

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 87 • 02/2006 • ΤΙΜΗ 6€
www.n-c.gr

75
χρόνια

Έγκυρης Ναυτιλιακής Ενημέρωσης



CREW CALLING CARDS

Cut down on your expenses
not your calling time.


STRATOS


via
inmarsat


NAVARINO
telecom

Personal calls during "crew hours" cost less than 1 US dollar per minute.

Global Rate, No Zones • No Connection Costs, No Start up Fees • No Extra or Hidden Costs
No charge for ringing time, holding time or time spent for unsuccessful calls

3 Akti Miaouli, Piraeus 185 35 Greece
T:+30210 411 1311 F:+30210 411 1417
info@navarinotelecom.com
www.navarinotelecom.com

[ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ]

Εφοπλιστικά κεφάλαια και επενδύσεις 12 στην Ελληνική Οικονομία >Γιώργος Αλογοσκούφης



Editorial	4	Η Ελλάδα μαραζώνει λόγω παρωχημένων νοοτροπιών και έλλειψης οράματος	20	Στόχοι για το 2006 Του Γιάννη Πλατισιάκη	40
Ας μη χαθεί και το 2006 η ευκαιρία Του Γιάννη Μαρίνου	6	Του Γεωργίου Γράτσου	20	Με πρώτον φως 21η Απριλίου 1967 Του Σπύρου Ράνη	42
Εφοπλιστικά κεφάλαια και επενδύσεις στην Ελληνική Οικονομία Του Γιώργου Αλογοσκούφη	12	Η Πράσινη Βίβλος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής Του Σπύρου Πολέμη	26	Η έλλειψη λιμενικής πολιτικής Του Ευάγγελου Κούζιλου	44
Πλοίαρχος: Μείωση ή επίταση της ευθύνης Του Αντώνη Μ. Αντάπση	14	Plus ca change, plus c' est la meme chose? Του Στάθη Κουλουκουντή	28	Η έκπτωσης της επιβατηγού ναυτιλίας Του Αντώνη Μανιαδάκη	46
Η ακατάβλητη του Έλληνα ναυτίλου ζωτικότητα Του Ιωάννη Τζωάννου	16	Η ασφαλιστική μας θέση Του καπετάν Παναγιώτη Τσάκου	30	Μια αναδρομή 70 χρόνων στα ναυτικά ατυχήματα: 1934 - 2004 Του Χρήστου Ντούνη	48
		Μια συζήτηση με τον πρόεδρο του Ελληνικού Forum της Intertanko, Εμμανουήλ Βορδώνη	32		



Γ. Μαρίνος

Ας μη χαθεί και
το 2006 η
ευκαιρία

6



Γ. Γράτσος

Η Ελλάδα
μαραζώνει λόγω
παρωχημένων
νοοτροπιών και
έλλειψης
οράματος

20

Π. Τσάκος

Η ασφαλιστική
μας θέση

30



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ / ΒΡΑΒΕΙΟ ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ ΑΘΗΝΩΝ / ΜΕΤΑΛΛΙΟ ΠΟΛΗΣ ΑΘΗΝΩΝ / ΤΙΜΗΤΙΚΗ ΔΙΑΚΡΙΣΗ ΙΔΡΥΜΑΤΟΣ ΜΠΟΤΣΗ
Αριθμός φύλλου 87, ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2006 / Ιδρυτής: Δ. Ν. Κωττάκης / Έτος Ιδρύσεως: 1931/ Κωδικός: 1449

Ιδιοκτησία: Gratia Εκδοτική Ε.Π.Ε. / Εκδότρια & Διευθύντρια: Ιωάννα Μπίσια / Σύμβουλος Έκδοσης: Ηλίας Μπίσιας / Διευθύντρια Σύνταξης: Λίτσα Μαρέλου / Creative Director:
Γιώργος Παρασκευάς / Ειδικοί Συνεργάτες: Απ. Δόμβρος, Άλκης Κορρές, Γιώργος Μπάνος, Γιώργος Μακρής, Β. Τσελέντης, Χαρ. Ψαράτης Διεύθυνση Διαφήμισης: Χρήστος Καπάντας
/ Υπεύθυνη Διαφήμισης: Δήμητρα Τσακού / Υπεύθυνη Γραμματείας & Συνδρομών: Μαίρη Ευθυμίου / Φωτογραφία: Γιώργος Γιαννακός / Μετάφραση: Κυριάκος Καραεράς
/ 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 παρεισφρήσει. Κανένα κείμενο ή φωτογραφία δεν μπορεί να αναπαράχθει, αντιγραφεί, αναδημοσιευθεί χωρίς την προηγούμενη έγγραφη άδεια των ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ.

1936 - 2006:



[Εβδομήντα χρόνια ναυτιλιακής αρθρογραφίας. Εβδομήντα πέντε χρόνια ναυτιλιακής ενημέρωσης και κυρίως ναυτιλιακού προβληματισμού μέσα από τις σελίδες των «Ναυτικών Χρονικών».]

Στο παρόν τεύχος Φεβρουαρίου 2006 θελήσαμε να παραβάλουμε το χθες με το σήμερα: Με αυτή την προοπτική παρουσιάζουμε τις ιστορικές σελίδες του υπ' αριθμόν 121 τεύχους των «Ναυτικών Χρονικών» -που κυκλοφόρησε το Φεβρουάριο του 1936- σε συνδυασμό με τις σύγχρονες σκέψεις και τις επίκαιρες προτάσεις επιφανών παρατηρητών αλλά και πρωταγωνιστών της ελληνικής ναυτιλίας.

Η εφελήτρια σκέψη μας εστιάστηκε στην παρουσίαση των μάλλον διαχρονικών και μακροχρόνιων θεμάτων που απασχολούν τη ναυτιλιακή οικογένεια και που, ενδεχομένως, θα την απασχολήσουν και στο τρέχον έτος. Η θεματολογία που απασχόλησε τον Δημήτριο Κωττάκη το χειμώνα του 1936 αποτελεί σημείο αναφοράς και προβληματισμού για τους σημαντικούς αρθρογράφους που αποδέχθηκαν την πρόσκλησή μας και εστίασαν την προσοχή τους σε θέματα του εξειδικευμένου γνωστικού τους αντικειμένου.

Οι σκέψεις των αρθρογράφων του παρόντος τεύχους αντικατοπτρίζουν μια παράδοση στο ναυτιλιακό διάλογο - προβληματισμό, που ξεκίνησαν πριν από 75 χρόνια τα «Ναυτικά Χρονικά», και που σήμερα οι συνεχιστές- αρθρογράφοι τους επιθυμούν να διατηρήσουν ζωντανό και κυρίως εποικοδομητικό.

Οι εκδότες των «Ναυτικών Χρονικών»



COMMITTED TO QUALITY

In today's fast-changing world, moving oil products safely and efficiently demands impeccable quality and professionalism. That's why our large, modern tanker fleet is fitted with state-of-the-art equipment that sets the industry standard. The result is an environmentally secure transportation service that is ahead of its rivals, and right on time.

To discover how our advanced transportation services can take your business further, call us today.



Eletson Corporation

Piraeus: Tel: +30 210 428 2300, Fax: +30 210 428 2320

London: Tel: +44 20 7353 0555, Fax: +44 20 7353 2520

Stamford, CT: Tel: +1 203 327 4134, Fax: +1 203 967 8685

www.eletson.com

Ας μη χαθεί και το 2006 η ευκαιρία

> Του **Γιάννη Μαρίνου**

Δημοσιογράφου, τέως ευρωβουλευτή και νυν προέδρου της Συμβουλευτικής Επιτροπής Διαρθρωτικών Μεταρρυθμίσεων του υπουργείου Οικονομίας



Η εμπορική ναυτιλία μας, ο σημαντικότερος και διεθνώς ανταγωνιστικότερος τομέας της οικονομίας μας, θα πρέπει να αναβαθμιστεί στις βασικές προτεραιότητες της εκσυγχρονιστικής και αναπτυξιακής διαδικασίας και ως το δυναμικότερο ατού της χώρας μας στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Η εμπορική μας ναυτιλία, ο μόνος παραγωγικός τομέας της ελληνικής οικονομίας που είναι διεθνώς ανταγωνιστικός και κυριαρχεί παγκοσμίως, εξακολουθεί να αγνοείται, αν δεν περιφρονείται και λοιδορείται από την ελληνική κοινωνία και το πολιτικό της σύστημα. Κι ας πρόκειται για το μοναδικό κλάδο, όπου η Ελλάδα έχει σταθερά, εδώ και πολλές δεκαετίες, τα πρωτεία παγκοσμίως και «ως βιομηχανία και ως δραστηριότητα έχει επισύρει όχι μόνο το θαυμασμό αλλά και το σεβασμό των ξένων». Τη διαπίστωση αυτή υπογραμμίζει ο επίσης γνωστός παγκοσμίως, αλλά άγνωστος από το πανελλήνιο, γενικός γραμματέας του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ) κ. Ευθύμιος Μητρόπουλος, ο Έλληνας Κόφι Ανάν της ναυτιλίας, όπως εύστοχα τον αποκάλεσε ο βαθύς γνώστης των ναυτιλιακών δημοσιογράφος κ. Δημ. Καπράνος. Ακριβώς δε αυτή η σχεδόν παρανοϊκή αγνόηση του μόνου παραγωγικού κλάδου της χώρας μας, που μας κάνει παγκοσμίως υπερήφανους και αντικείμενο φθόνου, τείνει να οδηγήσει και πάλι στην εγκατάλειψη του ελληνικού νηολογίου, αλλά ευτυχώς όχι στον αφελήνισμό της ιδιοκτησίας του. Ο λόγος; Καθυστερούν απελπιστικά τα αναγκαία μέτρα στήριξης της κινδυνεύουσας διεθνώς ανταγωνιστικότητάς του, όπως τουλάχιστον υποστηρίζουν οι Έλληνες εφοπλιστές. Αποτέλεσμα: Μέσα στο εννεάμηνο του 2005, ο υπό ελληνική σημαία στόλος μειώθηκε κατά 2,4% αφού διεγράφησαν από το ελληνικό νηολόγιο 51 πλοία συνολικής χωρητικότητας 1,8 εκατομμυρίων τόνων, όπως επισήμανε σε αποκαλυπτική συνέντευξη

του στην «Αξία» ο εφοπλιστής Νικόλαος Πατέρας. «Υπάρχουν εφοπλιστές που αναγκάζονται να πάρουν τα πλοία τους από το ελληνικό νηολόγιο διότι δεν έχουν ληφθεί τα μέτρα που υποσχέθηκε η κυβέρνηση, ενώ άλλοι θέλουν να σηκώσουν ελληνική σημαία, όμως έτσι τα έξοδά τους θα είναι διπλάσια από κάθε άλλη σημαία», υποστηρίζει ο ίδιος.

Κατεβαίνουμε στους δρόμους και παραληρούμε από εθνική υπερηφάνεια για κάποιες εφήμερες και χωρίς ουσία νίκες των εθνικών ομάδων ποδοσφαίρου και μπάσκετ, που το πολύ πολύ κάνουν πλούσιους κάποιους νεαρούς επαγγελματίες αθλητές. Όμως αγνοούμε, αν δεν περιφρονούμε, τον υπ' αριθμόν ένα συναλλαγματογόνο τομέα της ελληνικής οικονομίας (σε 15 δισ. δολάρια έχει φθάσει το εισαγόμενο ναυτιλιακό συνάλλαγμα ετησίως, δηλαδή περισσότερα και από τον τουρισμό), που εξασφαλίζει απασχόληση σε δεκάδες χιλιάδες Έλληνες, ενώ η κοινωνική συνεισφορά των εφοπλιστών μας είναι από τις πιο εμφανείς και ουσιαστικές, χωρίς ποτέ να θεωρηθεί άξια για να απασχολήσει έστω και μια τηλεοπτική συζήτηση. Μόνο αν συμβεί κάποιο σπάνιο ναυτικό δυστύχημα, δίνεται η ευκαιρία στους νεκροθάφτες κάθε θετικού έργου στην Ελλάδα να βγουν στα πορτοπαράθυρα για να στηλιτεύσουν τους θαλασσοπνίχτες και για να θρηνήσουν τα τυχόν θύματα, αναπόφευκτα για το μεγαλύτερο παραγωγικό κλάδο παγκοσμίως, όπως είναι οι θαλάσσιες μεταφορές, όπου η ελληνική πλοιοκτησία με μερίδιο ιδιοκτησίας 20% περίπου στον παγκόσμιο εμπορικό στόλο είναι και ο πρωταγωνιστής στο παγκόσμιο εμπόριο,



αφού το 90% αυτού διακινείται διά θαλάσσης.

Προσπαθώ, από χρόνια, να εξηγήσω αυτό το φαινόμενο ενός λαού, που από την αρχαιότητα στήριξε την προκοπή του και συνέβαλε καθοριστικά στην πολιτιστική και πολιτική πρόοδο της ανθρωπότητας συνδέοντας την ιστορική πορεία του με τη θάλασσα και αποδεικνύοντας τις αρετές, που τον χαρακτηρίζουν, στον εκτός ελληνικών συνόρων ναυτιλιακό στίβο. Αυτό το εθνικό επίτευγμα, που οποιονδήποτε άλλο λαό θα τον έκανε υπερήφανο, οι δε κυβερνήσεις του θα το διεφύλασσαν ως κόρην οφθαλμού και θα το στήριζαν με κάθε τρόπο, εμείς εδώ στην Ελλάδα έχουμε διδαχθεί να το μισούμε και να το θεωρούμε αιτία δεινών για το λαό μας. Κόμματα, συνδικάτα, διανοούμενοι που συνήθως δεν καταλαβαίνουν τίποτε από τη λειτουργία της εθνικής και της παγκόσμιας οικονομίας, ουκ ολίγοι αμαθείς και ανεύθυνοι σταρ των μέσων ενημέρωσης, καθώς και άπειροι και απληροφόρητοι (ή, μάλλον, παραπληροφορημένοι) νεαροί φοιτητές εν μια φωνή κατηγορούν τους εφοπλιστές ως εκμεταλλευτές του λαού μας, ως φοροφυγάδες, ως στυγνούς εργοδότες. Ατυχώς ελάχιστοι γνωρίζουν ότι η ελληνική εμπορική ναυτιλία δραστηριοποιείται όχι στις ελληνικές θάλασσες (αν συνέβαινε αυτό, δεν θα υπήρχε), αλλά σε όλους τους ωκεανούς του πλανήτη μας και πραγματοποιεί μεταφορές που κατά κανόνα αφορούν εμπορεύματα άλλων χωρών και άλλων λαών. Συνεπώς, οι εφοπλιστές μας πραγματοποιούν τα κέρδη τους και δημιουργούν τον πλούτο τους σε διεθνές πλαίσιο και ερήμην της εμπορικά ανάξιας λόγω

Ελλάδας. Η σχέση τους με την Ελλάδα προκύπτει κυρίως από την ανάρτηση της ελληνικής σημαίας στα περισσότερα από τα πλοία τους, τη χρησιμοποίηση πληρωμάτων, κυρίως αξιωματικών, ελληνικής υπηκοότητας και την εισαγωγή άφθονου ναυτιλιακού συναλλάγματος για την πληρωμή των πληρωμάτων τους, για επενδύσεις και κατανάλωση στην Ελλάδα, όταν είναι κάτοικοι της χώρας μας και έχουν εδώ τα ναυτιλιακά τους γραφεία. Δηλαδή, φέρουν πλούτο στη γενέτειρά τους επειδή αυτοί το θέλουν, αφού αυτός δεν δημιουργείται εδώ στην Ελλάδα, αλλά από τις διεθνείς μεταφορές, που ανατίθεται από ξένους να πραγματοποιούν.

Εμείς όμως, όχι μόνο δεν το εκτιμούμε αυτό, αλλά και το στηλιτεύουμε. Το φαινόμενο θα ήταν παράλογο και ανεξήγητο αν δεν προέκυπτε από την πλύση εγκεφάλου που επί 60 χρόνια υφίστανται οι Έλληνες με στόχο την καταστροφάντηση ενός κλάδου της οικονομίας, ο οποίος, σε αντίθεση με τους περισσότερους άλλους, είναι σχεδόν μόνιμα κερδοφόρος, δεδομένου ότι ανήκει αποκλειστικά στην ιδιωτική πρωτοβουλία, ενώ οι κρατικές ή κρατικοδίαιτες δραστηριότητες στους περισσότερους άλλους τομείς της οικονομίας μας είναι ζημιογόνες και δημιουργούν ελλείμματα αντί πλούτου. Άρα, η ναυτιλία ενοχλεί ως επιτυχημένη και προκαλεί αγανάκτηση στους κρατιστές, που βλέπουν στην επιτυχία των εφοπλιστών τη δική τους οικτρή αποτυχία. Αλλά πέραν της επιτυχίας των εφοπλιστών μας, πολύ σοβαρότερη αιτία αυτής της εναντίον τους πολεμικής είναι το γεγονός ότι το ελληνικό κράτος δεν μπορεί να «βάλει χέρι» στις επιχειρή-



σεις τους, να τις θέσει υπό τον αντιπαραγωγικό και εκβιαστικό έλεγχο της γραφειοκρατίας του και των de facto κατοχικών του δυνάμεων, οι οποίες επιβάλλουν την κυριαρχία τους σε κάθε άλλον Έλληνα και κάθε άλλη επιχείρηση. Και ο λόγος είναι απλός. Και το έχει επιγραμματικά προσδιορίσει ο αείμνηστος Γεώργιος Παπανδρέου, όταν κάποτε είχε πει ότι «τα βαπόρια έχουν προπέλα και φεύγουν». Βλέπετε, ένας βιομήχανος, ένας βιοτέχνης, ένας καταστηματούχος, ένας ξενοδόχος, δεν μπορεί οσάκις καταδυναστεύεται από το ελληνικό κράτος να πάρει το εργοστάσιο, το κατάστημα ή το ξενοδοχείο του και να καταφύγει στην ξενιτιά, αφού αυτά είναι δεμένα με το ελληνικό έδαφος. Ο εφοπλιστής, όμως, οσάκις τον ζορίσουν, αλλάζει σημαία στο πλοίο του και μέσα σε μια μέρα φεύγει σ' άλλη γη κι άλλα μέρη ρίχνοντας μαύρη πέτρα πίσω του.

Και δυστυχώς, λόγω της παγκοσμιοποίησης της οικονομίας και της δυναμικής εισόδου των ραγδαία αναπτυσσόμενων άλλοτε υπανάπτυκτων λαών του Τρίτου Κόσμου και κυρίως της Ασίας, τελικά ακόμα και οι βιομήχανοι και οι βιοτέχνες μας εγκαταλείπουν τη χώρα προκειμένου να επιβιώσουν, καθώς η διεθνής ανταγωνιστικότητα της οικονομίας μας, που ήταν πάντα προβληματική έως ανύπαρκτη, ήδη επιδεινώθηκε εν μέρει και εξ αιτίας της ένταξης στη Ζώνη του Ευρώ, χωρίς την κατάλληλη προετοιμασία, ώστε να εξουδετερωθούν οι αρνητικές συνέπειες και να αξιοποιηθούν περισσότερο τα σχετικά πλεονεκτήματα της Ευρωζώνης.

Τα προαναφερθέντα οφείλονται και σ' έναν άλλο ουσιαστικό λόγο. Το πολιτικό, κομματικό και συνδικαλιστικό μας κατεστημένο και οι διαμορφωτές της κοινής γνώμης, καθώς σπανίως έχουν οποιαδήποτε σχέση με τον κόσμο της παραγωγής και της δημιουργίας πλούτου (είναι συνήθως λαμπροί καταναλωτές και κατά κανόνα χασομέρηδες, το δε Σύνταγμά μας φρόντισε να αποκλείσει από τη Βουλή ακόμα και τους επιτυχημένους επαγγελματίες), δεν μπορεί ή δεν θέλει να κατανοήσει ότι άλλο πράγμα είναι η ποντοπόρος ναυτιλία και άλλο η ακτοπλοΐα. Κάθε άγευστος σχετικής ενημέρωσης Έλληνας, συνεπώς και πολλοί πολιτικοί μας, ταυτίζουν την έννοια της ναυτιλίας με την ακτοπλοΐα. Δηλαδή με εκείνο τον κλάδο, που επειδή δραστηριοποιείται εντός των ελληνικών τεχνών, έχει όλες τις αδυναμίες και τα προβλήματα που κυριαρχούν εν γένει στην ελληνική οικονομία και κοινωνία. Και τα όσα δεινά ζει ο καθημερινός επιβάτης Έλληνας ή ξένος με το ακτοπλοϊκό κομφούζιο, το οποίο χαρακτηρίζει τον κλάδο, οφείλεται σε μεγάλη έκταση στο γεγονός ότι αυτός είναι του χεριού της κρατικής εξουσίας και των σχετικών συνδικάτων. Ο ασφυκτικός κρατικός έλεγ-

χος (κατά παράβαση μάλιστα και των κοινοτικών οδηγιών) και οι γνωστοί συνδικαλιστικοί εκβιασμοί, τροφοδοτούμενοι και από τις κομματικές εξαρτήσεις και το φόβο του πολιτικού κόστους, όπως και από την ανεξέλεγκτη διαφθορά των ελεγκτικών οργάνων, έχουν διαμορφώσει και έναν ακτοπλοϊκό κλάδο κατ' εικόνα και ομοίωση των καταπιεστών του.

Κλείνοντας την παρένθεση περί ακτοπλοΐας, που δεν έχει καμία σχέση με την ποντοπόρο ναυτιλία μας, περί της οποίας ο λόγος, ας μας επιτραπεί να ενθαρρύνουμε την εκπεφρασμένη βούληση της σημερινής κυβέρνησης για να αναδείξει το ουσιαστικό ενδιαφέρον της στη στήριξη και περαιτέρω ανάπτυξη του κλάδου της ποντοπόρου ναυτιλίας και την προσέλκυση, ει δυνατόν, όλων των ελληνικής ιδιοκτησίας σκαφών στο εθνικό νηολόγιο, όπως και των τεραστίων κερδών τους σε παραγωγικές επενδύσεις στη γενέτειρά τους. Αφού η ελληνική ποντοπόρος ναυτιλία είναι η μεγαλύτερη παγκοσμίως, θα πρέπει να αντιμετωπιστεί με ανάλογη της σημασίας της προσοχή. Και αφού στο πλαίσιο της αναπόφευκτης παγκοσμιοποίησης πρόκειται για τον πιο διεθνώς ανταγωνιστικό κλάδο της οικονομίας μας, ας θεωρηθεί επιτέλους και ως πρότυπο για μελέτη και μίμηση, τουλάχιστον από τους Έλληνες επιχειρηματίες που φιλοδοξούν να επιβιώσουν και να αναπτυχθούν εκτός συνόρων. Από και πέρα ας μελετηθεί προσεκτικά η νομοθεσία των ανταγωνιστριών ναυτιλιακών χωρών της Ευρώπης και ας εφαρμοστούν τα όσα και εκείνες έχουν θεσπίσει, ώστε να διατηρηθεί και ενισχυθεί περαιτέρω η διεθνής ανταγωνιστικότητα της ναυτιλίας μας, η οποία, έστω και αν τώρα ζει περίοδο ευφορίας, θα γνωρίσει και πάλι κύκλους με δυσκολίες, οπότε η φυγή από το ελληνικό νηολόγιο θα λάβει επικίνδυνες διαστάσεις. Απαιτείται συνεπώς έγκαιρη προνοητικότητα και με την αναγκαία σύγκλιση προς τα ευρωπαϊκά πρότυπα. Το πολιτικό κόστος που επισείουν απειλητικά κάποιοι συνδικαλιστές-ναυτικοί της ξηράς είναι αμελητέο έως ανύπαρκτο. Αφού οι άνεργοι ναυτικοί είναι ελάχιστοι και, αντίθετα, οι εφοπλιστές αναζητούν και δύσκολα βρίσκουν διαθέσιμους Έλληνες, κυρίως αξιωματικούς, για να επανδρώσουν τα σκάφη τους.

Αντίθετα, είναι ανάγκη να αναληφθεί μεγάλη εκστρατεία προβολής των ναυτικών επαγγελμάτων, ώστε να προσανατολισθούν σ' αυτά οι μόνιμοι αναζητητές εργασίας νέοι μας, ακόμα και οι κατέχοντες άχρηστα πτυχία, τα οποία χορηγούν ακατάσχετα τα θλιβερά ανώτατα εκπαιδευτικά μας ιδρύματα. Ταυτόχρονα, να συνειδητοποιηθεί ότι η ναυτική εκπαίδευση οφείλει να «παράγει» ναυτικούς με τα προσόντα και τις γνώσεις που χρειάζεται η σύγχρονη ναυτιλία (οι σχετικές εισή-

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

γήσεις της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών θα πρέπει να υιοθετούνται αμέσως και προς το γνωστικό αντικείμενο, που πρέπει να καλύπτουν οι δημόσιες ναυτικές σχολές, στις οποίες θα πρέπει να προστεθούν και πάλι



αυστηρά ελεγχόμενες ιδιωτικές). Ας σταματήσει πια αυτή η ασυγκράτητη ροπή των ελληνικών κυβερνήσεων να ικανοποιούν τα εκάστοτε αιτήματα των διδασκόντων ή μελλόντων να προσληφθούν - βολευτούν στις κρατικές σχολές. Οι σχολές αυτές υπάρχουν για να προετοιμάζουν επιτελικά στελέχη για τη ναυτιλία και όχι για να βρίσκουν σε αυτές μόνιμη δουλειά διάφοροι πτυχιούχοι των ΑΕΙ ή συγγενείς αυτών και των συνδικαλιστών του τομέα.

Τέλος, θεωρώ αναγκαίο να υπογραμμίσω με έμφαση την ανάγκη, όλος ο πολιτικός κόσμος της χώρας, και ιδιαίτερα η σημερινή κυβέρνηση, να αναλάβουν υπό την προστασία τους την ελληνική ναυτιλία στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης αντί να συμπλέουν με τόση επιπολαιότητα με εκείνους που αναζητούν αφορμές για να την υπονομεύσουν. Οι Ευρωπαίοι συνεταιίροι μας ενοχλούνται έντονα από το γεγονός ότι μια χώρα όπως η Ελλάδα, που υστερεί σε όλους τους τομείς και

επιδoteίται από τα κοινοτικά ταμεία ως φτωχός συγγενής, κατ' εξαίρεση ξεχωρίζει και έχει ξεπεράσει όλες τις άλλες πανίσχυρες δυνάμεις στον τομέα της εμπορικής ναυτιλίας. Καθώς ο ελληνικός εμπορικός στόλος υπερβαίνει το 50% του συνολικού της Ευρωπαϊκής Ένωσης, θα ήταν φυσικό να συνιστά πρότυπο και να έχει την πλέον βαρύνουσα γνώμη στη ναυτιλιακή πολιτική της Ε.Ε. Και θα το επετύγχανε αν είχε και την αποφασιστική στήριξη της ελληνικής κυβέρνησης, αλλά και όλων των πολιτικών κομμάτων στην Ευρωβουλή, όπου αντίθετα δέχεται ασταμάτητα χτυπήματα από εν πολλοίς υποκριτικές οικολογικές ευαισθησίες εξ αιτίας ενός - δύο ναυαγίων την τελευταία 15ετία, που ρύπαναν τις ατλαντικές ακτές της Ε.Ε. Αντί η ελληνική πλευρά να καταδείξει την πρωταρχική ευθύνη των κυβερνήσεων και των τοπικών αρχών της Ισπανίας και της Γαλλίας για τη ρύπανση των ακτών τους από το ναυάγιο του δεξαμενόπλοιου «Ερικός», ενεπλάκη ακόμα και σε ελληνο-ελληνικό πόλεμο για τα μονοπύθμενα και τα διπύθμενα τάνκερ και ενθάρρυνε την παράβαση από την Ε.Ε. των διεθνών συνθηκών, που διέπουν την παγκόσμια ναυτιλία, ή ακόμα και την αγνόηση κοινοτικών κανονισμών που δεν σεβάστηκαν οι κυβερνήσεις της Γαλλίας και της Ισπανίας (για να μη δυσανεστήσουν τη «σιδηρά» Ισπανίδα επίτροπο κ. Παλάθιο προς χάριν της χρεοκοπημένης Ολυμπιακής). Όταν βγάζουμε μεταξύ μας τα μάτια μας, ακόμα και εκεί που έχουμε πλεονέκτημα και το δίκιο, τότε είμαστε άξιοι της τύχης μας.

Το 2006, έτος οπότε θα κριθεί η αποτελεσματικότητα της βούλησης της ελληνικής Πολιτείας (και εννοώ το σύνολο ει δυνατόν των πολιτικών μας) να προωθήσει τις αναγκαίες και υποδεικνυόμενες από όλους τους διεθνείς οργανισμούς και τα ισχύοντα στην Ε.Ε. διαρθρωτικές μεταρρυθμίσεις, η ελληνική εμπορική ναυτιλία θα πρέπει να αναβαθμισθεί στις προτεραιότητες της προωθούμενης πολιτικής. Είναι διεθνώς ανταγωνιστική, αποδίδει τεράστια ποσά συναλλάγματος, απασχολεί ή μπορεί να απασχολήσει πολλούς νέους μας που αναζητούν μάταια απασχόληση με μέλλον και διαθέτει τεράστιες αποταμιεύσεις (κάπου 20 δισ. ευρώ), που αναζητούν κατάλληλες συνθήκες για να επενδυθούν παραγωγικά. Η συνέχιση της олиγοαρίας, η αναβλητικότητα στην αξιοποίηση αυτού του κορυφαίου κλάδου της ελληνικής επιχειρηματικής δραστηριότητας, θα έχει ως ενδεχόμενο την απώλεια μιας μοναδικής ευκαιρίας για έξοδο από την υπανάπτυξη, αλλά και τη για μίαν ακόμα φορά επαλήθευση της καίριας διαπίστωσης του αείμνηστου Γεωργίου Παπανδρέου πως τα πλοία έχουν προπέλα και φεύγουν.

**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 - ΚΑΛΙΘΕΑ - 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



Εφοπλιστικά κεφάλαια και επενδύσεις στην Ελληνική Οικονομία

Του Γιώργου Αλογοσκούφη
Υπουργού οικονομίας και Οικονομικών

- Η ισχυρή ανάπτυξη της παγκόσμιας οικονομίας, το ευνοϊκό περιβάλλον των χαμηλών επιτοκίων, η δυναμική είσοδος της Κίνας στο παγκόσμιο εμπόριο και ορισμένα συγκεκριμένα χαρακτηριστικά, όπως είναι μεταξύ άλλων η περιορισμένη προσφορά νέων πλοίων και η ανεπάρκεια των λιμενικών υποδομών πολλών χωρών να ανταποκριθούν στην κατακόρυφη αύξηση του έργου, οδήγησαν σε μια εξαιρετικά ευνοϊκή συγκυρία για τον κλάδο της εμπορικής ναυτιλίας από το Νοέμβριο του 2002 μέχρι σήμερα. Αποτέλεσμα της ευνοϊκής αυτής συγκυρίας είναι να έχουν συγκεντρωθεί -και να συγκεντρώνονται καθημερινά- μεγάλα εφοπλιστικά κεφάλαια προς επένδυση. Το γεγονός, όμως, ότι η ναυτιλιακή αγορά υπόκειται σε κυκλικές διακυμάνσεις οδηγεί πολλούς εφοπλιστές στην αναζήτηση νέων επενδυτικών ευκαιριών για την ευρύτερη διασπορά των επενδύσεών τους και εκτός ναυτιλίας, ώστε να επιτύχουν μια διαχρονική εξομάλυνση των αποδόσεων των κεφαλαίων τους.

Σε αυτό το πλαίσιο, η ελληνική οικονομία συναγωνίζεται με όλες τις άλλες οικονομίες του πλανήτη για την προσέλκυση των εφοπλιστικών κεφαλαίων. Είναι, ωστόσο, σε μεγάλο βαθμό ουτοπικό να νομίζει κανείς ότι μεγάλο μέρος των εφοπλιστικών κεφαλαίων θα επενδυθεί στην Ελλάδα, απλά και μόνον διότι κατέχεται από Έλληνες εφοπλιστές, αν δεν υπάρξει πρώτα ένα σύγχρονο και λειτουργικό περιβάλλον για την υλοποίηση επενδύσεων. Αυτό το περιβάλλον διαμορφώνουμε και διασφαλίζουμε με τη μεταρρυθμιστική πολιτική μας.

Το Μάρτιο του 2004, πήραμε τη σκυτάλη της ελληνικής οικονομίας. Μιας οικονομίας με σοβαρά διαρθρωτικά προβλήματα. Τα υψηλά δημοσιονομικά ελλείμματα και η φθίνουσα ανταγωνιστικότητα αποτελούσαν τα συμπτώματα μόνον μιας παρατεταμένης περιόδου κακοδιαχείρισης των δημοσίων οικονομικών, αδιαφάνειας, διόγκωσης του Δημοσίου, γραφειοκρατίας και εσωστρέφειας. Από την πρώτη στιγμή η κυβέρνηση επιδόθηκε σε έναν αγώνα δρόμου για την ανάταξη της οικονομίας. Η αντιμετώπιση των υφισταμένων παθογενειών είναι ο μόνος τρόπος για

να προσελκύσει η Ελλάδα τα επενδυτικά κεφάλαια που έχει ανάγκη, ώστε να αξιοποιήσει αποτελεσματικά τα συγκριτικά της πλεονεκτήματα και τις ευκαιρίες από την ευρωπαϊκή και την παγκόσμια οικονομική ολοκλήρωση. Αποτελεί, δε, και το μόνο τρόπο για να κεφαλαιοποιήσει η Ελλάδα τη θέση της ως χρηματοοικονομικού κέντρου της ευρύτερης περιοχής της Νοτιοανατολικής Ευρώπης και της Ανατολικής Μεσογείου. Μιας περιοχής που για πρώτη φορά από το μεσοπόλεμο ανοίγει και πάλι τις πόρτες της στη διεθνή οικονομία, προσφέροντας σημαντικές ευκαιρίες για αξιόλογες επενδυτικές τοποθετήσεις.

Χωρίς οικονομική ανάπτυξη δεν μπορεί να υπάρξει κοινωνική ευημερία.

οποίαν υλοποιούμε με αποφασιστικότητα και με υπευθυνότητα.

Αν και πολλές από τις μεταρρυθμίσεις είναι πολύ πρόσφατες, έχουμε ενθαρρυντικές ενδείξεις ότι αποδίδουν. Η οικονομία ανταποκρίνεται ζωηρά στο μεταρρυθμιστικό μας πρόγραμμα. Έχουμε ορατά και μετρήσιμα αποτελέσματα. Το δημοσιονομικό έλλειμμα μειώθηκε σημαντικά, κατά 2,3 εκατοστιαίες μονάδες του ΑΕΠ. Παρά τη δυσμενή διεθνή συγκυρία με την αύξηση της τιμής του πετρελαίου και τη στασιμότητα στην Ευρωζώνη, η ανάπτυξη θα κλείσει στο 3,6% για το 2005, έναν από τους υψηλότερους ρυθμούς στην Ευρωζώνη. Οι ιδιωτικές επενδύσεις αυξήθηκαν κατά 9% σε τρέχουσες τιμές τη χρονιά που μας πέρασε, και η ανεργία μειώθηκε



Και δεν μπορεί να υπάρξει ανάπτυξη χωρίς την πραγματοποίηση νέων επενδύσεων. Το μεταρρυθμιστικό μας πρόγραμμα καλύπτει ολόκληρο το φάσμα της οικονομίας, με στόχο την ενδυνάμωση της αναπτυξιακής διαδικασίας μέσα από μια πολιτική δημοσιονομικής εξυγίανσης, μείωσης των φορολογικών συντελεστών, ενθάρρυνσης των επενδύσεων και ενίσχυσης της παραγωγικότητας και της ανταγωνιστικότητας. Αυτό επιτυγχάνεται μέσα από τον περιορισμό της συμμετοχής του Δημοσίου στο ΑΕΠ, τον εξορθολογισμό της λειτουργίας των ΔΕΚΟ, την απλούστευση των διαδικασιών και τον περιορισμό της γραφειοκρατίας, καθώς και την υλοποίηση ενός συγκροτημένου Εθνικού Προγράμματος Μεταρρυθμίσεων για την επίτευξη των στόχων της στρατηγικής της Λισσαβώνας.

