κατά την διάρκειαν τούτου συντελεσθείσαι ναυπηγήσεις μεγάλων επιβατηγών λάινερς, κάθε άλλο, ή σημαντικαί έν συγκρίσει με τὰ παρελθόντα έτη ύπήρχαν.

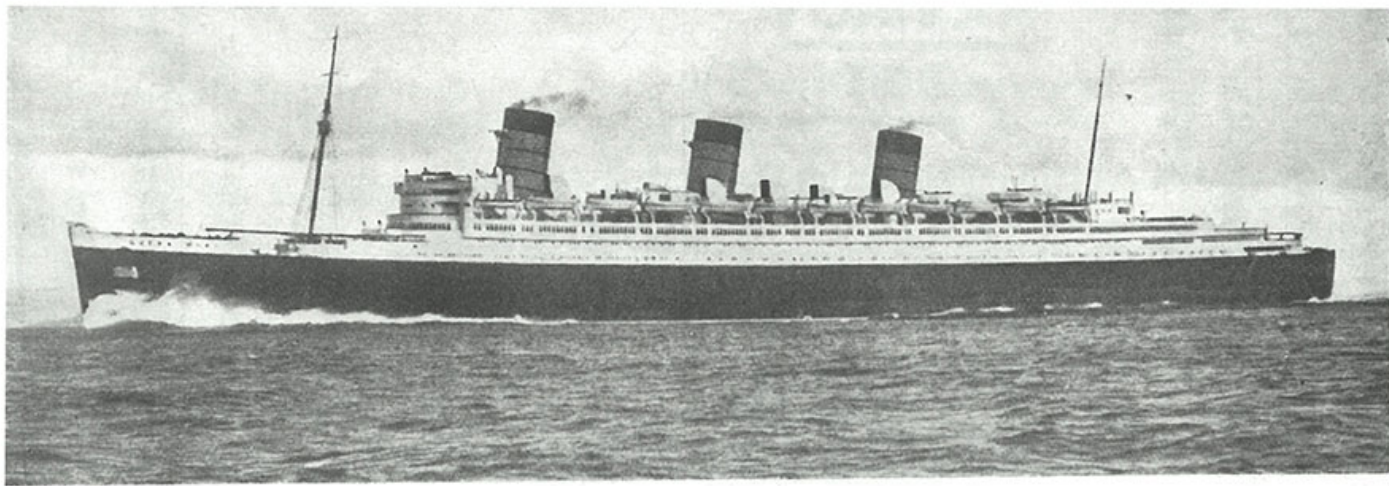
Εάν δέν εύρισκόμεθα πρό της επαναλήψεως μās επί πλέον άποδείξεως της περιοδικότητος των φαινομένων των κρίσεων και περιόδων ευημερίας θά υπερίπταμεν εις τόν πειρασμόν του ν' άποκαλέσωμεν τό διαρρέυσαν έτος ως σημειούν σταθμόν έν τη Ιστορία της ναυπηγικής βιομηχανίας.

Ή σημειωθείσα βελτίωσις εινε άναμφισβητήτως αντίκτυπος της άντιστοίχου βελτιώσεως των ναυαγορών, άμφότερα δέ, άν και εινε κατά μεγάλον βαθμόν άποτέλεσμα γενικωτέρων οικονομικών και κοινωνικών φαινομένων, κακών έσοδειών, πολέμων και γενικώς πολεμορρεπών τάσεων, δέν παύουν από του νά όφείλωνται έν τινι μέτρω και εις τās κατά τὰ τρία παρελθόντα έτη ιδιαιτέρως καταβληθείσας προσπάθειας όρθολογιστικώτερας οργανώσεως της Ναυτιλίας και εις τὰ έφαρμοσθέντα μέτρα ρασιοναλισμού και διευθυνομένης οικονομίας. Άναμφισβητήτως τὰ έν τώ μεταξύ εμφανισθέντα τοπικά ή διεθνή γεγονότα ηύξησαν την έντασιν της ναυπηγικής και ναυτιλιακής ευξίας πέραν πάσης δυνατής προσδοκίας, άλλα τότο άποτελεί άπλως διαφοράν βαθ-

μού, δεδομένου, ότι ένυπήρχεν, ήδη, έν ενόρξει δλαστήσεως, ό γόνιμος σπόρος της βελτιώσεως, ό από τινος χρόνου άφθόνης σπαρείς διά της έφαρμογής όρθολογιστικωτέρων έν τη Ναυτιλία μεθόδων.

Άλλ' εάν από της άπόψεως ταύτης τό διαρρέυσαν έτος δέν δύναται να χαρακτηρισθ ή ως ιστορικόν, από δύο έτέρων άπόψεων, έξ έσου σπουδαίων, σημειοί σταθμόν έν τη Ιστορία της Ναυπηγικής 'Επιστήμης και Τέχνης, ήτοι από της άπόψεως εξέλιξεως της Ναυπηγικής επιστήμης, σημειούν σταθμόν σχετικής επιδραδύνσεως και άναπαύλας και από άπόψεως προωστρίων μηχανών καθιερώσαν πέραν πάσης άμφισβητήσεως ως κινητήριους μηχανάς του μέλλοντος τās μηχανάς έσωτερικής καύσεως τās λειτουργούσας βάσει του κυκλώματος Δήζελ.

Όσον άφορά τās τελευταίας ταύτας, αί στατιστικά του 'Αγγλικού Νηογνώμονος Λόυδ, δεικνύουσιν, ότι κατά τό έτος 1935—1936 της χρήσεως του νηογνώμονος τούτου, επί 1.000.000 τόννων γκρός περίπου, κατασκευασθέντων και καταταγέντων εις τούτον πλοίων οί 580.000 προωθούνται διά κινητήρων έσωτερικής καύσεως, συμπεριλαμβανομένων και των δηζελο-ηλεκτρικώς προωθούμενων και μόνον 420.000 δι' άτμού παραγομένου, είτε υπό άνθρακος, είτε υπό πετρελαίου. Δεδομένου δέ, ότι ή άναλογία των εις τούς λοιπούς μη 'Αγγλικούς νηογνώμονας καταταγέντων πλοίων, εινε ούσιωδώς μεγαλυτέρα της του «LLOYD REGISTER», δυνάμεθα άσφαλώς να είπωμεν, ότι τὰ άνά τόν κόσμον κατασκευασθέντα δηζελόπλοια κατά την διάρκειαν του λήξαντος έτους υπερβαίνουν εις όλικήν χωρητικότητα τὰ 60 ο)ο — 65 ο)ο του συνόλου της ναυπηγηθείσας παγκοσμίου όλικής χωρητικότητος. 'Επιστημονικώς δέν ύπήρχε καμία άμφιβολία, ότι οί κινητήρες Δήζελ, ήσαν οί κινητήρες του έγγυς τουλάχιστον μέλλοντος, ή δέ στατιστική επιβεβαίωσις του γεγονότος, επιτευχθείσα, βεβαίως, εκ των καλυτέρων προβλέψεων, μās άποδεικνύει, ότι ή έμπιστοσύνη αύτη μετεδόθη πλέον άμετακλήτως και εις τόν διεθνή έφοπλιστικόν κόσμον, μηδέν και αύτου του 'Αγγλικού εξαγωγόμενου του τόσο έν έξ ιδιοσυγκρασίας δένοντος συντηρητικού και του τόσο ένθνικώς συνδεδεμένου προς τόν γαιάνθρωπον. Τό ζήτημα τούτο ένδιαφερόν, βεβαίως, κυρίως, τό 'Ηνωμένον Βασίλειον, δέν παύει από του νά μη άφίην άσυνκινήτους και τās πλείστας των ναυτικών Εύρωπαϊκών δυνάμεων, δεδομένου, ότι αύται πάσαι στερούνται πηγαίου έγχωρίου πετρελαίου, ένθ αί πλείσται έχουσιν ιδίας πηγάς γαιάνθρακος, έστω, και κατωτέρας όπωσδήποτε ποιότητος. Έκ τούτου έξηγείται ή διεθνώς καταβαλλομένη προσπάθεια εύρέσεως έτέρου τινός καυσίμου, παραγώγου ή μη του γαιάνθρακος, καταλλήλου διά την έντός μηχανών έσωτερικής καύσεως χρησιμοποίησιν, και δυνάμενον να παρασκευασθ ή επί βιομηχανικώς και οικονομικώς εκμεταλλευσίμων βάσεων. Τὰ πειράματα συνεχίζονται από τινων έτών, ένταθέντα σημαντικώς κατά την διάρκειαν του διαρρέυσαντος έτους και έχουσιν άχθ ή εις σημεία πείθοντα, ότι έγγίζει αισθητώς ή ήμερα της λύσεως του σοβαρού τούτου προβλήματος. Ποία, όμως, εκ των ήδη προκαταρκτικώς επιτευχθεισών λύσεων θά εινε τελικώς ή λυσιτελεστέρα δέν καταφαίνεται έπαρκώς εισέτι. Θά εινε άρα γε, ό κολλοειδής γαιάνθραξ, (κόνις γαιάνθρακος έν αιώρησει έν κολλοειδεί ύγρῳ) ή θά εινε ύγρόν καύσιμον της μορφής των ύγρων ύδρογονανθράκων προϊόν της άποστάξεως ή της διασπάσεως του άνθρακος; Ή θά εινε τό BLAUGAS και κροτούν μίγμα ύδρογόνου και όξυγόνου, όπως έχάτως έδοκιμάσθη επί γεγραμμένων ύποβρυχίων και δια την έν ύποπλεύσει πρόωσιν; Ή τέλος θά εινε τό άπλούστερον όλον, όπερ και έδοκιμάσθη και τούτο επιτυχώς έν Γερμανία δηλαδή λεπτοτάτη κόνις γαιάνθρακος έμφυσωμένη διά του προφυσίου έντός των κυλίνδρων των μηχανών Δήζελ; Πάντως επί του σημείου



Ό Βρετανικός κολοσσός «QUEEN MARY», επιτυχές δημιούργημα της συγχρόνου Άγγλικής ναυπηγικής τέχνης.



τούτου πρόκειται άναμφιβόλως νά συγκεντρωθῇ άμέριστος ἡ προσοχή καί έντατική ἡ προσπάθεια τῶν ειδικῶν, κατά τὸ προσεχές δ'έτος άκόμη έντατικώτερον τοῦ παρελθόντος καί θά εἶνε άναμφισβητήτως τὸ μόνον έπιστημονικόν σημεῖον, ὅπου θά εξακολουθῇ νά προκαλῇ ένδιαφέρον, δεδομένου, ὅτι ἀπό άπόψεως καθαρῶς ναυπηγικής, ἤτοι σκάφους καί άντιστάσεως προώσεως τούτου αἱ συντελεσθεῖσαι κατά τήν διάρκειαν τῆς προηγηθείσης κρίσεως πρόοδοι ὑπῆρξαν άνωμάλως ραγδαῖαι, ὥστε νά μή δύναται ν' άναμείνῃ πλέον τις ὑπὸ τὰς σημερινάς καί μελλούσας ἡμέρας σχετικῆς εὐημερίας περαιτέρω άμέσους καί σημαντικῆς προόδου.

Ἀποτελεῖ ἱστορικῶς άναμφισβήτητον γεγονός ἡ διαπίστωση, ὅτι αἱ έποχῆς εὐημερίας δέν ὑπῆρξαν ποτέ αἱ μάλλον εὐνοϊκαί διὰ τήν άνάπτυξιν νέων βασικῶν θεωριῶν οὔτε κἄν διὰ τήν εξέλιξιν τούτων. Αἱ

φωτογραφία «WALERI MESHLAU», τὰ ειδικά πλοία μεταφορᾶς ὀπωρῶν, εἰς ἅτινα φαίνεται, ὅτι ειδικεύονται μέ ποιάν τινα άποκλειστικότητα τὰ Δανικά ναυπηγεῖα, τὰ πολλαπλᾶ ὑπὸ τῶν Γερμανικῶν Ναυπηγείων κατασκευασθέντα δεξαμενόπλοια, εἰς τήν κατασκευήν τῶν ὁποίων ἡ Γερμανία συναγωνίζεται τόσον επιτυχῶς τὰς λοιπὰς Χώρας κτλ.

Ὅλα τὰ άνωτέρω ειδικά πλοία χαρακτηρίζει εξέζητημένη, οὔτως εἰπεῖν, μέριμνα θεραπειᾶς τῶν διαφόρων άναγκῶν τῶν, τόσον ἀπό άπόψεως έγκολῶν φορτοεξφορτώσεως, ὅσον καί ἀπό άπόψεως στοιβασίας καί συντηρήσεως τοῦ ειδικοῦ αὐτῶν φορτίου έν πλῆ.

Σημαντικαί καί ἀπό άπόψεως αριθμοῦ, ἀλλά καί ἀπό άπόψεως γενικωτέρας σημασίας καί εξέλιξεως τῶν συγκοινωνιῶν ὑπῆρξαν καί αἱ κατασκευαί μικρῶν δηζελοκινήτων φορτηγῶν εξέλιγμένων τύπου ποι-

κιλόντων εἰς χωρητικότητα ἀπὸ 300—1000 τόννων φορτίου, εἰς ἃς έπεδόθησαν, ἰδίως, οἱ Ἄγγλοι καί οἱ Ὁλλανδοὶ δευτερευόντως δέ καί οἱ Σκανδιναβοὶ ναυπηγοί. Ἐπὶ τοῦ σημείου τούτου δέον νά τονίσωμεν τήν χαρακτηριστικὴν διαπίστωσιν, ὅτι ὥρισμαίνα Ἀτμοπλοικαὶ Ἑταιρίαι επιδιδόμεναι κατά τὸ παρελθόν εἰς μικτὰς μεταφορὰς έπιβατῶν καί έμπορευμάτων δι' άκτοπλοϊκᾶς μεταφορᾶς, ὑποστάσαι τὸν διαρκῶς αὔξοντα συναγωνισμόν τοῦ αὐτοκινήτου έπώλησαν τὸν στόλον αὐτῶν τῶν μικτῶν έπιβατηγῶν - φορτηγῶν πλοίων καί άντικατέστησαν τοῦτον διὰ μικρῶν λίαν οικονομικῶν δηζελοκινήτων άκτοπλοϊκῶν φορτηγῶν, δι' ὧν δύναται πλέον επιτυχῶς νά συναγωνισθῶσι τὸ δηζελοκίνητον αὐτοκίνητον. Ἐν τῶν χαρακτηριστικωτέρων παραδειγμάτων

τῆς ἀλλαγῆς κατευθύνσεως ταύτης εἶνε καί ἡ περίπτωσις τῆς TYNE & TEES STEAM SHIP Co, ἥτις άντικαθιστᾷ τὰ σχετικῶς καινονογη έπιβατηγὰ σκάφη αὐτῆς διὰ δηζελοκινήτων άκτοπλοϊκῶν φορτηγῶν.

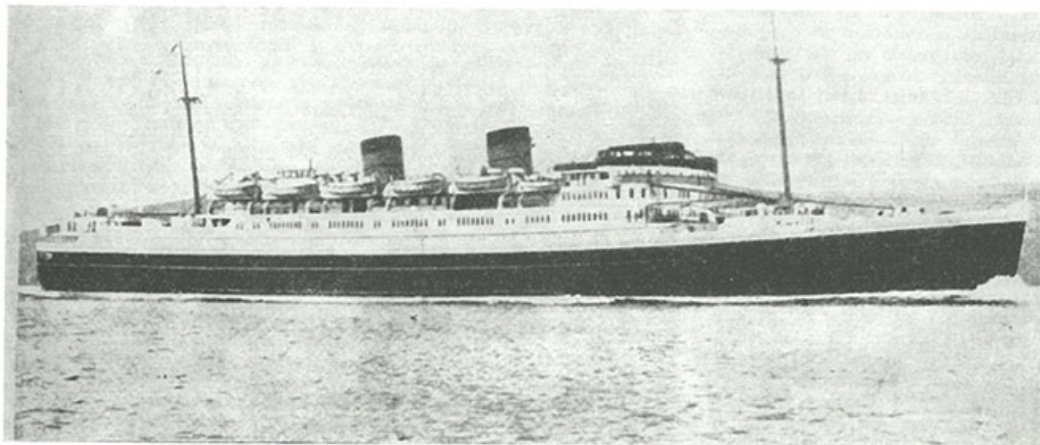
Συναφῶς χαρακτηριστικόν τῆς συγχρόνου εξέλιξεως τῶν συγκοινωνιῶν τυγχάνει, ὅτι καί έν αὐτῇ τῇ Ἀγγλίᾳ εἰσέτι, ὅλα τὰ πλοία τὰ έκτελούντα τήν τακτικὴν ταχυδρομικὴν ὑπηρεσίαν μεταξὺ Ἀγγλίας καί Ἰρλανδίας εἶνε δηζελοκίνητα.

#### ΠΡΩΣΤΗΡΙΟΙ ΜΗΧΑΝΑΙ

Ὡς καί έν τῇ εισαγωγῇ εἰλέχθη, τὸ διαρρεῦσαν έτος εἰσήμανε τήν τελικὴν νίκην τῶν μηχανῶν Δῆζελ. Ἐπικρατέστερα δέ μεταξὺ αὐτῶν καθίστανται ὁσημέραι αἱ δίχρονοι, αἵτινες τίθενται λόγω τῶν γνωστῶν πλεονεκτημάτων βάρους, ὀγκοῦ, άποδόσεως καί ὁμαλότητος κινητήριου ζεύγους νά κατακτήσωσιν άποκλειστικότητα εἰς τὸ είδος τούτο τῶν μηχανῶν, εἴτε ὡς κινητήρες ἁπλῆς ενεργείας έμφανίζονται, εἴτε ὡς διπλῆς τοιαύτης. Ἐπίσης εξακολουθεῖ νά γίνεται ποιά τις συζήτησις εξακολουθοῦσα ἐπὶ τοῦ παρόντος νά παραμένῃ μόνον τοιαύτη περὶ τῆς καί ἀπὸ τῶν «N. X.» άναπτυχθείσης δυνατῆς λύσεως διὰ τῆς χρησιμοποίησεως πολλαπλῶν μικρῶν τοιούτων ταχυστρόφων κινητῶν παραγόντων ἡλεκτρικῶν ρεῦμα διὰ τήν πρόωσιν τοῦ πλοίου.

Ἀπὸ άπόψεως θερμοδυναμικῆς άποδόσεως τῶν κινητῶν Δῆζελ οὐδεμία σημαντικὴ πρόοδος έπετεύχθη. Ἀπὸ άπόψεως λειτουργικῆς άποδόσεως, μόλις πρὸ ελαχίστων ἡμερῶν μᾶς άνηγγέλθη ἡ έπιτευχθεῖσα, ὡς λέγεται, αὐτόματος εξαγωγή δι' άρμονικῆς εξαγωγῆς, περὶ ἧς έγράψαμεν καί ἥτις άφορᾷ, ἐπὶ τοῦ παρόντος τοῦλάχιστον, μόνον πολὺ μικροῦς κινητήρας.

Ἡ χρησιμοποίησις ὑπερατμοσφαιρικῶν κινητῶν δι' ὑπερσμπέ-

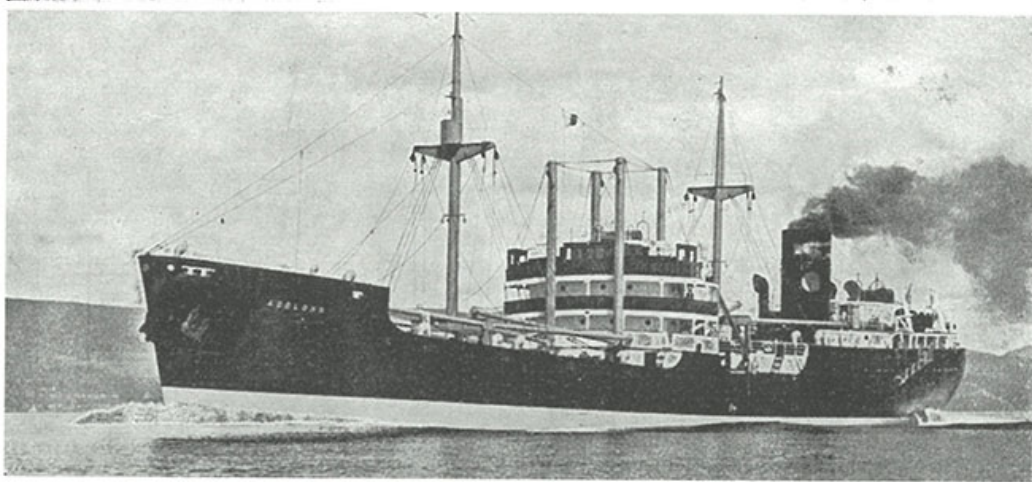


Τὸ άτμοκίνητον ὑπερωκεάνιον «AWATEA», τόννων 14.000 γκρὸς, διὰ τὰς γραμμὰς Αὐστραλίας.

έποχῆς κρίσεως καί δυσχερειῶν, άπεναντίας, καταργαζόμεναι τέχναις εἶνε ἑκάστη, αἵτινες προώθησαν διὰ ραγδαίων αἰμάτων τὰς έπιστήμας. Εἰς έποχὰς εὐημερίας δύναμεθα ν' άναμείνωμεν αὖξιναι ποσοτικὴν καί ὡς σύνολον καί κατά μονάδας τοῦ συνόλου τούτου, ἤτοι, προκειμένου περὶ τῆς ναυπηγίας, προσδοκῶμεν σημαντικὴν αὖξιναι τῆς μέσης χωρητικότητος τῶν πλοίων διὰ τῆς αὖξήσεως τῶν διαστάσεων αἱ μόνον τούτων, ὡς καί αὖξιναι τῆς μέσης ταχύτητος, ἀλλά καί πάλιν δι' αὖξήσεως τῆς ἱπποδυνάμεως καί μόνον. Διὰ τὸν λόγον δέ τούτον καί κατά τήν διάρκειαν τοῦ λήξαντος έτους δέν έλαβε χώραν, εἰμὴ μόνον παγίωσις, οὔτως εἰπεῖν, καί έκκαθάρσις τῶν ἀπὸ τινος χρόνου, βοηθούσης τῆς κρίσεως, έπινοηθειῶν διαφόρων νέων έπιστημονικῶν έπινοήσεων. Ἐξαίρεσιν, ἴσως, ν' άποτελῇ ἡ ἀπὸ άπόψεως τῶν λεπτομερειῶν κατασκευῆς τοῦ σκάφους παρουσιασθεῖσα τάσις προσφυγῆς εἰς τὸ μικτόν σύστημα κατασκευῆς (συνδυασμὸς τοῦ διαμήκους καί έγκαρσίου συστήματος), ὡς καί ἡ τελειοποίησις καί εὐρύτερα χρησιμοποίησις γενικῶς τῆς αὐτογενούς συγκολληήσεως καί ἰδίως τῆς δι' ἡλεκτρικοῦ τόξου τοιαύτης. Τὰ δύο σημεῖα ταῦτα, θά εξακολουθήσωσιν άσφαλῶς έφελκόμενα τήν προσοχήν τῶν τεχνικῶν μᾶλλον καί ένδεχομένως καί τὸν έπιστημῶν ὡς φυσιολογικῶς συνδεδεμένα μέ ταχείας πληθωρικᾶς κατασκευᾶς μεγάλων μονάδων.

Πλέον συγκεκριμένως τὰ κύρια χαρακτηριστικὰ τοῦ διαρρεῦσαντος έτους ἀπὸ ναυπηγικῆς άπόψεως εἶνε τὰ άκόλουθα :

**ΕΙΔΗ ΠΛΟΙΩΝ:** Τὸ 1936 μάλλον ὡς πτωχόν, ἀπὸ άπόψεως ναυπηγήσεως μεγάλων ὑπερωκεανίων, δύναται νά χαρακτηρησθῇ. Τὰ ἄνω τῶν 14.000 τόννων γκρὸς ναυπηγηθέντα καί κατελκυθέντα κατά τήν διάρκειαν τοῦ έτους τούτου πλοία δέν ὑπερβαίνουναι τὰ πέντε, ἐξ ὧν τὰ τέσσαρα έπιβατηγὰ καί έν ειδικῶν πλοίων συνοδῶν φαλαινθηρικῶν πλοίων. Ἐνῶ κατά τὸ προσεχές έτος προμηνύονται ἄθροαι αἱ κατελκύνσεις τοιούτων πλοίων ἰδίως έν Ἀγγλίᾳ, ὡς θά ἴδωμεν εἰς τὸ οἰκεῖον περὶ Ἀγγλίας κεφάλαιον. Τούτο δέ εἶνε σημαντικόν, καθ' ὅτι ἡ παρουσιασθεῖσα αὖξις ναυπηγήσεων ἄφορᾷ, κυρίως, φορτηγὰ, φορτηγὰ γραμμῆς, ὡς καί ἰδίως, έν άναλογία πάντοτε, αὖξιναι τῶν ειδικῶν πλοίων διὰ μεταφορὰν ειδικῶν φορτίων, κατεφυγμένων, ὀπωρῶν, βάμβακος, ξυλείας, πετρελαίου καί ὕδρων καυσίμων. Μέγα μέρος τῆς πληθώρας ταύτης τῶν ειδικῶν τούτων πλοίων κατασκευάσθη εἰς Γερμανικά, Δανικά, Σουηδικά καί Ὁλλανδικά Ναυπηγεῖα, ὅπως π. χ. τὰ ειδικὰ πλοία διὰ μεταφορὰν ξύλων τὰ κατασκευασθέντα διὰ λογαριασμόν τῆς Ρωσσίας έν Ὁλλανδίᾳ, ὅπως τὸ παρατιθέμενον έν



Τὸ φορτηγὸν γραμμῆς «ADELONG»



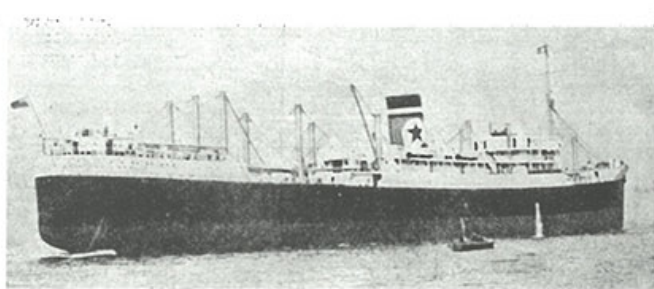
σεως, διά της χρησιμοποίησής των εξαγωγικών αερίων, είτε διά του συστήματος BUCHI, είτε διά του συστήματος WERKSPORR εξακολουθεί, όπως ούποτε επεκτεινόμενη. Κατασκευαστικώς οι κινητήρες Δηξελ έδελτιώθησαν διττώς και από απόψεως έλαφρότητας και από απόψεως άντοχής, τόσο διά των προόδων της μεταλλουργίας, όσον και διά της ευρύτερας χρησιμοποίησής διά τās βάσεις και σκελετούς αυτών της ατογενούς συγκολλήσεως.

Επίσης έσημειώθησαν αξιοσημείωτοι πρόοδοι τινες και εφαρμογαι τούτων σχετικαι πρός την αύξησης της άντοχής και μακροζωίας των έσωτερικών τοιχωμάτων κυλίνδρων κυρίως εν Γαλλία διά της μεθόδου της έναζωτώσεως (NITRURATION), ή της ειδικής διά χρωμίον επεξεργασίας της γνωστής εν Αγγλία υπό τὸ όνομα μεθόδου LISTARD, αϊτινες, ως φαίνεται, τετραπλασιάζουν, περίπου, την άντοχην των τοιχωμάτων τούτων.