Η φορολογική μεταρρύθμιση, ο νέος επενδυτικός νόμος, οι συμπράξεις δημόσιου-ιδιωτικού τομέα, ο νέος νόμος για τις ΔΕΚΟ, η μεταρρύθμιση του ασφαλιστικού των τραπεζών, η νέα γενιά αποκρατικοποιήσεων, ο επανασχεδιασμός της εξαγωγικής πολιτικής της χώρας, η μεταρρύθμιση του ωραρίου λειτουργίας των καταστημάτων και η αντιμετώπιση των ποικίλων αγκυλώσεων που κατά το παρελθόν περιόρισαν τις επιδόσεις της οικονομίας μας, αποτελούν το βασικό κορμό της πολιτικής μας για μια δυναμική οικονομία. Μιας πολιτικής με σχέδιο και συγκρότηση, την

στο 9,7% το τρίτο τρίμηνο του 2005 από 11,4% το Μάρτιο του 2004. Στους πρώτους δέκα μήνες του 2005, οι εξαγωγές αυξήθηκαν κατά 12,8% σε σχέση με το αντίστοιχο διάστημα το 2004. Ο τουρισμός επίσης σημείωσε μια ισχυρή επίδοση σε σχέση με πέρυσι. Η βελτίωση της κερδοφορίας των εισηγμένων επιχειρήσεων υπερβαίνει το 20%. Και η βελτίωση κάθε μέρα συνεχίζεται, ενώ παράλληλα δημιουργούνται νέες επενδυτικές ευκαιρίες.

Έχω τη βεβαιότητα ότι στο νέο περιβάλλον της ελληνικής οικονομίας, τα εφοπλιστικά κεφάλαια θα μπορέσουν να πραγματοποιήσουν μια επιτυχημένη απόβαση στην ξηρά. Έχουν διαμορφωθεί οι προϋποθέσεις για την υλοποίηση σοβαρών επενδυτικών σχεδίων στον τουρισμό, στην ενέργεια και στην παροχή υπηρεσιών γενικότερα, ενώ διαμορφώνονται και οι προϋποθέσεις για την υλοποίηση σοβαρών επενδύσεων στα υψηλής ποιότητας αγροτικά προϊόντα, όπως είναι το λάδι ή τα βιολογικά προϊόντα, για τα οποία υπάρχει μεγάλη ζήτηση στο εξωτερικό. Το 2006 είναι μια χρονιά εφαρμογής και απόδοσης των μεταρρυθμίσεων. Η κυβέρνηση δεσμεύεται ότι θα συνεχίσει να διαμορφώνει, με σύνεση και αποφασιστικότητα, μια πολιτική ευθύνης και προοπτικής με σταθερό προσανατολισμό προς την ανάπτυξη, την απασχόληση και την κοινωνική ευημερία.



Πλοίαρχος: Μείωση ή επίταση της ευθύνης;

Στη σύγχρονη εποχή οι εξουσίες του πλοιάρχου έχουν σε μεγάλο βαθμό περιοριστεί από το νομοθέτη ή αποδυναμωθεί στην πράξη από τη θαυμαστή πρόοδο της ναυτικής τεχνικής. Δεν θα ακριβολογούσε όμως κανείς, αν έλεγε ότι ο πλοίαρχος έχει κατέλθει στην τάξη του ναυτεργάτη. Ο πλοίαρχος εξακολουθεί να έχει τη διοίκηση επάνω στο πλοίο, να ασκεί εξουσία στους επιβαίνοντες σ' αυτό, να λαμβάνει κάθε αναγκαίο μέτρο, στο πλαίσιο των ισχυόντων κανονισμών, για την τήρηση της τάξης, της πειθαρχίας και της υγιεινής, για την ασφάλεια του πλοίου, των επιβαινόντων και του φορτίου και για την απρόσκοπτη και αβλαβή ως προς το θαλάσσιο περιβάλλον τεχνική καθοδήγησή του.

Ενόψει των διοικητικών αυτών εξουσιών του ο πλοίαρχος επιφορτίζεται με πολυάριθμα καθήκοντα που σχετίζονται με τη συγκρότηση του πληρώματος, την από μέρους του διαπίστωση της ικανότητας του πλοίου προς πλου, τον εφοδιασμό του με τρόφιμα και νερό, τον έλεγχο της μη εισαγωγής στο πλοίο ναρκωτικών, οιοπονευματικών ποτών, όπλων και εύφλεκτων ή επικίνδυνων υλών, την παραλαβή επαναπατριζόμενων, την τήρηση βιβλίων και ναυτιλιακών εγγράφων, τη σύνταξη ληξιαρχικών πράξεων γεννήσεων ή θανάτου καθώς και διαθηκών, την παροχή βοήθειας σε κινδυνεύοντες στη θάλασσα, τη διενέργεια προανακριτικών πράξεων, την άσκηση πειθαρχικής εξουσίας κ.ά.

Η θάλασσα, εξάλλου, αποτελεί ένα ιδιόμορφο πεδίο. Οι κίνδυνοι της θαλασσοπλοΐας, όπου κι αν αυτή γίνεται, είναι, παρά τις θαυμαστές προόδους της ναυτικής τεχνικής, συχνόι και πολύ σοβαροί. Η ναυπήγηση ολοένα μεγαλύτερων πλοίων και η μεταφορά τεράστιων ποσοτήτων υδρογονανθράκων και άλλων επικίνδυνων ουσιών δημιούργησαν νέους κινδύνους κατά τη ναυσιπλοΐα που υπαγόρευσαν τη λήψη μέτρων πρόληψης και περιορισμού των ατυχημάτων και προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Ενόψει όλων αυτών η διακυβέρνηση ενός σύγχρονου πλοίου απαιτεί ιδιαίτερες σωματικές και πνευματικές δυνάμεις, καλή επιστημονική και τεχνική κατάρτιση, εξαιρετική εμπειρία, επίδειξη πνεύματος επιμέλειας και επαγρύπνησης για την αντιμετώπιση κινδύνων που δεν αφορούν μόνο το πλοίο, το φορτίο, το πλήρωμα και τους επιβάτες, αλλά και τρίτους που διαμένουν εκτός του πλοίου και δεν έχουν καμία σχέση με αυτό.

Η πολυπλοκότητα και η δυσκολία που παρουσιάζουν, ως προς την εκτέλεση, τα ανωτέρω ποικίλα καθήκοντα, περιάγουν πολλές φορές ένα μέσο συνετό πλοίαρχο σε θέση που, αν δεν τον εμποδίζει να δώσει λύση, διευκολύνει την από μέρους του εσφαλμένη εκτίμηση. Γι' αυτό και δεν έλειψαν στη θεωρία και στην πράξη οι υποστηρίζοντες ότι η άσκηση του επαγγέλματος του πλοιάρχου περιλαμβάνει τη λήψη αποφάσεων και την εκτέλεση πράξεων που είναι επιρρεπείς προς τη ζημία και δικαιολογούν ως ένα βαθμό λαθεμένες εκτιμήσεις. Υπό το πρίσμα αυτό προτείνουν, υπό ορισμένες προϋποθέσεις, τον αποκλεισμό της αστικής ευθύνης του πλοιάρχου. Κατά τους υποστηρικτές της εκδοχής αυτής, ο πλοίαρχος που ενεργεί στο πλαίσιο των ανατεθειμένων

σ' αυτόν καθηκόντων, δεν πρέπει να έχει προσωπική ευθύνη προς τρίτους ή προς τον πλοιοκτήτη για πράξεις ή παραλείψεις που δεν προέρχονται από δόλια ή βαρέως αμελή συμπεριφορά του. Για τις πράξεις ή παραλείψεις αυτές αρκεί η αστική ευθύνη του πλοιοκτήτη προς τους τρίτους. Όσον αφορά την ποινική ευθύνη του πλοιάρχου, είναι καιρός να επανεξετασθεί αυτή προς την κατεύθυνση μιας γενικότερης ελάφυνσής της που σκοπό θα έχει να τιμωρήσει μόνο τις πράξεις ή παραλείψεις του πλοιάρχου που συνιστούν παραβάσεις από δόλο ή παντελή αδιαφορία προς τις υποχρεώσεις επιμέλειας και ασφάλειας που επιβάλλει σ' αυτόν ο νόμος. Στις περιπτώσεις αυτές πρέπει να συνεκτιμώνται η επιδεικνυόμενη συνήθως κανονική επιμέλεια, η φύση των υποχρεώσεων, οι εξουσίες και τα μέσα που διέθετε ο πλοίαρχος για την ενάσκησή τους.

Ωστόσο, δεν είναι λίγοι αυτοί που αντιλέγουν. Αναγνωρίζουν τις μεγάλες δυσκολίες του επαγγέλματος του πλοιάρχου, προβάλλουν όμως ότι η ελάφυνση της ευθύνης του θα προκαλέσει χαλάρωση κατά την ενάσκηση των καθηκόντων του που θα αυξήσει τις ζημιολογικές συμπεριφορές. Ο παράγοντας αυτός καθοδήγησε τον Έλληνα νομοθέτη να θεωρήσει τον πλοίαρχο ως αστικά υπεύθυνο για κάθε πταίσμα (ΚΙΝΔ, άρθρ. 40) και να καθορίσει με ευρύτητα την ποινική του ευθύνη, ιδίως σε περιπτώσεις ναυτικών ατυχημάτων και ακούσιων ρυπάνσεων.

Σχετικά πρέπει να επισημάνει κανείς ότι η καταδίκη πλοιάρχου προς αποζημίωση αποτελεί ασύνθετο φαινόμενο. Αντίθετα είναι πιο συχνές οι ποινικές καταδίκες. Οι καταδίκες όμως για συνήθη επαγγελματικά πταίσματα είναι συζητήσιμες, καθόσον μάλιστα δεν μπορεί να υποστηριχθεί βάσιμα ότι ενισχύουν την ανάπτυξη επαγγελματικής συνείδησης. Αντίθετα επηρεάζουν αρνητικά ως ένα βαθμό αυτούς που σκέπτονται να σταδιοδρομήσουν στη θάλασσα. Ενόψει του γεγονότος ότι η Ε.Ε. έχει θέσει σε κίνηση διαδικασίες που επιβαρύνουν μάλλον την ευθύνη του πλοιάρχου, ιδίως την ποινική, ήλθε, φρονούμε, το πλήρωμα του χρόνου για να γίνει μια ευρύτερη συζήτηση σε σχέση με το ζήτημα, μια συζήτηση που δεν θα απορριφθεί ευθής εξαρχής διότι δήθεν καλλιέργει ζιζάνια στη χλωρίδα της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, αλλά θα βασιστεί σε μια εκτενή και προσεκτική έρευνα της νομολογίας (πολιτικής, ποινικής και διοικητικής).





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



TOP TANKERS INC.

TOP TANKERS INC., 109-111, MESSOGION AVE., POLITIA CENTER, BLDG C1, 115 26 ATHENS, GREECE
TEL.: +30210-69.78.000, FAX: +30210-69.22.168, E-MAIL: ops@toptankers.com

www.toptankers.com



Η ακατάβλητη του Έλληνα ναυτίλου ζωτικότητα

Η ανάγνωση των «Ναυτικών Χρονικών» του Ιανουαρίου 1936 οδηγεί αναπόφευκτα τον αναγνώστη σε συγκρίσεις ανάμεσα στις συνθήκες και τις προοπτικές που είχαν διαμορφωθεί τότε για την ελληνική ναυτιλία και τις σημερινές.

Σε ό,τι αφορά το γενικότερο πολιτικό πλαίσιο, αξίζει να επισημανθεί η αναφορά του κυρίου άρθρου του περιοδικού στις ανώμαλες πολιτικές συνθήκες που επικρατούσαν στη χώρα μας την περίοδο εκείνη και η πίστη ότι από τις επικείμενες εκλογές θα προέκυπτε παγίωση της ομαλότητας στον τόπο. Δυστυχώς, οι προσδοκίες αυτές δεν επαληθεύτηκαν, αφού οκτώ μήνες αργότερα η χώρα βρισκόταν υπό δικτατορικό καθεστώς. Έντονη είναι η αγωνία των συντακτών για την απουσία ενεργούς μέριμνας του κράτους τότε ως προς την αναδιοργάνωση του κλάδου σε αντίθεση με τις πρωτοβουλίες άλλων ανταγωνιστικών χωρών.

Σήμερα, όποιες και να είναι οι διαφορές απόψεων αναφορικά με την ασκούμενη ναυτιλιακή πολιτική, σε καμιά περίπτωση δεν μπορεί να λεχθεί καλόπιστα ότι υπάρχει κρατική αδιαφορία. Το αντίθετο μάλιστα.

Επηρεασμένος από το κλίμα της εποχής, ο συντάκτης του κυρίου άρθρου ζητούσε μέτρα «πειθαναγκασμού του ελληνικού κεφαλαίου» για τη χρηματοδότηση της αναδιοργάνωσης της ελληνικής ναυτιλίας.

Σήμερα, χωρίς κανένα πειθαναγκασμό ή κρατικά κίνητρα –σε αντίθεση με ό,τι συμβαίνει σε πολλές ναυτιλιακές χώρες–, οι δεσμοί της ελληνόκτητης ναυτιλίας με την ελληνική κεφαλαιαγορά είναι πλέον ισχυροί: Εκτιμάται πως το 20% της συνολικής χρηματοδότησης της ελληνόκτητης ναυτιλίας προέρχεται από το ελληνικό τραπεζικό σύστημα. Το στοιχείο είναι η περαιτέρω ενίσχυση των δεσμών αυτών και η ανάπτυξη του εθνικού ναυτιλιακού cluster.

Ειδικότερα ως προς τη μόρφωση του «εμπύχου δυναμικού» εντυπωσιάζει η απουσία συγκροτημένης πολιτικής παρά το γεγονός ότι και πριν από εβδομήντα χρόνια στη διεθνή ναυτιλιακή κονίστρα οι Έλληνες πετύχαιναν σημαντικές νίκες. Τις νίκες αυτές ο συντάκτης αποδίδει στην «ακατάβλητη του Έλληνα ναυτίλου ζωτικότητα».

Ο συντάκτης τονίζει ότι η παραδοσιακή ναυτοσύνη των Ελλήνων αποτε-

λεί το μόνο ουσιαστικό πλεονέκτημα έναντι του διεθνούς ανταγωνισμού, αλλά η πρακτική εμπειρία δεν αρκεί σε μίαν εποχή αλματώδους προόδου για την αντιμετώπισή του.

Μάλιστα, εκφράζεται ο θαυμασμός πώς τα καταφέρνουν σε ένα δύσκολο επάγγελμα, άνθρωποι που δεν είχαν τύχει ούτε στοιχειώδους εκπαίδευσης. Η κριτική είναι έντονη προς την εφοπιστική πλευρά για την απουσία συλλογικού ενδιαφέροντος για την απόκτηση ικανών και μορφωμένων ναυτικών.

Η κριτική είναι έντονη και προς την πλευρά του κράτους, που εμφανίζεται περίπου ως Πόντιος Πιλάτος έναντι του προβλήματος.

Υπήρχε βεβαίως η Σχολή της Ύδρας, αλλά κατά το συντάκτη, οι απόφοιτοί της δεν διέφεραν σε γνώσεις και ικανότητα από τους αποφοίτους των ιδιωτικών σχολών, όπου φαίνεται ότι επικρατούσε η συναλλαγή.

Ο συντάκτης καταλήγει σε εκκλήσεις προς το κράτος να επιδείξει τη δέουσα φροντίδα για τη ναυτική εκπαίδευση, αποφεύγοντας παράλληλα τις κομματικές επεμβάσεις.

Σήμερα, η συλλογική δράση από πλευράς κράτους και κοινωνικών εταίρων για την εκπαίδευση του ανθρώπινου παράγοντα στη ναυτιλία αναμφίβολα είναι έντονη. Αλίμονο αν δεν ήταν. Ωστόσο, το ζητούμενο είναι η συνεχής ποσοτική βελτίωσή του, όπως επιβάλλουν ο διεθνής ανταγωνι-

σμός και οι διεθνείς συμβάσεις, σε συνδυασμό με την προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα και την αναβάθμιση του κύρους του ναυτικού στην κοινωνία, και ως άμεσο μέτρο είναι η θεσμική αναβάθμιση και αναδιάρθρωση της ναυτικής εκπαίδευσης με το σχέδιο νόμου που έχει προωθηθεί προς ψήφιση στη Βουλή.

Με τις ρυθμίσεις που προβλέπονται επιτυγχάνεται ο άριστος συνδυασμός εκπαίδευσης και κατάρτισης, ώστε να αναγνωρίζεται το καταληκτικό δίπλωμα των πλοιάρχων και μηχανικών Α' με το πτυχίο των ΤΕΙ.

Με τη ρύθμιση αυτή δίνεται η δυνατότητα για την αποτελεσματικότερη αξιοποίηση των ναυτικών σε θέσεις στο ευρύτερο ναυτιλιακό cluster μετά το τέλος της θαλάσσιας υπηρεσίας τους.

Οι ΑΕΝ και το ΚΕΣΕΝ αναβαθμίζονται μέσω της αναμόρφωσης του συστήματος πρόσληψης, αξιολόγησης, επιμόρφωσης και εξέλιξης του διδακτικού προσωπικού κατ' αναλογία των ΤΕΙ και της βελτίωσης της υλικοτεχνικής υποδομής. Η διδακτέα ύλη αναθεωρείται ως προς τις νέες απαιτήσεις της τεχνολογίας και εμπλουτίζεται με τις νέες δυνατότητες της πληροφορικής.

Παράλληλα, δίνεται η δυνατότητα οργάνωσης και λειτουργίας της ιδιωτικής ναυτικής επαγγελματικής κατάρτισης και επιμόρφωσης.





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

N. LEVENTERIS S.A.

shipping ropes



*mooring ropes
and wire ropes for the* **21st** *century*

Η Ελλάδα μαραζώνει λόγω παρωχημένων νοοτροπιών και έλλειψης οράματος

Του **Γεωργίου Γράτσου**

Προέδρου Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος (ΝΕΕ)



Ξεκινώντας θα ήθελα να ευχηθώ καλή χρονιά στα «Ναυτικά Χρονικά», σε όλους τους συναδέλφους και σε όλους αυτούς οι οποίοι συνιστούν το ναυτιλιακό πλέγμα της Ελλάδας.

Όπως γνωρίζετε, η ναυτιλία το 2004 προσέφερε στην εθνική οικονομία 12,4 δισ. ευρώ, ποσό που αντιστοιχεί στο 7% του ΑΕΠ, καλύπτοντας έτσι το 37,3% του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών. Τα δημόσια έσοδα από τη ναυτιλία ήταν της τάξεως των 2,3 δισ. ευρώ, αντιπροσωπεύοντας το 5% των καθαρών εσόδων του τακτικού προϋπολογισμού. Οι άμεσα εργαζόμενοι στη ναυτιλία ανήρχοντο σε 50.000 περίπου, ενώ οι έμμεσα εξαρτώμενοι σε 250.000, σύμφωνα με μελέτη του Πανεπιστημίου Πειραιώς.

Παρά ταύτα, τα ΜΜΕ ασχολούνται με τη ναυτιλία μόνον όταν υπάρχουν προβλήματα στα δρομολόγια, ατυχήματα ή προκαλούνται ρυπάνσεις και άλλα τινά. Μεγάλες επικεφαλίδες υπάρχουν μόνο στα δυσάρεστα, αλλά ποτέ για την τεράστια προσφορά της ναυτιλίας στην εθνική οικονομία. Είναι σαν να μην υπάρχει καν. Κανείς, δε, δεν ασχολείται με το πώς θα μπορέσει η προσφορά αυτή να μεγιστοποιηθεί.

Είναι γνωστό ότι η ελληνόκτητη ναυτιλία από το 2000 και εντεύθεν παρουσιάζει μείωση του αριθμού των πλοίων και υποτονική ανάπτυξη. Μεταξύ των 2000 και 2005, ο αριθμός των πλοίων της ελληνόκτητης ναυτιλίας μειώθηκε κατά 6,9% ενώ ο λοιπός παγκόσμιος στόλος αυξήθηκε κατά 5,6%. Όσον αφορά τη χωρητικότητα dw, ο ελληνόκτητος στόλος αυξήθηκε κατά 20,9%, ενώ ο λοιπός παγκόσμιος στόλος αυξήθηκε κατά 29,1%. Το φαινόμενο αυτό είναι ανησυχητικό και σηματοδοτεί ότι κάτι δεν πάει τόσο καλά όσο θα μπορούσε στον κρίσιμο αυτό κλάδο της ελληνικής οικονομίας. Αν η ελληνόκτητη ναυτιλία συνεχίσει να χάνει μερίδιο αγοράς, σύντομα μπορεί να υπάρξει και συρρίκνωση των εισροών.

Πολύ σωστά επισημαίνεται ότι τα ΜΜΕ παίζουν σημαντικό ρόλο στη διαμόρφωση της κοινής γνώμης. Σ' αυτή την εποχή της παγκοσμιοποίησης, διαφάνειας και, ως εκ τούτου, εξωστρέφειας, τα ΜΜΕ πρέ-

πει να παίζουν θετικό ρόλο σε αυτή τη μεγάλη ελληνική βιομηχανία. Για να το κάνουν αυτό, όμως, είναι απαραίτητο οι συντάκτες να ενημερώνουν σωστά.

Θα ήθελα να αναφερθώ σε λίγες έννοιες που φαίνεται να είναι συγχυμένες:

- Η ανταγωνιστικότητα κάθε οικονομίας είναι το επιθυμητό. Μέσω αυτής μειώνεται ο πληθωρισμός. Με την παγκοσμιοποίηση τούτο είναι ακόμη εμφανέστερο, καθ' ότι μέσω της ανάπτυξης του εμπορίου πέφτουν τα προστατευτικά τείχη που συντηρούσαν μη ανταγωνιστικές πρακτικές και θέσεις εργασίες. Όλοι θυμόμαστε την πρόσφατη εποχή του υψηλού πληθωρισμού στην Ελλάδα, την οποία συντηρούσαν τα διάφορα προστατευτικά μέτρα, θυμόμαστε τα τότε υψηλά επιτόκια και το μαρασμό της οικονομίας.
- Η παγκοσμιοποίηση έχει ως αποτέλεσμα τη ραγδαία ανάπτυξη της παγκόσμιας οικονομίας και τη βελτίωση του βιοτικού επιπέδου μεγάλου μέρους του πληθυσμού της γης. Έτσι, έμπρακτα προωθούνται τα ίσα δικαιώματα, επιτυγχάνεται η παγκόσμια συνοχή και η ειρήνη που απολαμβάνουμε τα τελευταία 60 χρόνια.
- Το βιοτικό επίπεδο δεν έχει σχέση με την ονομαστική αμοιβή αλλά με το τι μπορεί ο μέσος πολίτης να αγοράζει με μία ώρα εργασίας. Αυτό διεθνώς λέγεται purchasing power parity (PPP). Για



παράδειγμα, στην Ιαπωνία την τελευταία δεκαετία ο πληθωρισμός είναι αρνητικός, οι τιμές μειώνονται αλλά και οι αποδοχές. Το βιοτικό επίπεδο, όμως, δεν έχει ουσιαστικά αλλοιωθεί.

- Ζούμε σε μια κοινωνία υπηρεσιών. Σύμφωνα με το διοικητή της Τραπέζης Ελλάδος, οι υπηρεσίες αποτελούν το 72% του ΑΕΠ. Οι υπηρεσίες χρειάζονται περισσότερη γνώση. Ως εκ τούτου, ικανότητα και γνώση είναι τα μέσα που θα μπορούν να εξασφαλίζουν στο μέλλον εργασία. Η Πολιτεία, αναγνωρίζοντας αυτό, προσπαθεί και προχωράει στη διά βίου εκπαίδευση. Ενώ κλείνουν πολλές μη ανταγωνιστικές επιχειρήσεις, ανοίγουν άλλες. Η γνωστή εταιρεία Διαδικτύου Google ιδρύθηκε το 1998 από δύο νέους κάτω των 30 ετών, σήμερα έχει κεφαλαιοποίηση μεγαλύτερη κατά δέκα φορές από την Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος, αξίζει δε όσο όλες οι εισηγμένες εταιρείες του Ελληνικού Χρηματιστηρίου μαζί!!! Εξυπακούεται ότι έχει δημιουργήσει πάρα πολλές καινούργιες θέσεις εργασίας. Αυτά μπορεί να προσφέρει η κοινωνία της γνώσης και γι' αυτό, παρά το υψηλό της κόστος, η Αμερική είναι ανταγωνιστική, έχει πολλά-πλάσιους ρυθμούς ανάπτυξης από την Ευρώπη, δημιουργεί πολλές θέσεις εργασίας και βεβαίως έχει πολύ μικρότερο ποσοστό ανεργίας.

Στην κοινωνία της γνώσης, καλή αμοιβή έχουν όσοι μπορούν να προσθέσουν αξία στην οικονομία, εξ άλλου η προσφορά αυτής της αξίας είναι το οικονομικό στοιχείο που φορολογείται από το γνωστό σε όλους μας φόρο προστιθέμενης αξίας (ΦΠΑ). Μη ανταγωνιστικές πρακτικές αφαιρούν αξία και αν δεν καταργηθούν έγκαιρα, βλάπτουν την οικονομία.

- Για να υπάρχει προσφορά εργασίας πρέπει να γίνονται επενδύσεις. Παγκοσμίως οι ξένες άμεσες επενδύσεις (Foreign Direct Investment-FDI) δημιουργούν θέσεις εργασίας όπου πραγματοποιούνται. Πραγματοποιούνται, δε, εκεί όπου υπάρχουν ελκυστικές συνθήκες. Όπου οι συνθήκες δεν προσφέρονται δεν γίνονται επενδύσεις, ως εκ τούτου δεν δη-

μιουργούνται θέσεις εργασίας και αυξάνεται η ανεργία.

- Όπως ο κάθε καταθέτης κυνηγά το μεγαλύτερο επιτόκιο, έτσι και ο κάθε επενδυτής ζητάει μεγαλύτερο κέρδος. Εξ άλλου οι επενδυτές, μικροί ή μεγάλοι, είμαστε οι ίδιοι πολίτες οι οποίοι, μέσω των γενικών συνελεύσεων των εισηγμένων εταιρειών, ζητούμε μεγαλύτερα κέρδη. Άρα, εκτός αν στην Ελλάδα όλοι πάσχουμε από ομαδική σχιζοφρένεια, εμείς θέλουμε τις εταιρείες ανταγωνιστικές και κερδοφόρες. Γιατί όμως άλλα λένε τα ΜΜΕ;
- Τα κέρδη φορολογούνται και οι φόροι εισπράττονται από τις κυβερνήσεις για να κάνουν την κοινωνική πολιτική που ζητούν οι πολίτες. Όσο μεγαλύτερα τα κέρδη, τόσο περισσότεροι οι εισπράττονται φόροι, τόσο πιο γενναιόδωρη η κοινωνική πολιτική. Προέχει όμως να μεγαλώσει η πίτα.

Άρα, για να έχουν δουλειά και γενναιόδωρη κοινωνική πολιτική, οι πολίτες ζητούν εύρωστες εταιρείες με περισσότερα κέρδη. Όσο πιο αποδοτικά λειτουργεί το κράτος, τόσο περισσότερες οι κοινωνικές απολαβές των πολιτών. Αυτή την απλή οικονομική αλυσίδα πρέπει να έχουν στο μυαλό τους τα ΜΜΕ για να συμβάλουν στη σωστή ενημέρωση του πολίτη, γνωρίζοντας ότι οι όποιες νομοθετημένες στρεβλώσεις ενός οικονομικού συστήματος αποβαίνουν τελικά εις βάρος των εργαζομένων της χώρας. Για την Ελλάδα είναι προφανές πως οι στρεβλώσεις είναι μεγάλες και πολλές. Καθημερινά η χώρα μας αποκτά νέα, χαμηλότερη θέση στους διεθνείς δείκτες ανταγωνιστικότητας, δεν προσελκύει επενδύσεις και έτσι δεν μειώνεται γρήγορα η ανεργία.

Πώς τώρα επηρεάζουν αυτά τη ναυτιλία;

Στην αρχή αυτού του κειμένου ανέφερα ότι η ελληνική ποντοπόρος ναυτιλία, στην οποία εργάζονται σε πλοία και γραφεία περίπου 50.000 Έλληνες, έδωσε εργασία σε άλλους περίπου 250.000 Έλληνες. Δηλαδή πενταπλάσιο

αριθμό. Με την παρατηρούμενη απώλεια μεριδίου αγοράς της ελληνόκτητης ναυτιλίας, είναι πιθανή η συρρίκνωσή της. Αυτό θα σημάνει και συρρίκνωση των εισροών. Έτσι θα μειωθούν πολλαπλάσιες εξαρτημένες θέσεις εργασίας.

- Το συμφέρον της Ελλάδας είναι να συνεχίσει να αυξάνεται η κερδοφορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας, να αυξάνονται τα πλοία και οι εισροές, άρα και οι εξαρτημένες θέσεις εργασίας. Για να συμβαίνει αυτό πρέπει να βελτιώνεται η ανταγωνιστικότητα της ναυτιλίας, να μην υπάρχουν νομοθετημένες, μη ανταγωνιστικές θέσεις εργασίας, που θα φέρουν με μαθηματική ακρίβεια το αντίθετο αποτέλεσμα.
- Το αποτέλεσμα νομοθετημένων ή ανελαστικών θέσεων εργασίας και εμμονή στα «κεκτημένα» είναι το κλείσιμο των επιχειρήσεων και το

Η Βουλή, όταν νομοθετούσε το μικρότερο όριο ηλικίας, δεν είχε λάβει υπ' όψιν της ότι οι ναύλοι θα έπρεπε να ακριβύνουν για να κάνουν απόσβεση τα πλοία στο μικρότερο χρόνο. Δεν διαπίστωσε, δε, κανένας ότι τα πλοία δεν είχαν αρκετή κερδοφορία για να ανανεώνονται. Τώρα μόνο συνειδητοποιούμε ότι το 2008 θα έχουν αποσυρθεί τα μισά.

Χωρίς καλή σύνδεση των νησιών, αφ' ενός δεν εξυπηρετούνται οι νησιώτες μας και αφ' ετέρου ούτε προάγεται η τουριστική ανάπτυξη των νησιών μας. Τούτο δε σε μια χώρα υπηρεσιών, που ουσιαστικούς οικονομικούς στυλοβάτες έχει μόνον τη ναυτιλία και τον τουρισμό.

- Η παραπληροφόρηση επικρατεί όταν εμφανίζονται προβλήματα ή ενίοτε και ατυχήματα. Στο προ ετών ναυάγιο του «ΔΥΣΤΟΣ» κάποιος δοκησίσοφος δημοσιογράφος είπε ότι το πλοίο ήταν ακατάλληλο να



χάσιμο θέσεων εργασίας. Κάποτε είχαμε πολλά ελληνικής σημαίας κρουαζιερόπλοια, τώρα δεν έχουμε σχεδόν κανένα, με αποτέλεσμα να υπάρχουν μεγάλες απώλειες και στα παράπλευρα επαγγέλματα που κάποτε ανθούσαν και έδιναν δουλειά σε πολλούς.

Στην Ελλάδα, για να διεκδικήσουμε κάτι κάνουμε αλληπάλληλες απεργίες, οι οποίες κοστίζουν στο σύνολο. Τουναντίον, όταν απεργούν οι Ιάπωνες, φορούν μαύρα περιβραχιόνια αλλά συνεχίζουν να εργάζονται. Αυτή η συνειδητοποίηση της οικονομικής πραγματικότητας ανέβασε την Ιαπωνία στα ύψη. Εδώ μας ικανοποιεί να γκρεμίζουμε το κάθε τι βροντοφωνάζοντας εμπρηστικά συνθήματα χάριν εντυπωσιασμού με αδόκιμους όρους, όπως λόγου χάρι «εφοπλιστές-ληστές».

- Διαμαρτύρονται οι νησιώτες, και δικαίως, και απαιτούν καλύτερες ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες. Οι πλοιοκτήτες δεν ανανεώνουν τα πλοία τους, το δε 2008 εκτιμάται ότι θα έχουμε τα μισά ακτοπλοϊκά πλοία. Με το νόμο 2932/01, η Πολιτεία νομοθέτησε, πρωτοτυπώντας διεθνώς, όριο ηλικίας 30 ετών. Οι ναύλοι ορίζονται από την κυβέρνηση και έχουν σημαντικό ποσοστό φόρων υπέρ τρίτων. Αν συνεκτιμηθούν αυτά, δείχνουν ότι το ακτοπλοϊκό μας σύστημα έχει σημαντικές δυσλειτουργίες. Κανένας δε δεν έχει συνειδητοποιήσει ότι για να υπάρχει μικρής ηλικίας στόλος, ο επιβάτης πρέπει να πληρώσει ακριβότερο εισιτήριο, τα δε ΜΜΕ αρέσκονται να μιλούν για «σαπάκια». Λίγο τους απασχολεί ότι στον υπόλοιπο κόσμο δεν υπάρχει όριο ηλικίας στα επιβατηγά πλοία, τα οποία πληρούν τους νέους κανονισμούς. Ας σημειωθεί ότι το «Queen Elizabeth II» είναι 37 ετών και το «Norway» 45 ετών, τα οποία ταξιδεύουν με χιλιάδες επιβάτες ανά τους ωκεανούς.

ταξιδεύει σε ανοικτή θάλασσα γιατί «δεν είχε καρίνα», προφανώς μπερδεύοντάς το με ιστιοπλοϊκό. Και τούτο ελέγχθη στη χώρα με τη μεγαλύτερη ναυτιλία στον κόσμο!!!

Καταλήγοντας, τα ΜΕΕ έχουν την υποχρέωση να προσφέρουν ορθή πληροφόρηση, για να διαμορφώνεται σωστά και ανεπηρέαστα η κοινή γνώμη, όχι να καταφεύγουν στην εύκολη λύση του εντυπωσιασμού μεγεθύνοντας τα ατυχήματα ή λαϊκίζοντας σε ζωτικά θέματα αφορώντα πιθανώς το μεγαλύτερο κλάδο της εθνικής οικονομίας. Για να γίνει όμως αυτό, χρειάζεται γνώση του αντικειμένου και οικονομική παιδεία. Είναι δύσκολο να μεταδώσει κάποιος σωστά κάτι που δεν καταλαβαίνει.

Η Ελλάδα είναι μία χώρα προικισμένη. Είναι σε καίριο σημείο στο παγκόσμιο δίκτυο μεταφορών, έχει θαυμάσια φύση και παραλίες, έχει δε και δύο συναφείς, σημαντικές δραστηριότητες, τη ναυτιλία και τον τουρισμό. Αξιοποιώντας αυτές θα μπορούσε να γίνει το ναυτιλιακό, επιχειρηματικό και τουριστικό κέντρο της Νοτιοανατολικής Ευρώπης. Αντ' αυτών μαράζωνι λόγω παρωχημένων νοοτροπιών και ελλείμματος οράματος.

Για να αναπτυχθεί περαιτέρω η ναυτιλία και οι συναφείς με αυτήν υπηρεσίες να προσφέρουν περισσότερα στην εθνική οικονομία, να δημιουργήσουν δε πολλαπλάσιες θέσεις εργασίας, πρέπει η Ελλάδα να συνειδητοποιήσει την ανάγκη να γίνει ανταγωνιστική σε όλους τους τομείς. Πρέπει να αλλάξουν νοοτροπίες. Να πάμε επιτέλους μπροστά. Εδώ και προς το σκοπό αυτό, τα ΜΜΕ έχουν πολύ μεγάλο ρόλο να παίξουν. Πρέπει να φανούν αντάξια του καλέσμάτος τους ως διαμορφωτές της κοινής γνώμης (opinion leaders).

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:





100 YEARS

SHIPMANAGEMENT EXPERIENCE

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

THE COMMONWEALTH OF DOMINICA INTERNATIONAL SHIP REGISTRY



«The Flag of Responsibility»

GREECE REGIONAL OFFICES:

2a, Perikleous Street, Vouliagmeni 16671, Greece

Tel.: +30-210-8962118 - 8963432

Fax: +30-210-8962152 - 8961308

info@Dominica-Registry-Greece.com

www.Dominica-Registry-Greece.com

Affiliated web sites:

www.Global-Money.com

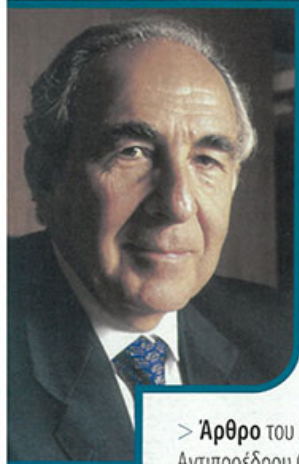
www.InternationalShipRegistries.com

www.BulkCarriersInvestors.com

www.AmerShipFinancePartners.com

www.AircraftRegistrationsWorldwide.com

Η Πράσινη Βίβλος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής



> Άρθρο του Σπύρου Μ. Πολέμη

Αντιπρόεδρος Greek Shipping Co-operation Committee

Είναι ενθαρρυντικό το γεγονός ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ετοιμάζεται να συζητήσει με σοβαρότητα την ευρωπαϊκή ναυτιλιακή πολιτική με όλους τους παράγοντες της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Είναι ευκαίριο οι συζητήσεις αυτές να οδηγήσουν σε εποικοδομητικές και ουσιώδεις ανταλλαγές απόψεων, όπως επίσης και ότι οι προτάσεις των επαγγελματιών του χώρου θα εισακουστούν.