Αλλά και αϊ δι' ατμού κινούμεναι μηχαναι εν τῇ προσπάθειά αυτών αντίδρασεως έσημειώσαν εξειλιγμένας εφαρμογας τινες, ιδίως, αφορώσας την χρησιμοποίησιν του εξαγωγικού ατμού και επί υπαρχόντων, ιδίως, πλοίων, αλλά και επί νεοτεύκτων. Αϊ εφαρμογαι αυται μάλλον ομοραδικαι υπήρξαν του τύπου BAUER — WACH, LINDHOLMEN και WHITE DOUBLE COMPOUND κτλ. Τέλος εν ατμόπλοιον τὸ «HOPESTAR» έφωδιασμένον διά του ειδικου τύπου μικρου ατμοστροβίλου μελετηθέντος διά φορητῆς του «PARSONS SIMPLEX», τεθέν εν συνεχεί χρήσει κατά την διάρκειαν του τρέχοντος έτους επέτυχεν ικανοποιητικά αποτελέσματα.

ΣΚΑΦΟΣ. (Ναυπηγικαι γραμμαϊ)

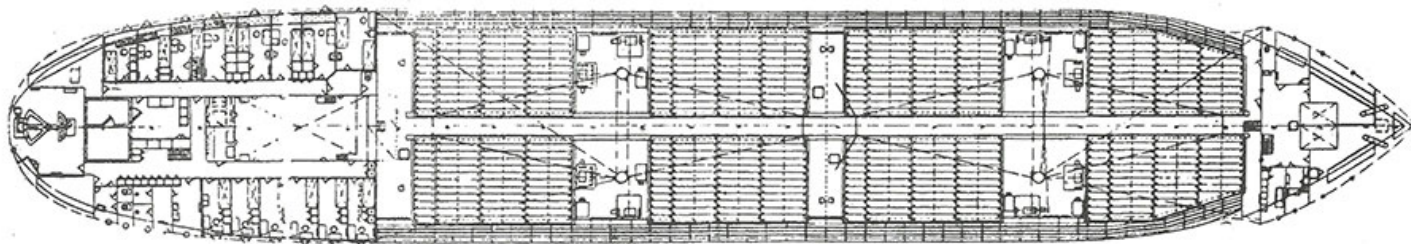
Και ένταυθα ουδεμίαν εξέλιξιν δυνάμεθα νά εϊπωμεν, ότι ίνέστη ή επιστήμη. Απλώς αϊ από τινος χρόνου κτηθείσαι σαφέστεραι γνώσεις της συμπεριφορῆς των στερεών, των κινουμένων έντός ρευστών μέσων και αϊ εφαρμογαι τούτων σταθεροποιούνται. Τά πλείστα των δεξαμενοπλοίων, ιδίως των Αμερικανικών, κατασκευάζονται, βάσει του σχήματος «ARCFORM» του SIR JOSEPH ISHERWOOD. Τά ταχέα επιβατηγά τέκνον μάλλον πρός την χρησιμοποίησιν βολβοειδών προωρών ύψάλων (BULBOUS BOWS) και πρός την υιοθέτησιν γραμμών παρεμφερών πρός τās του YOURKEVITCH, περί ών έχομεν ήδη άσχοληθή. Αϊ ναυτικαι ιδιότητες της κεκλιμένης στείρας πρώρας φαίνον-



Τὸ ειδικόν φορητῶν γραμμῆς της STAR LINE «SIDNEY STAR» κατακτῶσιν δσημέραι περισσότερον έδαφος.

Χρήσις νέων ήλικων κατασκευῆς δέν έγένητο, ή δέ χρήσις έλαφρών κοραμάτων άργιλίου και σπανιωτάτη εϊνε και ως λίαν εξεζητημένη δύναται εϊσέτι νά θεωρηθή. Εϊς τās έσωτερικῆς επιπλώσεις και διακοσμῆσεις γίνεται πλέον ενρυντάτη χρήσις επενδύσεως διαφόρων συνιστώντων μερών των δωμάτων, ως και επίπλων δι' ειδικών φύλλων συνθετικών ρητινών ως π. χ. βακελίτου, προσδίδοντος ιδιαιδόντως καλαισθητικόν τόνον εϊς τιαυτα σύνολα. Παρ' όλον τὸ ατύχημα του πέρυσσι κατασκευασθέντος αποκλειστικῶς δι' ηλεκτροσυγκολλήσεως πλοίου και εφέτος επανελήφθησαν αϊ διά της μεθόδου ταύτης κατασκευαι. Τὸ μεγαλύτερον κατασκευασθέν με όλα τὰ συνιστώμενα μέρη αυτου συνδεδεμένα πρός ἄλληλα δι' ηλεκτροσυγκολλήσεως, εϊνε τὸ «TRANSOIL» 256'X46'X26' κατασκευασθέν εν Η. Π. Αμερικῆς εϊς τὰ ναυπηγεία INGALLS εν MOBILE (ALA). Εν Αγγλία, επίσης κατεσκευάσθη τὸ πλοίον «FRANKELIN», όπερ εξετέλεσεν, ήδη, και λίαν επιτυχῆ ταξίδια.

Ασχετῶς των άνωτέρω αποκλειστικῶν δι' ηλεκτροσυγκολλήσεως κατασκευῶν έγένητο κατά την διάρκειαν του παρελθόντος έτους πολλή ενρυντέρα χρήσις της ατογενούς συγκολλήσεως, διά την κατασκευήν



Γενική διάταξις του εν Όλλανδία κατασκευασθέντος ειδικου πλοίου διά μεταφοράν ξυλείας «WALERI HESHLAUK».

μεμονωμένων τεμαχίων ή συγκροτημάτων τεμαχίων, εϊς όλας γενικῶς τās ναυπηγικῆς Χώρας.

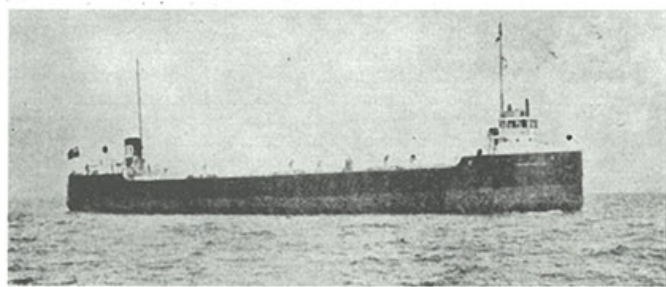
Τά ποδοστήματα και πηδάλια έχουσι πλέον σταθεροποιηθή εϊς τὰ γνωστά υδροδυναμικά σχήματα τὰ υποβοηθούμενα παρεμπιπτόντως κατά τὸ μάλλον ή ήττον την διάσπασιν του κεντρικου στροβίλου της έλικος και κατασκευάζονται άρχήθεν με τὸ προσήκον σχήμα. Αϊ μετασκευαι των ποδοστημάτων και πηδαλίων των υπαρχόντων παλαιότερων πλοίων εξακολουθοῦσιν αθρόως.

ΕΛΙΚΕΣ

Αϊ πρωοστηρίοι έλικες κατασκευάζονται πλέον σχεδόν αποκλειστικῶς με τās νέας αεροδυναμικῆς τομάς (AEROFOIL SECTIONS), εκτός ειδικῶν περιπτώσεων, ένθα τούτο άντενδείκνυται εκ λόγων πιθανότητος εμφάνισης φαινομένων σπηλαιώσεως (CAVITATION). Εϊς την επανόησιν των έλικων τούτων ως και εϊς την συντελεσθείσαν τεραστίαν πρόδον περί τὸν ύπολογισμόν αυτών, όφειλεται ικανόν ποσοστόν της επαινεθείσης οικονομίας πρόσεως εϊς όλα τὰ γενικῶς γνωστά υπό τὸ συλλογικόν όνομα «ECONOMICAL SHIPS».

ΣΚΑΦΟΣ (Κατασκευή)

Τά πλείστα των δεξαμενοπλοίων κατεσκευάσθησαν βάσει του διαμήκους συστήματος κατασκευῆς του SIR JOSEPH ISHERWOOD (LONGITUDINAL SYSTEM). Τά κοινά φορητά εξακολουθοῦσι κατασκευάζόμενα, βάσει του παλαιότερου συστήματος του TRANSVERSE FRAMING, αν και μικται μέθοδοι, ως αϊ του FORSTER KING



Τὸ «FRANKELIN», κατασκευασθέν δι' ηλεκτροσυγκολλήσεως

ΤΑΧΥΤΗΣ

Η μέση ταχύτης των επιβατηγών μετά την κατά τὸ παρελθόν και προπαραλθόν έτος αύξησιν παραμένει ούσιωδῶς εϊς τὸ αὐτὸ επίπεδον άποδειχθέντος του μη λυσιτελοῦς, του επί του πεδίου τούτου άνταγωνισμοῦ. Εϊς τὰ φορητά, άπεναντίας, ιδίως τὰ μεγάλα, ως και επί των μεγάλων δεξαμενοπλοίων, παρετηρήθη τάσις τις αύξησης των μέσων ταχυτήτων, επτευχθείσα ενκόλως και οικονομικῶς, ως εκ του μεγαλύτερου μήκους ισάλου των νέων μεγαλύτερων φορητῶν.

Εξαιρέσιν εξακολουθοῦσι ποιούντες οϊ Ιάπωνες, επζητούντες ταχύτητας ατύχημα υπερβολικῆς, τόσοι διά τὰ κοινά φορητά αυτών, όσον και διά τὰ δεξαμενόπλοια και ιδίως τὰ φορητά γραμμῆς, άτινα εφθασαν νά διδῶσιν εϊς τούς δοκιμαστικούς πλάας αυτών ταχύτητας πλησιαζούσας τούς 20 κόμβους.

ΜΕΣΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Και από απόψεως μέσων ασφαλείας κατεβλήθησαν πολλαι προσπάθειαι ενδυνάμειωσιν τούτων κυριωτέρα, ίσως, των όποίων εϊνε ή προσθήκη νέων τύπων εξειλιγμένων καλυμμάτων κυτῶν εϊς τούς ήδη υπάρχοντας. Ο νέος ούτος τύπος όφειλόμενος εϊς τὸν παλαιόν σιμαθητήν του γραφόντος Δόκτορα J. TUTIN άπέτελεσεν άντικείμενον περιγραφῆς εϊς προγενέστερον τεύχος των «Ν. Χ.», φαίνεται δέ, ότι πλην της επανέξσεως ασφαλείας συνδυάζει και εξαιρετικὴν ευρηστίαν συντελών εϊς οικονομίαν χρόνου και χώρου κατά τās φορτοεκφορτώσεις.

Σημαντικωτάτην άναμφισβητήτως καμπήν και διά την ιστορίαν της κατά τὸ έγγύς παρελθόν τόσοι δοκιμασθείσης φορητοῦ μάς ναυτιλίας, σημειοί τὸ λήξαν έτος. Κατά την διάρκειαν τούτων παρηγγέθησαν και παρελήφθησαν εν συνόλῳ έξ καινουργῆς φορητά, άπολύτως συγχρονισμένοι τύποι. Τρία τούτων, ήτοι, δύο του Γραφείου Λιβανου και έν του Γραφείου Σ. Εμπειρικῶν παρελήφθησαν ήδη. Έτερα τρία, δύο του Οίκου Λιβανου και έν του Γραφείου Εμπειρικῶν, εῦρισκονται υπό κατασκευήν, ενῶ άφ' ένός σοβαραι διαπραγματεύσεις λαμβάνουσι χώραν διά την κατασκευήν δύο ετέρων φορητῶν 9000 τόνων πιθανῶς δηξελονήτων διά λογαριασμόν γνωστου Έλληνικου Γραφείου του Λονδίνου και άφ' ετέρου εδῶθη ή παραγγελία ένός δεξαμενοπλοίου δηξελονήτου 15.000 τ. φορτίου εϊς Σουηδικά Ναυπηγεία διά λογαριασμόν τὸ ν. Όνάση.

Η πιθανότης της αναδιβάσεως του αριθμοῦ των νεοτεύκτων συγχρονισμένων φορητῶν μας εϊς έννέα εν όλῳ, κατά τὸ προσεχές έτος,



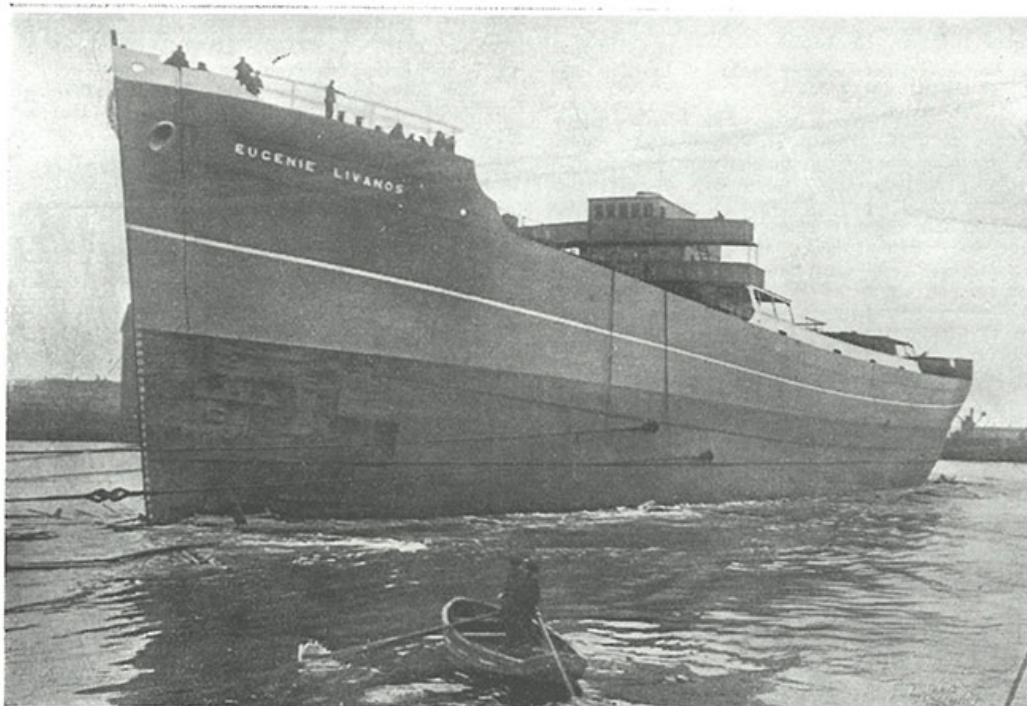
ἐκτός τῆς ἰδιαιτέρας ἐθνικῆς σημασίας, ἦν συνεπάρταται ἀποδεικνύει, ὅτι καὶ εἰς ἐποχὰς σχετικῆς εὐημερίας εἰσέτι δὲν κρίνεται σκόπιμος ἡ ἀπὸ τῶν σοβαρῶν καὶ ὑγιῶν ἀρχῶν τῆς ὀρθολογιστικῆς ὁργανώσεως τῆς ἐν γένει ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως ἀποχώρησις.

## ΑΓΓΛΙΑ

Ἡ Ναυπηγικὴ Βιομηχανία τῆς Ἀγγλίας ἐτροφοδοτήθη κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ 1936, μὴ λαμβανομένου ὑπ’ ὄψιν τοῦ ὑπὸ ἐκτέλεσιν σημαντικωτάτου ναυτικοῦ πολεμικοῦ προγράμματος τῆς Χώρας, κυρίως ἀπὸ παραγγελίας μεγάλων φορτηγῶν γραμμῆς, δεξαμενοπλοίων, ὡς καὶ μικρῶν ἀκτοπλοικῶν φορτηγῶν. Ἀπὸ ἀπόψεως μεγάλων λαίνερς ὑστερεῖ σημαντικῶς τοῦ προηγουμένου ἔτους 1935, κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ ὁποῖον καθεικύνθησαν κολοσσοὶ τῶν διαστάσεων τοῦ «QUEEN MARY», «STIRLING CASTLE», «ATHLONE CASTLE». Ἡ συμπλήρωσις καὶ τελικὴ ἐτοιμασία τούτων ἀπασχόλησαν τοὺς κατασκευαστὰς αὐτῶν κατὰ τοὺς πρώτους μῆνας τοῦ λήξαντος ἔτους.

Ὁ πρῶτος ὑπερρωκέαντος κολοσσός, ὁ γνωστός καὶ ἐκ τῶν περιγραφῶν καὶ αὐτοῦ εἰσέτι τοῦ ἡμερησίου Τύπου, ἂν καὶ κατεσκευάσθη κατὰ τὰ ἔτη 1934 καὶ 1935, δὲν ἐτέθη ἐν χρήσει, παρὰ τὸν μῆνα Μάρτιον τοῦ λήξαντος ἔτους. Τὰ γενικὰ χαρακτηριστικά, καθὼς καὶ αἱ πολλὰ λεπτομέρειαι τῆς κατασκευῆς τοῦ κατ’ ἐπανάληψιν περιγραφάμενου. Ἡ δὲ σύμπτωσις τῆς συγχρόνου σχεδὸν ἐνάρετος ἐκτελέσεως γραμμῶν μετὰ τοῦ γαλλικοῦ σουπερ - λαίνερ «NORMANDIE» καὶ ἡ μετὰ τούτων ἀμίλλα διὰ τὴν πρόσκτησιν τοῦ «Κυανοῦ Ἐπισείοντος» προεκάλεσαν ἀναγκαστικῶς συγκρίσεις καὶ συζητήσεις, αἵτινες ἀναμφισβητήτως εἰς χρήσιμα διὰ τὸ μέλλον πορίσματα θὰ ἀγάγῃ.

Πάντως καὶ ἀσχετῶς τῆς ἀνωτέρω συγκριτικῆς ἐξετάσεως τὸ «QUEEN MARY» ἀποτελεῖ τὸν τύπον τοῦ ὀρθοδόξου Ἀγγλικοῦ σουπερ-



Τὸ «EUGENIE LIVA NOY» κατελκύνεμενον.

λάινερ, ἐφ’ οὗ ἐ-  
φηρμόσθησαν διὰ  
καταλλήλου ἐπε-  
κτάσεως πᾶσαι αἱ  
ἤδη γνωσταὶ σύγ-  
χρονοι ἐπιστημο-  
νικαὶ ἐπινοήσεις,  
ἀνευ προσφυγῆς  
εἰς ἀνορθοδόξους  
καὶ ἐξεζητημένους  
λύσεις. Τὸ σκά-  
φος τοῦτο ὀλικῆς  
χωρητικότητος ἄ-  
νω τῶν 80.000 τ.  
καὶ ἐκ τοῦ σίμα-  
τος ἄνω τῶν 100.  
000 τ., ὑπῆρξεν εὐ-  
θὺς ἐξ ἀρχῆς ὑφ’  
ὅλας τὰς ἐπόμε-  
νους ἐπιτυχῆς,  
ικανοποίησαν ἀπά-  
σας τὰς ἐπ’ αὐτοῦ  
βασισθείσας προσ-  
δοκίας τῶν συν-  
λαβόντων τοῦτο  
τεχνικῶν. Ἀκόμη  
καὶ ἀπὸ ἀπόψεως  
διακοσμητικῶν τε-  
χνῶν καὶ ἐσωτε-  
ρικῆς αἰσθητικῆς  
τὸ σκάφος τοῦτο  
παρουσιάζει εἰς  
τὰ διάφορα δια-  
μερίσματα αὐτοῦ  
συντονισμὸν δια-  
κοσμητικῶν συν-  
θέσεων πανθομολογουμένως λίαν ἐπιτυχῆ. Αἱ προωστήριοι μηχαναὶ συν-  
στάμεναι ἐξ ἀτμοστροβίλων τροφοδοτουμένων ὑπὸ λεβήτων ταχείας ἀ-  
ποπαγωγῆς, παραγόντων ὑπερθερμὸν ἀτμὸν ὑψηλῆς πίεσεως 350 λι-  
βρῶν καὶ μεταδιδόντων τὸ ἔπ’ αὐτῶν παραγόμενον ἔργον εἰς τὰς 4 ἐ-  
λικας τοῦ σκάφους μέσῳ διπλῶν ἀναγωγέων στροφῶν, ἂν καὶ μὴ κλη-  
θεῖσαι εἰσέτι νὰ παραγάγῃσιν τὴν μεγίστην ἱπποδύναμιν, ἐπῆρκεσαν  
πλήρως διὰ νὰ προωθήσῃσι τὸ σκάφος εἰς ταχύτητα ἄνω τῶν 30 κόμ-  
βων.

Τὸ ἐπιτυχὲς τῆς μελέτης καὶ κατασκευῆς τοῦ ἐν προκειμένῳ πλοῖ-  
ου ἐπιβεβαιώται ἐμπραγματικῶς πλέον καὶ ἐκ τοῦ γεγονότος, ὅτι ἐδόθη  
περὶ τὰ τέλη τοῦ λήξαντος ἔτους, εἰς τοὺς αὐτοὺς κατασκευαστὰς πα-  
ραγγεῖλαι δευτέρου τοιοῦτου σκάφους, καθ’ ἃ λέγονται τελείως ὁμοίου  
εἰς τὰ βασικά αὐτοῦ χαρακτηριστικά πρὸς τὸ ἥδη ὑπάρχον.

Τὸ μεγαλύτερον κατελκυσθὲν λαίνερ τοῦ 1936, εἶνε τὸ «ORCA-  
DES» τῆς P. & O. LINE, ἀδελφὸν πλοῖον τοῦ πέρουσι παραδοθέντος  
«ORION» 24.000 τόννων γκρός, μήκους 666 ποδῶν, πλάτους 84’ καὶ  
βυθίσματος 34 ποδῶν. Τὸ πλοῖον τοῦτο, ὅπως καὶ τὸ ἀδελφὸν πλοῖον  
εἶνε εἰδικῶς μελετημένον διὰ τουριστικὰς ἐκδρομὰς εἰς τροπικὰς καὶ ὑ-  
ποτροπικὰς Χώρας, θὰ εἶνε δὲ ἐφωδιασμένον μὲ τὰ τελεειότερα σήμε-  
ρον ἐν χρήσει μηχανήματα διὰ τὴν διατήρησιν ἐντὸς τῶν πολυτελῶν  
διαμερισμάτων καὶ ἐνδιατημάτων τῶν ὑπερχυλίων ἐπιβατῶν αὐτοῦ, συ-  
νεχῶς ὁμοίων ἀτμοσφαιρικῶν συνθηκῶν (AIR CONDITIONING), τό-  
σον ἀπὸ ἀπόψεως θερμοκρασίας, ὅσον καὶ ἀπὸ ἀπόψεως ὑγρασίας.

Τὰ μηχανήματα ταῦτα, ρυθμιζόμενα τὸ ἀτμοσφαιρικὸν περιβάλλον  
τῶν ἐπιβατῶν, δοκιμασθέντα ἤδη ἐπὶ τοῦ ἀδελφοῦ πλοῖου «ORION»

εἶνε εἰς θέσιν νὰ ἀντεπεξέλθῃσι καὶ εἰς τὰς πλέον ποικιλοῦσας ἐξωτε-  
ρικὰς μεταβολὰς θερμοκρασίας καὶ ὑγρασίας.

Ἀπὸ ἀπόψεως ἐπιπλώσεως καὶ ἐν γένει διαρρυθμίσεως τῶν θέ-  
σεων τὸ κατελκυσθὲν πλοῖον θὰ εἶνε ἀναμφισβητήτως ἐκ τῶν τελειο-  
τέρων μὲ ἀθιούσας ἀντισφαιρίσεως, δεξαμενὰς κολυμβήσεως, κυλινδρῶν,  
βιβλιοθήκας καὶ αἰθούσας χοροῦ καὶ φαγητοῦ καλλιτεχνικῶς διακεκο-  
σμημένας.

Κατὰ κατιούσαν σειρὰν χωρητικότητος ἔρχονται κατόπιν δύο ἀδελ-  
φὰ πλοῖα τοῦ τύπου τοῦ κατὰ Ἰανουάριον κατελκυσθέντος ἐκ τῶν ναυ-  
πηγίων τοῦ BELFAST, DUNNOTAR CASTLE τῆς UNION CA-  
STLE LINE. Τὰ πλοῖα ταῦτα 15.000 τ. γκρός ἔκαστον ἔχουσι τὰς ἀ-  
κολούθους διαστάσεις 530’X71.5’X35’ ἔχουσι δὲ ἀμφότερα προωστή-  
ριους μηχανὰς ἐσωτερικῆς καύσεως κατασκευασθείσας ὑπ’ αὐτῶν τούτων  
τῶν Ναυπηγῶν HERLAND & WOLFF. Σημειωτέον, ὅτι ἡ UNION  
CASTLE LINE εἶνε ἀπὸ τὰς πρώτας τὰς διαβληθείσας τὰ πλεονεκτή-  
ματα τῶν μηχανῶν Διζελ. Εἶνε γνωστὸν δέ, ὅτι πέρουσι κατεσκευάσε-  
τὰ διζελοκίνητα λαίνερ «STIRLING CASTLE» καὶ «ATHLONE  
CASTLE» 25.000 τ. γκρός, ἅπανα εἶνε καὶ τὰ μεγαλύτερα πλοῖα τὰ  
ὑπὸ κινήσει Διζελ προσηυμένα.

Τὸν ἀριθμὸν τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων τῶν κατελκυσθέντων κατὰ  
τὸ διαρρεῦσαν ἔτος συμπληροῦ τὸ ἀτμοκίνητον «AWATEA» 14.000 τόν-  
νων γκρός, κατασκευασθὲν ὑπὸ τῶν Ναυπηγῶν VICKERS ἐν BAR-  
ROW — IN — FURNESS, διὰ τὰς συγκοινωνιακὰς ἀνάγκας τῆς Αὐ-  
στραλίας καὶ Νέας Ζηλανδίας. Τὸ πλοῖον τοῦτο ἐκ τῶν ὀραιότερων καὶ  
πολυτελεστέρων ναυπηγηθέντων κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ λήξαντος ἔ-  
τους εἶνε ἐφωδιασμένον μὲ ὅλας τὰς συγχρόνους ἀνάσεις.

Ἐκ τῶν λοιπῶν 170 πλοίων τῶν κατασκευασθέντων ἐν Ἀγγλίᾳ  
μόνον περὶ τὰς δύο δωδεκάδες ὑπερβαίνουν τοὺς 10.000 τόν. γκρός.

Ταῦτα εἶνε ὡς ἐπὶ  
τὸ πλείστον πλοῖα  
κατηγορίας τῶν  
μικτῶν ἐπιβατη-  
γῶν — φορτηγῶν  
καὶ φορτηγῶν  
γραμμῆς. Ἀπὸ τὰ  
πλέον ἀντιπροσω-  
πευτικά τοῦ τύπου  
τούτου εἶνε τὰ τύ-  
που ESSEX καὶ  
SOSSEX 11.500  
τόνων γκρός, κα-  
τασκευασθέντα ὑ-  
πὸ τῶν Ναυπηγῶν  
JOHN BRO-  
WN, ἐν Σκωτίᾳ,  
ἔκαστον δὲ προω-  
θεῖται ὑπὸ δύο κι-  
νητῶν Διζελ ὀ-  
λικῆς ἱπποδυνάμε-  
ως 13.000 ἵππων.  
Τὰ πλοῖα ταῦτα  
κατασκευασθὲν εἶ-  
νε διὰ τὰς γραμ-  
μὰς Αὐστραλίας  
καὶ Νεοζηλανδίας  
εἶνε εἰδικῶς διε-  
σκευασμένα διὰ  
τὴν μεταφορὰν  
κατεψυγμένων καὶ  
εὐπαθῶν ἐν γένει  
φορτίων.

Ἐπίσης εἰς τὴν  
κατηγορίαν ταύ-  
την ἀνήκουσι καὶ

τὰ δύο συμπληρούμενα ἐν BIRKENHEAD μότορσις γενικοῦ φορτίου  
καὶ ἐπιβατηγὰ τῆς BLUE STAR LINE, 11.000 τόννων γκρός ἔκα-  
στον καὶ διαστάσεων 522’X70X43X6’, τὸ «MELBOURNE STAR» καὶ  
τὸ «BRISBANE STAR». Εἰς τὸ αὐτὸ Ναυπηγεῖον κατασκευάζονται,  
ἐπίσης, δύο στροβιλοκίνητα ἀνώνυμα εἰσέτι φορτηγὰ γραμμῆς τῆς  
ELLERMAN.