Οι υπεύθυνοι έχουν δηλώσει πως επιθυμούν την ενεργή συμμετοχή όλων των ενδιαφερόμενων πλευρών, ότι αποσκοπούν σε μια διαφάνεια ως προς την προσέγγιση όλων των ενδιαφερόμενων που επιθυμούν να εμπλακούν στη χάραξη της μέλλουσας ναυτιλιακής πολιτικής, ενώ έχουν επισημάνει ότι οι ναυτιλιακές ενώσεις θα πρέπει να διαδραματίσουν έναν ουσιαστικό ρόλο ως προς αυτή την κατεύθυνση.

Η Επιτροπή έχει μάλιστα προχωρήσει σε μια πρώτη υπέρβαση, αφού επισημάνει ότι ο διεθνής χαρακτήρας της ναυτιλίας πρέπει να αποτελέσει την αιχμή του δόρατος για την πολιτική της. Παράλληλα, επισημάνει ότι, προκειμένου η ευρωπαϊκή ναυτιλία να ανταγωνίζεται επαρκώς στο διεθνές στίβο, θα πρέπει να ανυψώσει τα αποκτήματά της για να προστατέψει και διατηρήσει την τεχνογνωσία και την εμπειρία των στελεχών της.

Η Επιτροπή πιστεύει ότι δεν πρέπει απλώς να δημιουργηθούν νέα πολιτικά πλαίσια ευδοκίμησης της ναυτιλίας, αλλά επίσης πρέπει να αποφευχθούν οποιαδήποτε εμπόδια που πιθανώς να δυσχεραίνουν τη λειτουργία των εταιρειών στην Ευρώπη, που επιθυμούν ένα σταθερό νομοθετικό πλαίσιο το οποίο ανταποκρίνεται στις προδιαγραφές του διεθνούς δικαίου. Περιττοί κανονισμοί πρέπει επίσης να αποφεύγονται. Οι Ευρωπαίοι νομοθέτες πιστεύουν ότι, όταν η ναυτιλιακή βιομηχανία μπορεί από μόνη της να προτείνει λύσεις για την αποφυγή προβλημάτων και δυσλειτουργιών, τότε κώδικες συμπεριφοράς και εκούσιες διαδικασίες - πρότυπα θα πρέπει να επιλέγονται. Όλες οι παραπάνω προτάσεις είναι πραγματικά ευπρόσδεκτες. Θα πρέπει όμως να αναλογιστεί κανείς και τη σύμπλευσή τους με το γενικότερο πλαίσιο της ευρωπαϊκής νομοθεσίας (πρόσφατοι και αναμενόμενοι κανονισμοί και οδηγίες) όπως ήδη έχει χαραχθεί.

Το «πακέτο Erika III», η οδηγία σχετικά με την ποινικοποίηση και κάποιους άλλους κανονισμούς, μάλλον δεν συμβαδίζει με τις προθέσεις της Επιτροπής, όπως αντανακλώνται στη νέα Πράσινη Βίβλο.

Η ναυτιλιακή βιομηχανία επιθυμεί σαφήνεια, για να μπορεί να προγραμματίζει τις μέλλουσες επενδύσεις της αλλά και τη συνέχισή της στην ευρωπαϊκή πραγματικότητα.

Θα παραμείνει η ευρωπαϊκή ναυτιλία στην Ευρώπη στο μέλλον; Αυτή η ερώτηση πρέπει να προβληματίσει την Επιτροπή και να απασχολήσει όσους συσκέπτονται στις Βρυξέλλες.

Η ναυτιλία είναι μια διεθνής βιομηχανία και οι περιφερειακές νομοθεσίες

οδηγούν την ευρωπαϊκή ναυτιλία σε μια δυσχερή θέση εξαιτίας της μειωμένης ανταγωνιστικότητάς της. Φαίνεται ότι τα μηνύματα που παίρνουμε σχετικά με την Πράσινη Βίβλο δεν συμβαδίζουν με τις ευρωπαϊκές νομοθεσίες και τις πολιτικές που έχουμε δει μέχρι σήμερα.

Το μήνυμα πρέπει να είναι πιο σαφές: υπάρχει πράγματι μια στάση προς μια νέα προσέγγιση, που θα είναι πιο συγκαταβατική, πιο δεκτική και πιο σαφής, ενώ θα συμπεριλαμβάνει όλες τις ναυτιλιακές ενώσεις ως προς τη χάραξη μιας ρεαλιστικής και εποικοδομητικής αλυσίδας λύσεων για τη ναυτιλιακή βιομηχανία;

Η Επιτροπή έχει ισχυρισθεί ότι η προσέγγισή τους αντανακλά μιαν ειλικρινή κατεύθυνση προς μια λογική και ξεκάθαρη συνδιαλλαγή πολιτικών προτάσεων. Ας ελπίσουμε πως μια νέα εποχή αρχίζει στις Βρυξέλλες, όπου η συνδιαλλαγή με τη ναυτιλιακή βιομηχανία θα είναι πρωταρχικής σημασίας. Όπου ο διεθνής χαρακτήρας της δεν θα λησμονείται από το νομοθέτη.

Όπου η απόλυτη διαφάνεια στις προθέσεις και στις επιδιώξεις των αρμοδίων οργάνων -ατόμων και ενώσεων- θα στηρίζεται στην εποικοδομητική συνεργασία με τους φορείς που γνωρίζουν τα θέματα μιας βιομηχανίας τόσο σημαντικής, που χωρίς αυτήν οι σύγχρονες κοινωνίες δεν θα μπορούσαν να λειτουργήσουν.

Μια βιομηχανία, όπου 60.000 πλοία μεταφέρουν εμπορεύματα με ασφάλεια, που ξεπερνά το 99,9%. Μια βιομηχανία, που, ενώ διαρκώς εξαπλώνεται σε όλα τα μήκη του πλανήτη, σε διαφορετικούς πολιτισμούς, εντούτοις δεν σταματά να λειτουργεί και ανταποκρίνεται 24 ώρες την ημέρα, 7 μέρες την εβδομάδα, 365 μέρες το χρόνο. Με αυτό το σκεπτικό, η συγκεκριμένη βιομηχανία σαφώς είναι μία από τις πιο καλοδοκούμενες βιομηχανίες του σύγχρονου πολιτισμού.

Η βιομηχανία επιθυμεί και ευελπιστεί στη συνεργασία της με την Επιτροπή με σκοπό τη χάραξη ρεαλιστικών πολιτικών που θα ανταποκρίνονται στο διεθνές της ρόλο.

- 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



Διευθυντή Rethymnis & Kulukundis Limited,
αντιπροέδρου Greek Shipping Co-operation Committee



Plus ca change, plus c' est la même chose?



Όπως γράφω και εγώ σήμερα τις λίγες αυτές γραμμές, ο Μανώλης Κουλουκουντής έγραφε στις σελίδες των «Ναυτικών Χρονικών» πριν από 70 χρόνια, στο τέλος μιας πολύ ικανοποιητικής χρονιάς για τη ναυτιλία.

Έγραφε τότε, το Δεκέμβριο του 1935, για την αυξημένη χωρητικότητα του πλωτού υλικού της ελληνικής ναυτιλίας όπως και επίσης και για την ανάγκη βελτίωσης της ναυτιλίας από ποιοτικής άποψης. Οποιοδήποτε η ελληνική ναυτιλία αυξήθηκε σημαντικά σε χωρητικότητα στο 2005, αλλά μπορούμε να πούμε ότι, επίσης, βελτιώθηκε και στην ποιότητα. Εάν η «φορτηγός μας ναυτιλία» ευρισκόταν «εις την σημαντικότεραν καμπήν της μακράς σταδιοδρομίας της» στο τέλος του 1935, τώρα, στην αρχή του 2006, παρόλο που ίσως δεν μπορούμε ακόμη να πούμε ότι έχει φτάσει ποιοτικά εκεί που πρέπει, λόγω του τεραστίου προγράμματος ναυπήγησης νέων πλοίων, για λογαριασμό Ελλήνων εφοπλιστών, το οποίο πήρε φόρα από το 1999 και συνεχίζεται μέχρι και σήμερα, η ναυτιλία μας στις ημέρες αυτές βρίσκεται σίγουρα σε στρατοσφαιρικά ύψη από την άποψη ποιότητας σε σχέση με το 1935.

Γράφει επίσης ο Μανώλης για την ανάγκη ανάπτυξης νέων εμπορικών δρομολογίων για την ελληνική ναυτιλία, ούτως ώστε να μην περιοριστούν τα πλοία μας στο τότε κύριο και μάλλον μοναδικό τους δρομολόγιο του River Plate, όπου τότε πίστευε ότι πιθανόν μελλοντικά θα αντιμετώπιζε αυξημένο ανταγωνισμό από πλευράς εφοπλιστών άλλων εθνικοτήτων. Σήμερα, στην αρχή του 2006, είναι δύσκολο να φανταστεί κανείς την ελληνική ναυτιλία περιορισμένη σε ένα μοναδικό δρομολόγιο. Ελληνικά καράβια ταξιδεύουν συνεχώς σε όλες τις παγκόσμιες γεωγραφικές περιοχές τις οποίες έβλεπε τότε ο Μανώλης σαν μελλοντικούς εμπορικούς στόχους. Επίσης, Έλληνες εφοπλιστές έχουν επιτυχώς προσθέσει στο στόλο τους ό,τι είδους πλοίο υπάρχει, σε όλους, ακόμα και στους πιο απαιτητικούς από τεχνική άποψη τομείς της ναυτιλιακής δραστηριότητας, π.χ. παγοθραυστικά, δεξαμενόπλοια, υγροαεροφόρα κ.λπ.

Γράφει ο Μανώλης με ικανοποίηση για την επιτυχή συνεργασία της ελληνικής ναυτιλίας σε διεθνές επίπεδο. Μπορούμε και σήμερα να είμαστε υπερήφανοι για το παγκόσμιο κύρος της ελληνικής ναυτιλίας στα διεθνή ναυτιλιακά φόρα χάρις στη σοφή ηγεσία των προεδρείων των αντιπροσωπευτικών της οργανώσεων, όπως η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών και η Ελληνική Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας, Λονδίνου, όπως και επίσης τη γνώση, εμπειρία και το σκληρό μακροχρόνιο έργο εξεχουσών προσωπικοτήτων, πράγμα που έχει αποτέλεσμα το γεγονός ότι υπάρχει Έλληνας αρχηγός στο Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO). Ούτε καν υπήρχε ο IMO το 1935, αλλά και εάν ακόμα υπήρχε, δεν θα μπορούσε ποτέ ο Μανώλης να το φανταστεί, ούτε στα όνειρά του, ότι θα είχε κάποτε Έλληνα αρχηγό.

Το προϊόν της διεθνούς συνεργασίας του 1935, στο οποίο με τόση ικανοποίηση αναφέρεται ο Μανώλης, για τη συμφωνία «κατωτάτων ορίων ναύλων», είναι κάτι το οποίο δεν θα τολμούσε κανείς από μας ούτε να αναφέρει σήμερα. Έχοντας υπόψη το νομοθετικό καθεστώς περί προστασίας του ανταγωνισμού που ισχύει σήμερα στις ΗΠΑ και στην Ευρωπαϊκή Ένωση, όπου συζητείται να καταργηθούν τα Liner Conferences και ίσως επίσης και τα Bulk Pools, στα σίγουρα ποτέ δεν θα μπορούσαμε να προτείνουμε συμφωνίες κατωτέρων ορίων ναύλων. Με όλο το σεβασμό προς τον αείμνηστο θείο μου, εάν θα λέγαμε σήμερα ότι κάποιος συνάδελφος που δεν τηρούσε μία τέτοια συμφωνία δεν θα μπορούσε πια να ναυλώσει τα πλοία του, σαφώς θα μας κλείνανε μέσα, είτε σε φυλακή είτε, εάν ήμασταν πιο τυχεροί, σε τρελοκομείο.

Επομένως, βλέπουμε πως, παρόλο που η ελληνική ναυτιλία βρίσκεται σε πάρα πολύ πιο ισχυρή θέση σήμερα από τη θέση όπου ήταν το 1935, τα προβλήματα που αντιμετωπίζει, κυρίως από διεθνείς ή τοπικούς κυβερνητικούς κανονισμούς, δημιουργούν όλο και πιο δύσκολες καταστάσεις για τη ναυτιλία.

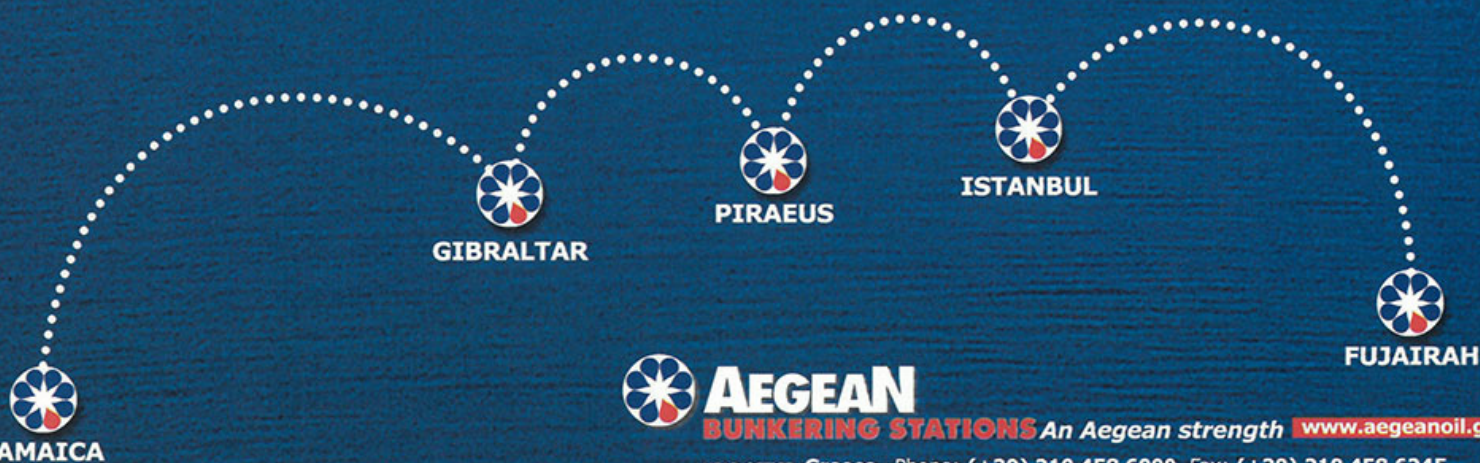




www.piliaexpress.gr

ΗΛΙΑΚΙΔΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ & ΥΙΟΣ Ο.Ε. / ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΕΘΝΙΚΕΣ & ΔΙΕΘΝΕΙΣ

ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΟΥ 2 - Τ.Κ. 186 48 ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑ / ΤΗΛ.: 210 46 27 300 - FAX: 210 40 82 371 / e-mail: pylia@otenet.gr



AEGEAN

BUNKERING STATIONS *An Aegean strength* www.aegeanoil.gr

HEAD OFFICE: Greece, Phone: (+30) 210 458 6000, Fax: (+30) 210 458 6245
E-mail: bunkering@aegeanoil.gr



Η ασφαλιστική μας θέση



«Όσα ανωτέρω διατυπώσαμεν υπαγορεύονται από την υπερτέραν προς αυτήν (τη ναυτιλία) αγάπην, από τον διακαή μας πόθον να ιδώμεν αυτήν προαγομένην και ευημερούσαν».

Εται τελείωνε το άρθρο του Δημήτρη Κωττάκη στα «Ναυτικά Χρονικά» για την ασφαλιστική χειραφέτηση της ναυτιλίας μας πριν από επτά δεκαετίες και προσωπικά δεν διατηρώ καμία αμφιβολία ότι το εννοούσε απολύτως και ειλικρινώς.

Εξ άλλου, το θέμα των ελληνικών ναυτικών ασφαλειών δεν ήταν το μόνο θέμα για το οποίο αγωνιζόταν ο Δημήτρης Κωττάκης. Ο μεγάλος αυτός άνθρωπος, ο αναμφισβήτητος «Νέστωρ» της ναυτικής δημοσιογραφίας, είχε επίμονα και προφητικά ασχοληθεί με όλα τα θέματα που συνδέουν τη ναυτιλία μας με τη χώρα, και αν οι αρμόδιοι φορείς, κρατικοί και μη, είχαν στήσει ευήκοον ους στο απόσταγμα της σοφίας του και στις παροτρύνσεις του, ίσως να ήταν πολύ διαφορετική η πορεία της χώρας μας, γιατί είμαι βέβαιος ότι η ναυτιλία μας είναι τόσο ισχυρή ώστε να μπορεί να ρυμουλκήσει τη χώρα στα δικά της υψηλά επίπεδα.

Ωστόσο, ποτέ δεν είναι αργά και είναι ευτυχής συγκυρία που το προφητικό αυτό δημοσίευμα του 1936 έρχεται στην επιφάνεια τη στιγμή που κάτι αρχίζει να κινείται προς τον ίδιο στόχο. Αναφέρομαι στις προτάσεις της Ειδικής Γραμματείας για την Ανταγωνιστικότητα και στο σχέδιο που επεξεργάζονται τα συναρμόδια υπουργεία Οικονομίας και Οικονομικών, Ανάπτυξης και Εμπορικής Ναυτιλίας για τη δημιουργία του ναυτιλιακού Cluster, συναφών προς τη ναυτιλία υπηρεσιών.

Χειροκροτώ με ενθουσιασμό την πρωτοβουλία και εύχομαι και προσδο-

κώ ότι θα προχωρήσει με τη μεθοδικότητα και τους ρυθμούς που επιβάλλει η σοβαρότητα του εγχειρήματος.

Θα ήθελα μόνο να παρακαλέσω τα σεβαστά υπουργεία να μην αγνοήσουν κατά την κατάρτιση του σχεδίου την ΕΕΕ, το ΝΕΕ, τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις και τα στελέχη των.

Δεν αμφισβητώ την υψηλή κατάρτιση των στελεχών της Δημόσιας Διοίκησης, αλλά ας μη μας διαφεύγει το γεγονός ότι τα στελέχη των ναυτιλιακών επιχειρήσεων διαθέτουν και εξειδικευμένες γνώσεις και εμπειρίες και βιώματα, αλλά και προθυμία να συμβάλουν στην επίτευξη του στόχου, οι δε ενώσεις και το Επιμελητήριο, που γνωρίζουν πολύ καλά τι γίνεται έξω, θα βοηθήσουν να αρχίσουμε εμείς το 2006 με τις τελευταίες δοκιμασμένες μεθόδους των άλλων, αποφεύγοντας λάθη και παλινδρομήσεις.

Από την άλλη, τα «Ναυτικά Χρονικά» μπορούν να συμβάλουν αποφασιστικά, πιέζοντας, υπενθυμίζοντας και παροτρύνοντας, έτσι ώστε η όλη προσπάθεια να μη μεταβληθεί σε πυροτέχνημα.

Ζητώ συγγνώμη για την κατάχρηση φιλοξενίας του περιοδικού σας και εύχομαι σε σας, τους συνεργάτες σας και τους αναγνώστες σας, Υγεία και Ευτυχία για το Νέο Έτος και στους ναυτικούς μας καλά και ασφαλή ταξίδια.

Με φιλικούς χαιρετισμούς

Καπετάν Παναγιώτης Τσάκος

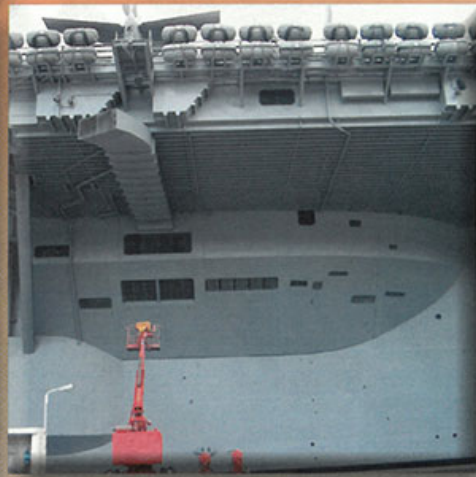
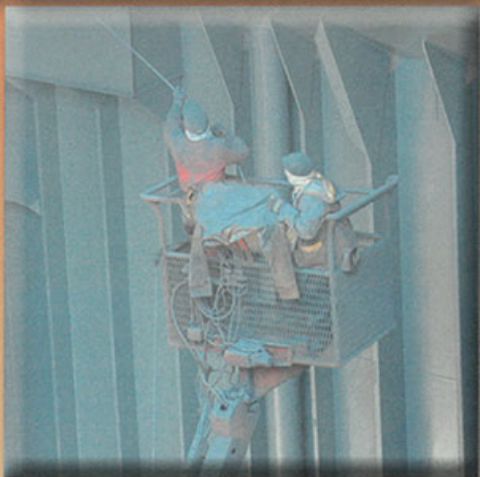




We offer
**COST-EFFECTIVE
SOLUTIONS**

for...

YOUR CORROSION PROBLEMS



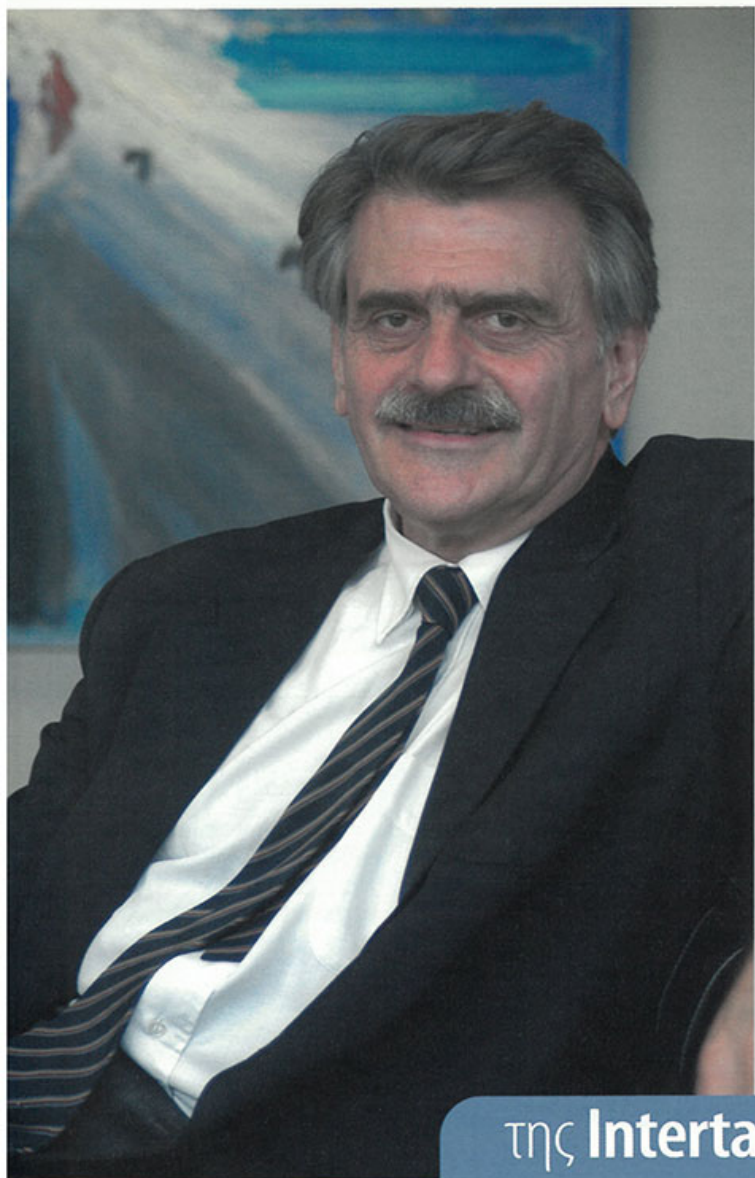
- MAN LIFT CRANES UP TO 35m
- ULTRA HIGH PRESSURE WATER JETTING 3000 BAR (OPERATORS 10)
- HIGH PRESSURE WATER JETTING UP TO 1300 BAR (OPERATORS 40)
- SPIDER JET CLEANING 3000 BAR
- SANDBLASTING FLOATING WORKSHOP
- PAINTING
- STEEL CUTTING, by UHPWJ

Application in:
CARGO HOLDS
DECK
HATCH COMINGS
HULL
UPPER WING BALLAST TANK
D.B. WATER BALLAST TANKS
ACCOMMODATION



CORAL LTD.
GENERAL MARINE REPAIRS

14, SKOUZE STR. • 185 36 PIRAEUS, HELLAS
TEL.: 210 459 9650-6 • FAX: 210 459 9659
<http://www.coral-ltd.gr> • e-mail: info@coral-ltd.gr



Μια συζήτηση με τον **πρόεδρο** του Ελληνικού Forum της **Intertanko** **Εμμανουήλ Βορδώνη**



- Κατ' αρχάς, να σας συγχαρούμε για την ανάληψη του καινούργιου σας αυτού ρόλου και να ευχθούμε να συμβάλετε εποικοδομητικά στα θέματα της ναυτιλίας των δεξαμενοπλοίων και της προώθησης της ελληνικής σκέψης στους διεθνείς κόλπους της INTERTANKO.

Στα χρόνια αυτά, τόσο μέσα από τον άμεσο επαγγελματικό ρόλο όσο και μέσα από τους συλλογικούς φορείς, που κατά περιόδους μετέχω, βιώνω το πόσο η διαφορετική, η ξεκάθαρη και πρακτική ελληνική γνώμη μπορεί να παίξει σημαντικό ρόλο για την ευστοχία στη διαμόρφωση των διεθνών εξελίξεων γύρω από τη ναυτιλία των tankers. Στο στόχο, όμως, να τη διατυπώνουμε ξεκάθαρα και να την προωθούμε ενεργητικά ώστε να συμβάλλει, χρειάζεται αρκετή δουλειά. Προς την κατεύθυνση αυτή, στην τελευταία μας συνάντηση του Hellenic Forum, συμφωνήσαμε να συνεργαστούμε και να συμβάλουμε ομαδικά.

Έτσι, για λογαριασμό όλων μας αποδέχομαι και σας ευχαριστώ για τα συγχαρητήρια και τις ευχές σας. Για τους Σπύρο Πολέμη, Νίκο Φιστέ και Κωστή Κέρτσιωφ, που μετέχουν στον κεντρικό πυρήνα σαν αντιπρόεδροι, για το Steering Committee και όλα τα μέλη της ομάδας μας, που με πολύ κέφι είναι έτοιμοι να προσφέρουν ενεργητικά.

Βέβαια, πιο πολύ από ευχές και συγχαρητήρια, χρειαζόμαστε την υπόσχεσή σας να λειτουργήσετε εποικοδομητικά στην έγκαιρη, αντικειμενική ενημέρωση, τον προβληματισμό και την προώθηση του διαλόγου, που θα ωριμά-

ζει και θα αναδεικνύει την καλή ελληνική σκέψη στη διεθνή κοινότητα. Είμαστε ένας ιδιαίτερα αξιόπιστος δίαυλος επικοινωνίας και, έτσι, έχετε και τη δυνατότητα αλλά και το καθήκον να το πράξετε.

- Αναφέρεστε στη διαφορετικότητα της ελληνικής σκέψης.

Τι ακριβώς εννοείτε;

Δεν είναι εύκολο να το προσδιορίσει κανείς με ακρίβεια. Αισθάνομαι όμως πως από τους πελαγίσιους Πελασγούς μέχρι σήμερα, το ιστορικό θαλασσινό μας βίωμα έχει ενσταλάξει στο μυαλό και το χαρακτήρα μας μια ιδιαίτερη ιδιοσυγκρασία. Μας έχει εξοπλίσει με μια άμεση νηφάλια, πρακτική και θαλασσινή σκέψη. Κατά κανόνα, μας κάνει εύστοχους και αποτελεσματικούς, τόσο στα θέματα της ναυτοσύνης και της ασφάλειας, όσο και στην κατανόηση των αγορών που κατευθύνει τις επενδύσεις και τη ναυτική μας επιχειρηματικότητα.

Ίσως να ήταν η μικρή ορεινή και άγονη χώρα μας..., ίσως το φιλικό Αρχιπέλαγος και τα νησιά που μας περιβάλλουν, που από τους πρώτους καιρούς μάς μετέτρεψαν σε ναύτες, εμπόρους και θαλάσσια γέφυρα που στηρίζει τη συνεργασία και φιλία των λαών. Από τον Ιάσονα ως τώρα, αυτοί που οδηγούν τη ναυτιλία μας, ζουν τη θάλασσα και χτίζουν τη ζωή τους μέσα από αυτήν... Κατανοούν την αρμύρα... Από τους παλιούς μας ναυτικούς και καραβοκύρηδες έως τις μέρες μας, ο καθένας από μας, με διαφορετικούς τρόπους, βιώνει το Αιγαίο και το ανοιχτό πέλαγος σαν το άμεσο ατομικό μας οι-



κοσυστήμα και σαν το πολύτιμο υπόβαθρο για την προσωπική μας προκοπή. Πάντα χτίζαμε τη ναυτιλία μας μέσα από το τίποτα, μέσα από την πολλή δουλειά και την ευρηματικότητα εκείνη του παλιού Οδυσσέα...

Συχνά όμως, η ευέλικτη και αποτελεσματική αυτή σκέψη, που διατηρεί τα βαπόρια και τη ναυτική μας βιομηχανία στις πρώτες θέσεις του κόσμου, εγκλωβίζεται στο προσωπικό και εταιρειακό μας κέλυφος. Δεν μοιάζει να εξάγεται αυτούσια και ζωντανή για να επηρεάσει «ναυτικά» τους θεσμικούς φορείς που καθορίζουν τις εξελίξεις. Στο βαθμό, βέβαια, που αυτή η εξωτερική δεν θα έθιγε την ιδιαιτερότητα της εσωτερικής τεχνολογίας και την ατομική ανταγωνιστικότητα της κάθε εταιρείας.

■ Τι εννοείτε λέγοντας πως δεν φτάνει αυτούσια;..

Να, όλοι μας, σε διαφορετικές στιγμές, έχουμε αισθανθεί πως η έμπειρη αυτή, καλής προαίρεσης και υπεύθυνη επαγγελματική μας γνώμη δεν αφομοιώνεται ολοκληρωμένα από τα θεσμικά όργανα που οδηγούν τις αλλαγές. Βλέπουμε νέες νομοθεσίες και καινούργιους κανονισμούς να καταλήγουν υπερβολικοί, συχνά αντιπαραθετικοί και αδούλευτοι, δύσκολα εφαρμόσιμοι και χωρίς τη στόχευση που θα τους έπρεπε. Αισθανόμαστε τότε, πως η γνώμη μας, αν είχε έγκαιρα ακουστεί, θα είχε κατά πολύ βελτιώσει τα πράγματα.

Έτσι, συχνά αναρωτιόμαστε: Γιατί οι πολιτικοί, οι regulators και συλλογικοί μας εκπρόσωποι στο διεθνή χώρο δεν αφομοιώνουν βαθιά την ουσία; Γιατί δεν λαμβάνουν με εμπιστοσύνη υπ' όψιν τους την υπεύθυνη θέση μας και βιάζονται, χωρίς εμάς, σε αποφάσεις μεγάλου κόστους και με αμφίβολη πρακτική αξία;

Είναι άραγε εκείνοι μόνο που δεν θέλουν ή δεν μπορούν να καταλάβουν; Η θα μπορούσαμε και μεις, με μεγαλύτερη πληρότητα, σαφήνεια και κατανόηση γλώσσα, έγκαιρα να αναδείξουμε την έμπειρη και υπεύθυνη γνώμη μας, να πείσουμε και να προλάβουμε καταστάσεις;

Ακριβώς προς αυτό το κενό αμοιβαίας εμπιστοσύνης, επικοινωνίας και κατανόησης συμφωνήσαμε να στοχεύσει η προσπάθειά μας από την ελληνική ομάδα της INTERTANKO.

Στο να συμβάλουμε δηλαδή σε ένα διάλογο που:

- Θα ωριμάζει εσωτερικά και θα διατυπώνει τις υπεύθυνες ναυτικές μας προτάσεις.
- Θα συνεργάζεται στενά για να συνθέτει τις απόψεις μας με τον ανάλογο προβληματισμό της Ενώσεως, του Committee και των στελεχών της κρατικής μας εκπροσώπησης.
- Θα διαλέγεται συστηματικά μαζί τους, στοχεύοντας στη σύγκλιση των απόψεων και, ει δυνατόν, στη μία, ενιαία και καλά τεκμηριωμένη ελληνική πρόταση πριν αυτή εξαχθεί προς τα ευρωπαϊκά και τα διεθνή όργανα.
- Θα προωθεί την επεξεργασμένη αυτή συλλογική ελληνική σκέψη προς

τα άλλα regional panels της INTERTANKO, το Executive Committee και τη Γραμματεία, για να συμβάλει θετικά στη διαμόρφωση της πραγματικά συνολικής διεθνούς ναυτιλιακής άποψης και στις προτεραιότητες του Οργανισμού.

- Θα δουλεύει προς το χτίσιμο της αμοιβαίας εμπιστοσύνης, σαν απαραίτητο υπόβαθρο για την σύγκλιση και συνέργεια.

Είναι αφομοιωμένο πια πως η φωνή της INTERTANKO, ως εκπροσώπου της ναυτιλίας των δεξαμενοπλοίων στο διεθνή χώρο, γίνεται αντιπροσωπευτικότερη, πιο έγκυρη και αποτελεσματική όταν εναρμονίζεται και εκφράζει τη σκέψη των εθνικών εκπροσωπήσεων και των regional panels. Το Διεθνές δεν μπορεί παρά να είναι το απόσταγμα των Εθνικών... Και αυτή είναι η στόχευσή της. Η μεγαλύτερη ενεργοποίηση των μελών της στις διάφορες χώρες και ο συγκερασμός για την κοινή και διεθνή άποψη του κλάδου μας.

Ας σημειώσουμε ότι, με το μεγάλο και υπερασύγχρονο πια ελληνικό μας στόλο, είμαστε από πλευράς πλοίων και τονάζ η μεγαλύτερη εθνική ομάδα της INTERTANKO. Το γεγονός αυτό μάς καθιστά κεντρικό αιμοδότη, που με τις εισφορές του στηρίζει μεγάλο μέρος της δράσης του Οργανισμού. Ως επακόλουθο, η ελληνική ομάδα καλείται, και λογικό είναι, να επηρεάζει αναλογικά με τη δικιά της τεχνολογία, σκέψη και νοοτροπία, τις πρωτοβουλίες, προτεραιότητες και επιδιώξεις του Οργανισμού.

Η διεθνής συγκυρία, περισσότερο από ποτέ, συνάδει σήμερα στη σκοπιμότητα για την ενίσχυση της ενεργού παρουσίας μας. Η συμβολή μας είναι αναγκαία και μπορεί καθοριστικά να επηρεάσει αποφάσεις που δεν αφορούν μόνο την ευρύτερη ναυτιλία και το απώτερο μέλλον, αλλά και εμάς προσωπικά, τις ελληνικές εταιρείες και το τώρα.

■ Επαναλάβετε πολλές φορές τις λέξεις: συνεργάζεται, διαλέγεται, συλλογικότητα κ.λπ. Τι υπαινίσσεστε: Οτι υπάρχουν σοβαρές αντιπαραθέσεις, ενώ θα έπρεπε να στοχεύουμε στην ομοφωνία;

Κατ' αρχήν δεν υπαινίσσομαι. Απλά και με διάυγεια ελπίζω, εκφράζω τη γνώμη μου. Σίγουρα η πλήρης ομοφωνία μοιάζει κατ' αρχήν το ιδανικό. Όμως, ως προς την εφικτότητα, πλησιάζει τη σφαίρα της ουτοπίας. Άλλωστε, ειδικά εμείς σαν πολίτες των ανοιχτών αγορών, γνωρίζουμε πως η διαφορετικότητα και το arbitrage κινεί τις οικονομίες και δημιουργεί τη δουλειά μας. Χωρίς διαφορά δυναμικού - πλήρης στάση. Οι διαφορετικές γνώμες εμπλουτίζουν τη σκέψη και προωθούν το βέλτιστο. Έτσι σίγουρα δεν αναφέρομαι σε ομοφωνία.

Εκ των πραγμάτων, ο κάθε ένας από τους παραπάνω οργανισμούς, παρά τη διεθνιστική του προοπτική, έχει και τα ατομικά του κριτήρια, προτεραιότητες και στόχους. Η Ένωση είναι η εθνική αντιπροσωπεία και αγκαλιάζει το σύνολο της ελληνικής πλοιοκτησίας. Το Committee φέρνει την ελληνικότητα, όλους τους τύπους των πλοίων, αλλά και τις αποχρώσεις του κοσμοπολίτικου

City. Η κυβερνητική αντιπροσωπεία εκφράζει τη χώρα και την ευρύτερη πολιτική της στόχευση. Τέλος, η INTERTANKO, με συγκεκριμένη εστίαση στα δεξαμενόπλοια, καλείται να πάρει και τις δικές μας απόψεις και ισορροπία να τις συγκεράσει με τη διαφορετικότητα των πολυεθνικών μελών της. Άλλο όμως ταύτιση και ομοφωνία και άλλο διάλογος, συντονισμός και συνεργασία που οδεύουν στη σύγκλιση. Δρόμος, που ακόμα και αν δεν επιτύχει το στόχο του, θα έχει θεμελιώσει την τεκμηρίωση, καθαρότητα και κύρος των προτάσεων.

Στο ερώτημά σας για το αν υπάρχει αντιπαράθεση στον ευρύτερο χώρο: Και βέβαια υπάρχει. Δεν αναφέρομαι στην Ένωση, στο Committee, στην κρατική μας εκπροσώπηση και στην INTERTANKO. Όλοι εμείς είμαστε κατ' αρχήν στην ίδια πλευρά του λόφου. Τη βιώνουμε όμως μέσα από την αντιπαραθετικότητα της ναυτιλίας και της κυβέρνησης των Βρυξελλών, της Ευρώπης και του IMO, των διεθνών συμβάσεων και των τοπικιστικών εξειδικεύσεων... Ακόμα και στο επίπεδο της πλοιοκτησίας, νηογνώμωνων και ναυπηγείων, που αποτελούμε το ένα και το αυτό σύστημα παραγωγής ναυτικών υπηρεσιών, δυσκολευόμαστε συχνά να φθάσουμε στη σύγκλιση. Αντιπαραθετικότητα υπάρχει παντού.

Και κατά γενικό κανόνα έτσι όλα ξεκινούν. Ακόμα και αν έχουμε πλήρη ταύτιση στα κριτήρια και τους στόχους, ξεκινάμε διαφωνώντας για να φθάσουμε με κόπο στο συμπέρασμα, ότι στην ουσία συμφωνούσαμε και ότι οι μικροδιαφωνίες μας μπορούν εύκολα να γεφυρωθούν. Το βιώνουμε άλλωστε καθημερινά στην προσωπική μας ζωή, στο σπίτι, με τους γείτονες, στη δουλειά, στην ευρύτερη κοινωνία... Και πάντα, ο χρόνος που χάνεται, οι πόροι, η προσπάθεια και η προσωπική φθορά που σπαταλώνται στην αντιπαραθετικότητα είναι μεγάλοι. Η κατάλληλη λέξη για το στόχο είναι η λέξη σύγκλιση. Και δυο λέξεις από τα αγγλικά που εμπλουτίζουν το νόημα: Από το misalignment, που ο καθένας τραβά προς διαφορετική κατεύθυνση στο alignment, και από το conflict στο resonance, που μεγιστοποιεί την ενέργεια της προσπάθειας.

■ Πώς προσλαμβάνετε την καλύτερη ενσωμάτωση της ελληνικής ιδιοσυγκρασίας στη διεθνή σκέψη;

Ας διευκρινίσουμε ένα-δύο σημεία που θα αναχαιτίσουν και την οποιαδήποτε παρεξήγηση: Με την περιγραφή αυτή της ελληνικής θαλασσινής σκέψης, κατά κανένα τρόπο δεν αμφισβητώ το κύρος και την αξία της ναυτικής παράδοσης και των χρήσιμων πρωτοβουλιών των συναδέλφων μας από την ευρύτερη ναυτική κοινότητα. Κάθε άλλο. Η γνώμη τους, που διαμορφώνεται από ιστορικά διαφορετικές προσλαμβάνουσες εμπειρίες, είναι πολύτιμο υπόβαθρο για τον καθορισμό της στρατηγικής στόχευσης του Οργανισμού. Άλλωστε, είναι οι πρωτοβουλίες των Νορβηγών στην αρχή, Σκανδιναβών και Ευρωπαίων εφοπλιστών στη συνέχεια, και η δικιά τους αίσθηση για την ανάγκη ενός διεθνούς συλλογικού οργάνου εξειδικευμένου στη ναυτιλία των δεξαμενοπλοίων. Αυτοί ξεκίνησαν τότε, στο Όσλο, την INTERTANKO. Με τη συνείδηση της ίδιας ανάγκης στη συνέχεια, και για να ενισχύσει την ελληνική παρουσία στο Διεθνή Οργανισμό πριν από μερικά χρόνια, ο Καπετάν Ερρίκος Κέρτσιωφ με επιμονή, προσωπικό χρόνο, αγάπη και πειθώ, έπεισε τους Έλληνες πλοιοκτήτες και ενεργοποίησε το Ελληνικό Forum. Το Ελληνικό Regional Panel, όπως αυτό περι-

γράφεται στη γλώσσα της INTERTANKO, αποτελεί σήμερα το αριθμητικά μεγαλύτερο εθνικό υποσύνολο του Διεθνούς Οργανισμού.

Στόχος, ο συγκερασμός και καλύτερη σύνθεση των νοοτροπιών από τις διάφορες χώρες, με τη δικιά τους ιδιοσυγκρασία εμπλουτίζουν τη σκέψη της INTERTANKO, κάνουν τη δράση της πιο αντιπροσωπευτική, ευέλικτη, εύστοχη και αποτελεσματική. Έτσι, η σαφής ελληνική άποψη είναι απαραίτητη για τον εμπλουτισμό και την αντιπροσωπευτικότητα των θέσεων του συλλογικού αυτού εκπροσώπου μας στο διεθνή χώρο. Άλλωστε, η μεγαλύτερη παρουσία μας θα καθησυχάζει και τη συνείδησή μας πως μετέχουμε, πως δεν αφήνουμε τα πράγματα στη τύχη τους, να καθορίζονται μόνο από τρίτους χωρίς τη δικιά μας παρέμβαση και ενεργή παρουσία.

Αυτή είναι η δυσκολία, αλλά και η πρόκληση ενός Οργανισμού που συλλογικά εκπροσωπεί διαφορετικές εθνικότητες στο διεθνή χώρο. Να ενεργοποιεί τα μέλη του, να εκφράζει τη μέση συλλογική και αντιπροσωπευτική άποψη του συνόλου. Να την προωθεί αποτελεσματικά, ώστε θετικά να επηρεάζει τις εξελίξεις. Στην κατεύθυνση αυτή του σταθμισμένου συγκερασμού, οι δικές μας εθνικές εμπειρίες και καταβολές από την άμεση Αθηναϊκή Δημοκρατία θα λειτουργήσουν εποικοδομητικά.

Η στόχευση αυτή είναι κύριο ζητούμενο στον εσωτερικό προβληματισμό για το νέο corporate governance που έχει ξεκινήσει με πρωτοβουλία του προέδρου της INTERTANKO, Stephen Van Dyck, και τη συνεργασία της Γραμματείας του Οργανισμού. Σκοπός, η αμεσότερη συμμετοχή των μελών και η διαμόρφωση συνολικά αντιπροσωπευτικής γνώμης που αυξάνει το κύρος και την αποτελεσματικότητά του.

■ Να εστιάσουμε τώρα λίγο στη διεθνή συγκυρία;

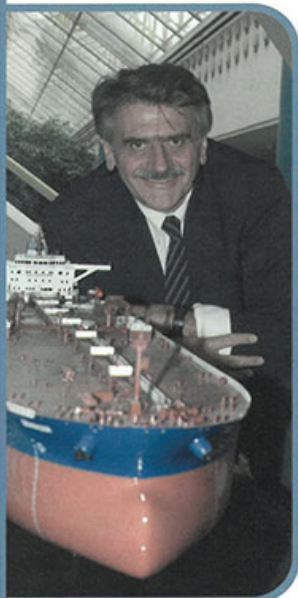
Στόχος μας είναι να αξιολογήσουμε αν σήμερα, περισσότερο από άλλες στιγμές, η ενεργητική πρωτοβουλία και ελληνική ναυτική σκέψη γίνεται ακόμη σημαντικότερη για την εξασφάλιση των απαραίτητων συνθηκών ελευθερίας και ανταγωνιστικότητας στις ανοιχτές θάλασσες. Ας φωτίσουμε έτσι από ψηλά με έναν επιλεκτικό προβολέα, τομείς που άμεσα μας αφορούν.

Στο χώρο της νομοθεσίας και των κανονισμών, καθοριστικό ρόλο είχαν και θα συνεχίσουν να έχουν η ασφάλεια, η προστασία του περιβάλλοντος και η εξασφάλιση της κοινωνικής υπευθυνότητας στην εκτέλεση του μεταφορικού μας έργου. Τα πολύ περισσότερα και μεγαλύτερα πλοία, οι ευάλωτες περιοχές των κλειστών θαλασσών και των πάγων και η κλιμακούμενη περιβαλλοντική ευαισθησία απασχολούν έντονα τόσο τις τοπικές κοινωνίες όσο και τη διεθνή κοινότητα. Είναι αναμενόμενο, οι πρωτοβουλίες να είναι πολλές και η στόχευση να ξεπερνά το «λογικό», το «εφικτό» και το «πρόσφορο». Γι' αυτό, από μέρους μας χρειάζεται άμεση θετική ανταπόκριση, ενάργεια, εγρήγορση και ευστοχία στην επιλογή θετικών μέτρων, που πραγματικά απομειώνουν τους υπαρκτούς κινδύνους, διατηρούν όμως την ομοιογένεια και ισονομία στις παγκόσμιες θάλασσες, αποτρέποντας τις τοπικιστικές ακρότητες και υπερβολές.

Στον τομέα της τεχνολογίας, οι «double-double» σχεδιασμοί, τα computer rules, οι νέες φιλοσοφίες για τον εξοπλισμό και την καλή συντήρηση που γοργά ωριμάζουν, δημιουργούν νέους τομείς προβληματισμού και πριν γίνουν κανονιστικές διατάξεις χρειάζονται την πρακτικότητα και ευστοχία της πραγματικής θαλασσινής εμπειρίας.

Στον τομέα της αγοράς, η ζήτηση για καλά βαπόρια και δοκιμασμένους διαχειριστές κλιμακώνεται. Οι συγχωνεύσεις των ναυλωτών μας τους μειώνουν σε αριθμό και τους γιγαντώνουν σαν μεγέθη. Οι καινούργιες πηγές ενέργειας από ακραίες περιοχές αυξάνουν τις απαιτήσεις τεχνολογίας, γνώσης, εμπειριών και υπευθυνότητας.

Παράλληλα, στο μέτωπο της προσφοράς, πολλά έχουν αλλάξει. Στην πλειοψηφία τους τα βαπόρια είναι πια σύγχρονα και καινούργια. Τα παλιότερα και κακοσυντηρημένα αποτελούν μάλλον την εξαίρεση και ραγδαία

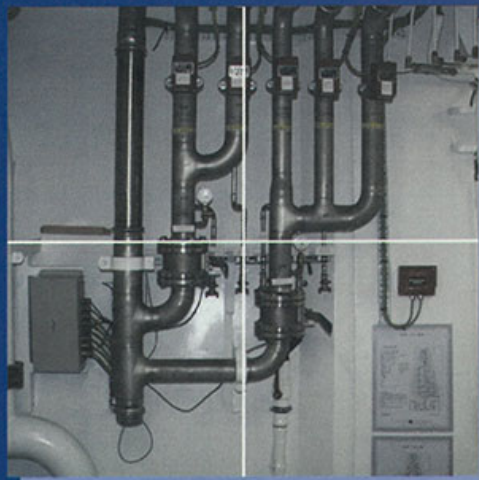


GLOBAL AIR LTD

MARINE SERVICE & SUPPLIES

Imtech

Official Imtech Representative for Greece



Technology for people and the environment

- **AIR CONDITIONING**
- **VENTILATION**
- **REFRIGERATION**
- **FIRE FIGHTING**

tsalis
group

30, Messologiou Str. & Etolikou Str., 185 45 Piraeus - GREECE
Tel: + 30 210 41 30 644, Fax: + 30 210 41 30 614, E-mail: globair@otenet.gr

εκλείπουν. Οι επαγγελματίες ship managers γίνονται όλο και πιο αποδεκτοί, για να ανοίξουν το δρόμο σε νέους επενδυτές, που χωρίς την παραδοσιακή θαλάσσια πείρα κατακλύζουν την αγορά. Συγχωνεύσεις και συνεργασίες μειώνουν τον αριθμό των μικρών παραδοσιακών και αναγνωρισμένων εταιρειών, δημιουργούν υπερμεγέθη σχήματα και αλλάζουν τις συνθήκες του ανταγωνισμού.

Στο πεδίο των συλλογικών φορέων, συμμαχίες και συνεργασίες επιδιώκουν την αποτροπή του duplication, τον ορθολογισμό και την αύξηση της αποτελεσματικότητας.

Στο στερέωμα αυτό, η INTERTANKO βρίσκεται σε μια καλή στιγμή. Ο εκπροσωπητικός της χαρακτήρας και η φωνή της έχουν πια καταξιωθεί. Οι συνέργειες, συμμαχίες και η δικτύωσή της διευρύνονται, ενώ μεγάλοι στόλοι που τελευταία απείχαν, επανέρχονται ή πρωτοεγγράφονται, εμπλουτίζοντας τον προϋπολογισμό και τους ανθρώπινους πόρους της. Καινούργια, έμπειρα στελέχη εισρέουν στις επιτροπές, το Executive Committee, τις σημαντικές θέσεις αξιωματούχων της, για να ενισχύσουν τη σκέψη, τη φωνή και την αποτελεσματικότητά της.

Μέσα από τα δεδομένα αυτά, πρέπει να αξιολογήσουμε το πόσο σημαντικό είναι άμεσα για τον καθένα μας και την ελληνική ναυτιλία, να είμαστε περισσότερο παρόντες για να επηρεάζουμε και να κρατάμε και στα δικά μας τα χέρια τις τύχες και τις προοπτικές μας. Πρέπει να σημειώσω ότι η ενεργητική μας παρουσία τα τελευταία χρόνια, τόσο σε αριθμό εκπροσώπων και ενεργό συμμετοχή στα εκτελεστικά όργανα της INTERTANKO και τις επιτροπές, είναι ισχυρή. Και αυτό παρά του ότι, όπως συζητήσαμε, είμαστε η μεγαλύτερη εθνική ομάδα μελών, κύριος χρηματοδότης και το μεγαλύτερο regional panel του Οργανισμού.

■ **Μα πριν από λίγο μάς λέγατε ότι ο ελληνικός στόλος αποτελεί τη μεγαλύτερη εθνική ομάδα, σοβαρό αιμοδότη της INTERTANKO.**

Μα αυτή ακριβώς είναι η αντίφαση. Αξίζει να την αξιολογήσουμε για να επαναπροσδιορίσουμε, αν χρειαστεί, τη στάση μας.

Ιστορικά, ο Μάιλς Κουλουκουντής (1994-1996)

και ο Βασίλης Παπαχρηστίδης (1987-1989), ως πρόεδροι της INTERTANKO, έπαιξαν σημαντικό ρόλο στην άνδρωση του Οργανισμού και στερώναν την ελληνική παρουσία. Από τις θέσεις των αντιπροέδρων, ο Ε.Γ. Κουλουκουντής (1973), ο Π.Γ. Γουλιανδής (1974, 1975, 1982), ο Κ.Μ. Λαϊμός (1983), ο Ν.Ε. Ζερβουδάκης (1984-1985) από την εταιρεία Νιάρχου, ο Φίλιππος Εμπειρίκος (1992-1995) και ο Ερρίκος Κέρτσιωφ (1997-2000) έπαιξαν καθοριστικό ρόλο στη διαμόρφωση θέσεων και πάντα έφερναν την ελληνική «hands-on» θαλασσινή εμπειρία στις προτεραιότητές τους. Ο Σπύρος Πολέμης, το πιο ώριμο μέλος της ελληνικής εκπροσώπησης, διασυνδέει για χρόνια πολλά την INTERTANKO με την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών και το Committee, συμμετέχοντας ταυτόχρονα στα συμβούλια και των τριών οργανισμών.

Σήμερα, εκτός από μένα, είναι πολύ θετικό ότι παρ' όλο του ότι η θητεία του έφθανε στη λήξη της, ο Σπύρος Πολέμης δέχθηκε να συνεχίσει να συνεισφέρει ενεργά. Παράλληλα, ο Νίκος Φιστές, ο οποίος μετά τη συμφωνία Ceres/Europan επρόκειτο να παραιτηθεί, δέχτηκε επίσης να συνεχίσει με το διττό χαρακτήρα της ελληνικής και βελγικής εκπροσώπησης.

Όμως, η έμπειρη και ενεργητική αυτή παρουσία δεν φθάνει κατά τη γνώ-

μη μου. Προσωπικά έχω συχνά αισθανθεί την έλλειψη της συλλογικής στήριξης και του ξεκάθਾਰου ελληνικού mandate, όταν στις συζητήσεις μας στο Executive Committee επιδιώκω να εκφράσω, όχι τις προσωπικές μου απόψεις, αλλά τις συλλογικές ελληνικές προτιμήσεις. Είμαι βέβαιος πως το ίδιο, σε διαφορετικές στιγμές, έχουν αισθανθεί και ο Σπύρος Πολέμης και ο Νίκος Φιστές.

Αξίζει να σημειώσουμε την αρχή της γεωγραφικής κυκλικότητας που επανειλημμένα έφερε την Ελλάδα στη σειρά της προτιμώμενης υποψηφιότητας για την προεδρία του Οργανισμού. Παρ' όλες, όμως, τις ευνοϊκές προϋποθέσεις και τη σημαντικότητα της ναυτιλίας μας στο διεθνή χώρο, η ναυτική μας κοινότητα δεν θέλησε τα τελευταία χρόνια να αναδείξει κατάλληλο Έλληνα για να ηγηθεί του Οργανισμού. Εξαιρώντας τον Ντίνο Τσερετόπουλο από τη δικιά μας ομάδα, που προεδρεύει στην τεχνική επιτροπή (ISTEC), ούτε για τις υπόλοιπες ηγετικές θέσεις επιτροπών ούτε για τη σημαντικότερη προεδρία του European Forum ή τις θέσεις των αντιπροέδρων έχουμε επιδιώξει προώθηση Ελλήνων υποψηφίων. Από τις θέσεις όμως αυτές καθορίζεται αποφασιστικά η κατεύθυνση και η αποτελεσματικότητα του Οργανισμού...

Βέβαια, στη φάση αυτή των μεγάλων επενδύσεων, της εντατικής δουλειάς και του συνεχούς κυνηγήματος της αγοράς, είναι αναμενόμενο ότι ο προσωπικός χρόνος που ο επιχειρηματίας της θάλασσας μπορεί να διαθέσει για τα κοινά, έχει κατά πολύ συρρικνωθεί. Είναι και η παράλληλη ατομική του συμμετοχή στην Ένωση και στο Committee, που εξαντλεί κάθε υστέρημα προσωπικού χρόνου, για παραπάνω δόσιμο στα κοινά και στο διεθνή φορέα της INTERTANKO. Και το καθεστώς βέβαια αυτό δεν είναι μόνο θέμα ελληνικό. Τις ίδιες πιέσεις δέχονται και οι πλοιοκτήτες από το διεθνή χώρο. Εκεί η προσωπική απουσία των επιχειρηματιών υποκαθίσταται από ώριμα, ανώτατα corporate στελέχη.

Δεν σας κρύβω ότι τόσο εγώ προσωπικά, όσο και εμείς ως εταιρεία, βρεθήκαμε σε δύσκολη θέση όταν πέρυσι τον Ιούνιο ο Νίκος Φιστές, που έπρεπε να παραιτηθεί από την προεδρία του Ελληνικού Forum, πρότεινε τη δική μου υποψηφιότητα. Όσο και αν ως άτομο αισθάνομαι τη συμβολή στα κοινά σαν βασικό προσωπικό και κοινωνικό μου καθήκον, η στιγμή δεν ήταν κατάλληλη για μένα. Ούτε από την πλευρά των επαγγελματιών μου υποχρεώσεων ούτε από τη σκοπιά της οικογενειακής μου ζωής. Δεχθήκαμε όμως την τιμητική, κατά τα άλλα, αυτή πρόταση, μόνο και μόνο επειδή δεν έμοιαζε να υπάρχει εκείνη τη στιγμή άλλος κατάλληλος προετοιμασμένος και διαθέσιμος υποψήφιος για το τιμόνι της ελληνικής εκπροσώπησης. Βέβαια, το κέφι των μελών της ομάδας και η προθυμία των Νίκου Φιστέ, Κωστή Κέρτσιωφ και Σπύρου Πολέμη να συμβάλουν σε μια ομαδική αλληλοσυμπλήρωση των ρόλων (ως αντιπρόεδροι) έπαιξε καθοριστικό ρόλο σε αυτή την αποδοχή.

Το γεγονός, όμως, δημιουργεί αναμφίβολα ένα κενό, που αξίζει σύντομα να καλύψουμε. Η προετοιμασία αντιπροσώπων μας από τη νεότερη επιχειρηματική γενιά, ή τα ώριμα στελέχη των εταιρειών που θα ήταν πρόθυμα να προσφέρουν, θα είναι ιδιαίτερα χρήσιμη. Νομίζω πως και προς αυτή την κατεύθυνση θα πρέπει να στοχεύσουμε μέσα από το Ελληνικό Forum.

■ **Πιστεύετε ότι στον καταγισμό των πολιτικά ορμώνων κανονιστικών εξελίξεων μπορεί ένας οργανισμός σαν την INTERTANKO να παίξει ουσιαστικό ρόλο.**

Αξίζει να επενδύουμε την προσπάθειά μας σε τέτοιους οργανισμούς ή χάνουμε τον καιρό μας;

Επιτρέψτε μου να ξεφύγω λίγο από τη συγκεκριμένη μας επιδίωξη. Αγγίζατε το ευρύτερο και πολύ μεγάλο θέμα της αποτελεσματικότητας των Μη Κυβερνητικών Οργανώσεων - ΜΚΟ. Γιατί τέτοιες ΜΚΟ είναι και η συλλογική εκπροσώπηση ενός μεγάλου επαγγελματικού κλάδου, σαν τη ναυτιλία



Από το 1955
στην υπηρεσία της ναυτιλίας



 **TSOUKATOS**

**ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ - ΦΩΤΙΣΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ
ΑΝΤΙΕΚΡΗΚΤΙΚΑ ΥΛΙΚΑ - ΚΑΛΩΔΙΑ - ΠΡΟΒΟΛΕΙΣ**

ΣΦΑΚΤΗΡΙΑΣ 5, 185 45 ΠΕΙΡΑΙΑΣ Τηλ. 210 4137362

των δεξαμενοπλοίων.

Τα θέματα είναι πολλά:

Θα πορεύονται οι κοινωνικές, οικονομικές εξελίξεις με την απόλυτη κρίση των πολιτικών που εκλέγουμε να μας διοικούν, ή οι πολιτικοί, που εμείς επιλέξαμε, θα έπρεπε να αισθάνονται υποχρεωμένοι να αφογκράζονται, να συμβουλευούνται και να προσαρμόζονται στις επιλογές και προτεραιότητες της ενεργού κοινωνίας, όπως αυτή εκφράζεται μέσα από τις μη κυβερνητικές της εκπροσωπήσεις;

Είναι οι πολιτικοί, που έχουν το πρώτο καθήκον να ρωτούν και να διαλέγονται με την ενεργό κοινωνία που τους επέλεξε και τις ΜΚΟ της, ή είναι η ενεργός κοινωνία με τις ΜΚΟ της, που θα αγωνίζεται να πείσει τους πολιτικούς να την πάρουν στα σοβαρά και να ακούσουν τη γνώμη της;

Τέτοια ερωτήματα είναι άφθονα. Νομίζω πως οι απαντήσεις είναι προφανείς και απλές.

Ναι, σίγουρα οι αποφάσεις των πολιτικών θα είναι καλύτερες όταν αφογκράζονται και ανταποκρίνονται στην ενεργό κοινωνία. Σίγουρα όμως είναι, πως και οι πολιτικοί, εγκλωβισμένοι στην πίεση των πραγμάτων και την αυτοπεποίθηση της εξουσίας τους, δεν θα σπεύσουν ποτέ ειλικρινά να μας ρωτήσουν πριν αποφασίσουν μόνοι τους, χωρίς εμάς

για τις δικές μας τύχες. Ας μη γελιόμαστε. Όχι μόνο στον τόπο μας, αλλά και στις καλύτερες οικογένειες, αυτό που λέγεται κοινωνικός διάλογος, σε μεγάλο βαθμό είναι προσχηματικός και κατ'επίφαση.

Ο τρόπος για να ακουστούν και να παίξουν τον ρόλο τους οι ΜΚΟ είναι μόνον ένας: Ευστοχία στις επιλογές των θεμάτων, ωριμότητα και στάθμιση των προτάσεων, μια καθαρή γλώσσα, μια δυνατή φωνή.

Βέβαια δεν είναι απλό στην πολυπλοκότητα των περιστάσεων και την πολυφωνία των ΜΚΟ, να αποφευχθούν ο βερμπαλισμός, η αστοχία, η εσωτερική αντιπαράθεση, η απολυτότητα στις διατυπώσεις και η ανεδαφικότητα των στόχων. Προσωπικά, πιστεύω πως η μπάλα για την αποδοτικότητα και τον τόσο σημαντικό ρόλο που έχουν να διαδραματίσουν οι ΜΚΟ, είναι μόνο μέσα στο ίδιο το τερέν τους. Είναι εκείνες που πρέπει να ανδρωθούν για να χτίσουν την εμπιστοσύνη και το σεβασμό που τους

χρειάζεται, ώστε να εισακούονται και να επηρεάζουν. Και όταν αυτό δεν επιτυγχάνεται, οι τόσο χρήσιμες και επωφελείς ΜΚΟ μπορεί εύκολα να ξεστράτισουν και με την αδράνειά τους, ιδιαίτερα αν έχουν καταξιώθει, να οδηγήσουν στην αστοχία, τη σπατάλη και την ευρύτερη ζημιά.

Στον προβληματισμό αυτό τοποθετείται και η εντατική συζήτηση για το corporate governance της INTERTANKO, που θα την ωριμάσει, θα την ενισχύσει και θα την ανδρώσει ακόμα περισσότερο. Στόχος, γρήγορα να βελτιώσουμε τους θεσμούς, τους μηχανισμούς και τις πρακτικές που θα αναδείξουν την άποψη των μελών, θα συγκεράσουν τις αντιθέσεις και θα προωθήσουν το συλλογικό μέσον όρο. Βασικό όχημα σε αυτή την κατεύθυνση, η ενεργοποίηση των regional panels. Και προς αυτόν το δρόμο, το Hellenic Forum μπορεί να παίξει πρωταγωνιστικό και χρήσιμο ρόλο. Άλλωστε, τα δικά μας βιώματα από την άμεση Αθηναϊκή Δημοκρατία, μπορούν να συμβάλουν ουσιαστικά.

Ανάλογος είναι και ο προβληματισμός για την ενίσχυση των θέσεων και την αποτελεσματικότητα ακόμη και αυτού του ίδιου του Οργανισμού των Ηνωμένων Εθνών και του IMO. Δεν ταυτίζονται βέβαια με τις δομές των ΜΚΟ, έχουν όμως να χειριστούν την πολυφωνία και την πολυπλοκότητα της ευ-

ρύτατης συμμετοχής. Έτσι σαν Οργανισμοί μπορούν να είναι τόσο ενεργητικοί, ισχυροί και αποτελεσματικοί, όσο ισχυρά, ενεργητικά και αποτελεσματικά είναι τα μέλη τους. Μόνον όταν τα μέλη το επιλέξουν θα μετατρέψουν τον Οργανισμό σε αιχμή του δόρατος για τις μεγάλες εξελίξεις. Χωρίς την πρωτοβουλία των μελών, οι οργανισμοί εγκλωβίζονται στην αναμονή και παράλυση. Και αυτός είναι ένας τομέας που αξίζει πολύ να συζητήσουμε με τη δική μας κυβέρνηση και άλλες ναυτιλιακές χώρες που μπορούν ενεργά να συμβάλουν στην αμεσότητα, μεγαλύτερη ενεργητικότητα και στην ισχυροποίηση του IMO. Το θέμα όμως είναι μεγάλο και αντικείμενο μιας άλλης συζήτησης.

Είμαι βέβαιος πως με την ελληνική θαλασσινή σκέψη, θα συμβάλουμε στο χτίσιμο της εμπιστοσύνης, τη σύγκλιση, την περαιτέρω άνδρωση και αποτελεσματικότητα της INTERTANKO. Ειλικρινά πιστεύω πως μπορούμε να γίνουμε ακόμη πιο χρήσιμοι στους εαυτούς μας και στην ευρύτερη κοινότητα. Όχι, δεν χάνουμε τον καιρό μας. Αξίζει αποφασιστικά να μετέχουμε.

■ Πώς σκοπεύετε να κινηθείτε προς το στόχο αυτόν;

Φοβάμαι πως η συζήτησή μας έχει μακρύνει πολύ. Επιγραμματικά μόνο να σας πω ότι τους μηχανισμούς τους αναζητούμε με την ομάδα των αντιπροέδρων και το steering committee. Σκεπτόμαστε μια κατοπτρική προς την INTERTANKO οργάνωση της ελληνικής κοινότητας, που θα οδηγεί τα θέματα άμεσα σε εξειδικευμένα στελέχη, θα ενεργοποιεί τη σκέψη τους και γρήγορα θα επαναφέρει την άποψή τους. Η τεχνολογία των επικοινωνιών, το Internet και τα chat rooms, θα μας βοηθήσουν στην κατεύθυνση αυτή. Μόλις ωριμάσουν οι σκέψεις μας και μετά την προγραμματισμένη συνάντηση του Forum στις αρχές του Μάρτη, θα έχουμε την ευκαιρία να τα ξαναπούμε.

■ Με ποιον τρόπο θα θέλατε να κλείσουμε τη συζήτησή μας που φθάνει στο τέλος της;

Αισθάνομαι πως τα καινούργια μας πλοία, η οργάνωση, η επάρκεια των ναυτικών μας εταιρειών, η μοναδική μας θέση στη διεθνή αγορά και η συνεχώς αυξανόμενη περιβαλλοντική και κοινωνική υπευθυνότητα της διεθνούς ναυτιλίας των tankers, όλα αυτά σηματοδοτούν το τέλος μιας περιόδου που μας οδήγησε στη συνεχή αυτοκριτική, την εσωστρέφεια και την αμυντική επιθετικότητα.

Η σημαντικότητα των υπηρεσιών που προσφέρουμε στις κοινωνίες του κόσμου, η αναμφισβήτητη ανταπόκρισή μας στις κοινωνικές και περιβαλλοντικές απαιτήσεις και οι συσσωρευμένες μας εμπειρίες δημιουργούν πια το επαρκές υπόβαθρο μιας στέρεα κτισμένης εμπιστοσύνης και αυτοπεποίθησης, που πλέον μας οδηγεί στην εξωστρέφεια και την πρωτοπορία θετικών πρωτοβουλιών.

Στην κατεύθυνση αυτή, και το Poseidon Challenge, η υπόσχεση στον Ποσειδώνα, που γεννήθηκε στην Ελλάδα και έχει πια πάρει το διεθνή δρόμο της σαν ναυαρχίδα θετικών πρωτοβουλιών της INTERTANKO. Εδραιώνει το πνευματικό υπόβαθρο αξιών και οραμάτων, για να εντείνει τις προσπάθειες, συνέργειες και συνεργασίες μας, που θα κάνουν τους ανθρώπους μας ακόμα πιο ασφαλείς και τη φιλικότητα προς το περιβάλλον μας ακόμη πιο ουσιαστική. Προς τα εκεί θα εστιάσουμε από την ελληνική μας ομάδα. Στη δημιουργική σύγκλιση και τον κοινό δρόμο όσων συνεργαζόμαστε στο περιβάλλον της θάλασσας.

Αισθάνομαι πως η κουβέντα μας ήταν ενδιαφέρουσα και ελπίζω εποικοδομητική.

Ας ευχηθούμε για όλους μας υγεία, δύναμη, θετική σκέψη και δημιουργικότητα. Καλή μας Χρονιά.

■ Σας ευχαριστούμε πολύ για την κουβέντα που κάναμε.

Τις πιο καλές ευχές και από μας.



GREEK SHIPPING DIRECTORY

JUST
2006
EDITION
PUBLISHED!



Περιλαμβάνει:

- Τα Ελληνικών συμφερόντων εμπορικά πλοία σε αλφαβητική σειρά, με πλήρη στοιχεία (όνομα, σημαία, νηολόγιο, χωρητικότητες, διαστάσεις, μηχανές κ.λ.π.) και τα στοιχεία πλοιοκτησίας, εκπροσώπησης ή πρακτορέυσης.
- Τα Γραφεία Διαχείρισης, Εκπροσώπησης ή Πρακτορέυσης στην Ελλάδα και το εξωτερικό (Λονδίνο, Νέα Υόρκη και σε διάφορα άλλα λιμάνια) με διευθύνσεις, τηλέφωνα, telex, fax, ονόματα Διευθυντών, καθώς επίσης και τα πλοία που πρακτορεύουν, εκπροσωπούν ή διαχειρίζονται (στόλος), με τα πλήρη τους στοιχεία.
- Ναυτιλιακές Επιχειρήσεις του εξωτερικού (με πλήρη στοιχεία) που συνδέονται με την Ελληνική Ναυτιλία.
- Τα Γραφεία Τροφοδοσίας σε όλα τα μέρη του κόσμου.
- Πλοία τα οποία μετονομάστηκαν ή πουλήθηκαν τα τελευταία δέκα χρόνια.
- CD-ROM (όλη η ύλη με περισσότερα στοιχεία για τα πλοία, δυνατότητα πολλαπλών εκτυπώσεων, κλπ.)

Contents:

- Vessels of Greek interests in alphabetical order with full details, e.g., Name, Flag, Official No., Capacity (Length, Breadth, Depth, Draught), Engines, etc., Shipowning Companies, Managers, Agents in Piraeus, London, New York and Various other places.
- All Shipowning / Managing / Operating Offices in Piraeus, London, New York or elsewhere together with the vessels they represent in full detail.
- Offices and firms throughout the world connected with Greek shipping.
- Shippers all over the world.
- Vessels Renamed, Sunk or Sold, for the last 10 years.
- CD-ROM (provides all data with additional vessels' details, various printouts, etc.)

ORDER FORM

To: GREEK SHIPPING PUBLICATIONS CO. LTD.

14, Skouze Street, 185 36 Piraeus - Greece - Tel: +30 210 4521.839/59, Fax: +30 210 4180.340

E-mail: sales@greekshipping.gr - Web Site: www.greekshipping.gr

NAME OF FIRM:.....
 ACTIVITIES:.....
 ADDRESS:.....
 COUNTRY:.....
 TEL:..... FAX:.....
 E-MAIL:.....

Number of Copies	GREEK SHIPPING DIRECTORY 2006	Unit Price
		EURO € 185,00

NAME IN FULL:.....
 SIGNATURE:.....
 DATE:...../...../200..

Payment: By bank draft or transfer to:

A/c 253-00-2002-003232 ALPHA BANK - Piraeus • A/c 011-702-48467105 NATIONAL BANK - Piraeus

☐ VISA ☐ MASTERCARD Card No.: Exp.Date:



ΣΤΟΧΟΙ ΓΙΑ ΤΟ 2006



>Με δεδομένη την απόφαση του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος (ΝΕΕ) και την υποστήριξη αυτής από τις Ενώσεις Εφοπλιστών, για την καθιέρωση ετήσιας Ημέρας Εμπορικού Ναυτικού, προσφέρεται στη ναυτιλιακή κοινότητα της χώρας μας μια δυναμική ευκαιρία για την ενημέρωση, αφ' ενός, του ελληνικού λαού για τη σπουδαιότητα της εμπορικής ναυτιλίας μας, για την οποία όλοι οι Έλληνες πρέπει να είναι υπερήφανοι, και, αφ' ετέρου, των Ελλήνων μαθητών για τη δυνατότητα σταδιοδρομίας τους ως αξιωματικών του Εμπορικού Ναυτικού.

Η προσέλκυση νέων, συνειδητά αποφασισμένων να ακολουθήσουν μια ανάλυση επαγγελματική σταδιοδρομία, και η ποιοτική αναβάθμιση των σπουδαστών των ΑΕΝ θα έχει ανεκτίμητα οφέλη για όλους και θα αποτελέσει τη βάση για αισιοδοξία για το μέλλον της εμπορικής ναυτιλίας μας. Η προσπάθεια αυτή πρέπει να λάβει τη θετική υποστήριξη όλων μας για την επιτυχή εξέλιξη και καθιέρωσή της.

Ας ξεκινήσει έστω και με χαμηλότερους στόχους το 2006 και ας εξελιχθεί σε θεσμό στο μέλλον.