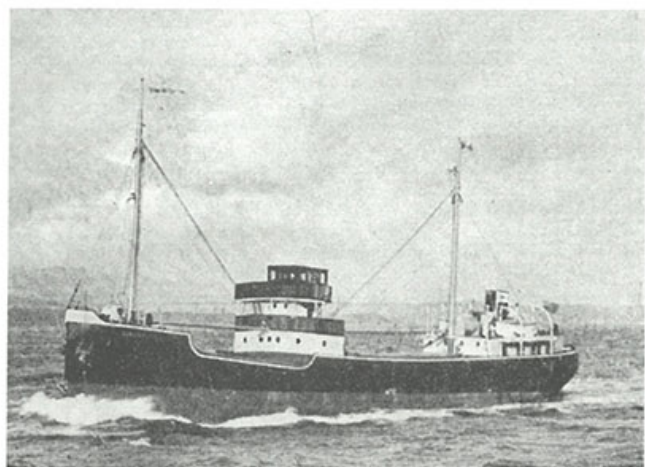
Ἀκολουθεῖ κατόπιν ἡ πληθώρα τῶν δεξαμενοπλοίων διζελοκινή-  
των ἢ μὴ, ὅπως π. χ. τὸ μότορ-τάνκερ «COMANCHE» τῆς Ἀγγλοα-  
μερικανικῆς Ἑταιρίας πετρελαίων κατασκευῆς τῶν J. BROWN, τὸ διζ-  
ελοκίνητον, ἐπίσης, δεξαμενόπλοιο «SITALA» κατασκευῆς τῶν HAR-  
LAND & WOLFF 9250 τόννων φορτίου. Τὰ ναυπηγεῖα LITHGOWS  
LTD, ἐπλοῦτισαν τὴν τάξιν ταύτην τῶν διζελοκινήτων δεξαμενοπλοί-  
ων διὰ τριῶν μότορ - τάνκερ 12.500 τόννων φορτίου τοῦ τύπου «BRI-  
TISH TRIUMPH» διὰ λογαριασμὸν τῆς BRITISH TANKER Co.

Τὰ ἀνωτέρω ἀναφερθέντα δεξαμενόπλοια ἀποτελοῦσιν ἐλάχιστον  
ποσοστὸν τοῦ συνόλου τῶν ναυπηγηθέντων, περιορίσθημεν δὲ εἰς τὸ ν’  
ἀναφέρωμεν τὰ προχειρότερα ἡμῖν τούτων πρὸς καλῶτερον καταπο-  
σμὸν μας. Τοῦτ’ αὐτὸ ποιοῦμεν κατωτέρω καὶ προκειμένου περὶ τῆς ἐπὶ  
πολυπληθεστέρως τάξεως τῶν διζελοκινήτων φορτηγῶν, ὧν ἡ πλῆθης  
καὶ μόνον ἀριθμὸς θὰ ἀπτήει σελίδας ὁλοκλήρους.

Χαρακτηριστικώτερα τῶν κατὰ τὸ 1936 ναυπηγηθέντων πλοίων  
τῆς ὁσμῆρας αὐξήσεως κατηγορίας ταύτης εἶνε τὰ ὑπὸ τοῦ Οἴκου DOX-  
FORD κατασκευασθέντα ἐν σειρᾷ φορτηγὰ διζελοκίνητα τοῦ τύπου  
ECONOMICAL MOTOR CARGO ἅπαντα 9200 τόννων φορτίου μὲ μη-  
χανὰς τύπου DOXFORD διπλῆς ἐνεργείας, ὅπως π. χ. τὸ «RIPLEY»,



τὸ «ROTHLEY», τὸ «QUEEN MAUD» κλπ., ὑπὸ τοῦ οἴκου SWAN, HUNTER κατασκευασθέντα διπλέλικά δηζελοκίνητα φορτηγά τύπου PORT VAGKSON ὡς καὶ τὸ ὑπὸ τοῦ Οἴκου W. PICKERSGILL κατασκευασθὲν δηζελοκίνητον φορτηγὸν «HYLTON» 9.200 τόννων. Ὁ Οἶκος BARCLAY, CURLE ἀντιπροσωπεύεται ἐπαξίως εἰς τὴν νεωτερί-



Τὸ δηζελοκίνητον ἀκτοπλοϊκὸν φορτηγὸν «SEDULITY»

ζουσιν χορεῖαν ταύτην ὑπὸ παρομοίων πλοίων 9200 τ. φορτίου τῶν «QUEEN VICTORIA», «QUEEN ANNE» κλπ.

Ἀλλὰ καὶ τῶν ἀτμοκίνητων φορτηγῶν ἡ παραγωγὴ ὑπῆρξεν ἱκανοποιητικὴ, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ 1935. Ἐκεῖνο δ' ὅπερ διακρίνει ταῦτα εἶνε ἡ ἐφ' ὧν τούτων χρησιμοποίησις ὑπερθέρμου ἀτμοῦ ὑψηλῆς σχετικῶς πίεσεως, ἐξελιγμένον παλινδρομικὸν μηχανὸν συμπληρουμένων καὶ διὰ χρησιμοποίησεως τοῦ ἐξαγωγικοῦ ἀτμοῦ, ἢ πρὸς ἐπαύξεισιν ἀμέσως τῆς ἰσχυρῆς ἢ διὰ τῆς ἐντατικωτέρας προθερμάνσεως τοῦ τροφοδοτικοῦ ὕδατος διὰ πολυσταδιακῶν προθερμαντήρων. Ἀντὶ τούτου ἀπαριθμήσωμεν τὴν πληθώραν τῶν κατασκευασθέντων τοιούτων ἀτμοκίνητων φορτηγῶν ἀρκούμεθα εἰς τὸ νὰ παραθέσωμεν τὰ τρία ἤδη παραληφθέντα ὑπὸ Ἑλλήνων ἐφοπιστῶν ὡς ἀπολύτως ἀντιπροσωπευτικῶν τοῦ τύπου τούτου. Εἶνε δὲ ταῦτα τὸ «Σταμάτιος Ἑμπεριόκος», τὸ «Ἀθηνᾶ Λιδανοῦ» καὶ τὸ «Εὐγενία Λιδανοῦ», ἅτινα περιγράφομεν ἐκτενέστερον εἰς τὸ οἰκίον περὶ Ἑλλάδος κεφάλαιον.

Περίσσεια ἐπίσης κατασκευῶν χαρακτηρίζει τὴν τάξιν τῶν μικρῶν ἐπιβατηγῶν καὶ φορτηγῶν, ἰδίως δὲ τῶν τελευταίων. Ἀντιπροσωπευτικὸν τῆς τελευταίας ταύτης κατηγορίας εἶνε τὸ ἀπεικονιζόμενον ἐνταῦθα «SEDULITY» 630 τόννων φορτίου μήκους 153,5' X 27, 5' X 10,7' μὲ κινητήρα Διζελ 500 ἵππων εἰς τὰς 300 στρόφας ἀνὰ λεπτὸν καὶ μὲ ἀντίστοιχον ὑπηρεσιακὴν ταχύτητα 10,5 κόμβων. Τοῦτο κατασκευάσθη εἰς τὰ ναυπηγεία CLYDE διὰ λογαριασμὸν τῶν κ. κ. EVERARD, οἵτινες καὶ πρὸ τοῦ πολέμου ἀκόμη ἦσαν θιασῶται τῶν δηζελοκίνητων μικροφορτηγῶν καὶ οἵτινες οὔτως ἀναδιβάλλουσι τὸν ἀριθμὸν τῶν ὑπ' αὐτοὺς δηζελοκίνητων πλοίων εἰς 27.

Περαιόντες τὰ περὶ Ἀγγλίας σημειούμεν, ὅτι τὸ προσεχὲς ἔτος προοιωνίζεται εἰς γονιμώτερον τοῦ 1936, δεδομένου, ὅτι κατὰ τοὺς τελευταίους, ἤδη, μῆνας ἐδόθησαν ἀθροῖα παραγγελίαι τόσον μεγάλων λαίνερες, ὅσον καὶ φορτηγῶν, φορτηγῶν γραμμῆς, δεξαμενοπλοίων καὶ πλοίων εἰδικῶν φορτίων. Κυριώτερα τῶν παραγγελθέντων εἶνε τὰ ἀδελφὸν πλοίων τοῦ «QUEEN MARY» τὸ γνωστὸν, ἤδη, ὡς ὑπ' ἀριθμ. 552, δύο λαίνερες 24.000 τόννων διὰ τὴν P & O. καὶ ἐν λαίνερες τῆς UNION

CASTLE 25.000 τόννων. Μεταξὺ τῶν κατὰ τὸ προσεχὲς ἔτος καθελκυθησόμενων φορτηγῶν πλοίων συγκαταλέγονται τρία ἤδη παραγγελθέντα, ἦτοι, δύο τοῦ Οἴκου Λιδανοῦ καὶ ἓν τοῦ Οἴκου Σ. Ἑμπεριόκου, ἐνδεχομένως δὲ καὶ ἕτερα δύο, ἅτινα εὐρίσκονται εἰσέτι ὑπὸ διαπραγματεύσεων διὰ λογαριασμὸν ἐνὸς τῶν ἀξιολογωτέρων ἐφοπιστικῶν γραφείων μας τοῦ Λονδίνου.

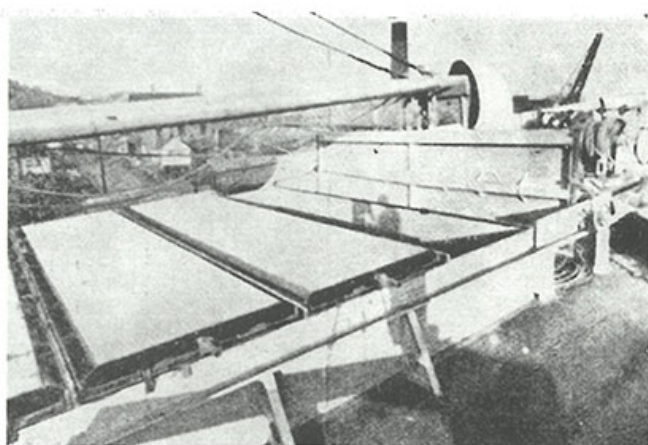
## ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Χαρακτηριστικὸν διὰ τὴν κίνησιν εἰς τὰ Γερμανικὰ ναυπηγεία κατὰ τὸ 1936 εἶνε τὸ τηλεγράφημα, τὸ ὁποῖον ἐστειλεν ἡ SCHIFFBAUTECHNISCHE GESELLSCHAFT, ἐπ' εὐκαιρίᾳ τοῦ συνεδρίου τοῦ παρελθόντος Νοεμβρίου, πρὸς τὸν Χίτλερ: «Τὰ μέλη καὶ οἱ φίλοι τῆς SCHIFFBAUTECHNISCHE GESELLSCHAFT, διαδηλοῦν πρὸς τὸν Ἀρχηγὸν τὴν ἀφοσίωσιν καὶ εὐγνωμοσύνην τῶν διὰ τὸ γεγονός, ὅτι κατὰ τὸ 1936 κατορθώθη νὰ μὴ μείνῃ ἄνευ ἐργασίας οὐδ' ἡ τελευταία γωνία τῶν Γερμανικῶν ναυπηγείων».

Κατὰ τὸ διαρρεῦσαν ἔτος τὰ Γερμανικὰ ναυπηγεία ἀπασχολήθησαν μὲ πολλὰς παραγγελίας τοῦ Γερμανικοῦ Κράτους διὰ πολεμικὰ πλοία, οὐχ ἦτον καὶ ἡ ναυπήγησις ἐμπορικῶν πλοίων ὑπῆρξεν ἐντατικωτάτη. Ἀπὸ ἀπόψεως προσωστῆριον μηχανῆς ἐπεκράτησεν ἡ Διζελ διαφόρων τύπων, ἀλλὰ καὶ πολλὰ πλοία ἐφωδιάσθησαν μὲ ἀτμομηχανὰς βελτιωμένης θερμοδυναμικῆς ἀποδόσεως. Σεβαστὸς ἀριθμὸς μεγάλων δεξαμενοπλοίων εἶνε, τὸ χαρακτηριστικὸν τῶν ἐν Γερμανίᾳ ναυπηγήσεων καὶ τοῦ λήξαντος ἔτους. Τὰ Γερμανικὰ ναυπηγεία ἔρχονται εἰς τὴν πρώτην σειρὰν, ὅσον ἀφορᾷ τὰς ναυπηγήσεις ταύτας.

Τὰ μεγάλα δεξαμενόπλοια εἶνε 14.500 — 15.000 τόννων φορτίου (9900 — 10.000 τόννων γκρὸς) καὶ ταχύτητος 12, 5 — 13 κόμβων, ἐναυπηγήθησαν δὲ πρὸ πάντων διὰ λογαριασμὸν Γερμανοαμερικανικῶν καὶ Σκανδιναβικῶν ἐταιριῶν. Εἶνε ταῦτα τὰ «FRIEDRICH BREME», «PAUL HARNEIT», «NARRAGANSETT», «REGULUS», «NORLYSS», «FERNCASTLE», «KALDFONN», «CALEDONIA», ἑτέρων δὲ ἡ ναυπήγησις ἀποπερατοῦται ὁσονοῦποι.

Διὰ λογαριασμὸν τῶν ἐταιριῶν τῆς ὁμάδος «ΣΕΛΑ» ἐναυπηγήθησαν μικρότερα δεξαμενόπλοια ταχύτητος 12 κόμβων, ὡς τὰ «TORNUS»

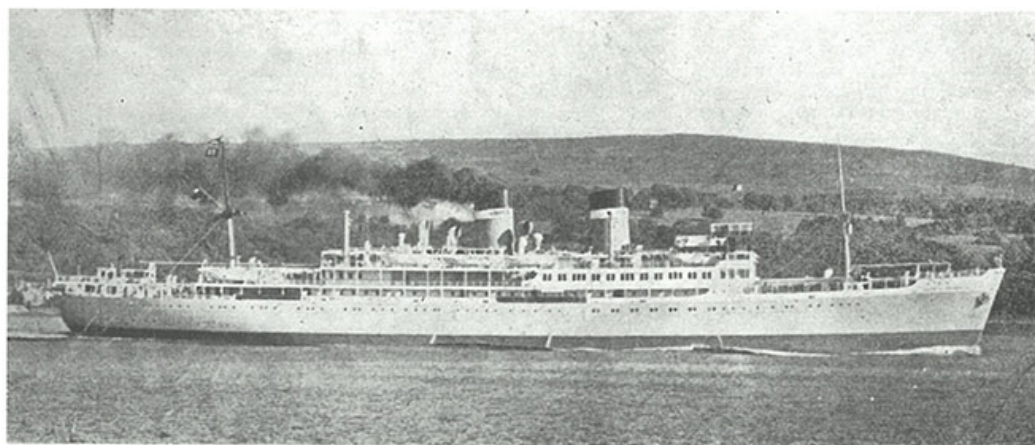


Τὰ μεταλλικὰ καλύμματα κυτῶν τύπου TUTIN

καὶ «TARON» 12000 τόννων φορτίου (8050 τόννων γκρὸς), τὰ «CONGONIAN» καὶ «TRICULA» 9250 τόννων φορτίου (6300 τόννων γκρὸς), ἐπίσης δὲ καὶ τὸ «HARALD BR-O-VIG» 10.000 τόννων φορτίου διὰ Νορβηγούς.

Διὰ λογαριασμὸν Σουηδῶν ἐναυπηγήθη καὶ τὸ μικρὸν δεξαμενόπλοιο «RIGEL» 600 τόννων γκρὸς. Προσωστῆριον μηχαναὶ τῶν ἀνωτέρω: Διζελ διαφόρων τύπων. Διὰ τὴν ὑπηρεσίαν τῆς Ἀποῦ Ἀνατολῆς (HONGKONG) ἐναυπηγήθη καὶ τὸ δεξαμενόπλοιο «SOCONY» 6550 τόννων φορτίου μὲ ἀτμομηχανήν.

ΔΗΖΕΛΟΚΙΝΗΤΑ ΠΛΟΙΑ  
ἐναυπηγήθησαν διὰ Γερμανικὰς ἐταιρίας. Ἀναφέρονται τὰ «EHRENFELS» καὶ «REICHENFELS» 10.000 τόννων φορτίου (8000 τόννων γκρὸς) καὶ ταχύτητος 16 κόμβων, ὡς ἐπίσης καὶ τὸ προσφάτως καθελκυθὲν ἐν «KANDELFELS» ναυπηγηθέντα διὰ τὴν ἐταιρίαν «HANSA». Διὰ τὴν ἐταιρίαν «HAMBURG SÜDAMERIKANISCHE» ἐναυπηγήθησαν τὰ «MONTEVIDEO» καὶ «PORTO ALEGRE» 9000 τόννων φορτίου (6050 τόννων γκρὸς) ταχύτητος 13 — 14 κόμβων. Τὰ «CLAIRE HUGO



Τὸ στρουβιλοκίνητον ὑπερωκεῖαν νηὸν «CITY OF BENARES»



STINNES» και «JOHANNES MOLKENBUHR» 8000 τόννων φορτίου (5300 τόννων γκρός) της εταιρίας «HUGO STINNES» έχουν ταχύτητα 15,7 κόμβων. Περαιτέρω αναφέρονται τα δηζελοκίνητα φορτηγά γραμμής «NURNBERG» και «MÜNCHEN» 7800 τόννων φορτίου (5400 τόννων γκρός) ταχύτητας 15 κόμβων με διαμερίσματα διά 28 επιβάτας, ναυπηγηθέντα διά τὸ Βορειογερμανικὸν Λόγδ, τὸ «CAIRO» με γραμμὴς MAIERFORE, 7000 τόννων φορτίου (4500 τόννων γκρός) 14 κόμβων (12 επιβάτας) τῆς «ATLAS — LEVANTE» καὶ τὸ γνωστὸν μας «ATHEN» (Ἀθῆναι) τῆς «DEUTSCHE LEVANTE», ἐπίσης 7000 τόννων φορτίου.

Ἀπὸ τὰ ναυπηγηθέντα ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ ἀναφέρονται τὰ διπλῆλικα «WINDHUK» καὶ «PRETORIA» τῆς «DEUTSCHE AFRICA LIE» 15.000 τόννων γκρός με διαμερίσματα δι' 150 επιβάτας Α' θέσεως καὶ 350 τουριστικῶν θέσεων. Οἱ ἀτμοστρόβιλοι δίδουν εἰς τὸ σκάφος ταχύτητα 18 κόμβων, οὕτως ὥστε τὸ δρομολόγιόν του SOUTHAMPTON — CAPETOWN νὸ ἐκτελεῖται ἐντὸς 15 ἡμερῶν.

Ἀναφέρονται περαιτέρω τὰ φορτηγὰ ἀτμόπλοια «CASABLANCA» καὶ «OLDENBURG» τῆς «OLDENBURGISCH — PORTUGIESISCHE» 4600 τόννων φορτίου (3300 τόννων γκρός) με ἀτμομηχανὴν ἐργαζομένην με ὑπέρθετον ἀτμὸν καὶ προσδίδουσιν εἰς ταῦτα ταχύτητα 12 κόμβων. Ἐπίσης ἐναυπηγήθησαν διάφορα ἄλλα μικρότερα φορτηγὰ 2500—5000 τόννων φορτίου 10—11 κόμβων, τὰ περισσότερα τῶν ὁποίων, πλὴν τῆς ἀτμομηχανῆς των, ἔχουν καὶ βοηθητικὸν ἀτμοστρόβιλον χαμηλῆς πίεσεως συστήματος BAUER — WACH, ὡς π. χ. τὸ Σουηδικὸν «ISA», τὸ Γερμανικὸν «MARITZA» κ. ἄ.

Μεταξὺ τῶν ναυπηγηθέντων κατὰ τὸ 1936 εἰδικῶν πλοίων, ἰδιαίτεραν καταλαμβάνει θέσιν τὸ ἐν Γερμανίᾳ ναυπηγηθὲν «TERJE VIKEN» τὸ μέγιστον τῶν μέχρι τοῦδε ναυπηγηθέντων φαλαινοθηρικῶν πλοίων.

Τοῦτο ἔχει χωρητικότητα 18000 τόννων γκρός, ἐκτόπισμα 43.000 τόννων καὶ δύναται νὰ φέρῃ φορτίον 30.000 τόννων. Ἐχει ἀτμομηχανὰς με βοηθητικὸν ἀτμοστρόβιλον συνολικῆς ἰσχυροδυναμικῆς 6000 ἵππων καὶ ταχύτητα 11,5 — 12 κόμβων. Τὸ πλοῖον ἔχει τελείας ἐγκαταστάσεις διὰ τὴν παραγωγὴν ἰχθυελίων καὶ λοιπῶν προϊόντων τῆς φαλαίτης. Ἡ ἐγκατάστασις αὐτὴ ἐπαρκεῖ διὰ τὴν παραγωγὴν 10—14 τόννων ἰχθυελίου ἡμερησίως ἀπὸ 20—25 φαλαίνας. Τὸ πλήρωμα τοῦ πλοίου ἀποτελεῖται ἀπὸ 400 πρόσωπα. Τὸ «TERJE VIKEN» ἔχει ἐλαοδεξαμενὰς δι' 22.500 τόννους ἐλαίου.

Πλὴν τοῦ ἀνωτέρω κατὰ τὸ 1936 ἐναυπηγήθησαν ἐν Γερμανίᾳ σωρεία ἄλλων μικροτέρων πλοίων, π. χ. φορτηγὰ δι' εἰδικὰ φορτία, πλείστα ἀλιευτικά, ρυμουλκὰ καὶ τὰ τοιαῦτα.

Διὰ τὸ 1937 προβλέπεται, ὅτι τὰ Γερμανικὰ ναυπηγεῖα θὰ εἶνε ἐπίσης λίαν ἀπασχολημένα.

Ἀξιόλογος ἐπίσης ὑπῆρξεν ἡ κίνησις τῶν γερμανικῶν ναυπηγείων ἀπὸ ἀπόψεως κατασκευῆς μικρῶν δηζελοκινήτων ἀκτοπλοικῶν φορτηγῶν, ἅτινα εἶνε τοῦ αὐτοῦ περιπτου τύπου διεθνῶς πλέον, οὕτως εἰπεῖν, τυποποιηθέντος ὡς τὰ ἀντίστοιχα Ἀγγλικὰ καὶ Ὀλλανδικὰ δηζελοκίνητα μικροφορτηγὰ.

Περαιόντες τὴν ἀνασκόπησιν τῶν ἐν τοῖς Γερμανικοῖς Ναυπηγείοις κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ διαρρευσάντος ἔτους πεπραγμένων ἀναφέρονται καὶ τὴν λίαν ἐνδιαφέρουσαν ἀνακοίνωσιν ἐπὶ τῶν συγκριτικῶν συνθηκῶν λειτουργίας τῶν ἀτμοπλοίων τύπου POSTDAM SCHARNHORST καὶ GNEISENAI, ὑπὸ τοῦ ἀρχιμηχανικοῦ τῆς εταιρίας, ἔξ ὧν, ὡς γνωστὸν, ἦτο ἐφωδιασμένον με στρόβιλοηλεκτρικὴν πρῶσιν, τὰ δὲ λοιπὰ με στρόβιλους καὶ ὀδοντωτοὺς ἀναγωγεῖς στρωφῶν.

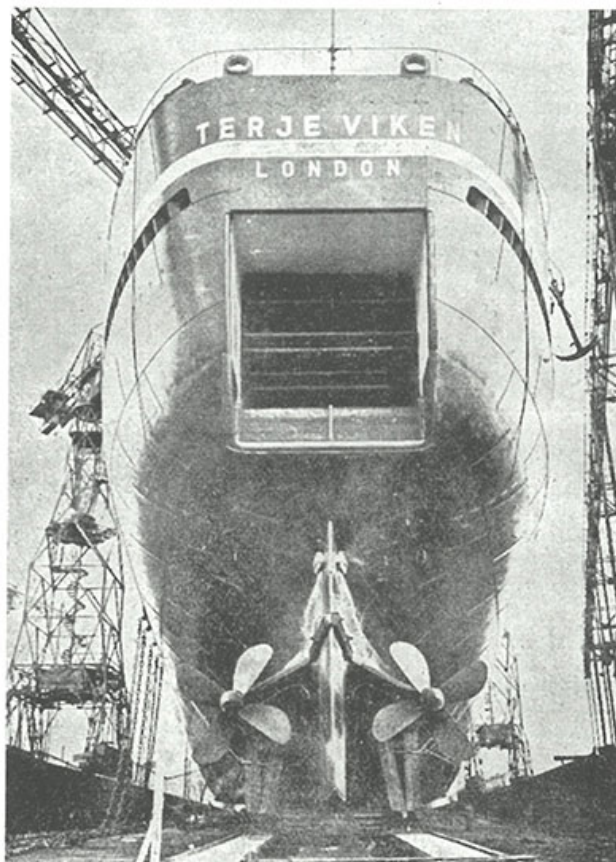
## ΙΑΠΩΝΙΑ

Ἡ Ἰαπωνία ἐσημείωσεν ἐξαιρετικὴν ὀλως ναυπηγικὴν κίνησιν ἐξακολουθήσασα καὶ ἐντεινάσα τὰς ἀπὸ πέρουσι ἀρξαμένας ναυπηγήσεις παντοδαπῶν τύπων πλοίων. Τὰ ναυπηγεῖα τῆς ἁριστα, ἥδη, ἀπὸ ἀπόψεως μηχανουργικῶν ἐργαλείων καὶ γενικῶς ναυπηγικῶν καὶ μηχανουργικῶν εὐκολιῶν ἐφωδιασμένα ἔχουσι προσέτι ἐξαγοράσει τὰ δικαιώματα κατασκευῆς ὧλων σχεδῶν τῶν εὐρωπαϊκῶν ἐπιτυχῶν τύπων μηχανῶν ΔΗΖΕΛ, ἅς καὶ

κατασκευάζουσιν ἐπιτυχῶς.

Πλὴν τῆς ἐφηρμοσμένης καὶ πρακτικῶς ταύτης ἐξελίξεως καὶ θεωρητικῶς οἱ Ἰάπωνες ναυπηγοὶ σημειοῦν ἀλματικὰς προόδους τείνοντες ἐν τισὶ νὰ ἰγνηθῶσι τῶν λοιπῶν ἀλλοεθνῶν συναδέλφων μας.

Μεταξὺ ἄλλων μία τῶν πλέον ἐνδιαφερόντων Ἰαπωνικῶν καινοτομιῶν, εἶνε τὸ σύστημα κατασκευῆς «ΟΝΟ», ὅπερ ὑποδιαιρούμενον εἰς δύο τὸ «ΕΥΘΥ ΣΥΣΤΗΜΑ» καὶ τὸ «ΤΟΞΟΕΙΔΕΣ» εὐκολύνει τὰ μέγιστα τὴν κατασκευὴν παρουσιάζον συνάμα πλεονεκτήματά τινα καὶ ἀπὸ ἀπόψεως ἀν-

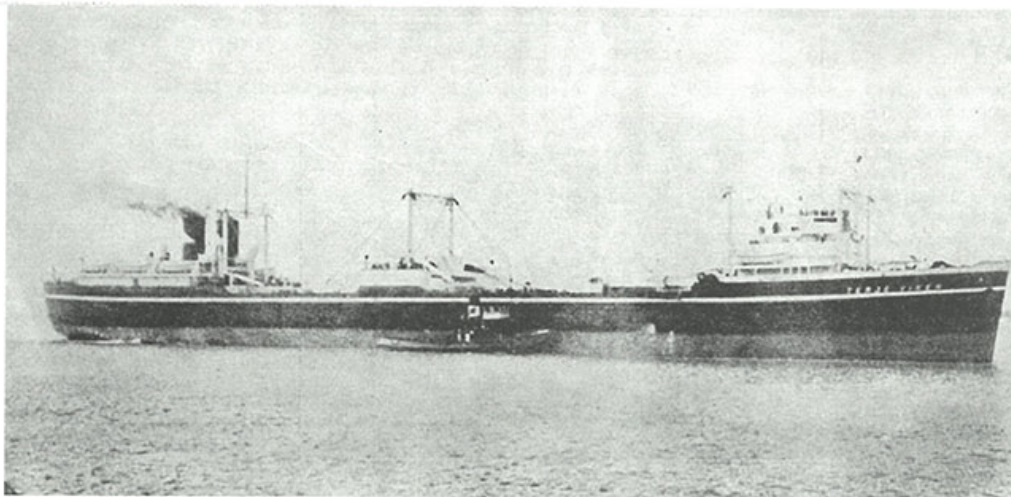


Τὸ συνοδὸν πλοῖον φαλαινοθηρικῶν «TERJEN VIKEN». Ἡ φωτογραφία δεῖκνυε τὸ ἀνοιγμα τῆς πρύμνης διὰ τὴν ἀνέλκυσιν τῶν φαλινῶν.