TOW MAR

Towage & Marine Assistance UAB



KLAIPEDA LITHUANIA
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

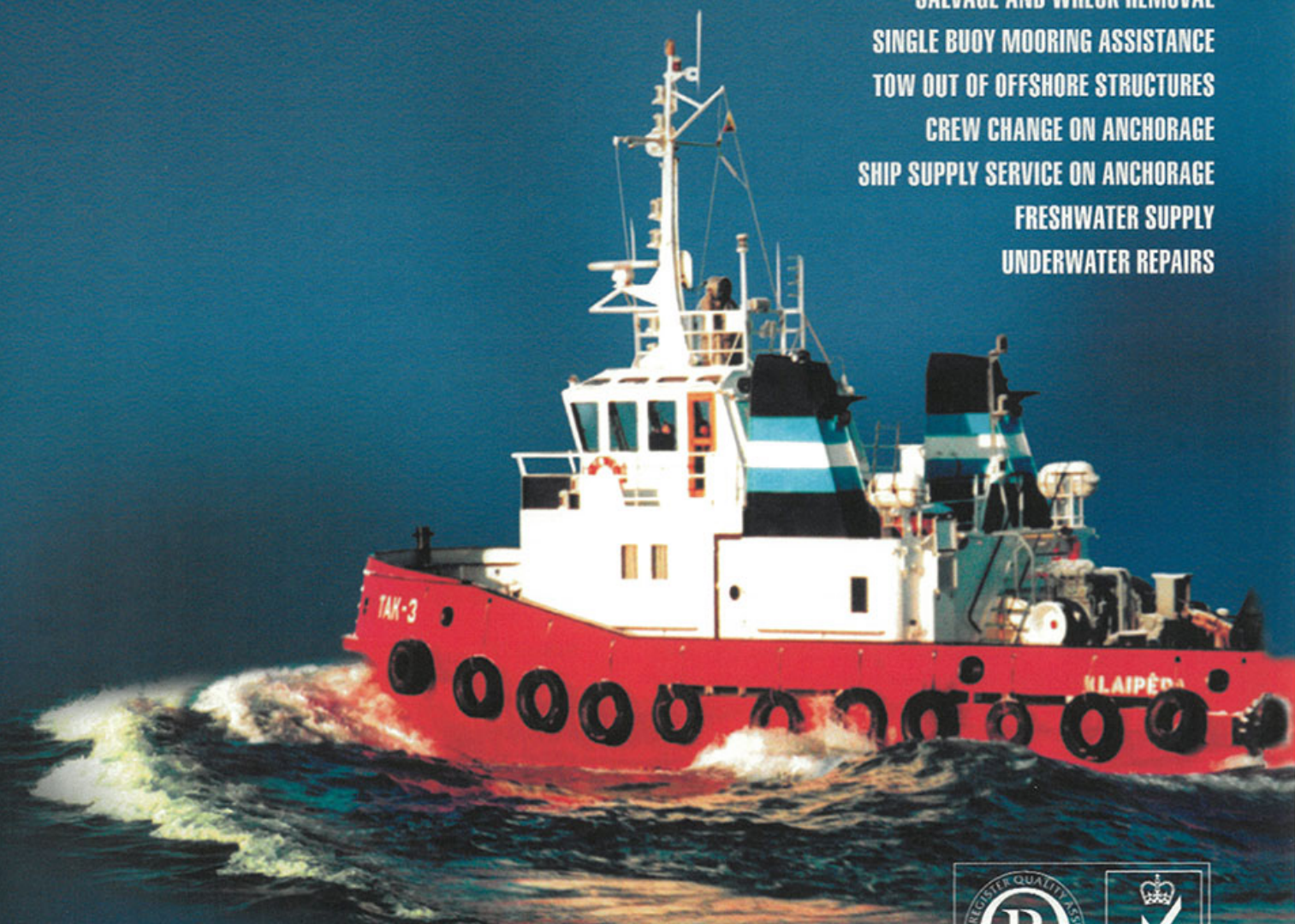
TOW OUT OF OFFSHORE STRUCTURES

CREW CHANGE ON ANCHORAGE

SHIP SUPPLY SERVICE ON ANCHORAGE

FRESHWATER SUPPLY

UNDERWATER REPAIRS



Towage & Marine Assistance S.Neries 12, LT-5800 Klaipėda, Lithuania
Tel.: +370 46 310644, Fax: +370 46 311155
towmar@towage.lt www.towage.lt





Με πρώτον φως 21η Απριλίου 1967



Ένα πρωί

Ανοιξα το ρ/φ ευθύς –κατά πάγια συνήθεια– ως άνοιξα τα μάτια μου, έτοιμος να υποδεχθώ μια νέα ανοιξιάτικη μέρα, με άγνωστες ίσως προκλήσεις και τη γνωστή ρουτίνα, που κι αυτή αποτελεί –per se– πρόκληση. Είχε ήδη από τον Υμηττό αρχίσει δειλά να προβάλλει «η ροδοδάκτυλη της μέρας κόρη Αυγούλα». Αποπλέαμε για μια νέα Οδύσσεια: η ατμόσφαιρα φορτίστηκε από εμβατήρια, ηχηρά συνθήματα, πολλά «ζήτω», και την «ειλικρινή» υπόσχεση ότι η πατρίς, διά μίαν έτι φορά, ασφαλώς θα εσώζετο, άνευ λόγου.

«Την κάτσαμε τη βάρκα» σκέφτηκα. Φόρεσα τη στολή μου εν τάχει (υποπλοίαρχος Α.Σ. – διοικητής στη Σχολή Ναυτικών Ηλεκτρονικών Οργάνων, Νοταρά 77, στο κτίριο των «Ναυτικών Χρονικών» του Δημήτρη Κωττάκη). Εποχούμενος του γηραιού μου VW, κατέβηκα από Καλλιθέα στον Πειραιά γρήγορα και άνευ τινός προβλήματος. Οι δρόμοι ήσαν ακόμη ελεύθεροι, το ρ/φ εξακολουθούσε να ωρύεται, έξω από την Αγία Τριάδα ήταν παρκαρισμένο ένα τανκς. Όλοι το περιμέναμε, αλλά και νομίζαμε

πως «αυτά δεν γίνονται στη σημερινή Ελλάδα». Το βέβαιον είναι ότι το εκκρεμές των πολιτικών πεπρωμένων μας εδέχτο μια βίαιη ώθηση προς το δεξιό άκρο της τροχιάς του κι από κει, φορτισμένο, θα εκινείτο προς το άλλο άκρο, κι ακόμη περιμένουμε να ηρεμήσει, 39 χρόνια μετά. Αλλά αυτά αναφέρονται όλως παρεμπιπτόντως, κι ας γυρίσουμε...

Νοταρά 77

Τέλος της δεκαετίας του '50 είχαμε σοβαρό πρόβλημα εκπαίδευσης των αξιωματικών γέφυρας στα «νέα» ηλεκτρονικά βοηθήματα ναυσιπλοΐας – ραντάρ, γυροπυξίδες, LORAN κ.λπ. Το ΥΕΝ απαραίτητως έπρεπε να ιδρύσει σχολή επιμόρφωσης, κατάλληλη στέγη δεν βρήκαμε, ικανό εκπαιδευτικό προσωπικό δεν υπήρχε, ο εξοπλισμός ήταν πανάκριβος, πιστώσεις περί το μηδέν, η Ε.Ε. ήταν αόρατη, κρυμμένη βαθιά στο μέλλον. Φυσικά και τα κονδύλια της.

Κεφάλαια δεν είχαμε, αλλά είχαμε κεφαλές. Γ. Δρακόπουλος, Ξενοφών Αντωνιάδης, Α. Σκιαδάς (ιερά τέρατα έχουν προσφύως χαρακτηριστεί)

στο τιμόνι της Ναυτικής Εκπαίδευσης του ΥΕΝ. Ο γράφων, τζόβενο. Ισχυρός παράγων της ναυτιλίας, ο Κωττάκης είχε το ανεξάντλητο κέφι και την ικανότητα να κινητοποιεί εφοπλισμό, εργασία και διοίκηση για τα προβλήματα της ναυτιλίας, και κυρίως την εκπαίδευση.

Κοσμίη τη ζωή μου η μακρά θητεία μου κοντά στον αξέχαστο Ξ. Αντωνιάδη, που εκτιμούσε το γεγονός ότι, προερχόμενος από το Ε.Ν., ήξερα από θάλασσα και βαπόρια («είδος» αξιωματικού που σπάνιζε τότε στο Α.Σ., και δεν αποκλείεται και σήμερα να είναι «εν ανεπαρκεία»). Και το σπουδαιότερο, η Υπηρεσία έκανε τη δουλειά της χωρίς πολιτικής σκοπιμότητας παρεμβάσεις. Μετά περίοδο προβληματισμού και αναζητήσεων, πρότεινα στον προϊστάμενό μου Ξ.Α. (που ευθύς υιοθέτησε την ιδέα) να στείλουμε αξιωματικούς Α.Σ. (προέλευσης Ε.Ν.) σε Αγγλία - Γερμανία να εκπαιδευτούν στα «νέα» ηλεκτρονικά μέσα ναυσιπλοΐας. Μετά τις απαραίτητες συνεννοήσεις με σχολές και εργοστάσια, απέλευσα (με πλοίο του Ευγενίδη δωρεάν - τα λεφτά πολύ λίγα) και μετά οκτάμηνο επανήλθα... δριμύτερος, πλήρης ιδεών και σχεδίων. Έμενε να στεγάσουμε τις ιδέες μου και να υλοποιήσουμε τα σχέδιά μου. Το κτίριο των «Ναυτικών Χρονικών» -Νοτάρ 77- ήταν καινούργιο, οι τρεις πάνω όροφοι γιαπί, αυτούς μας παραχώρησε (φυσικά δωρεάν) ο Δημήτρης Κωττάκης και παράλληλα κινητοποίησε εφοπλιστές και εταιρείες οργάνων, να μας διαθέσουν ηλεκτρονικό εξοπλισμό. Έτειναν «ευήκοον ους» -θ' αναφέρω μόνο τον Κ. Λαϊμό και τη «Ραδιοναυτική»- και λύσαμε το πρόβλημα, σχεδόν χωρίς κόστος για το Δημόσιο.

Παρέλκει ν' αναφέρω ποιος ανέλαβε την ευθύνη οργάνωσης του Σχολείου Μετεκπαίδευσης. Ο Δημήτρης Κωττάκης ήταν άνθρωπος του λόγου αλλά δεν έμενε στα λόγια και τις επικοινωνιακές φανφάρες· άλλες εποχές, άλλα ήθη και πάθος για την ελληνική ναυτιλία. Ισχυρός και έμπειρος πυρήνας του διοικητικού φορέα, το Α.Σ., οι αξιωματικοί εξελίσσονταν κατά τις ικανότητές των και τους όρους της «ναυτικής βιολογίας». Ο αρχηγός ήταν γενικός διευθυντής του ΥΕΝ. Οι υπηρεσίες λειτουργούσαν με πνεύμα συνεργασίας, ευθύνης και πειθαρχίας. Το εκκρεμές έμελλε να κινηθεί προς το αντίθετο άκρο της τροχιάς του.

Δύο θεωρίες

Πολύ νερό έτρεξε έκτοτε κάτω απ' τις τρόπιδες των πλοίων μας, η ναυτιλία πάντα ήταν πολυεθνική, αλλά τώρα... παράγινε, και η ναυτική εργασία είναι μια εκτεταμένη διεθνής πιάτσα, ενώ η εθνική σταθερά συρρικνώνεται. Το πλοίο, αν δεν βρίσκει εθνικούς αξιωματικούς, δεν θα δέσει, θα πάρεται αλλοδαπούς, που μάλιστα διαρκώς βελτιώνονται. Ο Δημήτρης Κωττάκης στο άρθρο του, το 1936, γράφει:

Η ευθύνη βαρύνει περισσότερο τους εφοπλιστές, τους και αμεσώτερον ενδιαφερομένους, οι οποίοι ουδέποτε σοβαρώς ενδιαφέρθησαν διά την απόκτησιν ικανών και μορφωμένων αξιωματικών, εις τους οποίους οι ίδιοι εμπιστεύονται την περιουσίαν των και τα συμφέροντά των.

Αλλά δεν βαρύνει τα νοσοκομεία, αίφνης, «η ευθύνη για τη δημιουργία ικανών και μορφωμένων» γιατρών, ή τους δικηγορικούς συλλόγους, η δημιουργία ομοίως καταλλήλων δικηγόρων. Αν θέλουμε να έχουμε εθνι-

κή ναυτιλία, πρέπει να έχουμε Έλληνες αξιωματικούς, κι αυτό αποτελεί υποχρέωση του κράτους κι εδώ προκύπτει θέμα... ναυτικής βιολογίας, ως εξής: Η εξελικτική διαδικασία ακολουθεί, ιδιαίτερος στη θάλασσα, αυστηρούς κανόνες φυσικής προσαρμογής και επιλογής. Το πεδίο δράσης είναι διεθνές και ιδιαίτερα ανταγωνιστικό, ο αγώνας για επιβίωση είναι συνεχής και σκληρός, κι ακριβώς εδώ έχουμε οι Έλληνες αποδείξει ότι είμαστε από τη φύση μας ανταγωνιστικοί, αλλά όχι όλοι. Η ευψυχία, η επαγγελματική κατάρτιση και η ναυτοσύνη αποτελούν τις προϋποθέσεις επιβίωσης και εξέλιξης. Πολλοί εφοπλιστές μας ξεκίνησαν τζόβενα, αλλά όλα τα τζόβενα δεν γίνονται εφοπλιστές... Μπορείς να εξελιχθείς, να μείνεις στάσιμος ή να «εκβρασθείς», κατά το κέφι και το κουράγιο σου. Θυμηθείτε, Κάρολος Δαρβίνος -«Beagle»- 1830. Αλλά πέραν αυτής της επιστημονικής θεωρίας, υπάρχει και η θεωρία της αιφνίδιας δημιουργίας του κόσμου, προ 10.000 ετών ακριβώς.

Η εξελικτική διαδικασία στο δημόσιο τομέα ακολουθεί τους δικούς της κανόνες. Η πανίδα αποτελεί προϊόν Ευφυούς (κομματικού) Σχεδιασμού - (Intelligent Design)... Γι' αυτό και δεν διαθέτουμε αξιόπιστη ναυτική εκπαίδευση ειδικώς και ναυτιλιακή πολιτική γενικώς.

Ο ΥΕΝ καταλαμβάνει το θώκο του συνοδευόμενος από μια καραβιά συμβούλων, προϊόντα άπαντες Ευφυούς Σχεδιασμού· το Α.Σ. είναι από ετών στο περιθώριο, λόγω... αποστρατιωτικοποίησης. Διαθέτει και συνδυαστικό όργανο(!)

Το μοιραίο πρωινό

Στο ισόγειο ήταν το τυπογραφείο, στον πρώτο όροφο το γραφείο του Κωττάκη, απ' όπου, κατά πάγια τακτική, περνούσα ανεβαίνοντας στο Σχολείο. Ανήσυχος και βλοσυρός, όπως πάντα, είχε κολλήσει στο τ/φ· προσπαθούσε να επικοινωνήσει με την Ελ. Βλάχου, να μάθει τι γίνεται, αλλά αυτή ήταν περισσότερο ανήσυχη - (όταν κατόρθωσε να μιλήσει).

Η ανησυχία είχε κορυφωθεί, κι ακριβώς τότε, μπαίνει συνεργάτης του (πλοίαρχος Ε.Ν., λόγιος και επίδοξος διάδοχός του, αλλά τον πήρε ο Κύριος πολύ προ του Δ.Κ.). «Επί τέλους» αναφώνησε αυθορμητώς, «θα μπει επιτέλους τάξη». Αλλά μην τον αδικήσετε αυθωρεί, κάτι σαφώς σάπιο υπήρχε τότε στο βασίλειο (όχι της Δανίας). Ο Κωττάκης εξερράγη: «Ξέρεις ποιοι είναι αυτοί; Ξέρεις αν είναι κανταφικοί!» φώναξε. Μπαίναμε σε «uncharted waters».

Πήγα ακολούθως στο ΥΕΝ, αλλά βαθύ σκότος επικρατούσε περί των τεκταινομένων. Οι «επαναστάτες» είχαν πανηγυρικά αγνοήσει το ΥΕΝ και το Α.Σ., αλλά αυτό δεν θα εντυπωσιάσει τον αναγνώστη. Πρόκειται περί άχρηστου (από πλευράς λαϊκισμού και μικροπολιτικής) υπουργείου, το δε Α.Σ., ως δαρβινικό, είναι δυνητικά «επικίνδυνο»...

Μαζευτήκαμε κάμποσοι αξιωματικοί στη Διεύθυνση Ν. Εκπαίδευσης, θυμάμαι τη φράση του Σ. Πλυτζανόπουλου (ήταν πλωτάρχης, άριστος αξιωματικός, η «επανάσταση» τον έδιωξε): «Ο τράχηλος του Έλληνα -λέμε- ζυγό δεν υποφέρει, αλλά, άνετα υποφέρει, έχει κάνει και σαμαράκι».



Η έλλειψις λιμενικής πολιτικής

Διαβάζοντας το τεύχος των «Ναυτικών Χρονικών» του 1936, μου έκανε ιδιαίτερη εντύπωση η φράση άτμηρος ναυτιλία μας. Δεδομένου ότι μου αρέσει η γλώσσα της εποχής, άσχετα αν τώρα τα έχουμε ισοπεδώσει όλα, αφού το διάβασα σχεδόν όλο, έμεινα σ' ένα κεφάλαιο που έκανε αναφορά για έλλειψη λιμενικής πολιτικής και αποτέλεσε την αιτία να κάνω κάποιες σκέψεις, συγκρίσεις με την εποχή μας, αποδίδοντάς τα, όμως, εις την σήμερον καθομιλουμένην, με μεγάλη μου λύπη όμως.



ΤΟΤΕ

«... Αλλά δεν είναι μόνον η Ναυτιλία, ήτις τοσαύτας αντιμετωπίζει δυσχερείας διά την επίλυσιν των ζητημάτων της, λόγω της Κρατικής αβελτηρίας και των κακών περί των πραγμάτων αυτής αντιλήψεων...»

«... Δεν στερείται το Κράτος μόνον θετικής εμποροναυτικής πολιτικής, στερείται ακόμη και λιμενικής τοιαύτης βάσει της οποίας θα ηδύνάτο να κατευθύνει την λυσιτελεστέραν επιβατών, οχημάτων και εμπορευμάτων. Ο διακινούμενος οργάνωσιν και την ανάπτυξιν όμως όγκος των λιμένων της χώρας πολλαπλασιάστηκε...»
Οι επιστήσεις των επιβατών (και Δικαίως) περισσότερες και υψηλότερες.

«... Της τοιαύτης ουσιαστικής ελλείψεως απόρροια είναι η σημειούμενη σήμερον οικτρά διοικητική κατάσταση, εις τον πρώτον λιμένα της χώρας...»

«... Σοβαρότατα ποσά συναλλάγματος προερχόμενα από τας προσόδους της Ναυτιλίας μας, διαφεύγουν σήμερον από τα ίδιας μας χείρας...»

«... Και ως πρώτη ανάγκην, άμεσον και επιτακτικήν αν θέλωμεν πράγματι να φέρωμεν το Ελληνικόν πλοίον εγγύτερον προς την Εθνικήν μας οικονομίαν και να καταστήσωμεν τούτο παραγωγικότερον υπέρ αυτής, έχομεν να υποδείξωμεν, την πρόσκτησιν μιας δευτέρας δεξαμενής...»

Με αυτές, εν ολίγοις, τις σκέψεις, κλείνω με κάτι σαν πρόταση, όχι για την τύχη της ατμήρου ναυτιλίας μας. Αλλά για την τύχη της σύγχρονης και μεγάλης ναυτιλίας της Ελλάδος, της πρώτης στον κόσμο. Όσο δεν δημιουργείται μια σταθερή εθνική ναυτιλιακή πολιτική, που θα έχει στόχους, οι οποίοι θα είναι ελεγχόμενοι, μετρήσιμοι, ρεαλιστικοί κτλ., που δεν θα αλλάζει κάθε λίγο και βέβαια δεν θα έχει το χαρακτήρα του εθιμοτυπικού, όπου θα γίνονται δημόσιες σχέσεις, θα ανταλλάσσονται φιλοφρονήσεις και θα χαϊδεύονται αυτιά, τότε κάποιοι, σε λίγο, ανεξαρτήτως γλώσσας θα γράφουν για μια συρρικνωμένη και, φοβάμαι, μικρή ελληνική ναυτιλία.

ΤΩΡΑ

Υπάρχει κρατικός εφησυχασμός και δεν έχουν αντιληφθεί ότι στην παγκοσμιοποιημένη προ πολλού ναυτιλία κάποιοι δεν μας βλέπουν με καλό μάτι. Μη έχοντας εθνικές μεταφορές, το ελληνικό πλοίο δραστηριοποιείται σ' ένα διεθνές και άκρως ανταγωνιστικό περιβάλλον. Άρα η συμπαράσταση της Πολιτείας πρέπει να είναι αμέριστος.

Τα πλοία της Ακτοπλοΐας «μεγάλωσαν» σε αριθμό, σε μέγεθος. Έγιναν σύγχρονα, πλούσια σε ανέσεις, σε πολυτέλεια, σε προσφερόμενες υπηρεσίες εν γένει.

Η κατάσταση όμως των λιμένων παρέμεινε ίδια. Ως λιμάνια έχουν ονομαστεί αλιευτικά καταφύγια. Το πρόγραμμα κατασκευής, διόρθωσης κτλ. κινείται με τους χαρακτηριστικούς, αργούς ρυθμούς. Εικόνες που δεν μας τιμούν, γίνονται «πρώτο θέμα» στα ΜΜΕ. Δεν μας πάει, δεν το αξίζουμε.

Το ναυτιλιακό συνάλλαγμα, σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία της Τραπέζης Ελλάδος, ανήλθε για το 2004 στο απίστευτα μεγάλο, για τα ελληνικά δεδομένα, ποσό των USD 17.000.000.000 παρουσιάζοντας μάλιστα σημαντική αύξηση και το 2005. Όμως ένα μεγάλο μέρος αυτού του ποσού φεύγει στο εξωτερικό για υπηρεσίες, έξυπνα μάς πουλούν λόγω δικής μας αδιαφορίας.

Έχουμε δεξαμενές μικρές και μεγάλες. Από τις μεγαλύτερες της Μεσογείου. Πλωτές και μόνιμες. Έχουμε επισκευαστική βάση. Έχουμε ένα μοναδικό εργατικό KNOW HOW. Έχουμε παράπλευρες υποστηρικτικές δραστηριότητες σ' όλους τους τομείς. Δεν έχουμε όμως πλοία που να έρχονται. Να δεξαμενιστούν, να επισκευαστούν, ακόμη και να ναυπηγηθούν. Θα ψάξουμε να βρούμε την αιτία; Θα τολμήσουμε να την κοινοποιήσουμε; Θα τολμήσουμε να λάβουμε μέτρα; Δεν βλέπουμε γύρω μας, τους γείτονές μας και όχι μόνο;



Η έκπτωσης της επιβατηγού ναυτιλίας



Μελετώντας το κείμενο του 1936, που δημοσιεύτηκε στα «Ναυτικά Χρονικά», για την επιβατηγό ναυτιλία, παρατηρώ ότι πολλά από όσα αναφέρονται -δυστυχώς- εξακολουθούν να υφίστανται και να ταλαιπωρούν τον κλάδο της ακτοπλοΐας κι ο προβληματισμός -70 χρόνια μετά- παραμένει. Από την άλλη, σε αρκετά σημεία η ελληνική επιβατηγός ναυτιλία έχει -αναμφισβήτητα- παρουσιάσει σημαντικότερη πρόοδο και οι εξελίξεις που έχουν σημειωθεί είναι ιδιαίτερα ενθαρρυντικές.

Είναι γεγονός ότι η ελληνική ακτοπλοΐα, ως ένας από τους πλέον δυναμικούς κλάδους της ελληνικής οικονομίας, διαδραματίζει ιδιαίτερα σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη της χώρας μας. Μέσα σε λίγες δεκαετίες, ο μακρόπνοος σχεδιασμός των Ελλήνων πλοιοκτητών την ανέδειξε σε μεγάλη δύναμη της Μεσογείου και η επιβατηγός ναυτιλία μας αποτελεί πλέον παράδειγμα επιχειρηματικής πρωτοπορίας, σε πανευρωπαϊκό επίπεδο.

Η κατάκτηση αυτή απαιτεί μια μεθοδική και συνάμα ολοκληρωμένη εθνική ναυτιλιακή πολιτική, καθώς ο ανταγωνισμός αυξάνεται με ραγδαίους ρυθμούς. Οφείλουμε να κινηθούμε δυναμικά στις εξελίξεις. Για να συνεχιστεί αυτή η επιτυχημένη πορεία και για να αυξηθεί περαιτέρω η προσφορά της στην εθνική οικονομία, είναι αναγκαίο να ληφθούν μέτρα, που δεν θα υπολογίζουν το πολιτικό κόστος και δεν θα περιορίζονται σε γενι-

κόλογα ευχολόγια.

Οι συχνές αλλαγές στο υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας «συμπαρέσυραν» και το πακέτο μέτρων για την ανταγωνιστικότητα του κλάδου, το οποίο καθυστερεί σημαντικά, επηρεάζοντας αρνητικά και την περαιτέρω ενίσχυση του εθνικού νηολογίου. Στην προοπτική του άμεσου μέλλοντος διακυβεύουμε την ανταγωνιστικότητα της ελληνικής ναυτιλίας, καθώς από τη μία παρουσιάζεται απώλεια ανθρώπινου δυναμικού και από την άλλη αυξάνονται διαρκώς οι απαιτήσεις και το κόστος για τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις, που βρίσκονται στη βάση της ελληνικής ναυτιλίας.

Η βελτίωση της ανταγωνιστικότητας συνδέεται άρρηκτα με τον περαιτέρω εκσυγχρονισμό της ελληνικής επιβατηγού ναυτιλίας, αλλά κυρίως συνδέεται με την πλήρη απελευθέρωση της ακτοπλοϊκής αγοράς. Η ελεύθερη αγορά είναι εκείνη που αποτελεί την κινητήρια δύναμη για τη βελ-

τίωση της ανταγωνιστικότητας.

Η ελληνική Πολιτεία -σε πάρα πολλούς τομείς- ρυθμίζει θέματα που αφορούν στην εμπορική λειτουργία των πλοίων και καθορίζει τη σύνθεση των πληρωμάτων, φαινόμενα που δεν μπορούν να οδηγήσουν σε πλήρη απελευθέρωση της αγοράς, που είναι και η βασική προϋπόθεση για τον ευρύτερο εκσυγχρονισμό της ακτοπλοΐας. Πρέπει να γίνει αντιληπτό ότι σήμερα τα πλοία έχουν αναπτύξει πολλές και ποικίλες εμπορικές και ξενοδοχειακές δραστηριότητες και δεν είναι μόνο μεταφορικά μέσα.

Άλλα προβλήματα, εξίσου σημαντικά, που και αυτά παραμένουν άλυτα, είναι η συνεχιζόμενη επιβάρυνση των μη ανταποδοτικών τελών στα εισιτήρια, η διατήρηση των υποχρεωτικών εκπάσεων, η ανελαστικότητα του χρόνου απασχόλησης των πλοίων, παράγοντες που όλοι μαζί επιβαρύνουν υπερβολικά το κόστος εκμετάλλευσης του πλοίου.

Αν όντως αντιλαμβανόμαστε την ελληνική ναυτιλία ως εθνικό κεφάλαιο πρώτιστου μεγέθους, οφείλουμε επίσης να αντιμετωπίσουμε προβλήματα που έχουν να κάνουν με την απαξίωση του ναυτικού επαγγέλματος από τους νέους αλλά και τα προβλήματα της ελλιπούς λιμενικής υποδομής.

Συγκεκριμένα, τα τελευταία χρόνια, πέρα από τις σημαντικές επενδύσεις για τον εκσυγχρονισμό της λειτουργίας των λιμένων της χώρας μας έχουν γίνει και σημαντικά βήματα σε σχέση με το θεσμικό και οργανωτικό σύστημά τους. Παρ' όλ' αυτά, η τεχνολογία των νεότευκτων πλοίων τρέχει

με πιο γρήγορους ρυθμούς από την ανάπτυξη των υποδομών στις λιμενικές εγκαταστάσεις, με αποτέλεσμα, σε αρκετές περιπτώσεις, να δυσχεραίνεται το έργο των ακτοπλοϊκών εταιρειών.

Ένα εξίσου σημαντικό πρόβλημα είναι η προσέλκυση και η παραμονή των νέων στο ναυτικό επάγγελμα. Ο σχεδιασμός για τη ναυτιλία πρέπει να ξεκινήσει από την κατάλληλη ναυτική εκπαίδευση και μετεκπαίδευση των αξιωματικών αλλά και των κατώτερων πληρωμάτων. Η διαρκής μέριμνα για τις σχολές και τα προγράμματα εκπαίδευσης θα βελτιώσουν την ποιότητα και την ανταγωνιστικότητα των υπηρεσιών που προσφέρουν οι Έλληνες ναυτικοί.

Ευελπιστούμε πως η εκάστοτε πολιτική ηγεσία προωθεί τις διαδικασίες για την αντιμετώπιση αυτών των προβλημάτων. Το στοίχημα είναι να εκμεταλλευτούμε τα συγκριτικά πλεονεκτήματα της ελληνικής επιβατηγού ναυτιλίας, εφαρμόζοντας μια συγκροτημένη πολιτική που θα μπορούσε να προσφέρει πολύ περισσότερα και να δικαιώσει την παράδοση, που μας θέλει πρωτοπόρους του κλάδου. Η ποιοτική αναβάθμιση αλλά και η ανταγωνιστικότητα της εμπορικής ναυτιλίας της χώρας μας οφείλει να παραμείνει εθνικός στόχος και να αποτελέσει αντικείμενο διακομματικής συνεννόησης και τριμερούς συνεργασίας, της Πολιτείας, των ναυτικών και των πλοιοκτητών.



Καλώδια που ζυγίζουν έως 20% λιγότερο από αντίστοιχα της κατηγορίας

Προσέχουμε το ...

βάρος μας!



Καλώδια ναυτικού τύπου, **επιβραδυντικά της φλόγας** (flame retardant - IEC332-3cat A), **ελεύθερα αλογόνων** (Halogen Free) και **πυράντοχα** (Fire Resisting - IEC 331).

Κατάλληλα για εγκαταστάσεις ισχύος, ελέγχου και επικοινωνίας, εγκεκριμένα απ' όλους τους μεγάλους νηογνώμονες.

Σε κάθε εγκατάσταση, μικρή ή μεγάλη, στην Ελλάδα ή στο εξωτερικό, εκεί που η ποιότητα και ο χρόνος μετράνε, η HELKAMA είναι η πιο αξιόπιστη επιλογή.

HELKAMA

SHIPBOARD CABLES

Μια αναδρομή 70 χρόνων στα **ναυτικά ατυχήματα 1934 - 2004**



Για πολλά χρόνια στο πρωτοχρονιάτικο πανηγυρικό τεύχος των «Ναυτικών Χρονικών» δεσπόζουσα θέση κατείχε το θέμα της παρουσίασης και ανάλυσης των ναυτικών ατυχημάτων ολόκληρου του λήξαντος ημερολογιακού έτους.

Μια ανάλυση βασιζόμενη στα στοιχεία όλων των τευχών του παρελθόντος έτους, αφού κάθε έκδοση των «Ν.Χ.», τότε δεκαπενθήμερη, αφιέρωνε ξεχωριστές σελίδες για τα ατυχήματα του 15νθημέρου. Χωρίς αμφιβολία, ο μεγάλος αριθμός και η φύση των ατυχημάτων, πολλά από τα οποία είχαν ως συνέπεια και ανθρώπινες απώλειες, αποτελούσαν σοβαρό αντικείμενο παρουσίασης και ανάλυσης του θέματος από το ναυτιλιακό Τύπο.



Αλλά πέρα από την καθαρά ναυτική/τεχνική πλευρά της προσέγγισης των ατυχημάτων, υπήρχε και το φλέγον για τη ναυτιλία μας ναυτασφαλιστικό πρόβλημα, που τόσο ταλαιπωρούσε τα ελληνικά πλοία τόσο κατά την προπολεμική αλλά και την αμέσως μεταπολεμική περίοδο.

Είναι χαρακτηριστικό ότι τα «Ν.Χ.» στο τεύχος Ιανουαρίου 1936 (σελ. 5) επισημαίνουν τις δυσμενείς εντυπώσεις των ξένων ασφαλιστών από κάθε ύποπτο ατύχημα και τα θλιβερά αποτελέσματα για τη ναυτιλία μας. Και κατά αντιδιαστολή την ανάγκη επιβολής υγιέστερων αντιλήψεων στις υποχρεώσεις των πλοιοκτητών, πλοιάρχων και πληρωμάτων.

Και θα πρέπει να επισημανθεί ότι αυτούς τους λόγους επικαλούνταν τότε οι ασφαλιστές για να επιβάλλουν επασφάλιστρα και τις όποιες άλλες διακρίσεις εις βάρος του ελληνικού πλοίου και του δι' αυτού μεταφερόμενου φορτίου.

Και όπως αντιλαμβάνεται ο καθένας, μέσα σε ένα τέτοιο περιβάλλον λειτουργίας της ελληνικής ναυτιλίας, πόσο εύκολο ήταν και οι ενέργειες του πλοιοκτήτη να θεωρηθούν υπόπτων προθέσεων και η συμπεριφορά του πληρώματος ότι είναι αποτέλεσμα επαγ-

γεματικής ανεπάρκειας.

Για τη ναυτιλία των 615 πλοίων ολικής χωρητικότητας 1.808.234 κόνων του έτους 1934 βλέπουμε τα ναυτικά ατυχήματα κατά τη διάρκεια του έτους αυτού να παρουσιάζουν την ακόλουθη εικόνα:

α) Τρικυμία (κακοκαιρία)	32	(από τα οποία 2 ολ. απ.)
β) Συγκρούσεις προσκρούσεις	61	(2 ολ. απ.)
γ) Προσαράξεις	97	(5 ολ. απ.)
δ) Πυρκαγιές - εκρήξεις	23	
ε) Βλάβες - ζημιές μηχανής άξονα, έλικα, πηδαλίου	43	
στ) Ζημιές από άλλα αίτια	45	
Σύνολο ατυχημάτων	301	(από τα οποία 9 ολ. απ.)

Παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον μια σχετική ανάλυσή τους όπως η παρακάτω που ακολουθεί:

α) Ζημιές από τρικυμία - κακοκαιρία (32)

Στην κατηγορία αυτή υπάγονται οι ζημιές οι προκαλούμενες στο πλοίο από κακοκαιρία με εξαίρεση τις προσαράξεις, συγκρούσεις και ζημιές στη μηχανή,

στον άξονα, στην έλικα και στο πηδάλιο, τα οποία και εντάσσονται στις αντίστοιχες κατηγορίες.

Οι ζημιές από τρικυμία αποτελούσαν το 10,6% του συνόλου των 301 ατυχημάτων. Επισημαίνεται ότι σε σύγκριση με το 1974, δηλαδή μετά 40 χρόνια, το ποσοστό αυτό ανήλθε στο 12,3% περίπου, δηλαδή σταθερό.

Τα τελευταία χρόνια ο αριθμός των ατυχημάτων της κατηγορίας αυτής έχει περιοριστεί σε ελάχιστες μόνο περιπτώσεις, οφειλόμενες και στην ποιοτική βελτίωση των υλικών - μικρή ηλικία - καθώς και την αύξηση του μεγέθους των πλοίων.

Όμως, έχουν σχεδόν περιοριστεί τα ατυχήματα στα μπλακ κάριερς, πλην όμως τα ατυχήματα αυτά έχουν ορισμένες φορές δραματικές συνέπειες με τρομακτική διεθνή δημοσιότητα και τηλεοπτική κάλυψη. Και παρόλο το μικρό αριθμό των περιστατικών, εν τούτοις έγιναν αφορμή να δρομολογηθούν σε διεθνές επίπεδο κατασκευαστικές βελτιώσεις στα μπλακ κάριερς.

β) Ζημιές από συγκρούσεις και προσκρούσεις (61)

Αποτελούσαν το 20% του συνόλου των ατυχημάτων. Ποσοστό σημαντικό, οφειλόμενο στις μεν συγκρούσεις, σε πλημμελή εφαρμογή των Διεθνών Κανονισμών Αποφυγής Συγκρούσεων και στις προσκρούσεις κυρίως σε περιορισμένα ύδατα λόγω εσφαλμένης εντολής χειρισμού ή και μηχανικής βλάβης στην κυρία μηχανή ή στο πηδάλιο. Η επικράτηση ομίχλης στην περιοχή πλου αύξανε σημαντικά τις περιπτώσεις των συγκρούσεων.

Στα μεταπολεμικά χρόνια, τα ατυχήματα της κατηγορίας αυτής έχουν ελαττωθεί σε πολύ μεγάλο βαθμό με τη χρήση της συσκευής ραντάρ αλλά και της εφαρμογής των συστημάτων διαχωρισμού της κυκλοφορίας σε περιοχές πυκνής θαλάσσιας κυκλοφορίας, καθώς και της φωνητικής τηλεπικοινωνίας των συναντμένων πλοίων.

Παρ' όλα αυτά, όμως, οι υψηλές ταχύτητες των πλοίων και τα τεράστια μεγέθη τους αποτελούν στοιχεία αυξημένων κινδύνων κατά τις συναντήσεις των πλοίων σε περιοχές κυρίως σύγκλισης των πορειών μεγάλου αριθμού πλοίων. Και αυτά τα συμπεράσματα επιβεβαιώνονται από το γεγονός ότι μετά 40 χρόνια, το 1974, το ποσοστό των συγκρούσεων-προσκρούσεων ανήλθε στο 22% επί του συνόλου των ατυχημάτων.