τιστάσεως εἰς τὴν πρῶσιν, ἐν συγκρίσει με παλαιὰ συστήματα γραμμῶν. Ἐκεῖνο, ὅπερ χαρακτηρίζει καὶ ἐφέτος τὰς Ἰαπωνικὰς κατασκευὰς εἶνε ὁ ἀριθμὸς τῶν ταχυτότων μεγάλων φορτηγῶν γραμμῆς, ὧν ἡ ταχύτης πράγματι ἐξικνεῖται μέχρις ὑπερβολικῶν σχεδὸν ὁρίων.

Ἀξιοσημείωτος ἐπίσης ὑπῆρξεν τὸσον ἡ κατασκευὴ μεγάλων τάνκερ καὶ μόντορ - τάνκερ, ὡς καὶ ἐπίσης τῶν δηζελοκινήτων ἀκτοπλοικῶν φορτηγῶν, ὧν, ὅμως, ἡ μέση χωρητικότης εἶνε ὑπερδιπλασία τῶν ἀντιστοιχῶν εὐρωπαϊκῶν, λόγῳ προφανῶς τοῦ λίαν ἐκτεταμένου δικτύου, ὅπερ καλοῦνται νὰ ἐξυπηρετήσωσιν εἰς τὴν διεσπαρμένην νησιωτικὴν ἐπικράτειάν των.

Σημαντικότερα τῶν λαβορῶν χώραν ναυπηγήσεων εἶνε αἱ ἀφορῶσαι τὴν κατασκευὴν πέντε δηζελοκινήτων φορτηγῶν γραμμῆς τοῦ τύπου «AKAGI MARU» ὁμοίων καθ' ὅλα πρὸς ἄλληλα, ἐξαιρέσει δευτερευουσῶν τινῶν λεπτομερειῶν διατάξεως. Τὰ πλοῖα ταῦτα μήκους 460 ποδῶν, πλάτους 34,5 καὶ βάθους 62,5 ποδῶν ἔχουσιν ὀλικὴν χωρητικότητι 7.500 περίπου τόννων γκρός με ἀντίστοιχον χώρον διὰ φορτὴν γενικοῦ ἐμπορίου 11.230 τόννων. ἔχουσιν ἐπίσης φρενικὰς ἐγκαταστάσεις ὡς καὶ χώρον διὰ μεταφορὰν κατεψυγμένων φορτῶν, ἐπίσης δὲ καινοτομοῦν κατὰ τὸ ὅτι ἔχουσιν εἰδικὸς χώρου διατεθειμένους διὰ τὴν στοιβάσιν καὶ μεταφορὰν 360 τόννων μετ' ὧν ἰσχυμάτων. Ἀπὸ ἀπόψεως ἐμφανίσεως τὰ πλοῖα ταῦτα μετὰ τὴν κεκλιμένην στείραν πύργου, τὴν πρύμνην τύπου κατὰ δρομικοῦ, τὴν χαμηλὴν καὶ στερεὰν καπνοδόχον των καὶ

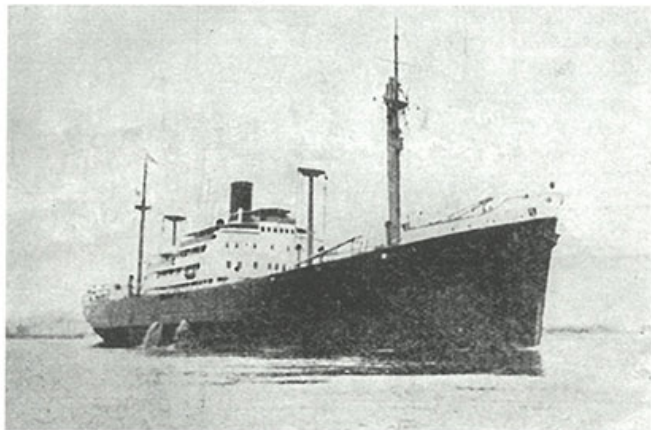


Τὸ «TERJE VIKEN», τὸ τεράστιον πλωτὸν ἐργοστάσιον ἐπεξεργασίας ἀλιευμένων φαλινῶν.



παγή και συγκεντρωμένα υπερκατασκευάσματα, τα περίεξ της μηχανής κείμενα, έν συνδυασμῷ πρὸς τοὺς πολλαπλοὺς γερανοὺς τῶν, ἀποτελοῦσι δείγματα ὑπέροχα τῶν συγχρόνων σιλονετῶν πρακτικῶν καὶ ταχέων φορητῶν γραμμῆς.

Ἡ ἐξέτασις τῶν λεπτομερειῶν κατασκευῆς καὶ διατάξεως δίδει ἀμέσως τὴν ἐντύπωσιν σκαφῶν ἐνδελεχῶς καὶ νοημόνως μελετηθέντων καὶ εἰς τὰ δυνάμενα νὰ θεωρηθῶσιν ὡς μᾶλλον ἐπουσιώδη σημεῖα. Ἡ προωστήριος μηχανὴ δακτύλιονδρος δίχρονος, διπλῆς ἐνεργείας, κατασκευῆς τῶν ἐργαστασίων MITSUBUSHI, ἀναπτύσσει δύναμιν 8000 ἵππων εἰς τὴν κανονικὴν ταχύτητα περιστροφῆς τῆς μηχανῆς, τῶν 110 στροφῶν ἀνὰ πρῶτον λεπτόν. Ἡ χρησιμοποίησις τῆς λύσεως τῆς δι' ἐνὸς μόνον κινήσεως προώσεως τοῦ σκάφους εἶνε προφανῶς ἀπόρροια τῶν τελευταίων τάσεων, αἵτινες ὡς γνωστὸν, τείνουσι πρὸς τὴν λύσιν ταύτην, προκειμένου περὶ φορητῶν γραμμῆς. Τὰ πλοῖα ταῦτα κατὰ τὰς δοκιμὰς ἐπλησίασαν τὴν ταχύτητα τῶν 20 κόμβων, πρῶγμα ὅπερ



Τὸ μικτὸν Γερμανικὸν «NURNBERG»

ἐγγυᾶται τὴν ὑφ' ὅλης τῆς συνθήκας διατήρησιν μέσης ὑπηρεσιακῆς ταχύτητος 16 κόμβων.

Παράλληλως ἡ παραγγέλλασα ταῦτα ἀτμοπλοῖα Ἑταιρία NIPPON YUSEN KAISHA παρήγγειλε καὶ δύο φορητὰ γραμμῆς 10.000 τόννων ἕκαστον, κινούμενα δι' ἀτμοστροβίλων.

Ἐτερεὶ ἀξιόλογοι κατασκευαὶ εἶνε ἡ ναυπηγίσις ἐνὸς στροβιλοκινήτου φορητοῦ γραμμῆς 8750 τόννων διὰ λογαριασμὸν τῆς KINKAI YUSEN KAISHA, τὸ μῶτορσιπ «OTOWASAN MARU», τὸ διπλέλικον «KONGO MARU», 6500 τόννων γκρὸς διὰ λογαριασμὸν τῆς Ἰαπωνικῆς Κυβερνήσεως, τὸ στροβιλοκίνητον «HONG — KONG MARU», καὶ πλείστα ὅσα μῶτορσιπ τῶν 6500 καὶ 4000 τόννων.

Σὺν τοῖς ἄλλοι κατασκευάζονται ἐν Ἰαπωνίᾳ καὶ τρία φαλαινοθηρικὰ 15.000 τόννων ἕκαστον τοῦ τύπου φαλαινοθηρικῶν πλωτῶν ἐργαστασίων ὡς καὶ 24 μικρὰ φαλαινοθηρικά. Ἐκ τῶν μῶτορ - τάνκερς ἐν τῶν ἀξιολογωτέρων εἶνε τὸ καθελκυσθὲν «NISSHIN MARU» 14.400 τόννων.

Ὁ τύπος τῶν ἀτμοπλοικῶν φορητῶν ἀντιπροσωπεύεται διὰ τῶν «HYOGO MARU», «OSAKA MARU». Ταῦτα παρουσιάζουσιν ἀρκετὰς σηζικελεύθους καινοτομίας τῶσον, ὅσον ἀφορᾷ τὸ ναυπηγικὸν μέρος, ὅσον καὶ ἀπὸ ἀπόψεως προωστήριων μηχανῶν. Ἀπὸ ἀπόψεως κατασκευῆς ἐναυπηγήθησαν, δάσει τοῦ ἀνωτέρου ἀναφερόμεντος συστήματος «ONO» ἀπὸ ἀπόψεως δὲ κινήσεως μηχανῶν προωθοῦνται ὑπὸ νέου τύπου σέμι - δῆλ 900 ἵππων. Ἡ ὀλικὴ χωρητικότης αὐτῶν 1500 τόννων γκρὸς περιπλῶν ἀντιστοιχεῖ πρὸς φορτίον 2400 τόννων, ἐξυπηρετοῦμενον ὑπὸ δύο μόνον μεγάλων ἀνοικτῶν κυτῶν πρῶταθεν καὶ πρὸνυθεν τῆς γεφυρᾶς κειμένων. Τὸ «RYUKO MARU» κατεσκευάσθη, ἐπίσης, δάσει τοῦ συστήματος «ONO».

### ΣΟΥΗΔΙΑ

Ἡ ναυπηγικὴ κίνησις τῆς Σουηδίας ἀπρητίσθη, ὡς ἐπὶ τὸ πλείστον ἐκ μεγάλων δεξαμενοπλοίων, ἡ πλειονότης τῶν ὁποίων προωθεῖται ὑπὸ κινήσεων Δῆλ, ὡς καὶ ἐκ μεγάλων δηζελοκινήτων φορητῶν καὶ φορητῶν γραμμῆς. Ἡ ναυπηγικὴ βιομηχανία ἐν Σουηδίᾳ παρουσιάζει ἀκμήν ὅλως ἐξαιρετικὴν, ὡς καὶ ἡ συναφὴς ταύτης βιομηχανία κατασκευῆς μηχανῶν ἐσωτερικῆς καύσεως. Ἐν τῶν σημαντικωτέρων ναυπηγικῶν γεγονότων, κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ λήξαντος ἔτους, ὑπῆρξε καὶ ἡ συγχώνευσις τοῦ μηχανουργείου καὶ ναυπηγείου LINDHOLMEN MOTALA μετ' ἄλλων μικροτέρων συναφῶν ἐπιχειρήσεων καὶ ἡ ἀναδιοργάνωσις τούτων ἐπὶ νέων πλέον συγχρονισμένων βάσεων ὑπὸ τὴν νέαν προσωπικὴν AKTIEBOLAGET MOTALA VERSTADT.

Ἐκ τῶν χαρακτηριστικωτέρων ναυπηγημάτων εἶνε ὡς μῶτορ - τάνκερ τὸ «FENRIS» 14.500 τόννων φορτίου, τὸ «BASILEA», τὸ «BEDUIN» 12.000 τόννων μὲ μηχανὴν δακτύλιονδρον τετράχρονον, ἀπλῆς ἐνεργείας 3450 ἵππων προσδίδουσιν εἰς τὸ σκάφος ταχύτητα 12,5 μιλίων τὴν ὥραν, τὸ «KOLLGRIM», 12600 τόννων φορτίου μὲ μηχανὴν Δῆλ, «ERIKSBERG W. & B.» 4250 ἵππων καὶ ταχύτητα 12,5 κόμβων. Ἐκ τῶν

φορητῶν γραμμῆς τὰ «FAMERLANE» καὶ «TALABOT» 10.500 τόννων φορτίου, ταχύτητος 17 κόμβων μὲ μηχανὰς «KOCKUMS — MAN» διπλῆς ἐνεργείας 8000 ἵππων, τὸ «TABOR» 7.600 τόννων φορτίου μὲ μηχανὴν AKERS — B. W. 4.800 ἵππων, τὸ ἐπιβατηγὸν δηζελοκίνητον «GOTLAND» διὰ τὰ ἀνὰ τὰ Σκανδιναυικὰ χωρικά ὕδατα ταξίδια, μὲ μηχανὴν MAN 1200 ἵππων.

Ὡς καὶ ἀνωτέρω ἀνεγράφη εἰς Σουηδικὰ ναυπηγεῖα παρηγγέλθη καὶ ἐν δηζελοκίνητον δεξαμενόπλοιον διὰ λογαριασμὸν τοῦ ἡμετέρου ἐφοπλιστοῦ κ. Ὁνάση.

### ΔΑΝΙΑ

Καὶ ἐφέτος ἡ Δανικὴ ναυπηγικὴ βιομηχανία ἐτροφοδοτήθη κυρίως ἀπὸ παραγγελίας δεξαμενοπλοίων καὶ εἰδικῶν πλοίων μεταφορᾶς ὀπωρῶν, πάντα σχεδὸν δηζελοκίνητα, εἰς ἃ, ὡς γνωστὸν, ἀπὸ τριετίας, περιπλῶν, εἰδικεύονται τὰ Δανικὰ ναυπηγεῖα. Ἐπίσης τὰ μηχανουργεῖα τῶν BURMEISTER & WEIN, οἵτινες, ὡς γνωστὸν, εἶνε οἱ μεγαλύτεροι κατασκευασταὶ κινήσεων Δῆλ, ὑπάρξαντες πρωτοπόροι τῶν μηχανῶν τούτων, συντελοῦσιν, ἀναμειβητικῶς, εἰς τὴν προσέλκυσιν πελατείας διὰ τοὺς ἐν γένει Δανοὺς ναυπηγοὺς, ἂν καὶ αἱ μηχαναὶ τοῦ ἐργαστασίου τούτου κατασκευάζονται εἰς ὅλας τὰς βιομηχανικὰς ἀνεπτυγμένας Χώρας τοῦ κόσμου, δάσει ἐκχωρηθείσης ἀδείας.

Ἐκ τῶν μῶτορ - τάνκερς ἀναφέρονται τὰ «HOEGH HOOD», 14.660 τόννων, «LOOSORECHET» 14.650 τόννων ἀμφότερα κινούμενα διὰ μηχανῶν B & W.

Ἐκ τῶν λοιπῶν μῶτορσιπς ἀναφέρονται τὸ «KATTEGAT» 8330 τόννων φορτίου, τὸ «TUREBY», 7350 τόννων, διπλέλικον μὲ μηχανὰς B. & W. 3500 ἵππων. Τὸ τελευταῖον τοῦτο παρηγγέλθη ὑπὸ εταιρίας χρησιμοποιοῦσης γενικῶς δηζελοκίνητα φορητὰ: τῆς MOTORTRAMP.

Ἐκ τῶν εἰδικῶν πλοίων μεταφορᾶς ὀπωρῶν ἀναφέρονται τὸ «MARNA» καὶ «SESSA» 2900 τόννων ἐκάτερον.

Ἐπιβατηγὰ κατεσκευάσθησαν εἰς ἱκανὸν ἀριθμὸν, ἐξ ὧν σημειούμεν τὸ «KRONPRINZESSAN INGRID», τὸ κομπὸν «HAMMERHUS» ὡς καὶ τὰ ὑπὸ τῆς Ρουμανικῆς Κυβερνήσεως παρηγγέλθητα μεγάλα ἐπιβατηγὰ 8000 τόννων διὰ 500 ἐπιβάτας θέσεων, ταχύτητος 22 κόμβων καὶ προωθοῦμενα ὑπὸ δύο μηχανῶν B. & W. 7500 ἵππων ἐκάστη.

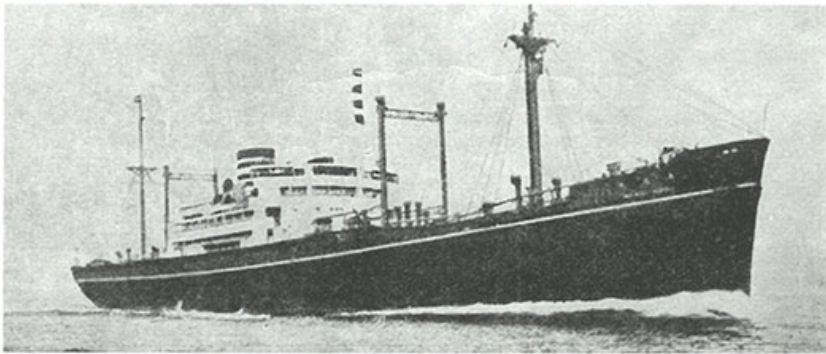
### ΝΟΡΒΗΓΙΑ

Ἀπὸ ἀπόψεως παραγγελιῶν ἡ Νορβηγία, ὡς πάντοτε, ὑστερεῖ τῆς Δανίας καὶ Σουηδίας, λόγῳ, κυρίως, τῶν ὑπὸ τῶν ναυπηγείων τῆς διατιθεμένων μᾶλλον περιορισμένων μέσων. Διὰ τὸν λόγον τοῦτον ἡ Νορβηγικὴ Κυβέρνησις ἔλαβε μέριμναν διὰ τὴν ἐπέκτασιν τῆς ἐν γένει Ναυπηγικῆς καὶ μηχανουργικῆς βιομηχανίας, ἐγγυηθεῖσα δάνεια πρὸς αὐτήν. Διὰ τῶν προβλεπομένων ἐπεκτάσεων ἐπιζητεῖται ἡ αὐξήσις τῆς ναυπηγικῆς παραγωγῆς τῆς Νορβηγίας κατὰ 90.000 τόννων ἐτησίως.

Ἄξιον ἰδιαίτερος προσοχῆς τυγχάνει, ὅτι ἐν ἀναλογία τὸ ποσοστὸν τῶν ἀτμοκινήτων σκαφῶν τῶν ναυπηγηθέντων τὸ 1936 ἐν Νορβηγίᾳ ὑπῆρξεν ἀνώτερον τοῦ τῶν λοιπῶν Σκανδιναυικῶν Κρατῶν. Ἀναφέρονται τὸ φορητὸν ἀτμόπλοιον «TINDEFJELL», τὸ εἰδικὸν πλοῖον μεταφορᾶς ὀπωρῶν «BONDE», 1570 τόννων γκρὸς, τὸ ὑπὸ ἀτμομηχανῆς τύπου LENZ προωθοῦμενον «MUIHOCK» 3600 τόννων φορτίου καὶ ἐν ταχύπλυν ἀτμοπλοικόν, μήκω καθελκυσθὲν, 1700 τόννων γκρὸς, διὰ 200 ἐπιβάτας καὶ μὲ εἰδικὰ διαμερίσματα διὰ κατεψυγμένα φορτία.

### ΟΛΛΑΝΔΙΑ

Ἡ Ὀλλανδία, ὡς καὶ πέρυσιν, ἐπωφελέθη τῆς ἀθρόας ζητήσεως δεξαμενοπλοίων, ὧν κατεσκευάσεν ἱκανὸν ἀριθμὸν ἐπιτρυχῶν τοιούτων σκαφῶν. Ἐξ αὐτῶν ἀναφέρονται τὰ «MIRALDA» καὶ «MACOMA» 12.100 τόννων φορτίου, μὲ μηχανὰς Δῆλ WERKSPOR, ἐπίσης τὸ «ELUSA» 9.100 τόννων φορτίου καὶ τὸ μικρότερον «RENATA» 4000 τόννων φορτίου μὲ μηχανὴν WERKSPOR. Ἐπίσης τοῦ τύπου τῶν 9100 τόννων εἶνε καὶ τὸ διὰ λογαριασμὸν τῆς ASIATIC PETROLEUM ναυπηγηθὲν μῶτορ τάνκερ «ETREMA» μὲ ἐξακτύλιονδρον μηχανὴν WERKSPOR 3000 ἵππων, 125 στροφῶν, μὲ ὑπερσυμπεστὴν προσδίδουσιν εἰς τὸ σκάφος ταχύτητα 12 κόμβων. Καινοτομίαν ἀποτελοῦσι τὰ διὰ λογαριασμὸν τῆς Σοβιετικῆς Ρωσσίας κατασκευασθέντα πλοῖα μεταφορᾶς ξυλείας τὰ γνωστὰ ὑπὸ τὸ ὄνομα «AMSTERDAM TYPE». Τὰ πλοῖα ταῦτα περιγραφέντα ἤδη εἰς τὰ «Ναυτικά Χρονικά», διακρίνονται ὑπὸ τῶν μεγάλων διδύμων ἀνοικτῶν κυτῶν, τῶν καταλαμβάνοντων τὸ μέγιστον μέρος τοῦ καταστρώματος. Εἰς τὸν τύπον τοῦτον ἀνή-



Τὸ «AKAGI MARU», τὸ πρῶτον ἀπὸ τὴν σειράν τῶν πέντε Ἰαπωνικῶν φορητῶν γραμμῆς ταχύτητος 19 μιλίων.



κουσι τὰ «WALERI MESHLAUK», «ANDREW» καὶ «KOSAREW». Ἡ εὐστάθεια τῶν σκαφῶν τούτων, τόσο ἐν τῇ ἐμφόρῳ, ὅσον καὶ ἐν τῇ ἀφόρῳ καταστάσει τῶν ἔχει ἰδιαίτερως μελετηθῇ, ἐπίσης δὲ ταῦτα παρουσιάζουσιν ἐπὶ φορτίου 3635 τόννων ἱκανότητα στοιβασίας 852 στάνταρντς ὑπὸ τὸ κατὰστρώμα καὶ 428 ἐπὶ τοῦ καταστρώματος. Τὸ φορτίον τῶν ἐκ ξυλείας ἐξυπηρετεῖται ὑπὸ 8 γερανῶν τῶν 5 τόννων, ἐνὸς 15 τόννων καὶ ἐνὸς 30 τόννων, ἀπάντων ηλεκτροκινήτων. Ἡ προωστήριος μηχανὴ τοῦ «WALERI MESHLAUK», εἶνε τύπου ΔΗΖΕΛ STORK ἐξακύλινδρος 1675 ἵππων.

Σημειούμεν, ἐπίσης, καὶ τὸ ἐπιβατηγὸν «MAETSUYCKER», μήκους 380, πλάτους 53 καὶ βάθους 34,5 ποδῶν, ταχύτητος 15 κόμβων, προοριζόμενον διὰ τὰς Ὀλλανδικὰς Ἀποικίας. Ἡ Ὀλλανδία, ὡς καὶ ἀνωτέρω εἶπομεν, εἶνε ἐκ τῶν πρωτοστατησάντων ναυπηγικῶν Χωρῶν εἰς τὴν κατασκευὴν δηζελοκινήτων ἀκτοπλοικῶν φορτηγῶν ναυπηγήσας καὶ ἐφέτος ἱκανὸν ἀριθμὸν τοιούτων, τόσο διὰ λογαριασμὸν ἑταίριων, ὅσον καὶ διὰ μεμωμένων ἰδιοκτητῶν. Ἐν τῶν ἐπιτυχεστέρων εἶνε καὶ τὸ «RAKET» 600 τόννων φορτίου, προωθούμενον ὑπὸ μηχανῆς WERKSPLOOR 350 ἵππων.

### ΓΑΛΛΙΑ

Ἡ Γαλλία δὲν ἐπωφελήθη κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ λήξαντος ἔτους τῆς ἐκ τῆς αὐξήσεως τῆς ναυπηγικῆς κινήσεως εὐκαιρίας σημειώσας μᾶλλον περιορισμένον ἀριθμὸν κατασκευῶν, ἐξ ὧν αἱ σπουδαιότεραι εἶνε τοῦ μεγαλοπρεποῦς «VILLE D' ORAN» παρεμφεροῦς τοῦ πέρου καθελκυθέντος «VILLE D' ALGERS». Τὸ πλοῖον τοῦτο 10.200 τόννων γκρὸς μήκους 500 περίπου ποδῶν, ταχύτητος 21 κόμβων τακτικῶν, διαθέτον διαμερίσματα διὰ 1000 περίπου ἐπιβάτας θέσεων, προωθείται ὑπὸ δύο ἀτμοστροβίλων μὲ ἀπλοῦς ἀναγωγεῖς στρωφῶν. Ἡ ἐσωτερικὴ διάταξις τοῦ πλοίου, τῶν πολυτελῶν διαμερισμάτων αὐτοῦ, ὡς καὶ ἡ διακόσμησις τούτων παρουσιάζουσιν ἐξαιρετικὴν καλαισθητικὴν ἐμφάνισιν.

Ἀξιοπαρατήρητος ἐπίσης εἶνε καὶ ἡ κατασκευὴ τοῦ μεγαλυτέρου ἴσου δεξαμενοπλοίου τοῦ κόσμου τοῦ «EMILE-MIGUET», 21340 τόννων φορτίου κατασκευασθέντος ὑπὸ τῶν CHANTIERS DE FRANCE.

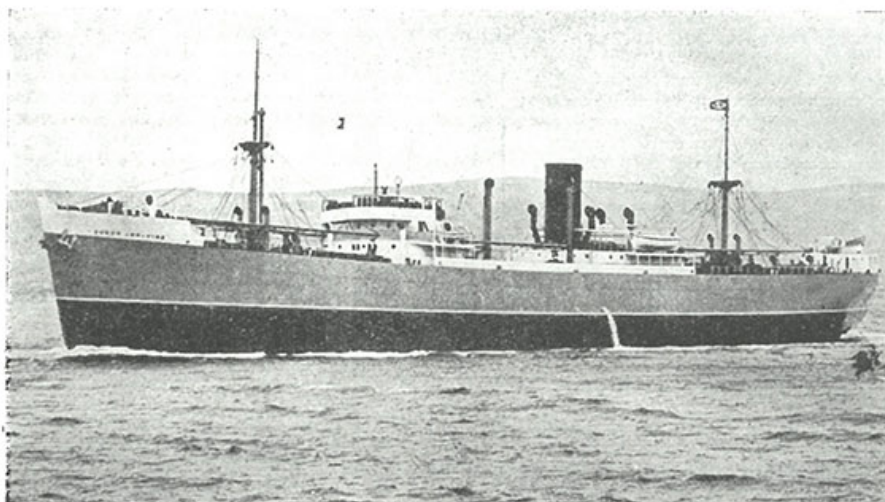
Ὁ συρμὸς τῶν ἐδικῶν πλοίων μεταφορᾶς ὀπωρῶν ἐπέδρασε καὶ ἐπὶ τῆς Χώρας ταύτης ἀντιπροσωπευτικὰ δὲ τῶν τοιούτων κατασκευασθέντων εἶνε τὰ ἀδελφὰ πλοῖα «TAMARA» καὶ «EDEA» 4850 τόννων γκρὸς.

Ἐκ τῶν φορτηγῶν ἀναφέρομεν τὰ ἐδικὰ πλοῖα μεταφορᾶς σιτηρῶν τύπου «PIERRE L. D», 9000 τόννων προωθούμενα ὑπὸ κινητήρων Διζελ, ἐξ ὧν τὸ πρῶτον παρεδόθη ἤδη εἰς τοὺς παραγγέλλαντας Ντρέ-φρους, ἕτερα δὲ δύο παρηγγέλθησαν κατὰ τὸ τέλος τοῦ λήξαντος ἔτους. Εἰς τὰ ναυπηγεῖα Πενόε ναυπηγεῖται ἤδη πλοῖον 30.000 τόννων ἐκτοπίσματος 200 περίπου μέτρων μήκους εἰς ἀντικατάστασιν τοῦ ἀποτεφρωθέντος «Ατλαντικοῦ». Τὸ πλοῖον τοῦτο θὰ εἶνε ἀπὸ πολλῶν ἀπόψεων ἀνώτερον τοῦ παλαιοῦ «Ατλαντικοῦ» προωθούμενον ὑπὸ 4 στρωβίλων 60.000 ἵππων μὲ ἀπλοῦς ἀναγωγεῖς στρωφῶν. Οὗτοι τροφοδοτοῦμενοι ὑπὸ ἀτμολεβήτων ταχείας ἀτμοπαραγωγῆς τύπου Πενόε, ἐχόντων τοὺς ἀτμοσυλλέκτας τῶν ηλεκτροσυγκολλημένων θέλονσι προσδώσει εἰς τὸ σκάφος ταχύτητα 25 κόμβων.