Η ειδική εκπαίδευση των ναυτιλών στην κατανόηση της λειτουργίας και ναυτιλιακής εκμετάλλευσης των οργάνων αυτών έχει ασφαλώς συντελέσει στην αποφυγή των συγκρούσεων.

γ) Ζημιές από προσαράξεις (97)

Αποτελούσαν το 30,2% του συνόλου των ατυχημάτων. Είναι το μεγαλύτερο ποσοστό, γεγονός που σημαίνει ότι οι προσαράξεις αποτελούσαν τότε το μεγαλύτερο ναυτικό κίνδυνο στη λειτουργία των πλοίων.

Σε μια εποχή, βεβαίως, που δεν υπήρχε το ραντάρ ούτε γυροπυξίδα, οι ακτές δεν είχαν επαρκείς ναυτιλιακές σημάνσεις, πολλές θαλάσσιες περιοχές ακόμη δεν ήταν συστηματικά χαρτογραφημένες, ο κίνδυνος της προσάραξης ήταν πραγματικός εφιάλτης τις νυχτερινές ώρες και περισσότερο βεβαίως όταν επικρατούσε ομίχλη.

Τα τελευταία χρόνια, όμως, πράγματι με την ευρεία εγκατάσταση και λειτουργία των ναυτιλιακών βοηθημάτων στις ακτές και στα πλοία και μάλιστα μετά τη γενίκευση τα τελευταία χρόνια της εγκατάστασης GPS (Ground Position System) στα πλοία, ο κίνδυνος της προσάραξης έχει ελαχιστοποιηθεί. Και αυτή η βελτίωση στην εικόνα επιβεβαιώνεται από το γεγονός ότι με-

τά 40 χρόνια, το έτος 1974, το ποσοστό μειώθηκε στο 19,3% επί του συνόλου των ατυχημάτων.

Όμως και αν συμβαίνουν ακόμη σήμερα, αυτές οι ελάχιστες προσαράξεις παίρνουν μεγάλη δημοσιότητα, μέσα από την οποία αναδεικνύονται άλλοι ειδους αδυναμίες στη λειτουργία του πλοίου.

Και αυτής της κατηγορίας αδυναμίες εντοπίζονται στη διαχείριση του τεράστιου θέματος που είναι ο σχεδιασμός ταξιδιού και όλες οι πρόνοιες που πρέπει να έχουν ληφθεί σε επιτελικό και επιχειρησιακό επίπεδο για την εκτέλεση ασφαλούς ταξιδιού.

Με άλλα λόγια, σήμερα τα καθήκοντα και οι ευθύνες έχουν βαθύνει αποτελώντας κρίκο αυτού που σήμερα χαρακτηρίζει την ποιοτική ναυτιλία. Το Bridge Navigation Management έχει αναχθεί σήμερα στο μοχλό της διασφάλισης ενός απρόσκοπτου, ασφαλούς και αποτελεσματικού ταξιδιού με την έννοια της ασφαλούς ολοκλήρωσης του θαλάσσιου σκέλους και της ασφαλούς μεταφοράς του φορτίου καθώς και της ασφαλούς εκφόρτωσης και παράδοσής του.

δ) Πυρκαγιές - εκρήξεις (23)

Αποτελούσαν μόνο το 8% του συνόλου των ατυχημάτων στα πλοία. Επισημαίνεται εδώ ότι πυρκαγιές μπορούν να σημειώνονται στα μηχανοστάσια, λεβητοστάσια, αλλά και στις κουζίνες των ενδιαιτημάτων.

Εκρήξεις μπορεί να συμβαίνουν σε κλειστούς χώρους με αέρια, σε φιάλες αερίων, καθώς και σε δεξαμενές και τα αντλιοστάσια των δεξαμενών πλοίων. Όμως έχουμε και εκρήξεις με πυρκαγιές κατά τις συγκρούσεις των πλοίων με τραγικά αποτελέσματα σε ανθρώπινες απώλειες.

Ακόμη δε οι πυρκαγιές στα μηχανοστάσια, εφόσον δεν κατασβήνονται, στο τέλος επεκτείνονται και στις δεξαμενές καυσίμων με επακόλουθο τις εκρήξεις.

Στην περίπτωση των πυρκαγιών και των εκρήξεων, η αμέλεια του ανθρώπινου παράγοντα κυρίως σε επίπεδο λειτουργίας ενοχοποιείται σήμερα περισσότερο για την εμφάνιση ατυχημάτων της κατηγορίας αυτής.

Από ό,τι προκύπτει από τις στατιστικές του έτους 1974, μετά δηλαδή 40 χρόνια, το ποσοστό των εκρήξεων - πυρκαγιών παραμένει περίπου σταθερό στο 6,4% επί του συνόλου των ναυτικών ατυχημάτων.

ε) Ζημιές μηχανών - άξονα - έλικα - πηδαλίου (43)

Αποτελούσαν το 14,3% του συνόλου των ατυχημάτων στα πλοία.

Εάν βεβαίως αφαιρέσουμε το αίτιο της πυρκαγιάς, της έκρηξης ή ακόμη και της κακοκαιρίας, τα ατυχήματα της κατηγορίας αυτής οφείλονται είτε σε αμέλεια είτε σε ανεπάρκεια του ανθρώπινου παράγοντα στο επίπεδο λειτουργίας. Οι ζημιές μηχανής στα στατιστικά του 1974 παρουσιάζονται αυξημένες στο 32% επί του συνόλου των ατυχημάτων. Και εδώ ασφαλώς δεν είναι αισιόδοξα τα συμπεράσματα, γιατί αναδεικνύεται μια αδυναμία προσαρμογής στις νέες τεχνολογίες αλλά παράλληλα και μια έλλειψη επαγγελματισμού.

στ) Ζημιές από άλλα αίτια (45)

Η κατηγορία αυτή των ατυχημάτων αποτελούσε το 15% του συνόλου των ατυχημάτων.

Σε αυτή την κατηγορία υπάγονται τα ατυχήματα μη υπαγόμενα στις προηγούμενες κατηγορίες α, β, γ, δ και ε.

Ενδεικτικά σε αυτή την κατηγορία υπάγονται τα αγνοούμενα πλοία, η εισροή υδάτων σε καλοκαιρία, η ανατροπή του πλοίου, μετατοπίσεις του φορτίου, ζημιές προκληθείσες κατά τη φορτοεκφόρτωση.

Μετά 40 χρόνια, το 1974, η στατιστική εικόνα των ατυχημάτων της κατηγο-

ρίας αυτής εμφανίζεται βελτιωμένη, αφού αυτά ανέρχονται στο 9,2% επί του συνόλου των ατυχημάτων του έτους αυτού.

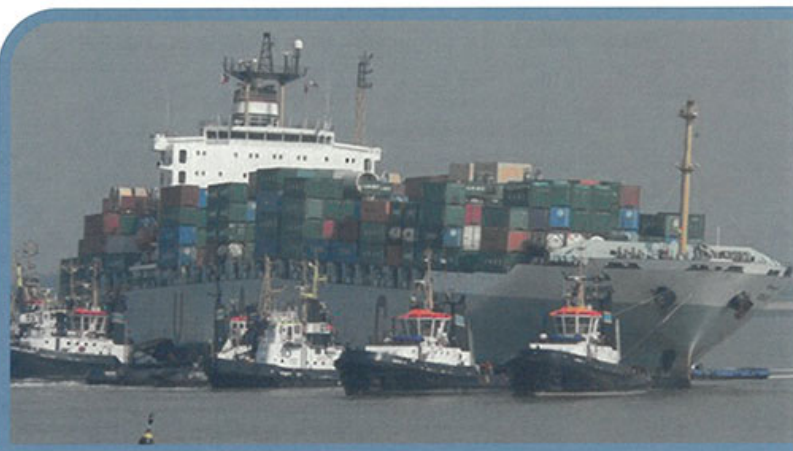
Χωρίς αμφιβολία, το να κηρυχθεί σε άγνοια ένα σκάφος είναι πάρα πολύ σπάνιο, ενώ η εισροή υδάτων εκτός κακοκαιρίας σήμερα είναι πολύ περιορισμένη.

Γενικές παρατηρήσεις

Πριν από 70 και πλέον χρόνια, όλα στην ελληνική ναυτιλία ήταν τελείως διαφορετικά. Αρχικά τα μεγέθη των ελληνικών ποντοπόρων φορτηγών ήταν της τάξεως των 6.000-9.000 τόνων, κινούμενα τα περισσότερα με κάρβουνο και με μια μέση ταχύτητα 7-9 κόμβων. Οι πρωσθήριες μηχανές παλινδρομικές απλές, με απλά επίσης βοηθητικά μηχανήματα, ενώ ο ναυτιλιακός εξοπλισμός εξαντλούνταν ουσιαστικά με μια αμφιβόλου αξιοπιστίας μαγνητική πυξίδα και

Αντίθετα, σήμερα, στην ευαισθητοποιημένη κοινωνία μας, η ανοχή στα ναυτικά ατυχήματα είναι μηδενική και όταν συμβεί ένα τέτοιο ατύχημα παίρνει διαστάσεις αλλά και τεράστια αρνητική δημοσιότητα, ενώ η κοινή γνώμη ωθεί συνεχώς και περισσότερο στη διόγκωση και τραγικοποίηση των συμβάντων και συνακόλουθα στην προσωποποίηση των ευθυνών και αναζήτηση των υπευθύνων.

Άλλοτε και τα πολλά ατυχήματα δεν αποτελούσαν αφορμή για εξαγωγή συμπερασμάτων αλλά και κινητοποίηση για λήψη μέτρων. Σήμερα και για ένα ακόμη ατύχημα κινητοποιείται η διεθνής κοινότητα μέσα από τους αρμόδιους ναυτιλιακούς φορείς και αναθεωρούνται οι Διεθνείς Κανονισμοί Ασφαλείας και νέα μέτρα τίθενται σε ισχύ.



με έναν απαραίτητο εξάντα.

Τα πληρώματα καλά παραδοσιακά, ναυτικοί με μια αντίληψη όμως για την ασφάλεια του πλοίου πολύ διαφορετική από τους σημερινούς τεχνοκράτες ναυτικούς.

Η έννοια της αξιοπιστίας του πλοίου ταυτιζόταν με την απρόσκοπτη λειτουργία του πλοίου, αναγομένη για τον πλοίαρχο και το πλήρωμα σε επίπεδο προσωπικής επαγγελματικής ικανότητας και τιμής.

Οι εθνικοί κανονισμοί ελέγχου της αξιοπιστίας των πλοίων ήταν πολύ στοιχειώδεις, ενώ ο πραγματικός έλεγχος από τις Αρχές ουσιαστικά ανύπαρκτος. Ήταν μια εποχή που οι Αρχές ήταν καθ' ολοκληρίαν απορροφημένες από το ναυτεργατικό ζήτημα, στο οποίο εξαντλούσαν και την αυστηρότητά τους.

Το καθεστώς αυτό της άγνοιας αλλά και της ανοχής σε θέματα ασφαλείας ενθαρρυνόταν και από το διεθνές ανεκτικό περιβάλλον, αφού οι πρώτες διεθνείς συμβάσεις ασφαλείας της ναυσιπλοΐας έκαναν τα πρώτα τους βήματα!

Μέσα σε ένα τέτοιο ναυτιλιακό περιβάλλον των μέσων της δεκαετίας του 1930, το υπερπόντιο θαλάσσιο ταξίδι εθεωρείτο μια πραγματική περιπέτεια με πολλές δυσκολίες, οι οποίες σε πολλές περιπτώσεις δεν ήσαν απαλλαγμένες από κινδύνους.

Ήταν μια εποχή που οι συγκρούσεις, οι προσαράξεις και οι βυθίσεις ακόμη ήταν πολύ συνήθεις στην ειδησεογραφία και ειδικά τους χειμερινούς μήνες για πολλούς η είδηση να συμβεί κάποιο ναυάγιο ήταν απλώς θέμα χρόνου.

Σήμερα όμως, ύστερα από 70 χρόνια, στην Ελλάδα των 3.500 πλοίων των 160.000.000 τόνων, τα πράγματα είναι πολύ διαφορετικά.

Τα ναυτικά ατυχήματα έχουν μειωθεί στο ελάχιστο, σε βαθμό μάλιστα που η στατιστική επεξεργασία τους δεν μπορεί να καταλήξει για τα αίτιά τους σε ασφαλή συμπεράσματα κ.λπ.

Η εξέλιξη

Είναι γνωστό και αποτελεί κοινό τόπο, ότι η ασφαλής λειτουργία των πλοίων και συνακόλουθα η αποφυγή των ναυτικών ατυχημάτων μέσα σε ορισμένη περίοδο, σε όποιο βεβαίως βαθμό αυτή επιτυγχάνεται, αποτελεί τη σύμπραξη δύο παραγόντων:

- Της κατάστασης και αξιοπιστίας του υλικού: σκάφους, μηχανής και εξοπλισμού.
- Της επάρκειας του ανθρώπινου δυναμικού - του πληρώματος (σε γνώση και σε επαγγελματισμό).

Η κατάσταση του υλικού:

Η κατάσταση του υλικού σε δεδομένο χρόνο κατά τη διάρκεια της λειτουργίας του πλοίου αποτελεί συνάρτηση:

- Του είδους και της αρχικής ποιότητας του χρησιμοποιηθέντος υλικού κατασκευής (μέταλλα, πλαστικό, ξύλο κ.λπ.).
- Του τρόπου κατασκευής σε ό,τι αφορά τη συμμόρφωση με τους ισχύοντες κανονισμούς και τη χρησιμοποίηση επιστημονικά αποδεκτών και πρακτικά εφαρμόσιμων μεθόδων.
- Του, μέχρι το δεδομένο χρόνο, ιστορικού συντήρησης του υλικού (τακτικές επιθεωρήσεις, επισκευές κ.λπ.).

Το ανθρώπινο δυναμικό

Αναφέρεται στην ποιοτική επάρκεια, η οποία καλύπτει αφενός μεν τη γνωστική ικανότητα και αφετέρου τον επαγγελματισμό.

Με άλλα λόγια, καλύπτει τα εκπαιδευτικά προσόντα του ναυτικού στελέχους



trans • it worldwide agencies S.A.

EVERYTHING ABOUT SHIPPING

AGENCY & SHIPCHANDLING IN:

1. ALGERIA / 2. ARGENTINA / 3. AZORES ISLAND / 4. BANGLADESH / 5. BENIN / 6. BRAZIL / 7. BULGARIA / 8. CANADA / 9. CAMEROON / 10. CANARY ISLANDS / 11. CHILE / 12. CHINA / 13. CROATIA / 14. CUBA / 15. DOMINICAN REPUBLIC / 16. EGYPT / 17. FRANCE / 18. JAMAICA / 19. GIBRALTAR / 20. GHANA / 21. GUATEMALA / 22. HONDURAS / 23. HONG KONG / 24. INDIA / 25. ITALY / 26. IVORY COAST / 27. KENYA / 28. KOREA SOUTH / 29. LIBYA / 30. MALAYSIA / 31. MALTA / 32. MAURITIUS / 33. MEXICO / 34. MOROCCO / 35. NAMIBIA / 36. NIGERIA / 37. NETHERLAND ANTILLES / 38. OMAN / 39. PAKISTAN / 40. PANAMA / 41. PHILIPPINES / 42. PORTUGAL / 43. PERU / 44. ROMANIA / 45. SENEGAL / 46. SINGAPORE / 47. SLOVENIA / 48. SOUTH AFRICA / 49. SPAIN / 50. SUDAN / 51. SURINAM / 52. TAIWAN / 53. THAILAND / 54. TONGO / 55. TURKEY / 56. UKRAINE / 57. UNITED ARAB EMIRATES / 58. UNITED KINGDOM / 59. U.S.A. / 60. URUGUAY / 61. VENEZUELA / 62. VIETNAM / 63. WEST INDIES / 64. YEMEN

Transit Worldwide Agencies S.A.

108 Kolokotroni str. - 5th floor, 185 35 Piraeus Greece

Tel.: +30210 - 4101290, 95 Fax: +30210 - 4115332 E-mail: tw@twa.gr

σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία αλλά και την πλευρά του επαγγελματισμού που ουσιαστικά συνδέεται περισσότερο και με την πλευρά του χαρακτήρα του, όπως είναι η επαγγελματική συνέπεια, η εσωτερική διάθεση της συνεργασίας και προπαντός το ενδιαφέρον όχι μόνο της εκτέλεσης των ανατιθέμενων καθηκόντων αλλά και το ενδιαφέρον για τη συνολική λειτουργία και ασφάλεια του πλοίου.

Και είναι γεγονός ότι πολλές φορές αυτή η αθέατη πλευρά της επάρκειας ενός ή περισσότερων μελών του πληρώματος έχει παίξει άλλοτε μεν πολύ θετικό ρόλο στη λειτουργία του πλοίου, ακόμη και τη διάσωσή του, και άλλοτε βεβαίως τον τελείως αντίθετο ρόλο από την παντελή έλλειψη ενδιαφέροντος. Και τα παραδείγματα είναι καθημερινά από τέτοιες συμπεριφορές.

Η διαφορετικότητα των εναλλασσόμενων επιτελείων ήταν πολύ δύσκολο να εξασφαλίσει ενιαία φιλοσοφία και αντίληψη της συνολικής διαχρονικά διαχείρισης αυτών των προβλημάτων.

Αυτή πραγματικά η αλλαγή που έχει επέλθει τα τελευταία χρόνια και που χαρακτηρίζει την οργάνωση του επιτελείου της διαχειρίστριας εταιρείας του πλοίου, έχει συμβάλει αποφασιστικά στην ανακούφιση και του πλοιάρχου από αυτόν τον τεράστιο διοικητικό φόρτο, για τη διεκπεραίωση του οποίου θα απαιτούνταν στο πλοίο μια ολόκληρη γραμματειακή εξυπηρέτηση.

Αυτή τη νέα αντίληψη της εμπλοκής στα θέματα συντήρησης και λειτουργίας των πλοίων της διαχειρίστριας εταιρείας ήλθε να επιβεβαιώσει η εφαρμογή του Κώδικα ISM.

Όντως, ο ISM έθεσε σε συστηματική και οργανωμένη βάση όλο το πλέγμα



Τι έχει αλλάξει τα τελευταία χρόνια

Θα πρέπει να γίνει παραδεκτό ότι το κυρίως ενοχοποιούμενο στοιχείο στην πρόκληση των ναυτικών ατυχημάτων είναι: πλημμελής συντήρηση ή πλημμελής λειτουργία.

Το θέμα συντήρησης, όταν τα πλοία είχαν μικρό μέγεθος μέχρι και τις αρχές του 1950, στην κοινή συνείδηση ήταν ταυτισμένο περισσότερο με την ικανότητα του πληρώματος να επιλαμβάνεται των εργασιών αυτών.

Και σε αυτή την αντίληψη ήσαν προσκολλημένοι οι προπολεμικοί πρόελευσης -κυρίως ναυτικής- πλοιοκτήτες, με την υποστήριξη βεβαίως των δικών τους παραδοσιακών πληρωμάτων.

Όταν πλέον τα μεγέθη των πλοίων πολλαπλασιάστηκαν σε διαστάσεις και τα παραδοσιακά πληρώματα εξέλιπαν, ενώ οι αλλοδαποί συνεχώς και περισσότερο συγκροτούσαν τα πληρώματα των ελληνόκτητων πλοίων, το τεράστιο θέμα της συντήρησης με μια ευρύτερη διάσταση και προς το λειτουργικό χώρο του σκάφους απαιτεί πλέον μια διαφορετική αντιμετώπιση.

Απαιτεί πλέον μια κεντρική διαχείριση από πλευράς εταιρειών, που σημαίνει παρακολούθηση και προγραμματισμό και στον καθαρά διοικητικό χώρο, λήξη πιστοποιητικών, εκτέλεση επιθεωρήσεων κ.λπ., και από την άλλη πλευρά, αντίστοιχο προγραμματισμό σε βάθος χρόνου και συντονισμό εκτέλεσης των αναγκαίων εργασιών συντήρησης σκάφους και μηχανής.

Είναι φανερό ότι σήμερα, με την πληθώρα των πιστοποιητικών που προβλέπονται από τους νηογνώμονες και απαιτούνται από τις διεθνείς συμβάσεις κ.λπ., μια τέτοιας φύσεως πολυπλοκότητας και έκτασης έργο θα ήταν πολύ δύσκολο να διεκπεραιωθεί με ευθύνη αποκλειστικά από το εναλλασσόμενο κατά διαστήματα επιτελείο του κάθε πλοίου.

των λειτουργιών και της συντήρησης του πλοίου.

Και θα ήταν πράγματι στρέβλωση της πραγματικότητας εάν σήμερα δεν παραδεχόμαστε ότι ο ISM δεν έχει συμβάλει στη δραστηκή μείωση των ναυτικών ατυχημάτων.

Γιατί πράγματι φθάσαμε στο επίπεδο, και το μικρότερο ατύχημα στη θάλασσα να γίνεται σημαντική είδηση από τον Τύπο, τα ραδιόφωνα και τις τηλεοράσεις και από πλευράς συνεπειών να καθορίζει σε πολλές περιπτώσεις τη μετά το ατύχημα πορεία της εταιρείας.

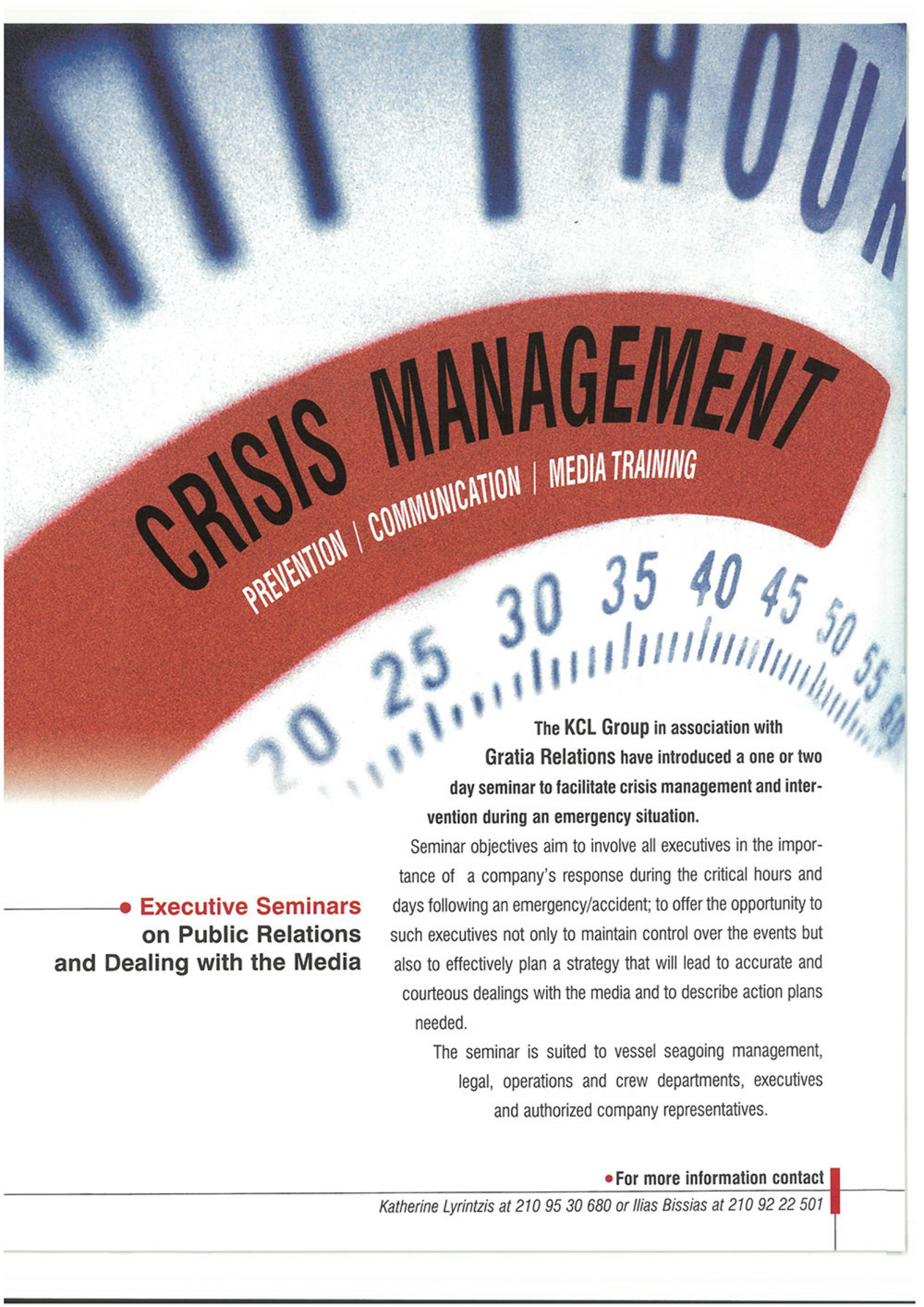
Και αυτή η μηδενική ανεκτικότητα στα ατυχήματα περιόρισε τόσο δραστηκά τα ναυτικά ατυχήματα.

Όμως, θα ήταν εξίσου επικίνδυνο σήμερα να αγνοήσουμε και μιαν άλλη πραγματικότητα. Και αυτή είναι το γεγονός ότι με την κεντρική κατεύθυνση της λειτουργίας του πλοίου από τα γραφεία, τα επιτελεία των πλοίων συνεχώς και περισσότερο απομονώνονται από τα στελέχη πολλών γραφείων θεωρούμενα ως απλά ενεργούμενα.

Ειδικά για την ελληνόκτητη ναυτιλία, σε αυτό έχει συντελέσει και το γεγονός ότι τα επιτελεία των πλοίων είναι αλλοδαπά και αυτή η αντίληψη διαμορφώνεται συνεχώς και περισσότερο σε μια νέα πραγματικότητα.

Όμως, για τα ελληνικά επιτελεία των πλοίων και κυρίως για το μέλλον των Ελλήνων αξιωματικών δημιουργεί σοβαρά προβλήματα στην αξιολόγηση της θέσης και της προσφοράς τους.

Με άλλα λόγια, απαξιώνει την παρουσία τους στη ναυτιλία. Και αυτή η απαξίωση λειτουργεί αρνητικά και για τη ναυτική σταδιοδρομία και την κοινωνική καταξίωσή τους και συνακόλουθα και για τις ναυτικές σπουδές αλλά και την προσέλευση ναυτικών στελεχών.



CRISIS MANAGEMENT

PREVENTION / COMMUNICATION / MEDIA TRAINING

The KCL Group in association with
Gratia Relations have introduced a one or two
day seminar to facilitate crisis management and inter-
vention during an emergency situation.

- **Executive Seminars
on Public Relations
and Dealing with the Media**

Seminar objectives aim to involve all executives in the importance of a company's response during the critical hours and days following an emergency/accident; to offer the opportunity to such executives not only to maintain control over the events but also to effectively plan a strategy that will lead to accurate and courteous dealings with the media and to describe action plans needed.

The seminar is suited to vessel seagoing management, legal, operations and crew departments, executives and authorized company representatives.

● **For more information contact**

Katherine Lyrantzis at 210 95 30 680 or Ilias Bissias at 210 92 22 501

SOUTHERN SHIPPING & FINANCE CO. LTD

SOUTHERN SHIPPING (CHARTERING) LTD



HALKIDON SHIPPING CORPORATION

4th Floor
3, London Wall Buildings
London Wall
London EC2M 5 RL

85 Akti Miaouli & 2 Flessa Str.
185 38 Piraeus

NAYTIKA XPONIKA

ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ 1936





STAVROS DAIFAS

MARINE ENTERPRISES S.A.

MANAGEMENT TEL.:

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

FAX: 210 4293525

e-mail: grdaif01@attglobal.net

PIRAEUS TELEX: 212134- 212869

ANSWER BACK: CNAP GR

CABLE: CNAPA - PIRAEUS

59, AKTI MIAOULI - PIRAEUS 185 36

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΑΦΕΤΗΡΙΑ ΚΑΛΥΤΕΡΟΥ ΜΕΛΛΟΝΤΟΣ

Θ' ἀπεδεικνύομεν ἀσυγχώρητον τῆς ἀποστολῆς μας παραγνώρισιν καὶ θὰ ἐγινώμεθα ἐπιλήσιμονες τοῦ ἐξ αὐτῆς ὑπαγορευομένου καθήκοντος, ἐάν, ἀνασκοποῦντες τὴν δρᾶσιν καὶ τὸ ἔργον τῆς ἐθνικῆς ναυτιλίας κατὰ τὸ διαρρεῦσαν ἔτος, ἐδιστάζομεν νὰ ἐπισημάνωμεν μετὰ θάρρους τὰ τρωτά, νὰ διακηρύξωμεν μετὰ παρησίας τὰ διαπραχθέντα σφάλματα καὶ νὰ διατυπώσωμεν μὲ εἰλικρίνειαν καὶ ἀντικειμενικότητα τὰς περὶ τοῦ πρακτέου γνώμας μας. Ἐφόσον δὲν ἐβασίζομεν τὴν κριτικὴν μας εἰς τὰς ἀρχὰς αὐτὰς, ἡ θέσις μας ἔναντι τῆς μεγάλης προσπάθειας διὰ τὴν πρόοδον τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλίας θ' ἀπεστερεῖτο παντὸς στοιχείου ὠφελιμότητος καὶ θὰ ἔπαυεν ἐναρμονιζομένη πρὸς τὸν διακαῆ πόθον μας νὰ καταστήσωμεν τὴν συμβολὴν μας, ὅση ἡμῖν δύναμις, θετικωτέραν.

Ἡ ψύχαμος, λοιπόν, καὶ χωρὶς καμμίαν ἐκ τῶν ιδεῶν μας προκατάληψιν, ἀνασκόπησις τῆς δράσεως καὶ τοῦ ἔργου τῆς ναυτιλίας κατὰ τὸ 1935, τὸ δευτέρον ἤδη μετὰ τὴν πολυετὴ δραματικὴν κρίσιν ἔτος ἀναζωογονήσεως καὶ ἀναρρώσεως, μᾶς ὀδηγεῖ δυστυχῶς εἰς τὴν θλιβεράν διαπίστωσιν, ὅτι ἡ ἀξιοθαύμαστος εἰς τὰ θαλάσσια ἔργα τῶν Ἑλλήνων ἐπίδοσις, ἡ προκαλοῦσα τὸν φθόνον τῶν ξένων, παραμένει χωρὶς ἐνότητα κατευθύνσεων, δίχως συντονισμόν ἐνεργείας, ἄνευ μεθοδικῆς ὁργανώσεως. Παρουσιάζεται, δηλαδή, ἀπογυμνωμένη τῶν ἀπαραιτήτων ἐκείνων ἐφοδίων, ποὺ θὰ τὴν καταστήσουν πραγματικὰ δημιουργικὴν καὶ ποὺ θὰ διασφαλίσουν τὰ μετὰ μόχθον κτηθέντα.

Ὅλη ἡ δραστηριότης ἡ ζωηρὴς ἀναπτυχθεῖσα κατὰ τὸ λήξαν ἔτος ἐστράφη καὶ πάλιν πρὸς τὰς ἰδιαιτέρας ἐπιδιώξεις τὰς ὁποίας ἡ ἀτομικὴ ἐκάστου ἐφοπλιστοῦ ὁρπὴ εἶχε τάξει ὡς σκοπὸν ἐπιτυχίας. Τὸ ἀποτέλεσμα ἦτο νὰ ἐπιτευχθοῦν πολλὰ—κανεῖς δὲν ἡμπορεῖ ν' ἀμφισβητήσῃ τοῦτο ἀφοῦ τὰ γεγονότα καὶ οἱ ἀριθμοί, ποὺ δημοσιεύομεν ἐν τῇ λεπτομερείᾳ τῶν πεπραγμένων ἀνασκοπήσει ὁμιλοῦν εὐγλώττως—ἀλλὰ τὰ ἐπιτευχθέντα ἐλαχίστην καὶ αὐτὴν ὑπὸ αἵρεσιν παρέσχον συμβολὴν εἰς τὴν θετικὴν τῆς ναυτιλίας μας πρόοδον.

Ὑπὸ αἵρεσιν, διότι ἐάν δὲν θελήσωμεν νὰ ἐπωφεληθῶμεν τῶν ὁπωσδήποτε εὐνοϊκωτέρων περιστάσεων ποὺ προέκυψαν, τὸ μὲν ἐκ τῶν διεθνῶν ἀνωμαλιῶν καὶ τῆς πολεμικῆς διαταραχῆς, τὸ δὲ ἐκ τῆς σχετικῆς τονώσεως τῆς κινήσεως τοῦ ὑπερθαλασίου ἐμπορίου καὶ δὲν ἀποβλέψωμεν νὰ χρησιμοποιήσωμεν τὰ ἐξ αὐτῶν ὠφελήματα, ἐκεῖνα ποὺ ἀπεκομίσασμεν ἤδη καὶ πιθανῶς θ' ἀποκομίσωμεν ἀκόμη, ὡς βάσιν δημιουργικῆς διὰ τὸ μέλλον ἐργασίας, τὸ μέλλον αὐτὸ δὲν ἡμπορεῖ νὰ εἶναι εὐοίωνον. Ὑπαίτιοι ἐξ ὀλοκλήρου διὰ τοῦτο, θὰ εἴμεθα ἔτι μᾶλλον κατακριτέοι, διότι θὰ ἔχωμεν ὑποπέσει εἰς τὸ βαρύτερον σφάλμα νὰ ἐγκαταλείψωμεν τὴν ναυτιλιακὴν μας δραστηριότητα ἐρμαιον τῶν στιγμιαίων ἐμπνευσέων μας εἰς περίοδον, καθ' ἣν παντοῦ ἐργώδης συντελεῖται προσπάθεια ναυτιλιακῆς ἀνασυγκροτήσεως. Ἐάν δὲν παρακολουθῶμεν ἐγκαίρως σήμερον τὴν προσπάθειαν ταύτην, αὐριον, Ἐπιμνηθεὶς πάλιν, θὰ εὐρεθῶμεν ἐνώπιον δυσχερεῶν ἀνυπερβλήτων, τῶν ὁποίων ἡ ἀντιμε-

τώπισις θ' ἀπαιτήσῃ σκληροὺς ἀγῶνας, ἀμφιβόλου ἐπιτυχίας καὶ μὲ πενιχρὸν πάντως ἔπαθλον, νὰ διαφυλάξωμεν ὅ,τι εἶναι δυνατόν νὰ περισωθῇ ἀπὸ ἐκεῖνο ποὺ ἤδη κατέχομεν.

Πῶς θὰ δυνηθῶμεν νὰ ἰσχυροποιήσωμεν τὰ μέσα τῆς ἀμύνης μας ὅταν τὸ προῖον τῆς ἐπιμόχθου ἐργασίας τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου ἐξακολουθῶμεν νὰ τὸ διαθέτωμεν διὰ τὴν πρόσκτησιν καὶ μόνον φορτηγῶν σκαφῶν μεγάλης χωρητικότητος καὶ μεγάλης ἡλικίας, μὲ ἀποτέσμα τὴν ἀντιφυσιολογικὴν τῆς χωρητικότητος μας διόγκωσιν καὶ δὲν ἀποβλέπωμεν μεθοδικῶς καὶ μὲ σταθερότητα εἰς τὴν ἀνανέωσιν τοῦ πλωτοῦ μας ὕλικου, ἥτις καὶ μόνον θὰ καταστήσῃ τὴν ναυτιλίαν μας ἱκανὴν νὰ ἀντιπαλαίσῃ πρὸς τὸν ἐντεινόμενον ἡμέρᾳ τῇ ἡμέρᾳ ξενικὸν ἀνταγωνισμόν;

Τίτι τρόπῳ θὰ διασφαλίσωμεν τὸ μέλλον τῆς ναυτιλίας μας ὅταν ἐπιμένωμεν μετατοπίζοντες τὴν ἐνεργητικότητά μας πρὸς ὅλα τὰ σημεῖα τῆς Ὑδρογείου, περιπλανώμενοι πρὸς ἄγραν ἐργασίας εἰς ὅλους τοὺς ὠκεανούς καὶ ἐγκαταλείπομεν τὰς ἐθνικὰς ναυτιλιακὰς μας ἐπάλξεις εἰς τὴν Μεσόγειον, τὴν Μαύρην Θάλασσαν καὶ τὰ χωρικά μας ἀκόμη ὕδατα, ἀφήνοντες ἀμαχητὶ τὰς ἐκ μακράκινος παραδόσεως ἀγορὰς νὰ περιέρχωνται εἰς ναυτιλίαν, ποὺ μόλις τώρα εἰσῆλθον εἰς τὸ στάδιον τῆς δημιουργίας τῶν;

Κατὰ τί θὰ συντελέσωμεν εἰς τὴν πρόοδον τῆς ναυτικῆς μας βιομηχανίας, περιορίζοντες ἀσφυκτικῶς τὴν δρᾶσιν τῆς εἰς ἓνα καὶ μόνον κλάδον, τὴν καθαρῶς φορτηγόν, καὶ ἐκπύπτοντες ἀδιαλείπτως εἰς ὅλους τοὺς ἄλλους κλάδους;

Ἄλλ' ἂν ἡ ἐπὶ ὑγιῶν συγχρονισμένων βάσεων ἀνακαίνισις τοῦ ναυτιλιακοῦ μας ὁργανισμοῦ προσέκοπτε μέχρι πρό τινας ἀκόμη εἰς πολλαπλὰς καὶ οὐχὶ εὐκαταφρονήτους δυσχερεῖας δημιουργοῦνται ἤδη διὰ τὴν ναυτιλίαν μας οἱ κατάλληλοι ὅροι ποὺ θὰ ἐπιτρέψουν εἰς αὐτὴν ν' ἀποβλέψῃ ἀπὸ τοῦ ἀρχομένου σήμερον ἔτους εἰς τὴν ἀνασυγκροτήσιν τῆς.