### ΙΤΑΛΙΑ

Ἡ Ἱταλικὴ ναυπηγικὴ κίνησις δὲν παρουσίασε τὴν ἀλλαχού ἐπιδειχθεῖσαν ζωηρότητα. Μόλις κατὰ τὸ τέλος τοῦ διαρρεῦσαντος ἔτους, ἐσημείωσεν ἐξαιρετικὴν ἐπιτυχίαν, ἐξασφαλίσας τὴν παραγγελίαν μεγάλου Σουηδικοῦ λαίνερ 30.000 τόννων καὶ μελετήθη ἡ ἐκ νέων βάσεων ἀναδιοργάνωσις τῆς ὅλης ναυπηγικῆς καὶ μηχανολογικῆς Βιομηχανίας

αὐτῆς. Βάσει τῆς ἀναδιοργάνωσεως ταύτης προβλέπεται, ὅτι κατὰ τὸ τρέχον ἔτος θέλει γίνῃ ἐναρξίς εὐρύτατου ναυπηγικοῦ προγράμματος πρὸς συμπλήρωσιν καὶ ἀντικατάστασιν ὑπαρχόντων εἰς τὰς διαφόρους ἐπιχορηγομένης τακτικῆς γραμμᾶς σκαφῶν. Τὰ μόνον ἀξιοσημείωτα γεγονότα τῆς Ἱταλικῆς ναυπηγικῆς Βιομηχανίας εἶνε ἡ παράδοσις τοῦ δευτέρου Πολωνικοῦ ὑπερωκεανίου «BATORV» 14.400 τόννων γκρὸς μὲ μηχανὴν SULZER — FIAT 12.500 ἵππων καὶ ταχύτητος 20 κόμβων, τῶν δύο δηζελοκινήτων δεξαμενοπλοίων τύπου SOLARIUM, 6125 τόννων γκρὸς καὶ τῶν δύο διὰ πρώτην φορὰν ναυπηγούμενων ἐν Ἱταλίᾳ πλοίων ἐδικῶν μεταφορᾶς ὀπωρῶν 4000 τόν. φορτίου ἑκάστον κατ'ἀντιγραφὴν, ὁμοίον τύπου τῶν πρὸ ἔτους ναυπηγηθέντων διὰ λογαριασμὸν Ἱταλῶν ἐ-



Τὸ Ἀγγλικὸν φορτηγὸν μότορσιπ 9.200 d. w. «QUEEN ADELAIDE»

φοπλιστῶν εἰς Δανίαν.

### ΒΕΛΓΙΟΝ

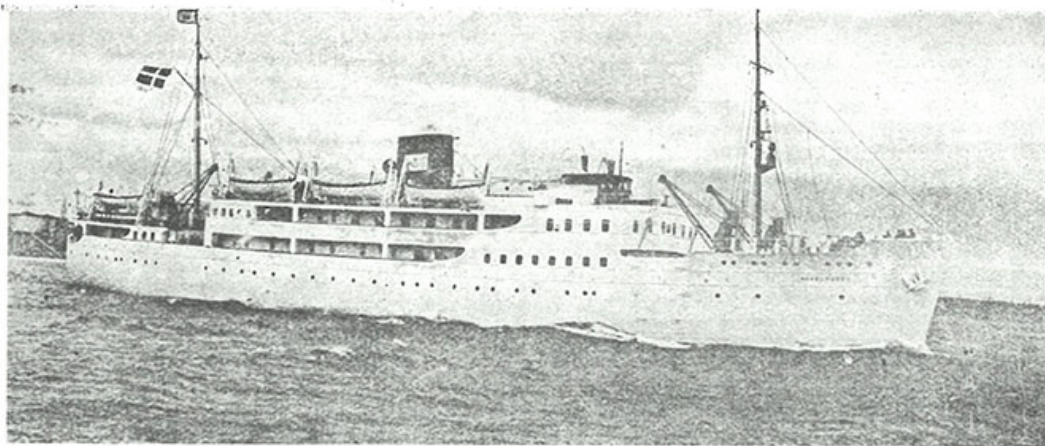
Τὸ Βέλγιον, μὴ κεκτημένον Ἑθνικὴν χωρητικότητα μεγάλην, μικρὰν τὴν ἐπίδοσιν εἶχε καὶ εἰς τὴν ναυπηγικὴν βιομηχανίαν κατὰ τὸ 1936. Συγκεκριμένως ἔχομεν νὰ σημειώσωμεν τὴν ἐπιτυχήν μετασκευὴν τοῦ «LEOPOLDVILLE» συνισταμένην εἰς τὴν δι' ἐπιμηκύνσεως τοῦ σκάφους καὶ βελτιώσεως τῆς ἀποδόσεως τῶν μηχανῶν, αὐξήσιν τῆς ταχύτητός του. Ὡς μετασκευή, ἐπίσης, ἐνδιαφέρουσα εἶνε καὶ ἡ λαβοῦσα χώραν ἐπὶ τοῦ «VILLE DE LIEGE» ἀποβλέπουσα εἰς τὴν ἐξυπηρέτησιν τῆς συνεχῆς αὐξήσεως κινήσεως Ἀγγλῶν περιηγητῶν, ταξιδευόντων ἀνὰ τὴν Εὐρώπην μὲ τὰ αὐτοκίνητα τῶν. Πρὸς τὸν σκοπὸν τούτον τὸ σκάφος διεσκευάσθη κατὰ τρόπον, ὥστε νὰ δύναται νὰ παραλαμβάνῃ 70 αὐτοκίνητα ἐντὸς καταλλήλων γκαράζ ἐπιβιβαζόμενα καὶ ἀποβιβαζόμενα διὰ τῶν ἰδίων αὐτῶν μέσων διὰ τῶν πλευρικῶν θυρῶν τοῦ σκάφους.

### ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΡΩΣΣΙΑ

Ἄγνωστοι εἶνε αἱ λεπτομέρειαι τῆς ἐν γένει ναυπηγικῆς κινήσεως ἐν Ρωσσίᾳ. Τὰ μόνον ἀνεπισημῶς γνωστὰ εἶνε παγοθραυστικὰ τινὰ κατασκευαζόμενα ἐν Λένινγκραντ καὶ 5 πλοῖα ἐν Νικολάιεφ, ἐξ ὧν δύο τῶν 5000 τόννων, δύο τῶν 3000 τόννων καὶ ἓν δεξαμενόπλοιον 10.000 τόννων. Ἐπίσης κατασκευάζονται καὶ 9 μικρὰ πλοῖα προοριζόμενα δι' ἀκτοπλοϊκὰς καὶ ποταμοπλοϊκὰς συγκοινωνίας, ἅτινα εἶνε, ὡς λέγεται, καὶ μὲ ἀρτίας ψυκτικὰς ἐγκαταστάσεις. Πάντως αἱ ναυπηγήσεις ἐν Ρωσσίᾳ προφανῶς καθυστεροῦσι, λόγῳ τεχνικῶν ἐλλείψεων καὶ κυρίως ἐμπίρου ἐμφύχου ὕλικου εἶνε ἀμφίβολον πότε πρόκειται νὰ περατωθῶν καὶ ἂν θὰ εἶνε λυσιτελεῖς ἀπὸ τῆς οἰκονομικῆς αὐτῆς πλεωργίας.

### ΗΝΩΜ.ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

Αἱ ἐν Ἀμερικῇ ναυπηγήσεις λίαν περιορισμέναι ὑπῆρξαν, γόνιμοι μόνον ἀπὸ ἀπόψεως κατασκευῆς δεξαμενοπλοίων διὰ λογαριασμὸν τῶν μεγάλων Ἀμερικανικῶν Ἑταιριῶν πετρελαίων. Ἀξιοσημείωτον τυγχάνει, ὅτι αἱ γραμμαὶ τοῦ ISHERWOOD ARCFORM, ὡς καὶ ἡ μέθοδος κατασκευῆς τοῦ ἰδίου BRACKETLESS ὑποτετήθη ἐπ' αὐτῶν ἐν εὐρείᾳ κλίμακι. Ἐπίσης τὸ μεγαλύτερον μέχρι σήμερον κατασκευασθὲν πλοῖον δι' αὐτογενεῖς συγκολλήσεις τὸ «TRANSOL» διαστάσεων 256X 33X16 κατασκευάσθη εἰς τὰς Ἠ-



Τὸ ὀδοιπορικὸν Λανικὸν ἐπιβατηγὸν μότορσιπ «HAMMERHEAD»



νομήνας Πολιτείας.

Χρονογραφικώς θέλομεν αναφέρει και τὸ ἐκ πρώτης ὄψεως καταπληκτικὸν σχέδιον Ἀμερικανοῦ ναυπηγοῦ διὰ τὴν κατασκευὴν ὑπερωκεανίου σκάφους 100.000 τόνων γκρῶς, ταχύτητος 35 μιλίων, με γραμμὰς ἀπολύτως ἀεροδυναμικὰς, προοριζομένου δὲ διὰ τὴν γραμμὴν Νέας Ὑόρκης — Εὐρώπης. Ὅσον καὶ ἂν ὡς περιέργως διὰ τὴν σήμερον ἀναφέρεται ἡ σύλληψις τοῦ σχεδίου τοῦ Ἀμερικανοῦ Ναυπηγοῦ ἴσως μετὰ τινα ἔτη νὰ θεωρητὰ ἀπολύτως πραγματοποιήσιμον ἐξ αὐτῶν τῶν ἀναγκῶν τῆς κινήσεως τῆς γραμμῆς.

## ΕΛΛΑΣ

Κατὰ τὸ διαρρεῦσαν ἔτος καὶ ἡ Ἑλλάς δὲν ὑστέρησεν ἀπολύτως τοῦ ἀλλαγῶ ἐπικρατήσαντος ναυπηγικοῦ ὄργανοι. Στερομένη ἰδίᾳ ἐθνικῆς βιομηχανίας παρήγγειλε τὰ νέα αὐτῆς σκάφη εἰς τὴν χώραν τὴν ἠμελλομένην τοῦ μέγιστον μέρος τῶν ναυτιλιακῶν τῆς ἐπιχειρήσεων. Ἐγένοντο, θεβαίως καὶ πάλιν αἰζητήσεις, ὁπωσδήποτε, ὅμως εὐρύτεραι τῶν προηγουμένων ἐτῶν, περὶ δημιουργίας ναυπηγικῆς βιομηχανίας καὶ ἐν Ἑλλάδι, δυνάμεναι νὰ δώσωσιν ἐλπίδας τινὰς καταβολῆς προσπαθειῶν πρὸς τὴν κατεῦθεναι ταύτην, κατεῦθεναι ἥτις σημειωτέον εἰς τὰς ἄλλας γειτονικὰς μας Χώρας, τὴν Τουρκίαν, τὴν Ρουμανίαν καὶ τὴν Γιουγκοσλαβίαν ἔχει προσλάβει ἤδη συγκεκαμένην μορφήν. Τὰ

τρία καθελκισθέντα Ἑλληνικά φορτηγά εἶνε τὰ ἤδη περιγραφέντα λεπτομερῶς εἰς προηγούμενα τεύχη τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» κατὰ σειράν καθελκισθέντος, τὸ «ΣΤΑΜ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ» 7750 τόνων φορτίου, τὸ «ΕΥΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ» 9.000 τόνων φορτίου καὶ τὸ «ΑΘΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ» τῆς αὐτῆς χωρητικότητος. Πάντα ταῦτα ὡς καὶ τὰ ἄλλα 3 ὑπὸ τῶν ἐφοπλιστικῶν γραφείων Λιβανοῦ καὶ Ἐμπειρικοῦ παραγγελλθέντα, συγκεντροῦσι τὰ δι' ἀτμοκίνητα φορτηγά γνωστὰ ἐξελιγμένα συστήματα, ἄντα καθιστῶσι ταῦτα οἰκονομικὰ εἰς καύσιμον ἔλιν καὶ τὴν ἐκμετάλλειαν. Ἐπίσης παρήγγελλθη εἰς Σουηδικὰ ναυπηγεῖα διζελοκίνητον δεξαμενόπλοιο 15.000 τόνων διὰ λογαριασμόν τοῦ ἐφοπλιστοῦ κ. Ὁνάσι, διαδίδεται δὲ ὅτι διαπραγματεύσεις λαμβάνουσι χώραν ναυπηγήσεως ἐτέρων δύο φορτηγῶν παρ' Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν.

Ἐπιτυγχάνεται οὕτως ἡ ποιοτικὴ ἐν γένει ἐξήψωσις τῆς ἡμετέρας φορτηγοῦ ναυτιλίας, ἡ ὁποία ἀποκτῇ ἤδη, ἀξιολόγους καὶ ἀπολύτως συγχρονισμένας μονάδας καὶ ἐξοπλίζεται διὰ τὴν καλύτεραν ἐξυπηρέτησιν αἷς καθ' ὅλου Ἑθνικῆς μας Οἰκονομίας. Ἀς ἐλπίσωμεν, ὅτι θὰ ἔξῃ, καὶ ἐλάχιστον ἔστω, εὐεργετικὸν ἀντίκτυπον εἰς τῆς φροσιολογικῆς πρὸς ταύτην συνδεδεμένης σιδηροβιομηχανίας, οὕτως ὥστε νὰ δημιουργηθῶσι καὶ παρ' ἡμῶν κατάλληλοι συνθῆκαι διὰ τὴν ἀναβίωσιν τῆς πάλαι ποτὲ ἀνθησάντος ναυπηγικῆς τέχνης.

N. I. ΚΟΣΚΟΡΟΣ

## Η ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ ΚΑΤΑ ΤΟ 1936

Τὰ συμπτώματα τῆς ἐλαφρᾶς ἀναβιώσεως τῆς παγκοσμίου Οἰκονομίας καὶ τῆς — κατ' ἀντανάκλασιν ταύτης — ζωηρότητος τῶν θαλασσίων μεταφορῶν, ἄντα ἤρχισαν ἐντόνως διαφαίνοντα εἰς τὸ τέλος τοῦ 1935, δὲν διετηρήθησαν, παρὰ μερικῶς πως, κατὰ τὸ α' ἑξάμηνον τοῦ 1936. Τὸ πρῶτον ἡμῖς τοῦ ἀπελθόντος ἔτους δὲν ἱκανοποίησε, πράγματι, τὰς ἐλπίδας τῶν αἰσιοδόξων. Ἡ ἀνώμαλος διεθνὴς πολιτικὴ κατάσταση, αἱ κοινωνικαὶ διαταραχαί, αἱ συναλλαγματικαὶ δυσχέρειαι καὶ οἱ ἐξ αὐτῶν εἰσαγωγικοὶ περιορισμοί, δὲν ἦσαν, θεβαίως, παράγοντες, οἵτινες ἤδυναντο νὰ συμβάλουν εἰς τὴν τόνωσιν τῶν παγκοσμίων ἐμπορικῶν συναλλαγῶν. Αἱ εἰσαγωγαὶ τῶν πρώτων ὑλῶν περιωρίζοντο ὑπὸ τῶν διαφόρων Χωρῶν εἰς τὸ ἐλάχιστον, αὐταὶ δὲ αἱ μεταφοραὶ γεννημάτων ὑπελειφθῆσαν τὸ α' ἡμῖνον κατὰ 5.000.000 κούβερτες, ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν ἀντίστοιχον τοῦ 1935 περίοδον.

Εἰδικῶς διὰ τὴν ναυτιλίαν, ἡ τοιαύτη στασιμότης τῆς διεθνούς Οἰκονομίας ὑπῆρξεν ἐξαιρετικῶς ἀπογοητευτικὴ. Τὸ Πλέιτ, λόγω καὶ τῆς μειονεκτικῆς ἐσοδείας τῶν σιτηρῶν τῆς Ἀργεντινῆς, δὲν ἀπασχόλησεν οὐδὲ τὸ ἥμισυ τῆς χωρητικότητος τοῦ ἀντιστοίχου βμήνου τοῦ π. ἔ., ἐνῶ καὶ οἱ ἄλλοι σημαντικοὶ τομεῖς ἐργασίας τοῦ φορτηγοῦ πλοίου, ἐξαιρετικῶν ἐπεδείκνυντο εἰς τὴν κίνησιν τῶν ἀδυναμιῶν. Ὁ ναυλοτιμάρθριμος, ἐνῶ τὸν Δεκέμβριον τοῦ 1935 εἶχεν ἀνέλθει εἰς τὸ ὑψηλότερον ἐπίπεδον τῶν τελευταίων ἐτῶν, ἤρχισε καὶ πάλιν καταπίπτων (73.74 Δεκέμβριος 1935 ἐναντι 69.11 τοῦ Μαρτίου 1936 καὶ 70.80 τοῦ Ἰουνίου, μεθ' αὐτὸν 100.— διὰ τὸ 1923).

Ἀφ' ὅτου, ὅμως ἤρχισαν συγκεντροῦμεναι αἱ πρῶται ἐξηκριθῶμεναι πληροφορίαι περὶ τῶν εἰς γεννήματα κακῶν ἐσοδῶν τῆς Εὐρώπης καὶ τῆς Βορείου Ἀμερικῆς καὶ διεπιστώθησαν αἱ ζημίαι τῶν ἐαρινῶν γεννημάτων εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας καὶ τὸν Καναδᾶν, ζωηροτάτης ἐξεδηλώθη ἡ κίνησις διὰ μεταφοράς δημητριακῶν ἀπὸ τὰ μοναδικὰ ἐναπομείναντα ἐξαγωγικὰ κέντρα τῆς Ἀργεντινῆς, τῆς Αὐστραλίας καὶ ἐν τινι μέτρῳ τοῦ Δουναβέως. Αἱ τιμαὶ τῶν σιτηρῶν ἤρχισαν ὑψοῦμεναι αἰσθητῶς, καὶ ἐφ' ὅσον παρήρχοντο οἱ μῆνες καὶ ἀπεδεικνύετο, ὅτι ἡ παγκόσμιος σιτοπαραγωγὴ διὰ πρώτων φορῶν ἀπὸ σειρᾶς ὅλης ἐτῶν ἦτο ἐν ἀπολύτῳ μὲν ἰσορροπία, ὅσον ἀφορᾷ τὰς ἀνάγκας τοῦ Κόσμου, ἀλλ' ἀνίσωσκελῶς καταμερισμένη ἀνά τὰς διαφόρους Χώρας, καὶ ἐπομένως θὰ ἀπαιτοῦντο μακρυναὶ μεταφοραὶ πρὸς τὰς εἰσαγωγικὰς Χώρας, ἐπὶ τοσοῦτον οἱ ναῦλοι ἀνελάμβανον σταθερῶς τὴν ἀνιούσαν καὶ ἡ ζήτησις χωρητικότητος διηρῶντο.

Ἀλλὰ δὲν ὑπῆρξεν εὐεργετικὴ διὰ τὴν κίνησιν μόνον τῆς φορτηγοῦ Ναυτιλίας ἡ ἔκτακτος αὕτη σιτοδεία. Ἡ ἀνατίμησις τῶν σιτηρῶν προεκάλεσε καὶ τὴν ἐξ ἀντανάκλασεως ὑπερτίμησιν καὶ ζωηροτέραν ζήτησιν τῶν λοιπῶν πρώτων ὑλῶν. Δὲν δύναται ἀκόμη νὰ παροραθῇ τὸ γεγονός, ὅτι ἡ ὑπερτίμησις τῶν γεννημάτων, ζωηροτέραν ζήτησιν βιομηχανικῶν προϊόντων ἐπέφερεν ἀπὸ τὰς ὑπερτιμωμένους γεωργικὰς χώρας μετ' αὐτῶν ἀντίκτυπον τὴν εὐρύτεραν ἀπορρόφησιν πρώτων ὑλῶν ἀπὸ τὰς βιομηχανικὰς κράτις καὶ συνεπὶς δραστηριωτέρας τὰς θαλασσίας μεταφορὰς.

Τὸ φαινόμενον, ὅμως, τῆς εἰς τὸσον θαμνὸν κατὰ τοὺς τελευταίους μῆνας θελτιώσεως τῶν ναύλων, ὥστε νὰ ὑπερβῶν ἐν πολλοῖς οὗτοι καὶ τὰ ἐπίπεδα τοῦ 1929, δὲν δύναται στενῶς ν' ἀποδοθῇ εἰς τὰς λόγῳ τῆς σιτοδείας ἐκτάκτους μεταφορὰς γεννημάτων. Ὅχι ἀμέτοχος τῆς τοιαύτης ζωηρότητος εἶνε ἡ ἐκ τοῦ Ἰσπανικοῦ δράματος προελθοῦσα διεθνὴς πολιτικὴ ἀνωμαλία, αἱ ἀνισυχαὶ τῶν διαφόρων χωρῶν διὰ τὴν ἐπίλυσιν τῶν παγκοσμίων προβλημάτων καὶ αἱ ἐξ αὐτῶν σύντονοι πολεμικαὶ παρασκευαί, αἵτινες, θεβαίως, ὀγκώδεις ἀπήτην. Ποσότητες πρώτων ὑλῶν καὶ κυρίως μεταλλευμάτων.

Αἱ προβλέψεις διὰ τὴν αὐρίον δὲν ἡμπορεῖ, παρὰ ἐπισφαλῆς

νὰ εἶνε. Ἄν τὰ πράγματα τοῦ Κόσμου ἐξεληχθοῦν πρὸς τὴν ὁμαλότητα καὶ αἱ καταβαλλόμεναι προσπάθειαι ὑπὸ τῶν μεγάλων πιστωτικῶν χωρῶν, τῆς Μεγάλῃς Βρετανίας, τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν καὶ τῆς Γαλλίας, ὅπως μετὰ τὴν ἐπελθοῦσαν νομισματικὴν ἰσοτιμίαν διὰ τῆς ὑποτιμώσεως ὄλων σχεδὸν τῶν ἐθνικῶν νομισμάτων, ἀρθθοῦν οἱ συναλλαγματικοὶ φραγμοί, οἱ περιορισμοὶ τῶν εἰσαγωγῶν καὶ θαθμιαία ἀποδοθῇ ἐλευθερία εἰς τὰς ἐμπορικὰς συναλλαγὰς, τότε θεβαίως καὶ τὸ μέλλον τῆς Ναυτιλίας θὰ χωρήσῃ σταθερῶς πρὸς τὴν εὐμερίαν. Ἄν, ὅμως, συνεχισθῇ ἡ σημερινὴ πολιτικὴ τῆς κατὰ χώρας αὐταρκειᾶς, μεθ' αὐτὰς τὰ γνωστὰ ἐπακόλουθα εἰς περιορισμούς, εἰσαγωγικὰς καὶ συναλλαγματικὰς ἀπαγορεύσεις, τότε δυσχερεῖαι καὶ πάλιν θὰ παρεμβληθοῦν εἰς τὴν ἀπασχόλησιν τῆς πληθωρικῆς χωρητικότητος, εὐθύς ὡς καλυφθοῦν αἱ ἔκτακτοι μεταφορικαὶ ἀνάγκαι, αἱ δικαιολογοῦσαι τὴν σημερινὴν ἐντατικὴν κίνησιν.

### Ἡ ἀγορὰ τοῦ Πλέιτ

Καθ' ὅλον σχεδὸν τὸ α' ἡμῖνον ἡ ἀγορὰ τῆς Ἀργεντινῆς διετηρήθη εἰς κατάστασιν ἀσυνήθους ἐκπτώσεως δι' αὐτήν. Κυρία ἀφορμὴ ὑπῆρξεν ἡ κακὴ ἐσοδεία. Αἱ ἐξαγωγαὶ δημητριακῶν ἀπὸ τῆς 1ης Ἰανουαρίου μέχρι καὶ τέλους Ἰουνίου κατέπεσαν εἰς 16 ἑκατ. κούβερτες ἐναντι 27 ἑκατ. κ. τοῦ α' ἡμῖνου 1935. Τὰ σκάφη, εὐρεθέντα πρὸς τὴν τοιαύτην ἀπραξίαν, συνεσφαιρόντο ἀργοῦντα εἰς τὰ ὕδατα τῆς Ἀργεντινῆς, ἀναμείνοντα τὴν ἐναρξιν τῶν φορτώσεων ἀραβοσίτου. Ἡ «Ἐπιτροπὴ» τοῦ σχεδίου πρὸς τὸν κινδύνον πλήρους καταρρέσεως τῆς ἀγορᾶς καὶ πρὸς ἀποφυγὴν μεγάλων ζημιῶν, δρακόντια ἐφήρμοσε μέτρα ἀπαγορεύσεως τῶν κῶδων κενῶν καὶ ἀναλωτῶν πλοίων πρὸς τὴν Νότιον Ἀμερικὴν, δι' ὁρισμένον μὲν χρόνον κατ' ἀρχάς, κατόπιν δὲ ἐπ' ἀόριστον. Πράγματι ἐπετείσθη, προϊόντος τοῦ χρόνου, ἡ ἐξηνίανσις τῆς ἀγορᾶς, ἀπὸ δὲ τοῦ Ἰουνίου καὶ ἐντέθεν ἡ ζωηρότης τοῦ Πλέιτ ἀμείνως διετηρήθη καὶ οἱ ναῦλοι ἀνετιμῶντο ὑπὲρ τὰ ἐκαστοτε καθοριζόμενα ὑπὸ τῆς «Ἐπιτροπῆς» κατώτατα ὅρια.

### Ἡ Μαύρη Θάλασσα

Αἱ ἐξαγωγαὶ ἐκ Νοτίου Ρωσίας δὲν ἐπέδειξαν κατὰ τὸ ἀπελθόν ἔτος ἐξαίρετικὴν τὴν ἐνδιαφέρον διὰ τὴν ξένην ναυτιλίαν. Δεδομένου, ὅτι ἐλλείπει ἡτο ἡ ἐσοδεία τοῦ λεκανοπεδίου τοῦ Βόλγα εἰς γεννήματα, αἱ ἐκ Μαύρης Θαλάσσης μεταφοραὶ περιορίσθησαν εἰς τὰ λοιπὰ γνωστὰ εἶδη, τοὺς γαιάνθρακας, τὰ μεταλλεύματα καὶ τὴν ἑλκείαν. Καὶ διὰ μὲν τὰ φορτία ἑλκείας ἀπασχολήθησαν, κυρίως, τὰ Σοβιετικὰ σκάφη, ἐνῶ τὰ φορτία γαιάνθρακων δὲν ἐπέδειξαν τὸν ζωηρὸν τόνον τῶν προηγουμένων ἐτῶν, λόγω τῆς ἀπορροφῆσεως μεγάλων ποσοτήτων ὑπὸ τῆς ἀναπτυσσομένης Σοβιετικῆς βιομηχανίας. Πάντως μετ' αἰσθῆς τὰς κυκλοφοροῦσας διαταγὰς δι' ὅλα σχεδὸν τὰ Ρωσικὰ προϊόντα — πλὴν γεννημάτων — σποραδικαὶ ἐκλείοντο αἱ ναυλώσεις, μετ' αἰσθῆς τὰς τιμὰς μέχρι τῆς κατ' Ἰούλιον ἀρξάμενης ζωηρότητος τοῦ Δουναβέως καὶ τῶν Μεσογειακῶν τομῶν, ὁπότε ἠνεκχευήθησαν καὶ τὰ Σοβιὲτ νὰ πληρώσουν ὑψηλότερας τιμὰς πρὸς ἐξασφάλισιν τῶν ἐκαστοτε εἰς χωρητικότητά ἀναγκῶν τῶν.

### Ἡ ἀγορὰ τοῦ Δουναβέως

Ὁ Δουναβις, τὰ σημεῖα τῆς ζωηρότητος του ἐνεφάνισεν ἀφ' ὅτου ἐξηκριβώθη ἡ σιτοδεία καθ' ὅλον τὸν Κόσμον, ὁπότε ἀθρόα ἤρχισεν ἡ ἀπορρόγησις σκαφῶν, μετ' αἰσθῆς ναύλων συνεχῶς ἀνατιμωμένων. Ὑπερέδωσαν οἱ κατὰ πρῶτον προηγούμενον ὅριον, ἐξιχθέντες πέραν τῶν 22) — δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ. Ἡ μέχρι τῆς 15ης Δεκεμβρίου ἐξαχθεῖσα ποσότης σιτηρῶν ἐκ Δουναβέως ἦτο σχεδὸν τριπλασία τῆς περυσινῆς, ὑπολογιζομένη εἰς 8.685.000 κούβερτες.

### Βόρειος Ἀμερικὴ — Καναδᾶς

Ἡ Βόρειος Ἀμερικὴ δὲν ἐπέδειξε ἐνδιαφέρον τι διὰ τὴν φορτηγὴν Ναυτιλίαν. Τὰ παλαιόσθηρα συνεκέντρωσαν τὴν περισσοτέραν κίνησιν, μετ' αἰσθῆς ναύλων ἐλαφρῶς θελτιωθέντας, τοὺς τελευταίους δὲ μῆνας οἱ



πλοιοκτηται — λόγω της Ικανοποιητικότητας άπασχολήσεως των πλοίων των από άλλα εξαγωγικά κέντρα — δεν ενδιαφέροντο δια τα τόσον, άλλως τε, παθητικά ταύτα φορτία. Αί τιμαί διεκνυμάνθησαν γύρω των 15) — δι' Αγγλίαν, έφθασαν δέ μέχρι δολλ. 5.25 δια Δυτικήν 'Ιταλίαν. “Όσον άφορᾷ τὸν Καναδᾶν, τὴν ζωρότητα των πρώτων μηνῶν — μετά τὸ άνοιγμα τοῦ 'Αγίου Λαυρεντίου — διεδέχθη μία άνευ γενικωτέρου ένδιαφέροντος εργασία, με τοὺς ναύλους παραμένοντας εἰς τὰ καθορισθέντα παρὰ τῆς «'Επιτροπῆς» κατώτατα ὅρια. 'Απὸ τὸ Βαγκού-βερ ζωροτέρα ἦτο ἡ εργασία, οἱ δὲ ναῦλοι έφθασαν μέχρις 29) 6, έναντι μέσου ὁρου 20) 4 δια τὸ 1935, δι' Αγγλίαν (γεννήματα).

### ‘Ινδία, “Άπω Ανατολή, Αυστραλία

Οἱ τομεῖς τῆς “Άπω Ανατολῆς, άφοῦ υπέστησαν καὶ αὐτοὶ τὰς ἐκ τῆς ἀζητησίας των πρώτων μηνῶν διακνυμάνσεις, ζωρότερον ἤρχισαν κινούμενοι, ἀκολουθοῦντες τὴν γενικὴν των ναύλων ἀνατιμητικὴν πορείαν. Τὰ ἐπὶ τόσους μῆνας διατηρηθέντα χαμηλὰ ἐπίπεδα ναύλων — δια πολλοὺς δὲ τομεῖς ὀνομαστικά — ραγδαίως ἤρχισαν ἐξικνυόμενα πρὸς τὰ άνω, δια τὰ φθάσαν κατά Δεκέμβριον ἀπὸ τὸ Μαντράς 45) —, ἀπὸ τὸ Σαϊγκόν 40) —, ἀπὸ Ντάϊρεν 37) — καὶ ἀπὸ τὴν Αὐστραλίαν 46) — ἐκ Σίδνεϊ, δια Μεσόγειον — Αγγλίαν — Κόντινεντ. ‘Η σπάνις χωρητικότητος εἰς τὰ ὕδατα τῆς “Άπω Ανατολῆς υπερχέωσε τοὺς φορτωτάς νὰ πληρῶ-σιν ναύλους ὑψηλοὺς, δια τὰ ἐξέκρουον τὴν ἀναγκαζοῦσαν χωρητικότητα, τοῦτο, ὅμως, ἐδικαιολογεῖτο καὶ ἀπὸ τὴν ἀνατίμῃσιν καὶ σημαντικὴν ζή-τησιν των ἐλαιωδῶν σπάρων ἀπὸ τὴν Εὐρώπῃ.

Μία λεπτομερεστέρη εἰκὼν τῆς διακνυμάνσεως των ναύλων εἰς τοὺς κυριωτέρους τομεῖς εργασίας των ‘Ελληνικῶν φορτηγῶν, παρέχεται κα-τωτέρω:

### — Π λ ε ῖ τ

‘Η κατατηρηθεῖσα διακνυμάνσις εἰς τὴν πορείαν των τιμῶν των ναύλων, παρὰ τὸ παρελθὸν ἔτος, ἐνεφάνισεν, ἀναλτικώτερον, τὴν ἀ-κόλουθον εἰκόνα:

Περὶ τὰ τέλη Δεκεμβρίου 1935 ἡ άγορά — λόγω των ἑορτῶν — πα-ρέμεινεν εἰς στασιμότητα, ὀλίγα δὲ μόνον ναυλώσεις ἐκλείσθησαν, ἀνα-φερόμεναι, κυρίως, εἰς φορτώσεις Φεβρουαρίου καὶ Μαρτίου, εἰς τιμὰς σχεδίου. ‘Εν τῷ μεταξῷ, ἡ γνωσθεῖσα ἀπόφασις τῆς ‘Αργεντινῆς κη-δερινήσεως, ὅπως ἀνατίμῃσιν τὸν σίτον καὶ τὸν λινόσπορον, ἔσχεν ὡς ἀντίκτυπον τὴν ἀναστολὴν των ἐκ Πλεῖτ ἐξαγωγῶν, ἀρχετὰ δὲ διαθέ-σιμα σκάφη ἠναγκάσθησαν, ἐλλείψει διαταγῶν δι' ἀμέσους φορτώσεις, νὰ παραμείνουν, ἐν ἀναμονῇ ἐργασίας δια τὸν ‘Ιανουάριον.

### ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ

‘Η άγορά ἤνοιξε με μικρόν τι ένδιαφέρον των φορτωτῶν δια πλοία μετρίων μεγέθους καὶ δια φορτία ἀραβοσίτου μόνον, χωρίς νὰ ὑπάρξῃ εὐρυτέρα ζήτησις, ἱκανὴ ν' ἀπασχολήσῃ σοβαρὸν τμήμα τῆς διαθέσιμου χωρητικότητος. Αἱ ναυλώσεις ἐκλείοντο εἰς τιμὰς σχεδίου, άνεφέροντο δὲ κυρίως εἰς φορτώσεις των δύο ἐπομένων μηνῶν. Τὰ ἔτοιμα σκάφη, μεταξῷ των ὁποίων καὶ ἀρχετὰ ‘Ελληνικά φορτηγά, ἀντιμετωπίζοντα δυσχερείας εἰς τὴν ἐξεύρεσιν φορτίων, παρωπλίζοντο εἰς τοὺς ‘Αργεν-τινοὺς λιμένας. Διὰ Φεβρουάριον ἐπληρώνοντο 18) — ἀπὸ Σάν Λορέν-τζο δι' Αγγλίαν, ἡ αὐτὴ δὲ τιμὴ ἴσχυε καὶ δια τὰς φορτώσεις Μαρτίου. Διὰ φορτία πρὸς τὴν Βόρ. ‘Αμερικὴν δὲν ὑπῆρχον διαταγαί.

‘Η αὐτὴ κατάσταση τῆς περιορισμένης ἐργασίας ἐξηκολούθησε καὶ κατὰ τὸ 6' 15ῃήμερον, με συσώρευσιν τῆς ἑτοιμοῦ χωρητικότητος καὶ με ἀπογοητευτικὰς προβλέψεις δι' ἄμεσον τῆς άγορᾶς ἀναβίωσιν. ‘Οκτῷ ἤδη ‘Ελληνικά πλοία παρωπλίσθησαν εἰς τὸ Πλεῖτ, ἐσημειώθη-σαν δὲ καὶ ἀπόπλοι κενῶν πλοίων, ἀναζητοῦντων μίαν πτωχὴν ἐργασί-αν ἐπιστροφῆς πρὸς ἄλλας κατεψύχουσας. Δι' ἀπωτέρας ἡμερομηνίας ἐ-ξητοῦντο κατὰ προτίμῃσιν σκάφη 5000—6000 τόννων, ἐπληρώνοντο δὲ δια Φεβρουάριον 18) — ἀπὸ Σάν Λορέντζο δι' Αγγλίαν καὶ 14) — δια

φορτώσεις ‘Ελβεθῆς. Διὰ Μάρτιον, ‘Απρίλιον, ἔτι δὲ καὶ Μάιον ἐπληρώ-νοντο 18) —, ἐνῷ δια προορισμοὺς ἐκτὸς σχεδίου, άνεφέροντο αἱ χαλα-ραὶ τιμαὶ 19) — δια Καναδᾶν, Μάρτιον.

### ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ

‘Η ἀζητησία χωρητικότητος ἐπεξετάθη καὶ δια τὰς ἀπωτέρας ἡμε-ρομηνίας, ὁ δ' ἀριθμὸς των ἀργούντων πλοίων ὑπελογίζετο νὰ φθάσῃ μέχρι τέλους Φεβρουαρίου εἰς τὰ 60, ἐὰν ἡ ἀπραξία συνεχίζετο. Χαρα-κτηριστικὸν τῆς ἀνησυχίας των ἐφοπλιστῶν δια τὴν ἔλλειψιν φορτίων, ὑπῆρξε καὶ τὸ γεγονός, ὅτι πολλοὶ ἐξ αὐτῶν προετίμῃσαν, ἀντὶ τοῦ πα-ρωπλισμοῦ, τὴν ἀποδοχὴν ἐνὸς ἐπίσημου ναυλοῦ δια προορισμοὺς ἐκτὸς σχεδίου, ἵνα στρέψουν τὰ σκάφη των πρὸς ἐτέρους τομεῖς. Οὕτως, ἐδέ-χοντο 13) 3 ἀπὸ Μπουένος ‘Αῖρες δι' ‘Ιαπωνίαν καὶ 14) 9 ἀπὸ Σάν Λο-ρέντζο δια Λὸς ‘Αντζελες. Εἰς τὰς τιμὰς αὐτάς ἐκλείσθησαν περὶ τὰ δέκα σκάφη, μεταξῷ των ὁποίων καὶ τὰ «'Ιω. Βάτης» καὶ «'Αλγαῖον».

‘Ετι χειρότερα διεγράφετο ἡ κατάσταση κατὰ τὸ 6' 15ῃήμερον. Αἱ ναυλώσεις δι' ἑγγὺς καὶ δι' ἀπωτέρας ἡμερομηνίας ὑπῆρξαν ὀλί-γισται, τὸ ένδιαφέρον των ναυλωτῶν ἀσημαντον καὶ ἡ παρωπλισμένη χωρητικότης ὀγκωδεστέρα. Αἱ τιμαὶ κατέπεσαν ἀπὸ Σάν Λορέντζο δια Βόρειον Εἰρηνικὸν κατὰ τινας εἰσέτι πέννας, ἐνῷ δι' ‘Ιαπωνίαν ἐπλη-ρώθησαν 14) 3. ‘Ελληνικὸν σκάφος ἐδέχθη 17) 6 δια Μασσάδαν ἢ Μογ-καντίσιο, ἐνῷ δι' ‘Απρίλιον καὶ Μάιον ἐπληρώνοντο 18) — ἔως 18) 3 δι' Αγγλίαν — Κόντινεντ.

### ΜΑΡΤΙΟΣ

Κατὰ τὸν μῆνα αὐτὸν ἡ θέσις των πλοιοκτητῶν, των ἐχόντων δια-θέσιμα σκάφη ἐν ‘Αργεντινῇ, ἀπέβη αὐτόχρονα τραγική. Τὰ ἔτοιμα πλοία ἀνῆρχοντο εἰς 35 καὶ ὑπελογίζετο ν' ἀναβιβασθοῦν μέχρι τῆς 15ης ‘Απριλίου, ἐὰν παρετεινέτο ἡ ἀπραξία, εἰς 100, μεταξῷ των ὁποίων 39 ‘Ελληνικά. ‘Η ἀναχώρησις κενῶν σκαφῶν ἐκ Πλεῖτ ἀπέβη σύνθηες φανόμορνον καὶ ἡ μόνη ἀπομείνασα ἐλπίς ἐδασίζετο εἰς μίαν ἐνδεχομέ-νην ζωροτέραν φορτώσεων ἐκ των σημαντικῶν ἀποθεμάτων ‘Αργεντι-νοῦ ἀραβοσίτου παλαιᾶς ἐσοδείας. Οἱ ναῦλοι δια φορτώσεις μέχρι 10ης ‘Ιουνίου ἐστρέφοντο εἰς τὰ 18) —.

Σποραδικαὶ τινες διαταγαί, παρουσιασθεῖσαι τὸ 6' 15ῃήμερον, ἀ-περροφῆθησαν ἀμέσως, χωρίς νὰ μειώσουν τὸν ὄγκον τοῦ ἀργούντος ἢ ὑπὸ προσφορὰν τινά, ὅπερ ὑπελογίζετο νὰ ὑπερέβαινε τὰ 100 πλοία μέχρι των μέσων Μαΐου. ‘Η ἐπιτροπὴ τοῦ σχεδίου θέτουσα φραγμὸν εἰς τὴν κατωτέρω συσώρευσιν χωρητικότητος, ἀπηγόρευσε τὴν κάθο-δον εἰς τὸ Πλεῖτ κενῶν καὶ ἀναυλώτων σκαφῶν, δυναμένων νὰ δώ-σουν φορτίων μέχρι τῆς 16ης Μαΐου, ἐπέτρεψε δὲ εἰς τοὺς ἐφοπι-στάς τοὺς ἔχοντας ἐν ‘Αργεντινῇ ἀργούντα σκάφη ἀπὸ 45 ἡμερῶν καὶ άνω, νὰ ὑποβιβάσουν τὴν χωρητικότητά των, προκειμένου νὰ ἐπύτχουν ἐργασίαν. Αἱ τιμαὶ δια φορτώσεις μέχρις ‘Ιουνίου ἦσαν αἱ τοῦ σχεδίου, ἐνῷ δια Βόρειον Εἰρηνικὸν κατέπεσαν εἰς τὰ 13) 9 (μέτρια πλοία).

### ΑΠΡΙΛΙΟΣ

‘Η πολὺμηνος καὶ ἀσυνήθης δια τὸ Πλεῖτ ἀπραξία συνεχίζεται καὶ κατὰ τὰς ἀρχὰς ‘Απριλίου, ἀνακοπέσις καὶ τῆς μικρᾶς ἐργασίας ἐπὶ μερίδων φορτίων, λόγω των ληφθέντων ὑπὸ τῆς ‘Επιτροπῆς τοῦ σχε-δίου περιοριστικῶν μέτρων δια τὰς ‘Ελβεθῆς φορτώσεις. Παρετάθη ἐπί-σης μέχρι 1ης ‘Ιουνίου ἡ ἀπαγόρευσις τῆς καθόδου κενῶν καὶ ἀναυλώ-των πλοίων. Οἱ ναῦλοι διετηροῦντο ὀνομαστικοὶ εἰς τὰ εκατότατα ὅρια, ἐνῷ δια Βόρ. ‘Αμερικὴν ἐγένοντο δεκτὰ σελ. 16) 6 ἀπὸ Σάν Λορέντζο. Δι' ‘Ιούλιον — ‘Ιούλιον ὑπῆρχεν ἐλαφρὰ ζήτησις εἰς τὰ 18) — σελίνια δι' Αγγλίαν — Κόντινεντ.

‘Απὸ των πρώτων, ὅμως, ἡμερῶν τοῦ 6' 15ῃημέρου, μία ένθαρρυν-τικὴ θελίωσις διεφάνη. ‘Η άγορὰ ἤρχισεν ἀναζωογονουμένη με τὴν ἐναρξιν των φορτώσεων ἀραβοσίτου νέας ἐσοδείας καὶ ἐλπίδες περι-σοτέρας ἐργασίας δια τὸ προσεχὲς μέλλον διεγράφησαν, λόγω τῆς θαθ-μαίας ἐξαντλήσεως των Εὐρωπαϊκῶν ἀποθεμάτων εἰς γεννήματα. ‘Η

## “VERITAS,,

SHIP BROKERS ADVISORY & PROTECTING AGENTS  
NAVAL MERCHANTS

26, TOSA MACHI  
P.O. BOX 117

TELEGRAMS: “TRIAINA,,  
TELEPHONE: 2-7892

BRANCHES:  
AT SHANGHAI, TIENTSIN, NEWCHWANG

DAIREN  
S.MANTCHURIA

## “BERITAS,,

NAYLOMEΣITAI EMTΠICTOCCTNHCT - ANTIPPOCTOΠOI EΦOΠICTCTΩN  
ΠPOMHΘEYTAI

26, TOSA MACHI  
P.O. BOX 117

THA. ΔIEYΘYHCTCT: “TRIAINA,,  
THA. ΦΩHON: 2-7892

YΠOKATACTHTMATAT:  
EN SHANGHAI, TIENTSIN, NEWCHWANG

DAIREN  
S.MANTCHURIA



σημειωθείσα κινήσεις ήτο κατά τοῦτο περισσότερο εὐεργετική, διότι ἀνεφέρετο, ὅχι μόνον εἰς ἀπωτέρας ἡμερομηνίας, ἀλλὰ καὶ εἰς ἔτοιμα πλοῖα. Δι' ἄμεσον φόρτωσιν ἐπληρώοντο 18) — ἀπὸ Σάν Λορέντζο δι' Ἀγγλίαν, ἡ ἰδία δὲ τιμὴ ἐπεκράτει καὶ διὰ φορτώσεις μέχρις Ἰουνίου. Διὰ Βόρ. Εἰρηνικὸν οἱ ναῦλοι ἐσημείωσαν ἡρώων τινὰ φθάσαντες εἰς τὰ σελ. 15)6, Ἀπρίλιον — Μάιον, ἐνθ' ἂν ὀλίγων ἡμερῶν Ἑλληνικὸν φορτηγὸν εἶχε πληρωθῇ διὰ Βαγκούβερ 13)3.

#### ΜΑΪΟΣ

Με σταθερὸν τόνον εὐνύεται κατὰ τὸν μῆνα αὐτὸν ἡ ἀπὸ τῶν μέσων Ἀπριλίου ζήτησις χωρητικότητος ἐκ τοῦ Πλέιτ, ἀρκετὸν δὲ τμήμα τοῦ παρωπλισμένου τοννάξ ἀπεροφρήθη, χωρὶς ὅμως καὶ νὰ παύσῃ ὑφισταμένη ἡ πίσις τῆς δυσαναλόγου προσφοράς σκαφῶν. Τοῦτο ἠνάγκασε τὴν «Ἐπιτροπὴν» νὰ παρατείνῃ μέχρι 1ης Αὐγούστου τὴν ἀπαγόρευσιν τῆς καθόδου πρὸς τὴν Ἀργεντινὴν κενῶν καὶ ἀναυλώτων φορτηγῶν, καθόσον τὰ ἐκεῖ ἀναμένοντα καὶ τὰ δυνάμενα νὰ δώσουν ἡμερομηνίαν φορτώσεως μέχρι τῶν μέσων Ἰουνίου ἀνεβιβάζοντο εἰς 70. Αἱ ναυλώσεις — μολοντοὶ ὅχι εὐρείας κλίμακος — ἐπεξετάθησαν μέχρι τέλους Ἰουλίου, με τιμὰς σχεδίου καὶ με προτίμησιν τῶν σκαφῶν μικροῦ καὶ μετρίου μεγέθους. Διὰ προορισμοὺς ἐκτός σχεδίου ἐπληρώοντο 14)6 ἕως 15) — δι' Ἰαπωνίαν καὶ 16) — διὰ Καναδᾶν.

Κατὰ τὸ δεύτερον ἐν τούτοις δεκαπενθήμερον, παρὰ τὴν ἐπικρατήσαν ἀπὸ τινῶν ἑβδομάδων ζωηρότητα, ἡ ἀγορὰ ἐτράπη καὶ πάλιν ἐπὶ τὰ χεῖρω καὶ μόνον περὶ τὰ τέλη τοῦ μηνὸς ἐνεφανίσθη ποῖα τις ζήτησις διὰ προορισμοὺς ἐκτός σχεδίου, με ναυλοῦς 14) — ἀπὸ Σάν Λορέντζο διὰ Μόντρεαλ, 14)6 διὰ Λὸς Ἀντζελες — Βαγκούβερ καὶ 15) — δι' Ἰαπωνίαν. Δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ διετηρεῖτο πάντοτε ἡ τιμὴ τῶν 18) — διὰ φορτώσεις καὶ Ἰουνίου.

#### ΙΟΥΝΙΟΣ

Ἡ ἀγορὰ ἤνοιξε τὸν Ἰούνιον ἀκολουθοῦσα τὴν ἐπὶ τὰ χεῖρω τροπὴν τῶν τελευταίων ἡμερῶν τοῦ Μαΐου. Ἡ ἀργοῦσα χωρητικότης περιλάμβανε καὶ πάλιν 40 φορτῆγὰ ἀναμένοντα ἐργασίαν καὶ 57 ἔτοιμα μέχρι τέλους Ἰουνίου, αἱ δὲ τιμαὶ διετηροῦντο ἐντός τοῦ πλαισίου τοῦ σχεδίου, ἐνθ' ὅι' ἐτέρας κατευθύνσεις ἐκλείσθησαν μερικὰ πλοῖα εἰς τὰ σελ. 14) — διὰ Λὸς Ἀντζελες καὶ 14) — ἕως 15) — δι' Ἡνωμένους Πολιτείας (λιμένας Ἀτλαντικοῦ). Ἀπὸ Σάν Λορέντζο (Ἰούλιον) δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ σελ. 18) —.

Πρὸς ὑποστήριξιν τῶν τιμῶν ἡ Ἐπιτροπὴ τοῦ Πλέιτ προσέβη εἰς νέα περιοριστικὰ μέτρα διὰ τὰς «berths» φορτώσεις, ἡ δ' ἀγορὰ ὑπῆρξε κάπως σταθερότερα τὸ 6' 15θήμερον, με τὰς ἰδίας, ὅμως, τιμὰς τοῦ προηγούμενου 15θήμερου δι' ὅλους ἐν γένει τοὺς προορισμοὺς καὶ με ναυλώσεις δι' ἀπωτέρας ἡμερομηνίας μέχρι τέλους Ἰουλίου.

#### ΙΟΥΛΙΟΣ

Με τὰς πρώτας ἡμέρας τοῦ Ἰουλίου ἡ τάσις ἀναβιώσεως ἐπανήλθεν εἰς τὴν ἀγορὰν Πλέιτ, ἡ ὁποία καὶ ἐπέδειξε σταθερὰ σημεῖα βελτιώσεως τῆς ζήτησεως πλοίων, παρὰ τὴν κακοκαιρίαν, ἥτις ἠμπόδιζε τὴν μεταφορὰν ἐπαρκῶν ποσοτήτων ἀραβοσίτου ἀπὸ τῶν ἐσωτερικῶν εἰς τὰ λιμενικὰ κέντρα. Ἡ ἀθρόα ζήτησις χωρητικότητος ἐπηρεάσε τὰς ἀποφάσεις τῆς «Ἐπιτροπῆς τοῦ σχεδίου», ἡ ὁποία καθώρισε τιμὰς ναυλῶν ἡξημένας κατὰ 6 πέννας δι' ὅλα τὰ ἀναμένοντα κενὰ καὶ ἀναυλώτα σκάφη εἰς τοὺς λιμένας τῆς Ἀργεντινῆς καὶ τῆς Οὐραγουάης. Συγχρόνως καθώρισε, ὅτι ἡ χωρητικότης τῶν πλοίων δὲν θὰ ἐλαττώνεται ἀπὸ 20ῆς Ἰουλίου, παρὰ μόνον μέχρι τοῦ ἐπιτεταμένου βυθίσματος διὰ τὴν φόρτωσιν ἐκ τῶν ἀνω λιμένων τοῦ Ποταμοῦ. Ἡ κατὰ 6 πέννας αὔξησις ἐφηρμόσθη τὴν 7ην Ἰουλίου, κατὰ δὲ τὰς προηγούμενας ἡμέρας ἐκλείσθησαν 25 περίπου σκάφη. Οἱ ναῦλοι διὰ Βόρ. Ἀμερικὴν ἀνήλθον εἰς 15) — καὶ διὰ Καναδᾶν 15)6.

Κατὰ τὸ 6' 15θήμερον, τὸ Πλέιτ ζωηρὸν συνεχέντρωσεν ἐνδιαφέρον, εἰς μίαν δὲ καὶ μόνον ἡμέραν ἐναυλώθησαν 17 ἐν ὅλῳ σκάφη. Ἡ ἀγορὰ ἐξυγιάνθη τελείως, ἀπορροφῆσις τῆς διαθέσιμου χωρητικότητος, ἡ ζήτησις σκαφῶν, στρεφόμενη κυρίως διὰ φορτώσεις Αὐγούστου καὶ Σεπτεμβρίου, ἐξήχηθ' ἔκτοτε καὶ τοῦ Ὀκτωβρίου, ἐπληρώοντο δὲ ναῦλοι 1)6 πέραν τοῦ σχεδίου καὶ διὰ Βόρ. Εἰρηνικὸν 19)9. Ἡ Ἐπιτροπὴ ἤρξατο τὸ κατώτατον ὅριον ἀπὸ ἀνω λιμένας Πλέιτ δι' ὠρισμένους λιμένας Ἀγγλίας εἰς 19) — διὰ σκάφη τῶν 8000 τόνων καὶ ἐπέτρεψε τὴν ναυλώσιν σκαφῶν δυνάμενων νὰ δώσουν φόρτωσιν μέχρι 30ῆς Σεπτεμβρίου. Δι' Αὐγούστον ἐπληρώοντο 19) — δι' Ἀγγλίαν, διὰ Σεπτέμβριον 19)3 καὶ δι' Ὀκτώβριον 18)9 ἕως 19) —.

#### ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ

Ὁ ὕψις τόνος τῆς ἀγορᾶς τοῦ Πλέιτ ἐπέτρεψεν εἰς τοὺς ἐφοπλιστὰς τὴν ἐπιδιώξιν καλυτέρων ναυλῶν. Ἡ ἀθρόα ζήτησις σκαφῶν προσέλαβεν εὐρὴν χαρακτῆρα, ἐπεκταθεῖσα καὶ διὰ φορτώσεις Ἰανουαρίου — Φεβρουαρίου τοῦ 1937, αἱ δὲ τιμαὶ τῶν ναυλῶν ἐσημείωσαν νέας αὐξήσεις. Δι' ἐγγυτέρας ἡμερομηνίας ἐπληρώθησαν καὶ «εργεμαὶ» ἀπὸ 6 πέννας ἕως 1) — ὑπὲρ τὸ σχέδιον, ἐνθ' ἂν διὰ Βόρ. Ἀμερικὴν καὶ Εἰρηνικὸν αἱ τιμαὶ ἐστρέφοντο περίεξ τῶν 21) —, ἀναλόγως μεγέθους πλοίου καὶ λιμένους ἐκφορτώσεως. Διὰ Σ)θριον καὶ Ὀκτώβριον ἐπληρώοντο ἀπὸ Σάν Λορέντζο δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ 19)3 ἕως 19)6, ἐνθ' καὶ δι' Ἰανουάριον καὶ Φεβρουάριον ἴσχυεν ἡ ἰδία τιμὴ τῶν σελλίων 19)3.