Ἡ ὁπωσδήποτε ἀποδοτικὴ τόσον κατὰ τὸ παρελθόν ὅσον καὶ κατὰ τὸ λήξαν χθὲς ἔτος ἐργασία τῶν φορτηγῶν μας καὶ ἡ ἐπελθοῦσα σχεδὸν ἀλματική, λόγω τῶν διεθνῶν γεγονότων, ἀνατίμησις τῶν σκαφῶν ἔσχον τὸ εὐεργετικὸν ἀποτέλεσμα ν' ἀπαλλαγῇ ἡ ἐθνικὴ ναυτιλία σημαντικοῦ μέρους τῶν δυσβαστάκτων βαρῶν τῆς καὶ νὰ αὐξηθῇ αὐτομάτως ἡ ἀξία τοῦ Ἑλληνικοῦ ἐμποροναυτικοῦ κεφαλαίου. Ἐπὶ τῶν δύο αὐτῶν εὐνοϊκῶν συντελεστών—καὶ ὅλαι αἱ ὑπάρχουσαι ἐνδείξεις περὶ τῆς ἐξελίξεως τῆς διεθνούς καταστάσεως δικαιολογοῦν τὴν πρόβλεψιν ὅτι θὰ διατηρηθοῦν οὗτοι, ἐφ' ἱκανὸν εἰσέτι χρόνον—ὀφείλει νὰ στηριχθῇ, ἀναλαμβάνομένη τὸ ταχύτερον, ἡ μεγάλη προσπάθεια τῆς ναυτιλιακῆς μας ἀναδιοργανώσεως.

Ἀλλὰ διὰ νὰ εὐδωθῇ ἡ προσπάθεια αὕτη δὲν ἀρκεῖ μόνον νὰ ὑπάρξῃ ἡ καλὴ θέλησις τῶν παραγόντων τῆς ναυτιλίας. Χρειάζεται ἐνεργὸς καὶ θετικὴ ἡ ἐπικουρία τοῦ Κράτους.

Ὁ καθορισμὸς καὶ ἡ ἐφαρμογὴ ἐνὸς πλήρους προγράμματος ἐμποροναυτικῆς τῆς Ἑλλάδος πολιτικῆς δὲν

ἀνήκει ἐξ ὁλοκλήρου τὸν ναυτικὸν κόσμον, ἔστω καὶ ἂν εὐρίσκειτο οὗτος ἡνωμένος καὶ δρῶν ἐπὶ κοινῶν κατευθύνσεων. Ἐχει ἀνάγκη τῆς λελογισμένης καὶ ὑγιούς τοῦ Κράτους παρεμβάσεως.

Αἱ ἀνόμενοι κατὰ τὸ διαρρῆσαν ἔτος πολιτικαὶ συνθήκαι ὑπὸ τὰς ὁποίας εὐρέθῃ ἡ χώρα μας, προβάλονται ὡς δικαιολογία τῆς ἀπὸ μέρους τοῦ Κράτους συνεχίσεως τῆς τακτικῆς τῆς ἀδιαφορίας τοῦ πρὸς τὴν ναυτιλίαν. Δικαιούμεθα ὅμως νὰ πιστεύωμεν ὅτι ἡ κοινοβουλευτικὴ Κυβέρνησις, ἡ ὁποία θὰ προσέλθῃ ἐκ τῶν ἐπικειμένων ἐκλογῶν καὶ τῆς ὁποίας ἀποστολὴ θὰ εἶναι ἡ παγίωσις τῆς ὁμαλότητος εἰς τὸν τόπον καὶ ἡ ἀποφασιστικὴ καὶ τελεσφόρος ἀντιμετώπισις τῶν ζωτικῶν αὐτοῦ προβλημάτων, θ' ἀντιληφθῇ, ὅτι μία τῶν πρώτων ἐπιδιώξεων τοῦ παραγωγικοῦ τοῦ ἔργου ὀφείλει νὰ εἶναι: τὸ μέλλον τῆς ἐθνικῆς ναυτιλίας.

Τὸ πραγματικὸν πρὸς τὴν ναυτιλίαν καθήκον τοῦ Κράτους καὶ τὰς κατευθύνσεις ἐπὶ τῶν ὁποίων πρέπει νὰ βασισθῇ ἡ ἐκδηλωθησομένη ὑπὲρ αὐτῆς μερίμνα τοῦ ὑποδεικνύμεν εἰς τὴν διεξοδικὴν τῶν πεπραγμένων τοῦ λήξαντος ἔτους ἐκθεσιν. Οὐδεὶς, ἄλλωστε, ἐξ ἐκείνων, πού πρόκειται μὲ τὴν θέλησιν τοῦ λαοῦ, νὰ κυβερνήσῃ τὸν τόπον αὐτὸν ἡμπορεῖ, ἀλλ' οὔτε καὶ διακιοῦται, ν' ἀγνοῇ ποῖαι εἶναι αἱ στοιχειώδεις πρὸς τὴν ναυτιλίαν ὑποχρεώσεις ἐνὸς Κράτους ἔχοντος συνειδήσιν τοῦ προορισμοῦ τοῦ.

Ἄλλ' ἐκεῖνο τὸ ὁποῖον νομίζομεν ὅτι θὰ ἔπρεπε ἰδιαίτερος νὰ τονισθῇ εἶναι ὅτι εἰς τὸ πλῆσιον τῆς ὑπὲρ τῆς ναυτιλίας κρατικῆς μερίμνης ἐπιβάλλεται νὰ περιληφθῇ ἀπαραιτήτως καὶ ὁ πειθαναγκασμὸς τοῦ Ἑλληνικοῦ κεφαλαίου, ὅπως συμβάλῃ εἰς τὴν πραγματοποίησιν τοῦ καταρτισθησομένου προγράμματος ἐμποροναυτικῆς πολιτικῆς. Χωρὶς τὴν συμβολὴν αὐτὴν κανέναν

προγράμμα καὶ μὲ τὰς πλέον περιωρισμένας ἐπιδιώξεις δὲν εἶναι δυνατόν νὰ ἐφαρμοσθῇ ἡ καὶ ἂν ἐφαρμοσθῇ θὰ εἶναι ἐλλειπῆς ἡ ἐκτέλεσίς του.

᾿Ωμιλήσαμεν περὶ πειθαναγκασμοῦ. Ἄνευ αὐτοῦ ἐπαύσαμεν, δυστυχῶς, πιστεύοντες ὅτι εἶναι δυνατόν νὰ κινηθῇ τὸ ἐνδιαφέρον τοῦ Ἑλληνικοῦ Κεφαλαίου ὑπὲρ τῆς ναυτιλίας. Ἄλλὰ καὶ οὐδεὶς ἡμπορεῖ νὰ ἰσχυρισθῇ ὅτι ἡ πρὸς τὴν κατεύθυνσιν αὐτὴν ἐνέργεια τοῦ Κράτους στερεῖται ἡθικῆς βάσεως, ἀφοῦ σκοπὸν θὰ ἔχῃ τὴν ἀναδιοργάνωσιν καὶ πρὸς τὸν ἐνδὸς τῶν κυριωτέρων παραγωγικῶν κλάδων, τοῦ κλάδου ποῦ δικαιούται νὰ γίνῃ ἡ πρώτη ἐθνικὴ βιομηχανία. Ἄν δὲ τὸ Ἑλληνικὸν κεφάλαιον, πρὸς τὸν πολλόν, εἰς τὴν ἐνίσχυσιν ἔργων ἀμφιβόλου παραγωγικῆς ὠφελιμότητος, ἐδικαιολογεῖ καὶ πῶς τὴν ἐναντι τῆς ναυτιλίας διστακτικότητά του κατὰ τὸ πρόσφατον παρελθόν, ὅταν ἐκ διαφόρων κατευθύνσεων ἐσημειώθησαν προσπάθειαι κινητοποιήσεώς του, μὲ τὴν δυσμενῆ τοῦ ἐμπορικοῦ μας ναυτικοῦ οἰκονομικὴν κατάστασιν, ἡ δικαιολογία δὲν ἡμπορεῖ νὰ εὐσταθήσῃ σήμερον, ὅτε κατὰ σημαντικὸν μέρος ἡ κατάστασις αὐτὴ ἔχει ἐξυγιανθῇ.

Ἐφ' ὅσον, λοιπὸν, ἐπιδειχθῇ ἡ στοιχειώδης προβλεπτικότης καὶ διασφαλισθῇ ἡ ἐν στενῇ συνεργασίᾳ τῶν τριῶν παραγόντων, Κράτους, ἐφοπλιστῶν καὶ κεφαλαίου, ἀντιμετώπισις τοῦ Ἑλληνικοῦ ἐμποροναυτικοῦ προβλήματος, ἐν ἐπιγνώσει τῆς πραγματικότητος, τὸ ἀρχόμενον σήμερον ἔτος δύναται ν' ἀποτελέσῃ τὴν ἀφετηρίαν ἐνὸς καλυτέρου μέλλοντος διὰ τὴν ἐθνικὴν ναυτιλίαν.

Ἀπὸ τῶν στηλῶν αὐτῶν ἡμεῖς δὲν ἔχομεν νὰ πράξωμεν τί ἄλλο ἀπὸ τοῦ νὰ εὐχρηθῶμεν καὶ ἐλπίσωμεν τοῦτο.

ΤΑ "ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ",

ΣΤΕΝΗΝ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΝ ΠΡΟΣ ΚΟΙΝΑΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ

ΜΙΑ ΕΠΙΣΤΟΛΗ ΤΟΥ Κ. Μ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ

Ὁ κ. Μ. Κουλουκουντῆς, ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῆς ἐκδόσεως ταύτης τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», μᾶς ἀπέστειλε τὴν ἀκόλουθον περὶ τῶν ναυτικῶν πραγμάτων ἐξαιρετικῶς ἐνδιαφέρουσαν ἐπιστολήν:

Φίλε κ. Διευθυντά,

Τὸ ἀνατέλλον ἔτος εὐρίσκει τὴν φορτηγὸν μας ναυτιλίαν εἰς τὴν σημαντικωτέραν καμπὴν τῆς μακρᾶς σταδιοδρομίας τῆς.

Ἡδὲ πρὶν ἐπαρκῶς τὴν χωρητικότητά της, ἐβελάτισε σχετικῶς τὸ πλεόν τῆς ὕλικῆς καὶ ἐπέτυχε, τέλος, ἐν συνεργασίᾳ μὲ τοὺς Ἄγγλους ἐφοπλιστάς, τὴν σύναψιν τῶν συμφωνιῶν «κατωτάτων ὁρίων ναύλων» εἰς τὰς κυριωτέρας ἀγοράς καὶ ἰδίως εἰς τὸ Πλέιτ, ἐξασφαλίσασα οὕτως ἰσχυρὰν τὴν θέσιν τῆς μετὰ τῶν ἰθυόντων τὰς τύχας τῆς παγκοσμίου φορτηγοῦ ναυτιλίας.

Ἡ συνεργασία μας μὲ τοὺς ξένους ἐφοπλιστάς εἶχε καὶ τὸ εὐχάριστον ἀποτέλεσμα, ὅτι ἀποτομώθησαν ὁ Ἀγγλικὸς Τύπος καὶ Ἄγγλοι τινὲς ἐφοπλισταί.

Ὅχι μόνον ἔπαυσαν αἱ ἄδικοι καὶ δυσμενεῖς κατὰ τῆς σημαίας μας κρίσεις, ἀλλὰ τούναντιον ἀκούονται τώρα ἔπαινοι καὶ εὐμενεῖς λόγοι, εἰς ἰδιαιτέρας συνομιλίας τῶν Ἀγγλῶν, διὰ τὴν «νομιμοφροσύνην» τῶν Ἑλλήνων.

Ἡ δημιουργηθεῖσα οὕτως εὐνοϊκὴ ἀτμόσφαιρα ὑπεβοήθησε τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν ἀτμοπλοίων μας κατὰ τὸ ἀπελθόν ἔτος καὶ ἀπεφύγομεν σοβαρὰ ἐλλείμματα, ποῦ ἀσφαλῶς θὰ εἴχομεν εἰς τὸ Πλέιτ, ἂν δὲν ἐπῆρχετο κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ ἔτους ἡ σωστικὴ τῆς συμφωνίας τῶν ναύλων σύναψις.

Δὲν πρέπει ὅμως ἡ σχετικὴ νηνεμία νὰ μᾶς ἀφήσῃ ἀμερίμνως ἐρησυχάζοντας.

Οἱ φίλοι μας, μὲ τοὺς ὁποίους καὶ συνεργαζόμεθα, μᾶς ἔχουν ἀνάγκη, ὅσον τοὺς ἔχομεν καὶ ἡμεῖς πρὸς τὸ παρόν, ἐνῶ ἐν τῷ μεταξὺ οἱ Ἄγγλοι ἰδίως ὁργανώνονται καλύτερά, διὰ νὰ ἐπανακτήσουν τὴν προτέραν θέσιν των, ναυπηγοῦντες, μὲ τὴν κυβερνητικὴν ἀρωγὴν, νέα καὶ οἰκονομικὰ σκάφη. Καὶ ἂν ἀκόμη τέλος θῆλαμεν ἀποβάλλει κάθε προκατάληψιν, ὅσον ἀφορᾷ τοὺς Ἄγγλους ἐφοπλιστάς, ἔχομεν ν' ἀντιμετωπίσωμεν ἄλλα ἐπίσης σοβαρὰ, ἂν ὅχι σοβαρώτερα ζητήματα, ὅπως εἶνε ἡ προκατάληψις τῶν ξένων ναυλωτῶν τῆς Βορείου Ἀμερικῆς, τῆς Ἀπώ Ἀνατολῆς, τοῦ Εἰρηνικοῦ, τῆς Αὐστραλίας καὶ τῶν Ἰνδιῶν. Πρέπει ν' ἀνοίξωμεν εἰς τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν ὅλας αὐτάς τὰς

Ἀγοράς καὶ νὰ μὴ στηριζόμεθα μόνον εἰς τὸ Πλέιτ, τὸ ὁποῖον, ἀτυχῶς, φαίνεται ἐφέτος, ὅτι πιθανόν νὰ μὴ ἔχῃ καλὴν ἐσοδεῖαν διὰ νὰ ἀπορροφήσῃ ὅλην τὴν χωρητικότητα, ποῦ συνήθως ἐργάζεται πρὸς τὰ ἐκεῖ.

Ὁ μόνος τρόπος, μὲ τὸν ὁποῖον θὰ δυνηθῶμεν νὰ εἰσελθῶμεν εἰς τὰς ἀγοράς αὐτάς, εἶνε ἡ ἐξάλειψις τῶν ἐπασφαλιστρῶν ἐπὶ τῶν φορτίων τῶν μεταφερομένων ἐπὶ Ἑλληνικῶν σκαφῶν. Τὸ ζήτημα εἶνε σοβαρώτατον καὶ ἡ ἐν Λονδίῳ Διοικητικὴ Ἐπιτροπὴ τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας ἐπελήφθη πρὸ μηνῶν ἤδη τοῦ ζητήματος, χωρὶς ὅμως εἰσέτι νὰ ἐπιτύχῃ καὶ τὸ ποθοῦμενον.

Ἐχομεν ἀτυχῶς εἰς τὸ Πλέιτ κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη ἀπαιτήσεις ἀβαριῶν, αἱ ὁποῖαι δὲν δικαιολογοῦν τὴν ἐξάλειψιν τῶν ἐπασφαλιστρῶν, ἀλλὰ, τούναντιον, τὴν αὐξήσειν αὐτῶν ἐπιβάλλουν.

Ἡ μόνη ἀπομένουσα δι' ἡμᾶς διέξοδος διὰ τὴν καλὴν ἀφαιλιστικὴν μας ὑπόληψιν εἶνε ν' ἀποφασίσωμεν ὅλοι ὁμοῦ καὶ νὰ ἐργασθῶμεν διὰ τὴν καλυτέρευσιν τῶν ἀποτελεσμάτων τῆς ἀσφαλείας τῶν φορτίων, ποῦ μεταφέρουν τὰ σκάφη μας. Ἄν προσέξωμεν, ὁ καθεὶς καὶ ὅλοι ὁμοῦ, ν' ἀποφύγωμεν ἀπαιτήσεις ἐπὶ δύο - τρία ἔτη, θὰ φθάσωμεν ὀρισμένως εἰς τὸν ἐπιδοκίμενον νῦν σκοπόν.

Πρέπει λοιπὸν νὰ ὁργανωθῶμεν καὶ νὰ φροντίσωμεν, ὅπως καλυτερεῶμεν τὸ ὄνομά μας καθημερινῶς.

Ἡ παλαιὰ ἐποχὴ, ὅτε ἦτο δυνατὴ ἡ ἀνάπτυξις τῆς ναυτιλίας μας ὑπὸ τὰς τότε συνθήκας, παρήλθε πλέον. Δὲν δύναται ἤδη νὰ νοσητὴ ναυτιλία μὲ τὸ σύστημα τῆς ἀτομικῆς πλοιοκτησίας ἐνὸς πλοιοκράτου — ἐφοπλιστοῦ, ἀγοράζοντες ἕνα ἀτμόπλοιον μὲ τὴν βοήθειαν ἐνὸς γραφεῖου τοῦ Λονδίνου. Δὲν ὑπάρχει ἀκόμη ἀμφιβολία, ὅτι τὰ ἑλληνικὰ σκάφη εἶνε τόσο πολλὰ, ὥστε νὰ προκαλέσωμεν τὸν φόβον τῶν ἄλλων, ἐκείνων, ποῦ χάνουν ἐξάφῃ εἰς τὰς Ἀγοράς, ποῦ διεισδύομεν. Εἴμεθα, ἄλλως τε, ὡς ἐπὶ τὸ πλεῖστον ὁργανισμοὶ ἀσθενικοί, χωρὶς ἀποθεματικά καὶ μὲ πολλὰ παλαιὰ σκάφη. Ἡ πολιτικὴ τῆς ἀνανεώσεως, μέρος τῆς ὁποίας ἐξετελέσαμεν ἤδη, πρέπει ν' ἀκολουθηθῇ διὰ τῆς πωλήσεως τῶν παλαιότερων σκαφῶν καὶ διὰ τῆς βαθμιαίας ναυπηγήσεως, εἰ δυνατόν, νέων.

Καὶ τώρα ἂς στραφῶμεν πρὸς μίαν ἄλλην πλευρὰν τοῦ ναυ-

τιλιακού προβλήματος. Θά υποβοηθήσωμεν πολύ την θεμελίωσιν του έργου της ναυτιλίας μας, αν επιδιώξωμεν την καλύτερευσιν των πληρωμάτων της, αν τονώσωμεν το ενδιαφέρον των διά την επιχείρησιν, ή όποια παρέχει και εις ήμās και εις αυτούς τὰ μέσα του βιοπορισμού.

Παραπονούμεθα, ότι δέν έχομεν καταλλήλους μηχανικούς διά τὰ νεωτάτου τύπου ατμόπλοια και μότορσις, αλλά μήπως ανέλαβωμεν την προσπάθειαν νά δημιουργήσωμεν τοιούτους; Τό Γραφείον ήμών έλαβε την απόφασιν από του έτους αυτού νά προσλαμβάνη έναλλάξ τελειοφοίτους από τās δύο σχολάς των μηχανικών Πειραιώς, τούς όποιους θά τοποθετή πρός τελειοποίησιν των σπουδών των εις τὰ Άγγλικά εργοστάσια της «North Eastern» και του «Doxford», όπου κατασκευάζονται αι νέαι ατμομηχαναι και αι μηχαναι Ντήζελ. Θά προσφέρωμεν πρός τουτο 150 λίρας έτησίως και θέσιν κατοπιν εις την όργανωσιν μας και δη εις τὰ σκάφη μας. Άς πράξουν και οι άλλοι Έλληνες έφοπλισται το ίδιο ή και περισσότερον διά νά υποβοηθήσωμεν την μόρφωσιν εκείνων εις τούς όποιους θά έμπιστευθώμεν τὰ νέα σκάφη μας.

Όσον άφορά τās άλλας έλλείψεις των πληρωμάτων μας, έπαφίεμαι εις άλλους άρμοδιωτέρους νά σκεφθών πώς δύνανται νά καλυφθών.

Καθυστερήσαμεν άκόμη και είνε ή έπιτακτική ή ανάγκη της δημιουργίας Άσφαλιστικού Όργανου. Άν οι άσφαλισται των φορτίων έχασαν από την Έλληνικήν σημαίαν, οι άσφαλισται όμως των σκαφών έκέρδισαν και δέν τó άποκρύπτουν, άφού διαρκώς μās υποβιάζουν τὰ άσφάλιστρα.

“Ό,τι μās χρειάζεται ως αρχή, είνε νά δημιουργήσωμεν ιδιωτικούς άλληλασφαλιστικούς συνεταιρισμούς. Και αν, ως έλπίζω εις τό προσεχές μέλλον, συντελεσθών ούτοι, θά δυνθώμεν νά καταστώμεν σεβαστοι εις τούς Άγγλους και ξένους άσφαλιστάς, οι όποιοι πρός τό παρόν θεωρούν τελείως άδύνατον την Έλληνικήν όργανωσιν εις τόν κλάδον αυτόν.

Έν τέλει έχω νά συστήσω εις δλους την ειλικρινή τήρησιν των όρων της συμφωνίας των κατωτάτων όρίων ναύλων. Ψιθυρίζεται έδω εις τό Λονδίον, ότι οι ναυλωται της Άργεντινης έπιδίδωκουν νά ναυλώσουν σκάφη εις τόν Πειραιά δι’ Άγγλίαν—Κόντινεντ. Άν αυτό πράγματι συμβή, δέν ύπάρχει άμφιβολία, ότι σχεδιάζουν διά πλαγίον μέσον νά επιτύχουν την καταστράτηγην της συμφωνίας των κατωτάτων όρίων. Άς προειδοποιηθών οι ένδιαφερόμενοι έφοπλισται, ότι ό κίνδυνος, εις τόν όποιον θά έκθέσουν τό Έλληνικόν όνομα και την ναυτιλίαν μας είνε τόσοσ μέγας, ώστε ή Έπιτροπή του Λονδίνου θά ύπερασπισθή τούς πολλούς και θά τούς κτυπήσ η άμειλίκτως. Άν ύπάρχουν Έλληνες έφοπλισται, που έχουν τοιαύτην άντιληψιν τών υποχρεώσεων των, πρέπει αυτοί άναξ διά παντός νά έκδιωχθών από την ναυτικήν μας οικογένειαν. Παραβαίνοντες την συμφωνίαν, θ’ άντιληφθών άκόμη, ότι αν ούτω κερδίσουν την θέσιν των εις τόν «Μαύρον Πίνακα», που θά καταρτίσ η Διεθνής Έπιτροπή του Σχεδίου του Πλέιτ, δέν θά δυνθών άλλην φοράν νά ναυλώσουν τὰ σκάφη των.

Μετά πάσης τιμής
Λονδίνον 23 Δεκεμβρίου 1935
Μ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

ΠΕΤΡΑΓΜΕΝΑ ΚΑΙ ΕΠΙΔΙΩΞΕΙΣ

Καμμία ποιοτική βελτίωσις

Δέν έχει νά επιδείξη ή άνάλυσις των σχετικών με την δύναμιν της Ναυτιλίας μας αριθμών αξιοσημειώτων τινα κατά τό 1935 μεταβολήν. Η ποιοτική αυτής σύνθεσις παρέμεινε σχεδόν εις την ίδίαν του 1934 κατάστασιν, με τάσεις μάλιστα αύξήσεως του ποσοστού των παλαιότερας ηλικίας πλοίων. Σκάφη πολλά διά των νέων άγορών προσετέθησαν, ένω τό ζωτικόν πρόβλημα της άνανεώσεως του έμπορικου μας στόλου, ή έξυγίανσις αυτού από τὰ μεγάλης ηλικίας σκάφη, δέν ένεφάνισε καμμίαν πρόδοον τείνουσαν εις την έπίλυσιν του.

Έχομεν και έφέτος έπαύξεισιν της χωρητικότητας της Ναυτιλίας μας νά σημειώσωμεν. Αί άγοραι φορτηγών σκαφών, μέσης κατά τό πλείστον ηλικίας, 15 έως 20, αλλά και μέχρις 25 έτών, έξηκολούθησαν άθρόαι, χωρίς παραλλήλως και αι διαλύσεις των παλαιότερας ηλικίας πλοίων νά προσλάβουν οίαν άνεμένετο έκτασιν, έν τινι μέτρω άνάλογον πρός την έκδηλον εις όλας τās ξένας ναυτικές χώρας κίνησιν άπαλλαγής των από της παθητικής χωρητικότητας.

Η 31η Δεκεμβρίου του άπελθόντος έτους εύρίσκει την ναυτιλίαν μας κατέχουσαν συνολικήν χωρητικότητα 1.760.770 τ. γκρός, έκ των όποιων 1.651.431 τ. άναφέρονται εις την φορτηγόν τοιαύτην. Προκαλεί, θεθαίως, τόν δικαιολογημένον θαυμασμόν ή τόση της χωρητικότητας της Ναυτιλίας μας άνάπτυξις, έρχεται ν’ άποδείξη την άκατάβλητον του Έλληνος ναυτικού ζωτικότητας, δέν δύναται όμως και νά έμπνεύσ η την σταθεράν πρός τό μέλλον έμπιστοσύνην, ούδέ νά προσδώσ η τó στοιχεία της άπολύτου εύσταθείας εις τό ναυτιλιακόν μας οικοδόμημα, τό έδραζόμενον επί τοιαύτης ποιοτικής συγκροτήσεως.

Οι εις άλλην σελίδα, δημοσιευόμενοι αριθμοί, οι άνανύοντες την δύναμιν της Ναυτιλίας μας, διαπιστώνουν, την γνωστήν άλλως τε, κατωτερότητα του πλωτού ύλικου αυτής και καθιστούν αύταπόδεικτον, ότι όπωσδήποτε, θάττον ή θράδιον, θά ύποστη την έκ των πραγμάτων έπιβαλλομένην περιστολήν της χωρητικότητός της.

Άν λάβωμεν ύπ’ όψιν μας την φορτηγόν ναυτιλίαν και έξ αυτής πάλιν τα 3000 τ. γκρός και άνω μόνον σκάφη, αριθμούντα χωρητικότητα 1.428.974 τ. γκρός, άτινα, άπασχολούμενα εις τό διεθνές ύπερβαλάσιον έμπόριον, είνε και ύποχρεωμένα ν’ άντιμετωπίζουν εις κάθε βήμά των τόν συναγωνισμόν των νεωτέρας ηλικίας συγχρονισμένων ξένων πλοίων, δέν έχομεν νά επιδείξωμεν, παρά 2 μόνον σκάφη 8231 τ. ηλικίας 5 έτών, 8 πλοία 33.559 τ. ηλικίας μέχρι 10 έτών και 31 χωρητικότητας 151.213 τ. γκρός από 11 έως 15 έτών. Ό κύριος όγκος της άκεανόπορου ναυτιλίας μας άναφέρεται εις σκάφη μεταξύ 16 έως 24 έτών (195 φορτηγά 897.896 τ. γκρός) και εις 88 πλοία 338.075 τόνων, ηλικίας 25 έτών και άνω. Επί δε του συνόλου της φορτηγού μας χωρητικότητας, άνερχομένης εις 1.651.431 τ. γκρός, τὰ άνω των 20 έτών σκάφη, συμποσούμενα εις 980.098 τ. γκρός, καλύπτουν τὰ 60% περίπου αυτής.

Είνε άληθές, ότι αι έπικρατήσασαι, από των μέσων ίδια του 1935 και έντεύθεν, έκτακτοι ναυτιλιακοί συνθήκαι, ή πρός στιγμην σημειωθείσα εις την ναυλαγοράν άσυνήθως ζωηρά ζήτησις χωρητικότητας και αι παρεμβληθείσας δυσχέρειαι εις την πώλη-

σιν των παλαιών πλοίων πρός διάλυσιν δέν έπέτρεψαν και την άπαλλαγήν της ναυτιλίας μας από τὰ ύπερήλικα σκάφη. Υπήρξεν, άλλως τε, γενικωτέρα διά την Παγκόσμιον ναυτιλίαν, κατά τούς τελευταίους μήνας, ή άναστολή των διαλύσεων, λόγω της άνωμάλου έξελίξεως της διεθνούς πολιτικής και των έκ ταύτης αίσιοδόξων προβλέψεων διά την ναυτιλιακήν εργασίαν.

Πάντως όμως δέν δύναται νά παροραθή και ή από μέρους των έφοπλιστών μας παρατηρηθείσα και κατά τό 1935 έλλειψις συστηματικής προσπάθειας διά την ποιοτικήν έπιλογήν των παρ’ αυτών άγοραζόμενων πλοίων. Άκολουθούντες τās παρορμήσεις των ίδιων αυτών ύπολογισμών, άποδειχθέντων, πολλάκις έκ των ύστέρων, ως έσφαλμένων, προεξοφλόντες καταστάσεις έν τη Ναυτιλία, μη δικαιολογούμενας από την ψυχραιμίαν των διεθνών πραγμάτων έναντίσιν και στεργώς έχόμενοι του στενού άτομικιστικού των πνεύματος, προέβαινον εις άγοράς σκαφών, άπορριπτόμενων πολλάκις από τούς ξένους πλοιοκτήτας των.

Η Λονδίνους άγορά κατεκλύετο από την ζήτησιν παρ’ Έλλήνων μεταχειρισμένων σκαφών, μέχρι σημείου μάλιστα, ώστε πολλάκις νά έκδηλούται και άνάτιμisiς του προσφερομένου πλοίου, λόγω της παρά δύο ή και τριών Έλλήνων πλοιοκτητών έπιμόνου διεκδικήσεως του. Συνασφωρήθησαν ούτω, πλην έλαχίστων έξαιρέσεων, και έκ των νέων άγορών, που έπραγματοποιήθησαν μάλιστα εις ύψηλάς τιμάς, πλείστα όσα εις την δύναμιν της ναυτιλίας μας άκατάλληλα σκάφη, άτινα προστεθέντα εις τὰ ύπάρχοντα, αντί νά θελιώσουν, κατέστησαν έτι έπαχθέστερον τό ποσοστόν των μεγάλης ηλικίας πλοίων. Η άποδοτική έκμετάλλευσις τούτων πιθανόν νά δικαιολογηθή από ένδεχομένας άνωμάλους έξελίξεις της διεθνούς πολιτικής καταστάσεως, θά άποβή όμως έπιζημία ή κίνησις των υπό διαλάς συνθήκαι εργασίας, δεδομένου, άλλως τε και του έντόνου ρυθμού, με τόν όποιον δλται αι μεγάλοι ξένοι ναυτιλίας έπεδόθησαν κατά τό 1935 εις την άνανέωσιν των σκαφών των.

Είμεθα πτωχοί θεθαίως. Καμμίαν πηγήν κεφαλαίων, ούδέ ένθάρρυνσιν τινα εύρε μέχρι σήμερον ή ναυτιλία μας, ώστε νά χωρήσ η πρός ρηθικελεύθους λύσεις του προβλήματος της άνανεώσεως του ύλικου της. Άν όμως έπεκράτει τό συνεταιριστικόν πνεύμα και αι οικονομίαι δύο λ. χ. έφοπλιστών δέν έξηνεμίζοντο — καθ’ ήμās — εις την άγοράν δύο μεγάλης ηλικίας πλοίων, αλλά συννηούντο διά την πρόσκτησιν ενός νεωτέρου, θά είχωμεν μέν όλιγωτέραν χωρητικότητα, αλλά τὰ σκάφη της θά ήσαν ποιοτικώς άνώτερα. Θά ήτο τοούτο ή ένδεδειγμένη προσπάθεια, που θά διηκούλυε την άγοράν καλύτερων πλοίων, άφού οι διαθετόντες άφθονα κεφάλαια “Έλληνες έφοπλισται είνε έλαχιστοι και ή συντηρητικότης των δέν έπέτρεψεν εις αυτούς ν’ άναμυχθών ενεργώτερον εις την άνανέωσιν της ναυτιλίας μας, οι δε λοιποί συνεπληρώσαν τās οικονομίας των διά δανείου, προκειμένου νά επιτύχουν την άγοράν ενός φορτηγού. Ός άπτην τοούτου άπόδειξιν έχομεν τό παράδειγμα της συνεταιριστικής όργανώσεως άρισμένης μερίδος έφοπλιστών και τὰ άγαθά άποτελέσματα, που άπέδωκεν αύτη.

Άλλ’ αν προσανέζωμεν άπαισιοδόξως πως τό μέλλον της ναυτιλίας μας, όσον άφορά, τούλάχιστον, την διατήρησιν της σημερινής της θέσεως, δέν έπεται έκ τοούτου, ότι άπέλειπεν εισέτι ό χρόνος, όπως επιδιώξωμεν πάν ό,τι εις τό παρελθόν παρεβλέψαμεν, τόσοσ θεμελιωδώς άπαραίτητον διά την ναυτιλιακήν μας

υπόστασιν. Ἡ κρίσις, πού ἀνεξαρτήτως τῆς διεθνούς τοιαύτης, προώρισται ν' ἀντιμετωπίσῃ ἡ ναυτιλία μας, δὲν προβλέπεται ἀμεσῶς. Δὲν εἶνε δυνατόν νά κατακλυσοῦν αἱ θάλασσαι ἐντὸς δύο -τριῶν ἐτῶν ἀπὸ νευραυπηγήτου σκάφους, ὥστε νά καλυφθοῦν δι' αὐτὼν ὅλαι αἱ ἀνάγκαι τοῦ ὑπερθαλασίου ἐμπορίου. Μέχρις οὖν τοῦ ἡ τοιαύτη τῆς διεθνούς φορτηγοῦ ναυτιλίας ἀνανέωσις ὁλοκληρωθῇ, ἀρκετὰ περιθώρια χρόνου θὰ μεσολαβήσουν. Θὰ εἶνε ἐπαρκῆ, ὅπως, ἐντατικῶς καὶ μὲ πᾶσαν δυνατὴν οἰκονομίαν ἐκμεταλλεῖσθαι τὰ σκάφη μας καὶ προσαρμοζόμενοι κατὰ τὸ ἐφικτὸν πρὸς τὰς νεωτέρας τεχνικὰς διὰ τὴν οἰκονομίαν τῆς καυσίμου ὕλης, ἀποταμιεύσωμεν τὰς μικρὰς ἢ μεγάλας προσόδους τῶν καὶ τὰς ἐντὶνι μέτρῳ ἀποσβέσεις τῆς ἀξίας τῶν, ὥστε νά σχηματίσωμεν τὸ πολῦτιμον ἐκεῖνο κεφάλαιον, πού θὰ μᾶς ἐπιτρέψῃ, ἔστω καὶ ἀργά, νά ἐφαρμοζώμεν καὶ ἡμεῖς ἕνα πρόγραμμα σχετικῆς τῆς φορτηγοῦ μας ναυτιλίας ἐξυγιάνσεως.

Ἐχόντες πάντοτε πρὸ ὀφθαλμῶν τὴν μοιραίαν ταύτην τῆς ναυτιλίας μας κρίσιμον καμπὴν καὶ τὸ οὐδαμῶθεν ἀναμένον ἐκ τῆς ἀργῆς τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῆς ἀξίας τῶν, ὥστε νά ἀποφύγωμεν τὴν ἱστορικὴν ναυτιλιακὴν σταδιοδρομίαν μας, νά στηριχθῶμεν εἰς τὰς ἰδίας ἡμῶν δυνάμεις, ἵνα καὶ πάλιν ἐπιτύχωμεν τὴν ἀναπροσαρμογὴν μας εἰς τὰς νεωτέρας ἐν τῇ διεθνῇ ναυτιλίᾳ ἐξελίξεις. Ὁφείλομεν ν' ἀποφύγωμεν κάθε διασπάσειν τοῦ ναυτιλιακοῦ μας εἰσοδήματος, πολλῶ δὲ μᾶλλον τὴν περαιτέρω ἀγορὰν σκαφῶν ὑπερηλίκων, οὐδεμίαν συγκέντρωσιν τῶν εὐρύτεραν προοπτικὴν ἐργασίας. Ὁφείλομεν, ἐν ἐνὶ λόγῳ, ν' ἀποφύγωμεν τοὺς τυχοδιωκτικοὺς ἀκροβατισμούς, μέσα εἰς τὴν τόσον ὀργανωμένην προσπάθειαν τῶν ξένων, τοὺς γνωστοὺς ἀκροβατισμούς, πού ποικιλοτρόπως ἔβλαψαν εἰς τὸ παρελθόν τὴν ναυτιλίαν μας ἐπὶ προφανεῖ ζήμια καὶ αὐτῶν τούτων τῶν ἐφοπλιστῶν.