Ἡ ἀνατίμησις ἐξηκολούθησε σταθερὰ καὶ κατὰ τὸ 6' 15θήμερον, ἡ δὲ «Ἐπιτροπὴ», παγιώνουσα τὰς ἐπιτευχθεῖσας ἀνατιμήσεις, ἤρξατο τὴν 19ην Αὐγούστου τὰ κατώτατα ὅρια εἰς 19)9 ἀπὸ Σάν Λορέντζο δι' ὠρισμένους λιμένας Ἀγγλίας καὶ 20) — γενικῶς δι' Ἀγγλίαν, διὰ σκάφη τῶν 8000 τόνων, 10 ο)ο. Ἐπέτρεψεν ἐπίσης ἡ Ἐπιτροπὴ τὰς ναυλώσεις πλοίων δυνάμενων νὰ παράσχουν φόρτωσιν μέχρι 15ῆς Ὀκτωβρίου, ἐχλαρώσε δὲ τοὺς περιορισμοὺς διὰ τὰ κενὰ πλοῖα, προκειμένη διὰ φορτώσεις σίτου τῆς νέας ἐσοδείας μέχρι τέλους Φεβρουαρίου. Τὰ καθωρισθέντα νέα ὅρια ὑπερεβλήθησαν συντόμως καὶ περὶ τὰ τέλη τοῦ μηνὸς ἐπληρώοντο 21)6 δι' ὠρισμένους λιμένας Ἀγγλίας (ἀρχὰς Σεπτεμβρίου) καὶ οἱ διὰ Βόρ. Ἀμερικὴν ἢ Καναδᾶν 25) —. Δι' Ὀκτώβριον ἐπληρώοντο 19)9

καὶ διὰ Νοέμβριον 19)6, ἐνθ' δι' Ἰανουάριον ἐπληρώοντο τιμαὶ κατὰ 3 πέννας ἀνω τοῦ σχεδίου.

#### ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ

Κάποια ἀνάπαυλα, παρατηρηθεῖσα τὴν πρώτῃν ἑβδομάδα τοῦ Σεπτεμβρίου, ἐξέλιπε ταχέως καὶ ἡ ἀγορὰ ἐπανέκτησε τὸν ρυθμὸν τῆς ζωηρότητος τῆς ἐπείσης. Ἡ ἀθρόα κυκλοφορία διαταγῶν δι' Εὐρωπαϊκοὺς προορισμοὺς ἐπέτρεψε τὴν ἀπορρόφησιν σημαντικῆς χωρητικότητος δι' ὅλας τὰς ἡμερομηνίας, ἀπὸ τέλους Σεπτεμβρίου μέχρι καὶ Φεβρουαρίου. Διὰ φορτώσεις Σεπτεμβρίου — Ὀκτωβρίου ἐπληρώθησαν 3 πέννες ἕως 1)6 σελ. ὑπὲρ τὸ σχέδιον, ἐσημειοῦτο δὲ καὶ ἑλλειψὶς διαθέσιμων τοννάξ. Διὰ Σεπτέμβριον ἐκλείσθη μία χωρητικότης 1.250.000 τόνων d. w., ἡ δὲ ζήτησις ἐξηκολούθει σταθερὰ καὶ διὰ τὸν Ὀκτώβριον. Ἡ «Ἐπιτροπὴ» προληπτικῶς ἐνεργοῦσα, ἀπαγόρευσε τὴν καθόδον κενῶν πλοίων πρὸς τὸ Πλέιτ, ἐφ' ὅσον ταῦτα δὲν ἤθελον ναυλωθῇ διὰ φορτώσεις οὐχὶ πέραν τῆς 31ῆς Ὀκτωβρίου. Αἱ τιμαὶ δι' Ὀκτώβριον, Νοέμβριον καὶ Δεκέμβριον διετηροῦντο σταθερὰ περίεξ τῶν 20) — ἕως 20)3, ἐνθ' ἂν διὰ Βόρ. Εἰρηνικὸν, λόγω ἀζητησίας, αἱ τιμαὶ ὑπεχώρησαν εἰς τὰ 19)6, ἀνευ ἐνδιαφέροντος τῶν πλοιοκτητῶν.

Κατὰ τὸ 6' 15θήμερον, αἱ συναλλαγματικαὶ διαταραχαὶ τῶν Εὐρωπαϊκῶν νομισμάτων ἐκ τῆς ὑποτιμήσεως τοῦ Γαλλικοῦ φράγκου ἐπηρεάσαν πρὸς στιγμὴν τὴν ἀγορὰν καὶ μία ἀνάπαυλα ἐσημειώθη εἰς τὰς ἀθρόας ναυλώσεις. Μετὰ τὴν πρώτῃν ἐντύπωσιν, ὅμως ἡ ζωηρότης ἀνεκτῆθη εἰς τοιοῦτον βαθμὸν, ὥστε ἡ Ἐπιτροπὴ δις παρέτεινε τὴν προθεσμίαν ναυλώσεως τῶν πρὸς τὴν Ἀργεντινὴν κατευθυνόμενων κενῶν πλοίων, ἥτοι μέχρι τῆς 15ῆς Νοεμβρίου ἀρχικῶς καὶ εὐθὺς κατόπιν μέχρι τέλους Νοεμβρίου. Δι' Ὀκτώβριον ἐπληρώοντο ἀπὸ Σάν Λορέντζο δι' Ἀγγλίαν 20)6 καὶ διὰ Νοέμβριον — Δεκέμβριον 19)9 ἕως 20) — δι' ὠρισμένους λιμένας Ἀγγλίας. Ἡ ζήτησις ἐκτονώθη τὰς τελευταίας ἡμέρας τοῦ μηνὸς, ὅτε καὶ ἐπληρώοντο σελ. 22)9 ἀπὸ Σάν Λορέντζο διὰ Χούλλ, Νοέμβριον.

#### ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ

Ἡ ἀγορὰ ἤνοιξε με σταθερότητα καὶ οἱ ναῦλοι ἐξηκολούθησαν τὴν ἀνατιμητικὴν αὐτὴν πορείαν. Ἐπληρώθησαν 2) — ἕως 3)9 ὑπὲρ τὸ σχέδιον διὰ πλοῖα παρέχοντα φόρτωσιν μέχρι τέλους τοῦ ἔτους, 3)9 δι' ἔτοιμα σκάφη, καὶ 1)9 ἕως 2)6 διὰ Νοεμβρίου, ἐνθ' οὐναντίον διὰ προναυλώσεις τῆς νέας ἐσοδείας οἱ φορτῶται ἐπέτυχον τὰ κατώτατα ὅρια. Διὰ προορισμοὺς ἐκτός τοῦ σχεδίου ἐπληρώοντο σελ. 26)6 ἀπὸ Σάν Λορέντζο διὰ Βόρειον Ἀμερικὴν.

Ἐτι πλέον ἐβελτιώθη ἡ θέσις τῆς ἀγορᾶς κατὰ τὸ 6' 15θήμερον. Ὁ περιορισμένος ἀριθμὸς σκαφῶν δι' ἐγγυτέρας ἡμερομηνίας καὶ ἡ χαρκτηριστικὴ ζωηρότης τῶν φορτώσεων (1.000.000 κουνάρτες ἑβδομαδιαίως), διετήρησαν τοὺς ναυλοῦς εἰς ἱκανοποιητικὰ ἐπίπεδα καὶ ὑπερῶσαν τὴν «Ἐπιτροπὴν» ἀφ' ἐνὸς μὲν ν' αὐξήσῃ κατὰ 2)6 τὰ κατώτατα ὅρια δι' ὅλα τὰ μεγέθη (σκάφος 8000 τ. ἀπὸ ἀνω λιμένας 22)3 δι' Ἀγγλίαν) καὶ ἀφ' ἑτέρου νὰ ἄρῃ κάθε περιορισμὸν διὰ τὰ κενὰ πλοῖα, τὰ δυνάμενα νὰ παράσχουν φόρτωσιν μέχρι 31ῆς Δεκεμβρίου. Οἱ φορτῶται ἐνδιέφεροντο κυρίως διὰ Δεκέμβριον καὶ Ἰανουάριον, ἐπλήρωσαν δὲ 3 πέννας ἕως 1) — ὑπὲρ τὰς τιμὰς τῶν νέων ὀρίων, ἀναλόγως μεγέθους πλοίου καὶ ἡμερομηνίας φορτώσεως. Σημειωτέον, ὅτι εἰς τὰς προναυλώσεις διὰ φορτία νέας ἐσοδείας δὲν μετεῖχον τὰ Ἑλληνικὰ φορτηγὰ, λόγω ἐκκρεμότητος τοῦ ζητήματος τῶν ἐπασφαλιστρῶν φορτίων. Διὰ Βόρειον Ἀμερικὴν ἑλλειψὶς ἐνδιαφέροντος, ἀνεφέρετο δὲ ἡ ὀνομαστικὴ τιμὴ τῶν σελ. 26)6.

#### ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ

Μετὰ μίαν εὐρείαν κίνησιν ναυλώσεων, εὐνόητος ὑπῆρξεν ἡ περιστολὴ, πὺν ἐσημειώθη τὴν πρώτῃν ἑβδομάδα τοῦ Νοεμβρίου. Πάντως, ἀρκετὰ πράξεις ἐκλείοντο, με τιμὰς 3 ἕως 6 πέννας ὑπὲρ τὸ σχέδιον. Δι' Ἰανουάριον — Φεβρουάριον ἐπληρώοντο δι' Ἀγγλίαν 22)9, δι' Ἰταλίαν 25) — καὶ διὰ Βοστώνην — Τζάκσονβιλ 25)6, Δεκέμβριον.

Τὸ δεύτερον 15θήμερον ἡ ἀγορὰ ἀνέκτησε καὶ πάλιν τὴν γνώριμον δραστηριότητά της. Ἡ ζήτησις χωρητικότητος ἔφθασε καὶ μέχρι φορτώσεων Μαρτίου, ἐνθ' καὶ διὰ Δεκέμβριον, παρὰ τὴν ἀπορρόφησιν σκαφῶν 1.400.000 τόνων φορτίου, ἐντόνος ἐξηκολούθει ἡ ζήτησις, δι' ὅλας τὰς κατευθύνσεις. Οἱ φορτῶται ὑπερῶθησαν νὰ πληρώσουν μέχρι καὶ 23)9 δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ, ἀναλόγως θέσεως καὶ λιμένους ἐκφορτώσεως, (Δεκέμβριον), ἐνθ' ὅτι φορτώσεις Ἰανουαρίου ἐπληρώοντο εἰς μικρὰ σκάφη 24) — δι' Ἀγγλίαν καὶ διὰ μεγάλα τοιαῦτα 21)3 ἕως 22)6 δι' Ἰανουάριον καὶ Ἰανουάριον — Φεβρουάριον. Διὰ Βόρ. Ἀμερικὴν, ἡ ζήτησις ἀρκετὰ ὑποστηρικτική, εἰς τιμὰς μέχρι καὶ 26) —.

#### ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ

Ὑπὸ τὰς συνθήκας αὐτὰς τῆς δραστηρίας ζήτησεως πλοίων καὶ τῆς ἀνατιμητικῆς τῶν ναυλῶν πορείας εἰσῆλθεν ὁ Δεκέμβριος. Κατὰ τὸ α' 15θήμερον ἡ ἀγορὰ τοῦ Πλέιτ συνεχέντρωσε τὸ κύριον ἐνδιαφέρον φορτωτῶν καὶ ἐφοπλιστῶν, προσέδωκε δὲ τόνον εἰς τὴν ὀλὴν τῆς ναυλοφωρίας κινήσιν. Οἱ ναῦλοι, ραγδαίως ἀνατιμώμενοι, ἔφθασαν εἰς διάστημα δύο ἑβδομάδων εἰς τὰ σελ. 32)6 ἀπὸ Σάν Λορέντζο δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ (Δεκέμβριον), σελ. 30) — δι' Ἰανουάριον, ἐνθ' καὶ διὰ Φεβρουάριον α)π 6200 τ. ἐπέτυχε 31)6. Αἱ τιμαὶ αὐταὶ ἦσαν κατὰ 10)3 ἀνωτέρα τῶν ὀρίων τοῦ «σχεδίου», ἐνθ' ἂν τὴν Βόρειον Ἀμερικὴν, ὑπερέβησαν εἰς τινὰς περιπτώσεις τὰ 31) — σελλίνια.

Τὸ δεύτερον 15θήμερον τοῦ Δεκεμβρίου, ὑπὸ τὴν αὐτὴν ἀμείωτον εὐρίσκει ζωηρότητα, τὴν ἀγορὰν τοῦ Πλέιτ, με ἀθρόα τὰς ἐκείθεν ναυλώσεις, ἐξικονομῶν διὰ φορτώσεις μέχρι καὶ Ἰουνίου, με τιμὰς δὲ σταθεράς, γύρω τῶν σελ. 30) — ἕως 31) — δι' Ἰανουάριον, 29)9 ἕως 30) — Φεβρουάριον, 29)6 Μάρτιον, 29)3 Ἀπρίλιον — Μάιον. Τὰς τελευταίας ἡμέρας τοῦ Δεκεμβρίου, ἡ ζήτησις χωρητικότητος ἐπεξετάθη καὶ δι' Ἰουνίου, Ἑλληνικὸν δὲ σκάφος 7500 τόνων ἐπληρώθη ἐκ Μπουένος Ἀῦρες διὰ Μπέργκεν — Στοκχόλμην (Ἰούνιον) σελ. 30)6.



## —Μαύρη Θάλασσα

Τὰς τελευταίας ἡμέρας τοῦ Δεκεμβρίου 1935 πτωχὴ ἦτο ἡ ἐκ Νοτίου Ρωσσίας παρεχόμενη εἰς τὴν φορτηγὸν ναυτιλίαν ἐργασία. Διὰ γεννήματα μίαν μόνον διαταγὴ ἐκυκλοφόρησε, χωρὶς καὶ νὰ καλυφθῇ, ἐνθὺ διὰ γαιάνθρακος ἐπληρώθησαν παρὰ ἐφῆμερ ἀγοραστῶν 8)9 διὰ Μπόταν (ἀ)π 7000 τόνων) καὶ 4)10)½ φίο, διὰ Πειραιᾶ, μὲ φόρτωσιν ἐκ Μαριουπόλεως. Μία διαταγὴ διὰ πίσσαν (5000 τ.) ἀπὸ Νικολάεφ διὰ Σέτταν ἢ Μασσαλίαν ἐκλείσθη εἰς τὰ 9)6. Διὰ ξυλείαν ἐπεκράτησεν ἀπραξία, ἐνθὺ διὰ μεταλλεύματα ὑπῆρχε σχετικὴ ζήτησις δι’ Ἀγγλίαν, μὲ τιμὰς 10)3 καὶ 48 ὥρων ἀναμονὴν εἰς Πότι διὰ φόρτωσιν.

### ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ

Καὶ ἡ ὀλίγη ὑπάρχουσα κατὰ τὰ τέλη Δεκεμβρίου ἐργασία ὑπεχώρησε τὸν Ἰανουάριον εἰς πλήρη — σχεδὸν — ἀπραξίαν, δι’ ὅλα τὰ εἶδη τῶν Ρωσικῶν ἐξαγωγῶν. Σποραδικαὶ τινες διαταγαί, ἐκαλύπτοντο ἀμέσως καὶ χωρὶς νὰ κυκλοφορήσιν εἰς τὴν ἀγορὰν, ἀπὸ τὴν διαθέσιμον, λόγω τῆς ἐποχῆς, Σοβιετικὴν χωρητικότητα. Ποσότητές τινες γεννημάτων δι’ Ἑλλάδα, γαιάνθρακον διὰ Κόντινεντ καὶ μεταλλευμάτων διὰ Βόρειον Γαλλίαν, μετεφέρθησαν διὰ Ρωσικῶν πλοίων καὶ μόνον περὶ τὰ τέλη τοῦ μηνὸς ἐπεκράτησε ποιά τις ζήτησις (γενικὰ φορτία) διὰ Βλαδιβοστόκ. Εἰς τὴν τιμὴν τῶν 14) — φίο, ἐκλείσθησαν ἐν Ἑλληνικῶν καὶ δύο ἢ τρία ξένα πλοία διὰ τὰ ὕδατα τῆς Ἀπὸ Ἀνατολῆς.

### ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ

Ἡ ἔλλειψις διαταγῶν συνεχίζεται κατὰ τὰ γεννήματα, χωρὶς καμμίαν πρόβλεψιν διὰ προσεχῇ ἐπὶ τοῦ εἶδους τούτου ἐργασίαν. Διὰ γαιάνθρακος, ἀπραξία διὰ Μεσογειακὸν ποσορισμὸν, ἐξητοῦντο σκάφη πρὸς μεταφορὰν ἀνθρακίτην διὰ Βόρ. Ἀμερικὴν. Οἱ ναυλωταὶ ἀντέδρων εἰς τὴν πληρωμὴν τῶν τιμῶν τοῦ σχεδίου καὶ χωρὶς νὰ προβοῦν εἰς ναυλώσεις ξένων σκαφῶν, ἐπέτυχον νὰ καλύψουν διὰ Σοβιετικῆς χωρητικότητος τὰς δι’ Ἡνωμένας Πολιτείας ἀνάγκας τῶν. Διὰ μεταλλεύματα ἐκυκλοφόρησαν μερικὰ διαταγὰ διὰ Πρόβιντενς καὶ ἐπληρώθησαν σελλίνια 12)9 διὰ Φεβρουάριον καὶ 12)6 διὰ Μάρτιον, ἐνθὺ διὰ Τακόμα, σκάφος 10.0000 τ. ἐκλείσθη εἰς τὰ 10) — φίο. Δύο ἐπίσης διαταγαὶ γενικῶν εἰδῶν ἐκλείσθησαν εἰς 9)9 φίο ἢ μία διὰ Μοντεβιδεο καὶ εἰς τὰ 15)10)½ ἢ ἄλλῃ δι’ Ἰαπωνίαν.

Κατὰ τὸ 6’ 15ῆμερον ἡ χαλαρότης τῆς ἀγορᾶς ἐπηνέβη, καὶ μόνον δι’ ἀνθρακίτην ὑπῆρχον διαταγαὶ διὰ Β. Ἀμερικὴν εἰς τὰ 12) — καὶ διὰ μεταλλεύματα εἰς τὰ 10) — διὰ Τακόμα καὶ 11)9 διὰ Νόρδερεν ρέιντς, Μάρτιον — Ἀπρίλιον. Διὰ γεννήματα ὑπῆρχεν ἡ πληροφορία, ὅτι θὰ προέκυπτε σχετικὴ ἐργασία, ὁ μὴν ὅμως παρήλθε χωρὶς καμμίαν νὰ κυκλοφορήσῃ εἰς τὴν ἀγορὰν διαταγὴ.

### ΜΑΡΤΙΟΣ

Σποραδικὴ τις ζήτησις ἐσημειώθη διὰ Ρωσικὰς ζαχαρεῖς (320.000 κ. π.) μὲ ποσορισμὸν δύο λιμένας τοῦ Περσικοῦ κόλπου, ἡ διαταγὴ, ὅμως, παρέμεινε ἀκάλυπτος, διότι ἐναντὶ ζήτησεως 5000 λίρῶν ὑπὸ τῶν ἐνδιαφερομένων πλοιοκτητῶν, οἱ ναυλωταὶ προσέφερον μόνον 3000 λίρας. Οἱ Ρῶσοι ἐπέμειναν ἀντιδρώντες εἰς τὸ σχέδιον διὰ τὸν ἀνθρακίτην, πεζόμενοι, ὅμως, ὑπὸ τῶν ἀναγκῶν τῶν δι’ ἀμέσους φορτώσεις, ἐφήρμοσαν τὸ σύστημα τῶν ἐτάϊμ-τόσφτερς μὲ τιμὴν σελ. 2)4)½ δι’ ἀτμόπλοια 7500 τόνων. Διὰ γαιάνθρακος ἐπληρώθησαν 4)9 φίο διὰ Πειραιᾶ.

Κατὰ τὸ 15ῆμερον ἐκλείσθησαν εἰς τὰ σελ. 40) — ἔως 41) — αἱ πρῶται ναυλώσεις διὰ ξυλείαν ἐξ Ἀρχαγγέλου διὰ Χούλ, ποιά τις δὲ ζωηρότης πρὸς σιγὴν ἐπεκράτησε καὶ δι’ ἄλλα τινὰ εἶδη, πλὴν τῶν γεννημάτων. Διὰ μεταλλεύματα ἐπληρώοντο 11)9 συνήθεις ὅρους διὰ Βόρ. Ἀμερικὴν, οἱ δὲ Ρῶσοι ἐπέτυχον τέλος νὰ ἐξασφαλίσουν δι’ ἀνθρακίτην πλοία τινὰ εἰς τὰ 11)9 δι’ Ἡνωμ. Πολιτείας.

### ΑΠΡΙΛΙΟΣ

Πτωχὴ ὑπῆρχεν ἡ ἐργασία κατὰ τὸ α’ 15ῆμερον τοῦ Ἀπριλίου, περιορισθεῖσα εἰς γαιάνθρακος τινὰς διὰ Παλαιστίνην καὶ εἰς ὀλίγα φορτία μεταλλευμάτων διὰ Βόρ. Ἀμερικὴν 11) — καὶ γενικῶν εἰδῶν

δι’ Ἀπὸ Ἀνατολὴν 15)3 μὲ φόρτωσιν ἀρχὰς Μαΐου. Κατὰ τὸ 6’ 15ῆμερον ἡ ἀγορὰ ἐκινήθη εἰς εὐρύτερα πλαίσια, μοιλονότι διὰ γεννήματα ἐξηκολούθη ἡ ἀπραξία. Ἐβεβαίωτο μόνον, ὅτι θὰ ἐνεφανίζετο περίττωσις φορτώσεων σιτηρῶν διὰ Σοβιετικὸς λιμένας τῆς Ἀπὸ Ἀνατολῆς. Πράγματι, περὶ τὰ τέλη τοῦ μηνὸς ἐναυλώθησαν μερικὰ Ἀγγλικά φορτηγὰ διὰ Σακαλὶν εἰς τὰ σελ. 19)6. Τὸ ἀτονίαν διὰ τὸν ἀνθρακίτην «σχέδιον» ἀπεσφύρη παρὰ τῆς ἐν Λονδίνο Ἐπιτροπῆς, ἐσημειώθησαν δὲ καὶ «ἐτάϊμ-τόσφτερς» Λευκῆς Θαλάσσης εἰς τιμὰς μικρότερας τοῦ σχεδίου ξυλείας κατὰ σελ. 1) — ἔως 1)3. Φθμὴ ἀγοραστὰ μεταλλευμάτων ἐπληρώσαν 14) — ἔως 15) — δι’ Ἰταλίαν, ἐνθὺ μία διαταγὴ ζαχαρεῶν διὰ Περσικὸν Κόλπον (260.000 κ. π.) ἐκλείσθη παρ’ Ἑλληνικοῦ πλοίου εἰς τὰς 2900 λίρας κατ’ ἀποκοπὴν. Περὶ τὰ τέλη τοῦ μηνὸς, ἐγνώσθη καὶ ἡ ἀγορὰ παρ’ Ἀγγλῶν 60 ἔως 80.000 τ. μεταλλευμάτων, μὲ συμβόλαια παραδόσεως 10.000 τ. μηνιαίως καὶ μὲ φόρτωσιν ἐξ Ἀζοφικῆς ἢ Νικολάεφ.

### ΜΑ-ΙΟΣ

Συνήθεις ἐργασία, ἐλλείπει, ὅμως, ἐπαρκεῖς διαθέσιμον χωρητικότητος ἐπληρώθησαν σελ. 7)7)1)9 ἔως καὶ 7)9 δι’ Ἰταλίαν, ἐνθὺ διὰ μεταλλεύματα ἐκλείσθησαν δύο διαταγαὶ εἰς τὰ 10)4)½ διὰ Βόρ. Γαλλίαν, Ἰούνιον. Διὰ ξυλείαν, σκάφος 12.000 κ. μ. ἐπληρώθη δι’ Ἀλεξάνδρειαν 6)10)½, Ἰούνιον. Κατὰ τὸ 6’ 15ῆμερον ἡ κίνησις ἦτο κάπως ζωηρότερη, ἐκλείσθησαν δὲ ἀρκετὰ σκάφη δι’ Ἰταλίαν (γαιάνθρακος) συνεχῇ ταξίδια εἰς τὰ 7)9. Ἐνεφανίσθη, ἐπίσης, καὶ μία διαταγὴ γεννημάτων διὰ Δανίαν (ἀρχὰς Ἰουνίου) κλεισθεῖσα εἰς τὰ 11)6. Διὰ μεταλλεύματα ἐκλείσθη μία διαταγὴ διὰ Τακόμα εἰς τὰ 11) — φίο καὶ παρ’ Ἑλληνικοῦ πλοίου μία διαταγὴ ξυλείας (11.200 κ. μ.) δι’ Ἀλεξάνδρειαν εἰς τὰ 6)9. Αἱ ὑπόλοιποι ἐν τῇ ἀγορᾷ διαταγαὶ ἀπεσφύρησαν καλυφθεῖσαι παρὰ Ρωσικῶν σκαφῶν.

### ΙΟΥΝΙΟΣ

Ὑπῆρχον κατὰ τὰς ἀρχὰς Ἰουνίου εὐαριθμοὶ τινες διαταγαὶ γεννημάτων δι’ Ἀμβέρσαν — Ρότερνταμ, αἵτινες καὶ ἐκλείσθησαν εἰς τὰ 11) —. Διὰ γαιάνθρακος ἐπληρώοντο 7)9 δι’ Ἰταλίαν, 8)3 διὰ Παλαιστίνην καὶ 19)3 διὰ Βόρειον Γαλλίαν, Ἰούνιον καὶ ἀρχὰς Ἰουλίου. Διὰ μεταλλεύματα σποραδικὴ ἐργασία εἰς τιμὰς 9)3 διὰ Κόντινεντ, 10)3 διὰ Δάντσιγκ καὶ 10)6 μέτρια πλοία ἐκ Πότι διὰ Καρόντε, ἐνθὺ διὰ ξυλείαν (μικρὰ σκάφη) ἐπληρώθησαν 7)3 διὰ Γιάφον — Χάιφαν καὶ 6)10)½ δι’ Ἑλλάδα, ἀρχὰς Ἰουλίου. Ἐκλείσθη ἐπίσης καὶ ἓνα σκάφος ἐξ Ἀρχαγγέλου 600 στάνταρτς δι’ Ἀλεξάνδρειαν — Παλαιστίνην εἰς τὰ 52) —. Κατὰ τὸ 6’ 15ῆμερον μία μόνον διαταγὴ διὰ γεννήματα ὑπῆρχε (6100 τόννοι) δι’ Ἀμβέρσαν — Ρότερνταμ, κλεισθεῖσα παρ’ Ἑλληνικοῦ πλοίου εἰς τὰ 9)6, ἐξητεῖτο, ὅμως, χωρητικότης δι’ Ἰούλιον καὶ Αὐγουστον. Διὰ μεταλλεύματα ἐπληρώθησαν 10)6 διὰ Δάντσιγκ, ἀρχὰς Ἰουλίου καὶ 15) — διὰ Νόρδερεν ρέιντς, ἐνθὺ διὰ γαιάνθρακος ὑπερχειρώθησαν οἱ Ρῶσοι ναυλωταὶ νὰ πληρώσουν 8)3, Ἰούλιον.

### ΙΟΥΛΙΟΣ

Καὶ κατὰ τὸν μῆνα αὐτὸν ἐκλείσθησαν ὀλίγα σκάφη (γεννήματα) δι’ Ἀγγλίαν — Κόντινεντ εἰς τὰ 10)3, ὑπῆρχε δὲ καὶ ζήτησις διὰ τέλη Αὐγούστου, διότι, ὡς ἰσχυρίζοντο οἱ Ρῶσοι, εἶχον καλύψει τὰς ἀνάγκας τῶν δι’ Ἰούλιον καὶ ἀρχὰς Αὐγούστου. Διὰ Σεπτέμβριον ἐκυκλοφόρει μία διαταγὴ (μακοῦχες) διὰ Νορβηγίαν, χωρὶς, ὅμως ἐνδιαφέρειν διὰ τὴν ἐξασφάλισίν της. Διὰ γαιάνθρακος ἐπληρώοντο δι’ Ἰταλίαν 8)3 μὲ τάσεις ὑψώσεως, διὰ Βόρειον Ἀμερικὴν (μεταλλεύματα) σελ. 12)6 καὶ διὰ ξυλείαν 7)3 δι’ Αἴγυπτον καὶ 6)9 δι’ Ἑλλάδα. Κατὰ τὸ 6’ 15ῆμερον, λόγω τῆς ζωηρότητος τοῦ Πλέιτ καὶ τοῦ Δουναβέως, οἱ Ρῶσοι, μὴ δυνήθentes νὰ καλύψουν τὰς ἀνάγκας τῶν καὶ μὴ στέργοντες εἰς τὴν πληρωμὴν ὑψηλοτέρων ναύλων, ἀπέσυραν ὅλας τὰς διαταγὰς τῶν, πλὴν μιᾶς διὰ μακοῦχαν, κλεισθεῖσης εἰς τὰ 13)9 (διὰ Δανίαν, Αὐγουστον) καὶ ἐτέρας (Σεπτέμβριον) διὰ μεταλλεύματα, ἥτις ὅμως καὶ δὲν ἐκλείσθη τελικῶς.

### ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ

Κάθε ἐλπίς δι’ ἐξαγωγὰς γεννημάτων ἐξέλιπε, λόγω τῆς ἀναγγελ-

## A.E. ΑΤΜΟΠΛΟΪΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ

## “Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ”

(HELLENIC LINES LIMITED)

Τακτικὴ δεκαπενθήμερος Γραμμὴ φορτηγῶν ἀτμοπλοίων ἐξ Ἑλλάδος δι’ ΑΜΒΟΥΡΓΟΝ - ΡΟΤΤΕΡΔΑΜ - ΑΜΒΕΡΣΑΝ καὶ τάνάπαλιν. Ἐμπορεύματα ἐπίσης δεκτά, δι’ Ἀγγλίαν, Σκανδιναυϊαν, λιμένας Βαλτικῆς καὶ Βορείου Θαλάσσης, ὡς καὶ τὸ ἐσωτερικὸν Γερμανίας καὶ Βελγίου, Ἀμερικὴν, Καναδὰν κλπ. διὰ μεταφορτώσεως εἰς τοὺς ὡς ἄνω λιμένας καὶ ἐκδόσεως κατ’ εὐθείαν φορτωτικῶν.

Ἀπευθυντέον: **ΕΙΣ ΤΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ**  
**ΜΕΓΑΡΟΝ ΒΑΤΤΗ ΠΕΙΡΑΙΑ**

Τηλέφ. 40.418

καὶ τοὺς εἰς ἅπαντας τοὺς Ἑλληνικοὺς λιμένας Πράκτορας τῆς Ἑταιρείας



θείσης έσοδείας και της ολοκληρωτικής μάστιγα καταστροφής της εις τινα διαμερίσματα του Βόλγα. Προναυλώσεις τινές δια γεννήματα μετετράπησαν εις φορτώσεις μακούχας. Διά ξυλείαν επληρώνοντο 7) — δι' 'Ελλάδα και 7)9 δι' 'Αλεξάνδρεια (μέτρια σκάφη), ενώ δια γαιάνθρακα επληρώθησαν διά Κόντινεντ 11)3 (Σεπτέμβριον) και διά Ρουέν — Καέν 12)6 (Αύγουστον). Αι άμεσοι φορτώσεις παρεκολήθησαν αίσθητός, έλλειψει αποθεμάτων εις Μαρίλιν, όπου άρκετά σκάφη παρεμύον έν άναμονή. Διά μεταλλεύματα έλλειψις διαταγών. Κατά τὸ 6' 15θήμερον του Αύγουστου επεκρατήσεν άπραξία, έλλείψει διαθεσίμου χωρητικότητας, μία δέ μόνον διαταγή εκλείσθη εις τὰ 13)6 (άνθρακίτην) διά Βόρ. 'Αμερικίν, Σεπτέμβριον.

#### ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ

Καθ' όλον τὸ α' 15θήμερον οί ναυλωταί ήτήξαν έφευκτικοί, αποφεύγοντες τὰς ήψηλάς τιμάς, εκλείσαν δέ μόνον μίαν διαταγήν άνθρακίτου εις τήν ίδίαν τιμήν των 13)6 διά Βόρ. 'Αμερικίν, 'Οκτώβριον. Κατά τὸ 6' 15θήμερον επληρώθησαν διά μεταλλεύματα 14)6 διά Βουλώνην — Ρότερνταμ, διά Ρουέν (γαιάνθρακας) σελ. 14)9 και διά Παλαιστίνην (ξύλειαν) σελ. 9)6. Διαταγαί τινες δι' έλαιοπλακούντας, με προσορισμόν Σκανδιναβίαν συνήντησαν τήν άπρωτιμίαν των πλοιοκτητών.

#### ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ

Σχετική ζήτησις παρουσιάσθη κατά τὸ α' 15θήμερον του 'Οκτωβρίου πρὸς μεταφοράν μακούχας εις Δανίαν, επληρώθησαν δέ 19)6. Διά γαιάνθρακας άρκετή ζήτησις, με τιμάς 15)6 διά Βορδὸ — Ρουέν, 16) — έως 17)6 διά Βόρειον 'Αμερικίν (άνθρακίτην) και με τήν ήψηλήν τιμήν των 12) — διά Σαδόνναν (γαιάνθρακας) Διά μεταλλεύματα επληρώνοντο 16) — δι' 'Ολλανδίαν. Τὸ 6' 15θήμερον διέρρευσε με διλωτέρον ένδιαφέρον, αλλά με τιμάς ναύλων σταθεράς. 'Επληρώνοντο διά γαιάνθρακας 14)6 διά Ρουέν — 'Αμβέρσαν, 12) — διά Σαδόνναν και 18) — διά Βαρκελώνην, άνεμένετο δέ μία προσεχής ζωηροτέρα εργασία δι' άνθρακίτην, λόγω της άγοράς υπό των 'Ηνωμένων Πολιτειών ποσότητος 250.000 τόνων. 'Εκ Μαριουπόλεως διά Πειραιά επληρώνοντο 7)3 φιο, διά φορτία μεταλλευμάτων 20) — δι' 'Αγγλίαν, 15) — διά Βουλώνην — Ρότερνταμ, 19) — δι' 'Ιαπωνίαν και 19)9 διά Mobile, με φόρτωσιν Νοέμβριον και άρχάς Δεκεμβρίου.

#### ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ

Ζωηρά κατά τὸν μήνα αυτόν παρουσιάσθη εργασία διά γενικά φορτία και γαιάνθρακας δι' 'Ισπανίαν, επληρώθησαν δέ 20) — υπό των Ρώσων ναυλωτών, με προτίμησιν των 'Αγγλικών πλοίων. Δι' 'Ιταλίαν (γαιάνθρακας) εις τὰ 11)3, διά μεταλλεύματα 15) — διά Βουλώνην — Ρότερνταμ και διά ζαχαρέις (φωφ άγορασταί) σελ. 14) — δι' 'Αμβέρσαν — Ρότερνταμ. Τὸ 6' 15θήμερον, παρουσίασε πτωχοτέραν εργασία, εκλείσθησαν δέ σκάφη τινά διά Βουλώνην — Ρότερνταμ (μεταλλεύματα) εις τὰ 17) — και διά ξυλείαν 9)3 Χάϊφαν και 18) — διά Καζαμπλάκαν — Ραμπάτ.

#### ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ

Συνήθη κατά τὸν μήνα αυτόν επεκρατήσεν εργασία, με διαταγὰς δι' όλα σχεδόν τὰ είδη, εξαιρέσει γεννημάτων. Διά μεταλλεύματα επληρώνοντο 16)10)½ έως 17) — διά Βουλώνην — Ρότερνταμ, διά πίσσαν 14)6 φωφ διά Σέτταν και διά ξυλείαν 9)1)½ δι' 'Ελλάδα.

#### — Δ ο ύ ν α β ι ς

'Η άγορά αυτή, ήτις καθ' όλον τὸ 1935 διέρρευσεν άνευ ένδιαφέροντος, εξηκολούθησε να διατελῇ έν πλήρει άπραξίᾳ μέχρι του Μαρτίου 1936. Περὶ τὰ τέλη του μηνὸς αὐτοῦ ένεφάνισε τὰ πρώτα σημεία άνακοπῆς της πολυμήνου νάρκης της διά της άπροόπτως αναγγελθείσης ναυλώσεως ένός μεγάλου σκάφους δι' 'Αμβέρσαν (γεννήματα) εις τὰ 13) — και ένός μικροῦ τοιούτου (3000 τ.) διά Βόρειον Γαλλίαν εις τὰ 14), με φόρτωσιν άρχάς 'Απριλίου. 'Ο επόμενος μὴν παρήλθε με σποραδικήν τινα ζήτησιν και με μίαν εκ Κωνσταντίνης ναύλων εις δι' 'Αγγλίαν εις τὰ 11) —, ενώ και ὁ Μάιος διέρρευσε σχεδόν έν άπραξίᾳ, και μόνον περὶ τὰ τέλη του μηνὸς βάσιμοι επεκρατήσαν ένδείξεις προσεχούς άναβιώσεως της εργασίας από τὸν Δούναβιν. Τὸν 'Ιούνιον εκλείσθησαν, πρᾶγμα, άρκετά σκάφη εις τιμάς 15)9 δι' 'Αμβέρσαν — Ρότερνταμ και 16)3 δι' 'Αγγλίαν, με συνεχή και ζωηροτέραν τήν ζήτησιν χωρητικότητας.

'Ο 'Ιούλιος, σημειώνει πλήρη όργασμόν διά τὰς εκ Δουνάβεως φορτώσεις, άφ' ένός λόγω της παρασχεθείσης υπό της Ρουμανικής κυβερνήσεως άδειας πρὸς εξαγωγήν 250.000 τ. άραβοσίτου, και άφ' έτέρου λόγω της μεταφοράς άρκετών ποσοτήτων εξ Ούγγαρίας. Εις τὰς άρχάς 'Ιουλίου επληρώνοντο 15)6 δι' 'Αμβέρσαν — Ρότερνταμ, και 16)1)½ έως 16)3 δι' 'Αγγλίαν ('Ιούλιον — Αύγουστον). Περὶ τὰ μέσα του μηνὸς αὐτὸς αὐτὰς ηῤξήθησαν εις 15)9 δι' 'Αμβέρσαν — Ρότερνταμ και 16)6 δι' 'Αγγλίαν, διά τὰ φθάσουν, λήγοντος του 'Ιουλίου, εις 16)3 δι' 'Αμβέρσαν — Ρότερνταμ και 16)9 έως 17) — δι' 'Αγγλίαν.

Μία περαιτέρω ζωηρότης φορτώσεων και βελτίωσης των τιμών εξεδηλώθη τὸν Αύγουστον, ότε επληρώνοντο 18)3 διά Χούλλ — Λονδίνον και 16)9 — 17) — δι' 'Αμβέρσαν — Ρότερνταμ, με φορτώσεις και εκ Κωνσταντίνης δι' 'Ιταλίαν εις τὰ 11) — νεί. Δι' εργασίαν Σεπτεμβρίου και 'Οκτωβρίου ή άγορά ήτο σταθερά, με βασίμους προβλέψεις και νέας άνατιμήσεις των ναύλων. Πράγματι περὶ τὰ τέλη Αύγουστου άδρόως ένανλώνοντο σκάφη μέχρι σελ. 20)6 δι' 'Αγγλίαν (άρχάς Σεπτεμβρίου) και με ήψιον Βόρ. 'Αμερικίν 24)6.

Τὸν Σεπτέμβριον εξηκολούθησε τὸ ένδιαφέρον των πλοιοκτητῶν διά φορτώσεις εκ Δουνάβεως, ή συναγωνιστική όμως έμφάνισις 'Ιταλικών πλοίων επέτρεψεν εις τοὺς ναυλωτάς να έπαύχουν τιμάς 18) — δι' 'Αμβέρσαν — Ρότερνταμ, 19) — δι' 'Αγγλίαν και 16) — δι' 'Ιταλίαν. Κατά τὸ 6' 15θήμερον του Σεπτεμβρίου ὁ Δούναβις παρείχε σημεία ζωτικότητος δι' άρκετὸν είσέτι χρόνον, αὶ δέ τιμαί, ακολουθούσαι νέαν προσοδευτικήν ήμωσιν, ξφθασαν διά φορτώσεις 'Οκτωβρίου εις τὰ σελ. 22)6

διά Λονδίνον — Χούλλ και 21)9 δι' 'Αμβέρσαν — Ρότερνταμ. 'Από Κωνσταντίναν — Βάφραν, σκάφος 9000 τ. εκλείσθη διά τέλη 'Οκτωβρίου εις τὰ 18) — δι' ώρισμένους λιμένας 'Αγγλίας, έτερον δέ διά Νοέμβριον εις τὰ 17)6.

Τὸν 'Οκτώβριον, ή εκ της έποτιμήσεως του Γαλλικοῦ φράγκου προσβλῦσα νομισματική διαταραχή άνέκυψε κάθε περαιτέρω ναύλων εκ του Δουνάβεως. Αὶ φορτώσεις άφείσθων μόνον άνειλημμένας ήποχρεώσεις, ενώ άρκετά ναυλώσεις ήκινώθησαν, αὐτίσει των πλοιοκτητῶν και άνευ σοβαράς αντίδράσεως των φορτωτῶν. Δι' 'Ελλάδα (γεννήματα) επληρώνοντο 9)6 έως 10)6 νεί, περὶ δέ τὰ τέλη του μηνὸς εκλείσθησαν σκάφη τινά εκ Κωνσταντίνης δι' 'Αγγλίαν (Νοέμβριον) εις τὰ 17) —. 'Η ίδία τιμή διτηρήθη και τὸν Νοέμβριον εκ Κωνσταντίνης διά φορτώσεις Δεκεμβρίου, ενώ από τοὺς λιμένας του Δουνάβεως άραιαί τινες διαταγαί ένεφανίζοντο διά μικρά, κυρίως, πλοία. Τὸν Δεκέμβριον, ὁ Δούναβις έστερείτο εργασίας, από δέ τήν Κων(ν)τζαν εκλείοντο σποραδικῶς σκάφη δι' 'Ιταλίαν εις 16)9 Δεκεμβρίου και 16)7)½ 'Ιανουάριον, με προβλέψεις, όμως, μειόνος εργασίας δι' 'Ιανουάριον, με φορτώσεις από Σονλίνα ή Κωνσταντίναν.

#### — 'Αγγλία-Κόντινεντ (γαιάνθρακες)

'Ο Δεκέμβριος του 1935 κατέλιπε τήν άγοράν των ναύλων διά φορτία γαιάνθρακων εξ 'Αγγλίας και Κόντινεντ με τιμάς χαλαράς στρεφόμενας εκ Νοτίου Ουαλλίας περίξ των σελ. 6)9 έως 7) — δι' 'Ανατ. Μεσόγειον και 8)6 διά Πλέιτ και εκ Ρότερνταμ με έντονον ζήτησιν εις τὰ σελ. 7)6 έως 8)3 διά Δυτ. 'Ιταλίαν, 7) — δι' 'Οράν και 7)3 διά Πειραιά.

Τὸν ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΝ ή διά Μεσόγειον κινήσις ήτο ζωηροτέρα, λόγω, όμως της άδρόως προσφερομένης χωρητικότητος, οί ναύλοι παρέμειναν εις τὰ 6)9 έως 7) — δι' 'Αλεξάνδρειαν, 6)9 Δυτ. 'Ιταλίαν, 7)8)½ Βραζιλίαν και 8)3 έως 8)6 διά Πλέιτ. 'Από Στέτιν διά Πειραιά 7)9 και εκ Ρότερνταμ δι' Αίγιον (μικρόν φορτηγὸν σκάφος) 8)4)½ και Πειραιά (μέτριον σκάφος) 7) —. Τὸ 6' 15θήμερον παρετηρήθη έλαφρά τις βελτίωσις, άλλ' ή προσφορά Ρωσικῶν πλοίων, έπιθυμούντων να εξασφαλίσουν ένα φορτίον έπιστροφῆς, έπηρεάσε τοὺς ναύλους ήποτιμητικῶς. 'Επληρώνοντο εξ Ουαλλίας 6)1)½ διά Δυτ. 'Ιταλίαν και 6)6 δι' Αίγυπτον. Διά Ν. 'Αμερικίν άμετάβλητοι.

Τὸν ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΝ ή γαιάνθρακαγορά ήτο μάλλον άπρακτος και αὶ τιμαί όνομαστικαί εκ Τάιν διά Πόρτ Σαϊδ εις τὰ 6)3. 'Εκ Ρότερνταμ δι' 'Ιταλίαν 6)3, εκ Στέτιν διά Πειραιά 7) — και διά Ν. 'Αμερικίν άμετάβλητοι. 'Η πτωχεία των διαταγῶν παρετάθη και κατά τὸ 6' 15θήμερον με τὰς ίδίας τιμάς. 'Εκ Δάντσιγκ διά Πειραιά επληρώνοντο 7)4)½ και εξ 'Εμδεν διά Βραϊλάν 8)6.

Τὸν ΜΑΡΤΙΟΝ ή άγορά καθ' όλον τὸν μήνα ήτο πολὺ χαλαρά με ναύλους 5)10)½ διά Δυτ. 'Ιταλίαν, 6) — διά Πόρτ Σαϊδ, 6)6 διά Πειραιά, 7)6 διά Βραζιλίαν και 8)6 διά Μπ. 'Αύρες, με φόρτωσιν εκ Νοτίου λιμένων της Ουαλλίας.

Τὸν ΑΠΡΙΛΙΟΝ σχετική βελτίωσις επεκρατήσε τόσοσν διά Μεσόγειον, όσον και διά Ν. 'Αμερικίν, λόγω έλλείψεως εργασίας εκ Πλέιτ. 'Επληρώνοντο εξ Ουαλλίας 6)9 δι' 'Αλεξάνδρειαν, 7) — διά Σάντος, 8) — διά Μοντεβίδεο και 9) — διά Μπ. 'Αύρες. 'Εκ Ρότερνταμ 8) — διά Πειραιά, 7) — διά Πόρτ Σαϊδ, 6)9, διά Δυτ. 'Ιταλίαν και 7)6 διά Βραζιλίαν. 'Εξ 'Εμδεν 7) — διά Χαλκίδα, εκ Στέτιν 7)1)½ διά Πειραιά και εκ Νόρντεγχαμ 7) — διά Θεσσαλονίκη. 'Εκ Δάντσιγκ — Γδύνιας, έλλειψις διαταγῶν. Εις τὸ τέλος του μηνὸς ή άγορά ήπείσθη νέαν χαλάρωσιν, επληρώνοντο δέ εξ Ουαλλίας 6)3 διά Πειραιά και 5)9 δι' 'Αλεξάνδρειαν.

'Ο ΜΑΪ-ΙΟΣ διέρρευσε με όλίγας διαταγὰς εις τὰ σελ. 5)9 δι' Αίγυπτον, 7)6 Βραζιλίαν, 8)6 Μπ. 'Αύρες και 5)9 εκ Ντόβερ διά Πειραιά.

Τὸν ΙΟΥΝΙΟΝ τὸ μὲν α' 15θήμερον παρήλθεν άπρακτον, κατά τὸ 6' 15θήμερον, όμως, αὶ τιμαί διά Νότ. 'Αμερικίν, επηρεάσθησαν από τὰ περιοριστικά μέτρα της 'Επιτροπῆς διά τὸ Πλέιτ, επληρώνοντο δέ εκ Ρότερνταμ 12) — διά Μπουένος 'Αύρες.

Τὸν ΙΟΥΛΙΟΝ οί ναύλοι γαιάνθρακων επέδειξαν σταθερότητα, διακημανθέντες εξ Ουαλλίας περίξ των 9)6 διά Μπ. 'Αύρες, 10) — διά Ροζάριο και 6)3 δι' Αίγυπτον. 'Εκ Ρότερνταμ δι' 'Ιταλίαν επληρώνοντο 7) — και εκ Δάντσιγκ — Γδύνιας 7)7)½ διά Δυτ. 'Ιταλίαν και 8)7)½ 'Αδριατική. Τὸ 6' 15θήμερον επληρώνοντο εξ Ουαλλίας 6)3 διά Πειραιά, αλλά και 11)3 διά Μπουένος 'Αύρες.

Τὸν ΑΥΓΟΥΣΤΟΝ, με περιορισμένην ζήτησιν, επληρώνοντο εκ Ρότερνταμ 7)10)½ διά Πειραιά, εκ Βρέιγης διά Ρίον 'Ιανείρον 7)6 και εξ 'Ιμνγχαμ διά Μοντεβίδεο 7)9.

Τὸν ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΝ αὶ τιμαί παρέμειναν άναλλοίωτοι κατά τὸ α' 15θήμερον, από τὸ δευτέρον, όμως, επληρώνοντο 11) — εκ Δάντσιγκ διά Μπ. 'Αύρες, 9) — εξ Ουαλλίας διά Μπ. 'Αύρες και 7)3 εξ 'Εμδεν διά Θεσσαλονίκη.

Τὸν ΟΚΤΩΒΡΙΟΝ ή άγορά ήπηρεε σταθερά, επληρώνοντο δέ εξ Ουαλλίας 10)6 έως 11) — διά Μπ. 'Αύρες, 9) — διά Σάντος, 8) — δι' 'Αλεξάνδρειαν και 7)6 διά Πόρτ Σαϊδ. 'Εξ 'Εμδεν διά Πειραιά 8)6 και εκ Δάντσιγκ διά Μπ. 'Αύρες, άφού ξφθασαν εις τὰ 14) —, ήπεχώρησαν εις τὰ 13)9.

Τὸ ΝΟΕΜΒΡΙΟΝ, όμαλή εργασία εις τὰ σελ. 7)10)½ εξ Ουαλλίας διά Πειραιά, 8)6 Βραζιλίαν και 9)6 Πλέιτ. Τὸ Δάντσιγκ επληρώνει περὶ τὰ τέλη του μηνὸς 12) — διά Μπουένος 'Αύρες και τὸ 'Εμδεν 8) — διά Πειραιά και 7)3 διά Δυτ. 'Ιταλίαν. Δι' 'Ιταλίαν έπανελήφθησαν αὶ φορτώσεις και εξ 'Αγγλίας.

'Ο ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ ήνοιξε με σταθερότητα, επληρώνοντο δέ εξ Ουαλλίας 11) — διά Βραζιλίαν και 12) — έως 12)3 διά Μπουένος 'Αύρες, εκ Γδύνιας διά Δυτ. 'Ιταλίαν 8)10)½ και εκ Ρότερνταμ διά Σούσα 7)3.





# VERNICOS

ESTABLISHED CONSTANTINOPLE 1851



## ARGONAFIS MARITIME COMPANY

**SALVAGE  
&  
TOWAGE**

**POLLUTION CONTROL  
FIRE FIGHTING  
CONSULTING**

**24 HOUR  
SERVICE**

35-39, AKTI MIAOULI  
185 35 PIRAEUS, GREECE

Tel.: +30 210 429 2201

Fax: +30 210 429 2200

E-mail: [vernicos@hol.gr](mailto:vernicos@hol.gr)

[www.vernicostugs.gr](http://www.vernicostugs.gr)

Tel.: +30 210 4294 915

Fax: +30 210 4294 925

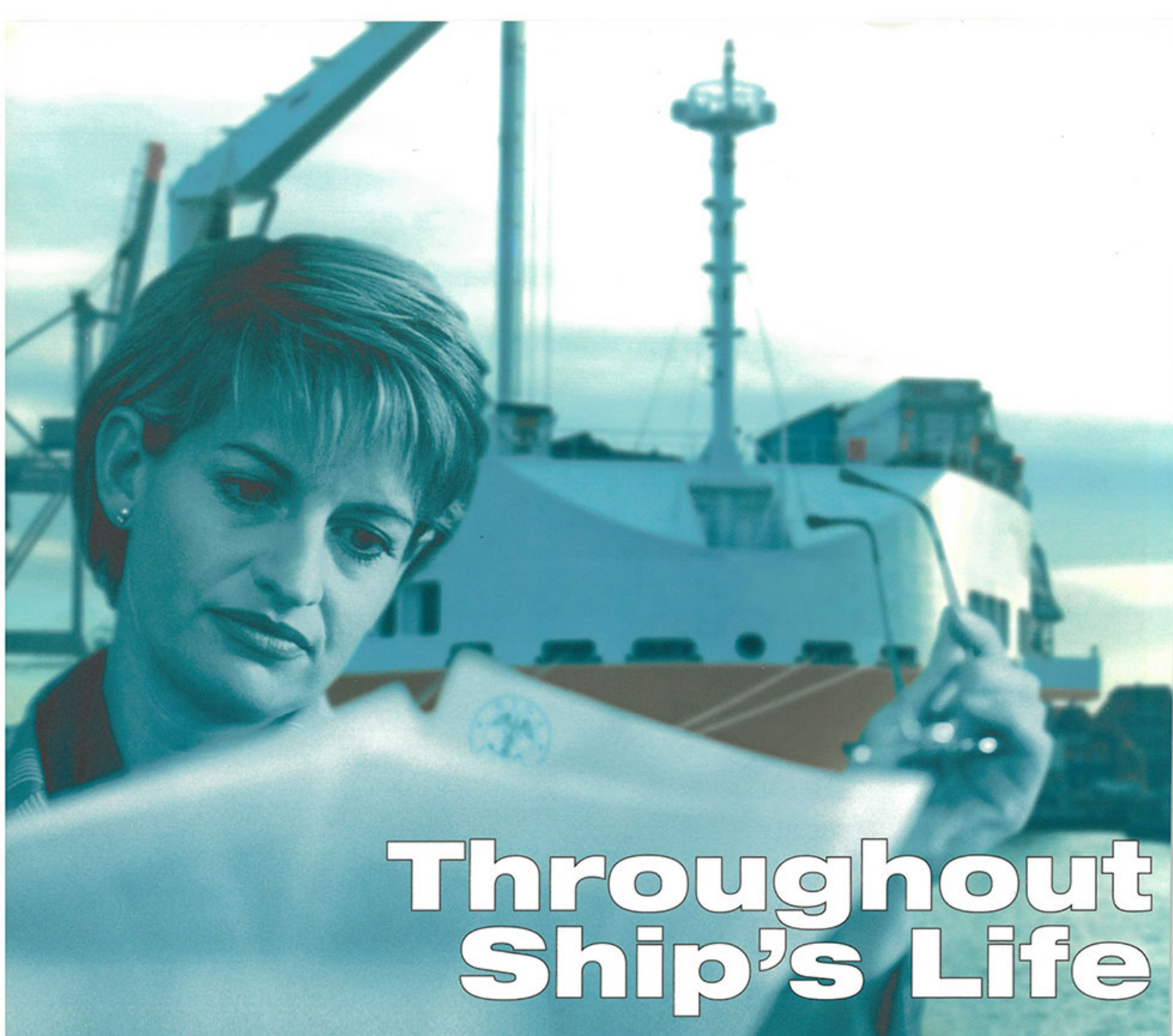
E-mail: [ops@argonafistugs.gr](mailto:ops@argonafistugs.gr)

[www.argonafistugs.gr](http://www.argonafistugs.gr)



FOR SAFETY AT SEA





# Throughout Ship's Life

**DESIGN &  
CONSTRUCTION**



**SHIP  
MANAGEMENT**



**CREW & PORT  
INTERFACE**



**ENVIRONMENT**



## RINA

TOGETHER FOR EXCELLENCE

From initial design and construction to ship management and crew and port interface, our activities ensure the highest standards of safety and quality.

[www.rina.org](http://www.rina.org)

REGISTRO ITALIANO NAVALE (HELLAS) LTD 47-49, Akti Miaouli str, 185 36 Piraeus - Greece,  
Tel: +30 210 4292144, Fax: +30 210 4292950, E-mail: Piraeus.Office@rina.org