Ἀνασκοποῦντες τὰ πεπραγμένα τῆς ναυτιλίας μας κατὰ τὸ ἀπελθόν ἔτος, ὀφείλομεν μὲ ἰδιαιτέραν ἱκανοποίησιν νά σημειώσωμεν τὴν ἐλαφράν, ἔστω, στροφὴν τῶν ἐφοπλιστῶν μας πρὸς μίαν σκοπιμώτεραν κατανόησιν τῆς δραστηριότητός των καὶ πρὸς ἄλλους κλάδους τῆς ναυτιλιακῆς ἐργασίας. Ἀποτελεῖ τοῦτο ἀξιοσημείωτον σταθμὸν, τοῦ ὁποῦ τὰ ἐπιτυχῆ ἀποτελέσματα ἐλπίζομεν, ὅτι θὰ ἐπιτρέψουν, ὅπως τὸ ἐφοπλιστικὸν κεφάλαιον, παρὰ τὴν ἀπόλυτον καὶ οὐχὶ καὶ τόσον δικαιολογημένην ἐκ τῶν νεωτέρων ναυτιλιακῶν συνθηκῶν, προσήλωσιν τοῦ πρὸς τὸ «τράμπ» φορτηγῶν, ἀκολουθήσῃ τὰς νέας ταύτας κατευθύνσεις.

Ἡ φορτηγὸς μας ναυτιλία ἔχει ὑπερμέτρως διογκωθῇ καὶ εἶνε τόσον ὀλίγοι αἱ ἀγοραὶ ὅπου ἐξευρίσκουν τὰ σκάφη τῆς ἀπασχόλησιν, ὥστε κάθε περαιτέρω ἀνάπτυξις τῆς νὰ περικλεῖθῃ τὸν σοβαρὸν κίνδυνον τῆς ἐντάσεως τοῦ καὶ ἥδη ἐκδηλουμένου μεταξὺ τῆς συναγωνισμοῦ. Ἡ κατανόησις τῆς χωρητικότητός μας καὶ εἰς ἄλλας κατηγορίας πλοίων καὶ μεταφορῶν θὰ ἦτο καὶ περισσώτερον συντελεστικὴ τῆς ναυτιλιακῆς μας πρὸς τὸν εὐρύτερον θὰ διήνοιγεν ὀρίζοντας ἐργασίας. Πρόκειται περὶ τῆς ἀποκρίσεως ἐνός πυρηνὸς στόλου δεξαμενοπλοίων καὶ τῆς ἀναληφθείσης ἐπιτυχούς προσαπείας διὰ τὴν ἀγορὰν φορτηγῶν-λαίνερ, καταλλήλων διὰ τὴν καθιέρωσιν τακτικῶν γραμμῶν. Ἡδὴ κατέχομεν 12 δεξαμενοπλοία χωρητικότητος 38.984 τ. γκρόν, δύο ὑπὸ παραλὰν 10.190 τ. γκρόν καὶ τὰ δύο τοῦ κ. Κ. Βενιζέλου 12.017 τ. γκρόν. Ὅσον ἀφορᾷ τὰ φορτηγὰ γραμμῆς ἡγοράσθησαν κατὰ τὸ 1935 ὑπὸ τῆς «Ἑλληνικῆς» Α.Ε. τὰ ἀ)π «Τουρκία» καὶ «Βέλγιον», μὲ θάσιμον, λόγῳ τῆς παρ' αὐτῆς ἐπιτυχούς ἐκμεταλλεύσεως τῆς γραμμῆς Κόντινεντ, τὴν πρόσδεσιν καὶ ἐτέρων εἰς προσεχῆς μέλλον νέων ἀγορῶν, ἂν καὶ ἡ ἐξέυρεσις τοιούτων ἐιδικῶν πλοίων εἶνε ἀρκετὰ δυσχερής.

Ἀς χαιρετισθῇ τέλος, ὡς εὐοίωνος ἀπαρχῆς καλυτέρων διὰ τὴν ναυτιλίαν μας ἡμερῶν ἡ παραγγελία, λήγοντος τοῦ ἔτους, εἰς τὰ Ἀγγλικά ναυπηγεία δύο φορτηγῶν σκαφῶν διὰ λογαριασμὸν τῶν ἐφοπλιστικῶν Οἴκων «Σ. Γ. Ἐμπερικού» καὶ «Σ. Λι-βανού», χωρητικότητος 7.500 τ. φορτίου τοῦ πρώτου καὶ 9.000 τ. τοῦ δευτέρου. Ἡ παραλαβὴ ἀμφοτέρων θὰ πραγματοποιηθῇ ἐντὸς τοῦ πρώτου εξαμήνου τοῦ ἀρξαμένου ἔτους.

Ἡ ἀξία τοῦ ἐμπορικοῦ μας στόλου

Ἀποφύγωμεν κατὰ τὰ προηγούμενα ἔτη τῆς δεξιότητος τῆς κρίσεως νὰ ἀσχοληθῶμεν μὲ τὴν ἀξίαν τοῦ ἐμπορικοῦ μας στόλου ἐπὶ τῇ θάσει τῶν ἐκαστοτε μίαν τῶν πλοίων, διότι πράγματι ἡ τοιαύτη ἀποτίμησις θὰ ἀπέδιδε, πιθανῶς, πιστώτερον τὴν θλιβεράν κατάστασιν, εἰς τὴν ὅποιαν εἶχε περιέλθῃ ἡ ναυτιλία μας. Ἀγγλὸς ἀρθρογράφος εἶχεν ὑπολογίσει, μεσοῦντος τοῦ 1932, τὴν ἀξίαν τοῦ τότε ὑφισταμένου φορτηγοῦ μας στόλου εἰς 500.000 λίρας! Ὑπῆρξε, θεθαία, αὐθαίρετος ὁ ὑπολογισμὸς αὐτός, ἀλλὰ πάντως ἐνδεικτικὸς τοῦ σημείου τῆς ἐκπτώσεως, εἰς ἣν εἶχε τότε περιέλθῃ ἡ ναυτιλία μας. Πλὴν ἐλαχίστων ἐξαίρεσεων, τὰ περισσότερα τῶν φορτηγῶν μας πλοίων ἦσαν ὑποθηκευμένα εἰς ξένους καὶ εἰς ὀλίγα Ἑλληνικὰ γραφεῖα τοῦ Λονδίνου, διὰ ποσὰ διπλάσια καὶ τριπλάσια ἀκόμη τῆς ἐν τῇ ἀγορᾷ τῶν μεταχειρισμένων πλοίων ἀξίας τῶν.

Ἐκτοῦ ἡ ραγδαία ἐντὸς τῆς τριετίας ἀνατίμησις τῶν ἀξιῶν τῶν πλοίων, αἱ γενόμεναι διὰ τῶν νεωτέρων ἀγορῶν προσθηκαὶ καλυτέρων σκαφῶν, ἡ διάλυσις σημαντικῆς παλαιᾶς χωρητικότητος καὶ ἡ ἐν τῷ μεταξὺ θελωμένην καὶ κάπως ἀποδο-

τικωτέρα ἐργασία, συνετέλεσαν, ὥστε ἡ σημερινὴ ἀποτίμησις τῆς ἀξίας τῆς φορτηγοῦ μας ναυτιλίας ν' ἀντιπροσώπευε ἕνα σοβαρὸν κεφάλαιον καὶ αἱ ὑποχρεώσεις αὐτῆς αἰσθητῶς νὰ μειωθοῦν. Ἀς σημειωθῇ ἀκόμη, ὅτι τὸ μέγιστον τμήμα τῶν σκαφῶν μας ἔχει διέλθει τὰς τακτὰς ἐπιθεωρήσεις, ἄνευ τῶν ὁποίων δὲν θὰ ἦτο δυνατόν νά κινηθῇ, πολλῶ δὲ μᾶλλον καὶ νά ἀσφαλισθῇ καὶ ὅτι πολλὰ σκάφη ὑπέστησαν ὥρισμένας μετασκευὰς καὶ θελτιώσεις, αἵτινες τὰ κατέστησαν οἰκονομικώτερα καὶ μᾶλλον ἐκμεταλλεῖσθαι.

Ἀν ληφθοῦν ὑπ' ὄψιν αἱ σημερινὲν ἐν τῇ ἀγορᾷ κρατοῦσαι τιμαὶ: α') Διὰ τὰ πρὸς διάλυσιν σκάφη. β') Διὰ τὰ πολεμικῆς ναυπηγήσεως. γ') Διὰ τὰ ναυπηγηθέντα κατὰ δύο πρὸ τοῦ πολέμου ἔτη (1914-1912) καὶ δ') Διὰ τὰ ἀμέσως μετὰ τὸν πόλεμον, δυνάμεθα θασίμως νά ὑπολογίσωμεν τὴν σημερινὴν κατὰ προσέγγισιν ἀξίαν τοῦ φορτηγοῦ μας στόλου ὡς ἑξῆς: Διὰ μὲν τὴν παλαιὰν χωρητικότητα ἡλικίας 25 ἐτῶν καὶ ἄνω λίρας 1.000.000 περίπου. Διὰ τὰ ἀπὸ 21-24 ἐτῶν σκάφη λίρας 1.000.000. Διὰ τὰ ἡλικίας 19-20 ἐτῶν λίρας 250.000. Διὰ τὰ πολεμικῆς κατασκευῆς (ναυπηγήσεως 1917-1919) λίρας 1.500.000. Καὶ διὰ τὰ ναυπηγήσεως ἀπὸ τοῦ 1920 καὶ ἐντεῦθεν σκάφη λίρας 800.000. Ἐχομεν ἐπομένως μίαν συνολικὴν ἀξίαν 4.550.000 λίρῶν, ἀντιπροσώπεύουσιν τὴν ἀποτίμησιν τῆς φορτηγοῦ μας ναυτιλίας, ὑπολογισθεῖσαν θάσει τῶν κατὰ τοὺς δύο τελευταίους μῆνας ἀγορῶν μεταχειρισμένων σκαφῶν.

Ἐνέχει, θεθαίως, ποῖαν τινα αὐθαιρεσίαν ὁ ὑπολογισμὸς οὗτος, διότι στηρίζεται ἐπὶ τῆς ὑποθέσεως, ὅτι θὰ ἦτο δυνατόν μία ὁμαδικὴ ἐκποίησης ἐνός τοιούτου ὅγκου νὰ ἀπέδιδε τὰς σημερινοὺς ὑφισταμένας τιμὰς. Πάντως, ἂν θὰ ἦτο δυνατόν νά διακριθῇ δ' ἀριθμὸς, θάσει τοῦ ὁποῦ τὰ σκάφη μας ἔχουν ἀσφαλισθῇ δι' ὀλικὴν ἀπώλειαν, ἡ ἀποτίμησις μας αὕτη θὰ ἦτο κατὰ πολὺ κατωτέρα, ἐφ' ὅσον, ὡς γνωστὸν, οἱ ξένοι ἀσφαλισταὶ, ὑπολογίζουσιν, χάριν τῆς εἰσπράξεως περισσότερων ἀσφαλιστῶν, ἀξίαν κατὰ πολὺ ἀνωτέρας τῶν πραγματικῶν.

Ἄλλ' ὅς ἐκταθοῦν οἱ ὑπολογισμοὶ μας — ὅσον καὶ ἂν οὗτοι ἐν σχετικότητι προσεγγίζουσιν τὴν πραγματικότητα — καὶ πρὸς μίαν ἄλλην πλευράν, ἀρκετὰ ἐνδιαφερόμεσαν, τοῦ ὅλου ναυτιλιακοῦ μας προβλήματος. Ἄν, ὡς ἐλπίζομεν, ἡ ἐργασία τῆς φορτηγοῦ μας ναυτιλίας διετηρεῖτο ἐπὶ τινὰ εἰσέτι, 4 ἢ 5 ἔτη, εἰς τὴν σημερινὴν τῆς ἔκτασιν, ἔστω καὶ κατὰ τι ποσοστὸν μειωμένη, θὰ ἦτο δυνατόν νά ἀπέδιδεν, ἂν μὴ ἐπαρκῆ περιθώρια κέρδους, τοῦλάχιστον τὴν ἀνάλογον ἀπόσβεσιν τῶν ἀπασχολουμένων κεφαλαίων. Αἱ ἀποσβέσεις αὐταὶ διὰ μίαν πενταετίαν θὰ ἦδυνάτο θασίμως νὰ ὑπολογισθοῦν περὶ τὰ 2.000.000 λίρας. Ἰδού ἀκριβῶς ὁ πυρὴν τῶν κεφαλαίων, ὅστις θὰ μᾶς διησφάλιζε τὴν θαυμάσιαν ἀνανέωσιν τοῦ πλωτοῦ μας ὕλικου, ἐάν καὶ ἐφόσον οἱ ἐφοπλισταὶ μας ἤβελον στερεῶς κατευθύνει τὰς προσπάθειάς των πρὸς τὴν ποιοτικὴν θελτιώσιν τοῦ ἐμπορικοῦ μας στόλου. Ἐχόντες δ' ὑπ' ὄψιν, ὅτι ἐξ αὐτῆς τῆς ναυτιλίας μας θὰ ἦδυνάτο ν' ἀντλήσωμεν ἕνα τοιοῦτον ποσόν, δὲν θὰ εἴχαμεν καὶ μεγάλας δυσχερείας διὰ τὴν ἐξέυρεσιν τῶν συμπληρωματικῶν κεφαλαίων πρὸς ἐπιτυχὴ ἐπίλυσιν τοῦ προβλήματος τῆς ἀνανεώσεως. Ὅλαι ὁμοῦ αἱ ἀνωτέρω σκέψεις προϋποθέτουν συνεταιριστικὴν ὀργάνωσιν εὐρυτάτης μορφῆς, ὥστε καὶ αἱ γενικώτεροι τῆς ναυτιλίας μας κατευθύνσεις νά προσλάβουν τὴν ἐπιβαλλομένην εὐρύτητα.

Περιορισμὸς τῶν ἀτυχημάτων

Ἐθεωρήσαμεν σκόπιμον εἰς τὸν ἀπολογισμὸν τῆς δράσεως τῆς Ναυτιλίας μας κατὰ τὸ 1935 νά παραθέσωμεν, ἐξ ὅσων δυνάμεθα νὰ κατέχωμεν πληροφοριῶν, καὶ τὰ σημειωθέντα θαλάσσια δυστυχήματα, ἀθαρσία καὶ γενικὰς ἀπωλείας εἰς τὴν ποταπὸν ναυτιλίαν μας. Ὅσον καὶ ἀτελὲς ἂν εἶνε ἡ ἀνασκόπησις αὕτη, ἀφοῦ ἐλλείπει ἐξ αὐτῆς τὸ κυριώτερον στοιχεῖον, ἡ ἔκτασις δηλονότι τῶν ὕλικῶν ζημιῶν, πού κάθε ἀθαρσία ἢ ἄλλο τι ἀτύχημα ἐπέφεραν εἰς τοὺς ἀσφαλιστάς ἢ τοὺς πλοιοκτῆτας, εἶνε πάντως ἐνδεικτικὴ τῆς ἀσφαλιστικῆς θέσεως τῆς ναυτιλίας μας καὶ ἱκανὴ νά παράσχῃ μίαν, ἔστω καὶ ἀμυδράν, εἰκόνα τοῦ ἐπιζήμιου ἢ μὴ τῶν ἐπὶ τῆς Ἑλληνικῆς σημαίας καλυπτομένων θαλάσσιων κινδύνων. Θὰ ἦσαν θεθαίως πληρέστερα τὰ συμπεράσματα, ἂν ἦτο εὐχερὴς καὶ ἡ διακρίβωσις τῶν ὕλικῶν ζημιῶν, διότι θὰ καθίστατο κατάδηλον τὸ ἐπωφελὲς τῆς ἀσφαλίσεως τῶν Ἑλληνικῶν κινδύνων. Εἶνε ὁμοῦ τόσον χαρακτηριστικὴ ἡ κατὰ τὸ 1935 σημειωθείσα μείωσις τῶν ἀτυχημάτων εἰς τὴν Ναυτιλίαν μας, — ὅσον τοῦλάχιστον ἐγνωσθῆσαν ἢ ἀνεκοινώθησαν ἀπὸ τὰ Λοῦδς, — ὥστε θασίμως νά δυνάμεθα νά συμπεράνωμεν, ὅτι ἡ Ἑλληνικὴ σημαία δύναται πλέον νά καταλέγεται μεταξὺ τῶν σημαίων ἐκείνων, πού ὁπωσδήποτε πρέπει νά τυγχάνουν τῆς καλύτερης παρὰ τῶν ξένων ἀσφαλιστῶν μεταχειρίσεως. Ὁφείλομεν νά δηλοφύσωμεν, ὅτι τὰ σφάλματα τοῦ παρελθόντος, αἱ οἰκτραὶ ἀσυνειδήτων τινῶν κατὰ τῆς ἀσφαλιστικῆς μας πίστεως ἀπόπειραι εἶχον ἀρκετὰ κλονίσει τὸ γόητρον καὶ τὴν ἐμπιστοσύνην τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου εἰς τὴν διεθνή ἀγορὰν καὶ εἶχον προκαλέσει τὴν τόσον μειωτικὴν τῆς ναυτιλιακῆς μας θέσεως ἐπιβολὴν τῶν γνωστῶν ἐπασφαλιστῶν. Δὲν ὑπῆρξεν ἄμοιρος εὐεργετικῆς ἐπιδράσεως διὰ τὸν περιορισμὸν τῶν μεθόδων τοῦ παρελθόντος, τῶν ἥκιστα προσαρμοζομένων πρὸς τὴν ἀποστολὴν τοῦ θαλάσσιου μεταφορῶν καὶ ἡ συγκέντρωσις τῆς διαχειρίσεως τῶν τριῶν τετάρτων καὶ πλέον τῆς φορτηγοῦ μας ναυτιλίας εἰς τὰ

έν Λονδίνο ελληνικά γραφέα. Έγγύτερον ταῦτα παρακολουθούνα τὰς δυσμενέας τῶν ξένων ἀσφαλιστῶν ἐντυπώσεις ἀπὸ κάθε ὑποπτον ἀτύχημα, καὶ τὰ θλιβερά διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας ἀποτελέσματα, ἐπέτυχον νὰ ἐπιβάλουν ὑγιεστέρως ἀντιλήψεις εἰς τὰς ὑποχρεώσεις πλοιοκτητῶν, πλοίαρχων καὶ πληρωμάτων διὰ τὴν μεταχείρισιν τῶν εἰς αὐτοὺς ἐμπιστευμένων φορτίων καὶ νὰ καταστήσουν κοινὴν συνείδησιν, ὅτι καθεὶ ἀτύχημα ἢ κάθε ζημία, ποῦ ἠδύνατο νὰ προληφθῇ καὶ δὲν προελήφθη, θαρύνει τὸ σύνολον τῆς Ναυτιλίας μας καὶ καθιστᾷ δυσχερέστερον τὸ ἔργον τῆς.

Εἰς 254 ἀνέρχονται τὰ ἀτύχημα ἐκ διαφόρων αἰτιῶν ποῦ ἐσημειώθησαν κατὰ τὸ 1935 (μέχρι τῆς 20ῆς Δεκεμβρίου) ἐναντὶ τῶν 301 τοῦ παρελθόντος ἔτους. Εἶνε πράγματι αἰσθητὴ ἡ μείωσις, ἀν ληθῇ ὅτι ἡ ἐν τῷ μεταξύ ἐπαύξεισις τῆς Ἑλληνικῆς χωρητικότητος, ἡ ἐντατικώτερος κίνησις τῶν σκαφῶν μας καὶ τὰ ἀναληφθέντα ταξίδια εἰς μακρυνὰς θαλάσσας καὶ ἀγνώστους ἀκμὴ διὰ τοὺς Ἕλληνας πλοίαρχους.

Υλικὰς ἀπώλειαι εἶχον μόνον 6 σκαφῶν, ἐκ τῶν ὁποίων τὰ πέντε ἦσαν ἐμπορεῖα καὶ τὸ 1 κενόν, αἱ τρεῖς δ' ἐξ αὐτῶν ἀναφέρονται εἰς μικρὰ ἀκτοπλοῦντα φορτηγά. Αἱ ὀλικαὶ ἀπώλειαι τοῦ 1934 ἀνῆρχοντο εἰς 9. Ἀλλὰ καὶ δι' ἄλλας τὰς ἄλλας περιπτώσεις πλὴν τῶν θαλασῶν μηχανῶν, ἄξινος καὶ πηδαλίου καταφανῆς εἶνε ὁ περιορισμὸς τῶν ἀτυχημάτων.

Ἡ ἀσφαλιστικὴ μας θέσις

Ἄλλ' ἀπὸ τὴν ἔρευναν τοῦ ζητήματος τῆς καθόλου ἀσφαλιστικῆς μας θέσεως, περὶ τῆς ὁποίας τοσάκις ἡσχολήθησαν αἱ στήλαι αὐταί, διαπιστοῦται ἐκδηλὸς ἡ ἀνάγκη, ὅπως ἡ Ναυτιλία μας ἀποκτήσῃ, τέλος, καὶ αὕτη τὴν ἀσφαλιστικὴν τῆς χειραφέτησιν. Καμμία ναυτιλία εἰς τὸν κόσμον, τοῦ ὅγκου καὶ τῆς ἐκτάσεως τῆς ἰδικῆς μας, δὲν ἔχει τόσο ἐκτεθειμένα τὰ συμφέροντά της καὶ αὐτὴν τὴν τύχην τῆς εἰς τὰς καλὰς ἢ κακὰς διαθέσεις τῶν ξένων ἀσφαλιστῶν. Ἡ ἑλλειψὶς Ἑλληνικῆς ἀσφαλιστικῆς ὁργανώσεως, ἥτις θὰ ἠδύνατο, συμμετέχουσα κατὰ ποσοστὸν τι, ἔστω καὶ μικρόν, εἰς τὴν κάλυψιν τῶν ἑλληνικῶν κινδύνων, ἀν ἐλέγχῃ, οὕτως εἰπεῖν, τὰ τῆς πορείας αὐτῶν καὶ νὰ φέρῃ αὐτοὺς τοὺς ἐφοπλιστὰς συνενδιαφερομένους διὰ τὴν καλὴν τῆς ἀσφαλιστικῆς θέσεως τῆς ναυτιλίας μας ἐξέλιξιν, καθίσταται, προϊόντος τοῦ χρόνου, ἔτι μᾶλλον αἰσθητὴ.

Εἰς ὑπερεξακόσιας χιλιάδας λιρῶν Ἀγγλίας δύναται νὰ ὑπολογισθῇ, μετὰ τὴν ὑπερτίμησιν τῶν ἀξιών τῶν πλοίων, τὰ καταβαλλόμενα σήμερον ὑπὸ τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας ἀσφαλίστρα. Ἐνὰς τοιοῦτος ὅγκος ἀσφαλιστικῆς ἐργασίας, ὅστις δι' ἄλλας χώρας θὰ ἦτο ἐπαρκὴς διὰ νὰ καταστήσῃ μίαν θαλασσοσφάλειαν ἰσχυράν καὶ εὐμεροῦσαν, χάριν αὐτοῦ τοῦ συμφέροντος τῶν ἀσφαλιζομένων πλοίων, τελεῖ σήμερον ὑπὸ τὴν πλήρη κηδεμονίαν τῶν ξένων ἀσφαλιστῶν.

Ζωτικὰ αὐτῆς τῆς ὑποστάσεως τῆς Ναυτιλίας μας συμφέροντα ὑπαγορεύουν τὴν ἀδύνατον ἀνάγκην, ὅπως ἡμεῖς αὐτοὶ ἐφορεύωμεν ἐπὶ τῆς ἀσφαλιστικῆς μας θέσεως. Διὰ τῆς ἰδρύσεως τῆς Ἑλληνικῆς θαλασσοσφάλειας ὅχι μόνον, προϊόντος τοῦ χρόνου, ἦθελον μειωθῇ τὰ ἀσφαλίστρα τῶν σκαφῶν, ἀλλὰ θὰ ἐνισχύετο καὶ τὸ γόητρον καὶ θὰ ἐτονόυτο ὁ σεβασμὸς πρὸς τὴν Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν. Δὲν παρελείψαμεν εὐκαιρίαν διὰ νὰ τολώμεν τὰ αὐτὰ περίπου πράγματα καὶ νὰ διατυπώσωμεν τὰς αὐτὰς συστάσεις πρὸς τὸν ἐφοπλιστικὸν μας κόσμον. Ἠλπίσαμεν πολλὰ, ὅταν πέρυσι, ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῆς αὐτῆς ἐκδόσεως, ἐφοπλιστῆς ἐκ τῶν τὰ πρῶτα φερόντων, τοῦ ὁποίου πάντοτε ἡ διορατικότης καὶ ἡ δημιουργικὴ προσπάθεια εὐεργετικῶς ἐπέδρασαν εἰς τὰ τῆς Ναυτιλίας μας, ἔγραφε:

«Νομίζω, ὅτι ἐπέστη ἡδὴ ὁ κατάλληλος χρόνος, ὅπως συζητηθῇ ὀριστικῶς πλέον ἡ ἰδρυσις Ἑλληνικοῦ Ἀλληλασφαλιστικοῦ Ὄργανισμοῦ ὑπὸ τὴν αἰγίδα τῆς «Ἐνώσεως τῶν Ἐφοπλιστῶν». Εἶνε, πράγματι, ταπεινωτικὸν διὰ τὴν ναυτιλίαν μας τὸ γεγονός, ὅτι κατὰ τὰς ἐτησίαις ἀσφαλιστικὰς συνδιασκέψεις ἀποφασίζεται ἡ κλίμαξ τῶν ἀσφαλίστρων, ποῦ θὰ καταβάλλουν τὰ πλοία μας ἢ τὰ παρ' αὐτῶν μεταφερόμενα φορτία, χωρὶς ἐξ ἀβρότητος, τοῦλάχιστον, ν' ἀπευθύνουν μίαν πρόσκλησιν πρὸς Ἕλληνας ἀντιπροσώπους. Ὁ Ἑλληνικὸς Ἀσφαλιστικὸς Ὄργανισμὸς δύναται νὰ ἰδρυθῇ καὶ χωρὶς τὴν Κρατικὴν ἀρωγὴν. Ἐὰν δὲν ἐπιφέρῃ ἀκόμη καὶ οἰκονομίαν εἰς τὰ ἀσφαλίστρα, θὰ ἐξυψώσῃ ὁμῶς τὸ γόητρον μας καὶ θὰ προειδοποιήσῃ τὸ Λονδίνον ὅτι ἡρέατο ἡ Ἀσφαλιστικὴ μας χειραφέτησις».

Ἠλπίσαμεν, ὅτι δὲν θὰ παρέλθῃ πολὺς χρόνος διὰ νὰ χαιρετώμεν τὴν ἰδρυσιν τῆς θαλασσοσφαλιστικῆς μας ὁργανώσεως. Ἐγνωρίζαμεν βεβαίως τὰς δυσχερείαις τοῦ ἐγχειρήματος καὶ δὲν παρεβλέπαμεν πόσον ἡ ἀνυπαρέχια πάσης ἀλληλεγγύης μεταξύ τῶν ἐφοπλιστῶν μας καὶ ἡ ἑλλειψὶς, ἐν πολλοῖς, ἐπαγγελματικῆς συνειδήσεως θὰ καθίσταν τὴν πραγματικοποίησιν τοῦ ἀκόμῃ καὶ προβληματικῆν.

Ἄλλ' ἄραγε κατεβλήθη καὶ ἡ προσπάθεια, ἥτις θὰ ἠδύνατο νὰ ἐλκύσῃ, ἔστω καὶ μερικὰ τῆς Ναυτιλίας μας, μικρὰν κατ' ἀρχήν, διὰ νὰ ἀποτελεσθῇ ὁ δημιουργικὸς πυρῆν, περὶ τὸν ὁποῖον ἡμέρα τῇ ἡμέρᾳ θὰ συνεκιντοῦντο καὶ οἱ δυσπιστοῦντες εἰς τὴν ἀποτελεσματικότητά τοῦ ἔργου; Πολὺ ἀμφιβόλλοι. Τὸ ἐρήμον, τὸ ἀμέριμον διὰ τὴν αἰρίον ὑπῆρξεν ἀνέκαθεν τὸ κύριον γνώρισμα τῆς ἰδιοσυκράσιαις μας. Ἀφοῦ σήμερον οἱ ἀσφαλιστὰς δὲν μᾶς πιέζουν, τὰ ἀσφαλίστρα εἶνε σχετικῶς εὐθηνά, καὶ δὲν προ-

βλέπεται λίαν συντόμως οἱ ἀσφαλιστὰς νὰ ἐπιτύχουν διὰ τῆς μεταξὺ τῶν συνεννοήσεως τὴν ὑπερτίμησιν των, πρὸς τί νὰ δημιουργήσωμεν πράγματα, τὰ ὁποῖα, πιθανῶς ἀποτυγχάνοντα, νὰ μᾶς χειροτερεύουν τὴν θέσιν μας; Ἀπὸ τοῦ ὅπου τῆς περιόπου θέσεως των οἱ πλοῦσοι τῆς ναυτιλίας μας παράγοντες δὲν αἰσθάνονται τὴν ἀνάγκην τῆς τοιαύτης ὁργανώσεως. Ἐκτιμᾷται τὸσον τὸ ὄνομα των μεταξύ τῶν ξένων ἀσφαλιστῶν! Οἱ ἄλλοι, οἱ πολλοί, οἱ πτωχοὶ ἐφοπλιστὰς δὲν ἔχουν τὴν δύναμιν τῆς πρωτοβουλίας. Καὶ οὕτως ἡ Ναυτιλία μας, ἀνοργάνωτος καὶ μὲ ἐγκατεστημένην τὴν τὴν δραστικότητά της, οὐδὲν δύναται νὰ ἐπιτελέσῃ τὸ καλὸν διὰ τὴν προαγωγὴν τῆς. Ἀδιάφορον, ἀν μικρότεροι ναυτιλίας ἀπὸ τὴν ἰδικήν μας ἔχουν ὁργανωθῇ ἀσφαλιστικῶς καὶ στρέφονται πρὸς τὸ Λονδίνον μόνον διὰ τὰς ἀντασφαλίσεις των. Ἀδιάφορον ἀκόμη, ἀν ἡ Ἑθνικὴ μας Οἰκονομία πολλὰ θὰ ἠδύνατο νὰ προσπορισθῇ ἀπὸ μίαν τοιαύτην ἀσφαλιστικὴν ὁργανώσιν. Ἀδιάφορον, τέλος, ἀν ἡ ὑπερτίμησις τῶν ἀξιών τῶν πλοίων ὑποχρεώσῃ τοὺς ἐφοπλιστὰς ὅχι μόνον σήμερον νὰ καταβάλλουν διπλάσια ἀσφαλίστρα, ἀλλὰ καὶ ν' ἀσφαλίζουσιν κινδύνους, ποῦ κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν προηγουμένων ἐτῶν ἡ κρίσις δὲν ἐπέτρεπε νὰ τὸ πράξουν. Ὅταν μίαν ἡμέραν, τὴν ὁποίαν κανεὶς δὲν δύναται νὰ προεξοφλήσῃ, ὅτι εἶνε μακράν, οἱ ἀσφαλιστὰς ἐπιτύχουν τὴν αὐξησιν τῶν ἀσφαλίστρων ἐπὶ σκαφῶν, τὴν σημερινὴν κλίμακα τῶν ὁποίων διακηρύσσουσιν ὡς ἐπιζημίαν δι' αὐτοὺς, τότε θὰ ἐξεγερθῶμεν, Ἐπιμηθεῖς ἡμεῖς, κατὰ τῶν πιέσεων τῶν ξένων καὶ θὰ εὐρεθῶμεν τινὲς ἐκ τῶν ἐφοπλιστῶν, διὰ νὰ ρίψουν καὶ πάλιν τὴν ἰδέαν τῆς ἰδρύσεως τῆς ἀλληλασφαλείας καὶ τοῦτο ἕως ὅτου παρέλθουν αἱ πρῶται ἐντυπώσεις.

Καὶ ὅμως οἱ Ἕλληνες ἐφοπλιστὰς, τελούντες ἐν πλήρει συναίσθησιν, ὅτι κρατοῦν εἰς χεῖρας των τὸ ναυτιλιακὸν τῆς Ἑλλάδος μέλλον, θὰ ἐπρεπε ν' ἀνελόγιζοντο, ὅτι ὑπεράνω τῶν προσωπικῶν τῶν ἀντιλήψεων, ἀκόμη καὶ τῶν στενῶς ἰδίων αὐτῶν συμφερόντων, αὐτοὶ οἱ δημιουργοὶ τῆς νεωτέρας ναυτιλιακῆς μας ἰστορίας ἔχουν καὶ ἄλλας ὑποχρεώσεις ἐναντὶ αὐτῆς. Οὗτε ὁ ὅγκος τῆς χωρητικότητος, οὗτε καὶ ἡ ἐπιτυχὴς τῶν πλοίων ἐκμετάλλευσιν εἶνε ἀρκετὰ διὰ τὴν προαγωγὴν μιᾶς ναυτιλίας. Πρὸ τῆς διοικήσεως, ποῦ προσέλαβεν ἡ Ναυτιλία μας, θὰ ἔδει νὰ προὔπρηξεν ἡ τοῦλάχιστον νὰ συνεβάδιζεν ἡ ὁργανώσις αὐτῆς, διὰ νὰ στηρίχθῃ ἐπὶ στερεῶν καὶ ἀκλονήτων θάσεων τὸ ὅλον τῆς οἰκοδόμημα.

Δὲν δύναμεθα νὰ γνωρίζωμεν τὴν ἀπήχσιν, πιθανὸν καὶ δυσμενῆ, τῶν ἀποφῶν μας αὐτῶν. Ἀνασκοποῦντες ὁμῶς τὰ πεπραγμένα τῆς Ναυτιλίας, ἐθεωρήσαμεν ὑποχρεώσιν καὶ μὴ παραλείψωμεν νὰ ἐκτείνωμεν τὴν ἔρευναν μας πρὸς ἕνα ἐκ τῶν σημαντικωτέρων τῆς Ναυτιλίας μας προβλημάτων. Ὅσα ἀνωτέρω διευτυπώσαμεν ὑπαγορεύονται πάντως ἀπὸ τὴν ὑπερέταρπιν πρὸς αὐτὴν ἀγάπην, ἀπὸ τὸν διακαῆ μας πόθον νὰ ἴδωμεν αὐτὴν προαγομένην καὶ εὐμεροῦσαν.

Ἡ κρατικὴ διοίκησις τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ

Ἠλπίσε πρὸς στιγμὴν ἡ Ναυτιλία, μετὰ τὴν εἰσοδὸν τοῦ 1935, ὅτε προῖτατος τῆς διευθύνσεως τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ ὁ κ. Κατσαμπῆς, ὅτι πράγματι τὰ ἀπὸ τόσο χρόνου ἐκκρεμοῦντα διοικητικὰ αὐτῆς ζητήματα θὰ εἰσῆρχοντο εἰς τὴν ὁδὸν τῆς ἐπιλύσεως. Εἶχε τότε καταρτιοθῇ, ἐν στενῇ τῶν παραγόντων τῆς Ναυτιλίας συνεργασίᾳ, ἐφοπλιστῶν καὶ ναυτεργατῶν, μία πλήρης νομοθετικὴ ἐργασία, ἀναφερομένη εἰς τὴν ρύθμισιν καὶ τὴν ἀποκατάστασιν τῆς ἐσωτερικῆς τῆς ἀμερίστου κυβερνητικῆς ὑποστηρίξεως, ἐπιστεῦσαμεν, ὅτι ἡ Ναυτιλία μας τέλος καὶ χάρις εἰς τὴν ἀναληφθεῖσαν ὑπὸ τοῦ κ. Κατσαμπῆ προσπάθειαν θὰ ἠδύνατο νὰ ἐλπίσῃ εἰς τὴν στοργικώτεραν ὑπὲρ αὐτῆς μέριμναν τοῦ Κράτους.

Ἀλλὰ δὲν εἶχε μόνον πρὸς τὴν διοικητικὴν πλευρὰν στρέψῃ τὴν προσοχήν του ὁ τότε διευθυντὴς τοῦ Ε. Ν. Τὸ ζήτημα τῆς συμβάσεως μετὰ τὴν Ἑθνικὴν Ἀτμοπλοῖαν εἶχε παραπεμφθῇ εἰς διαιτησίαν, τερματιζομένης οὕτω τῆς μεταξύ τοῦ Κράτους καὶ τῆς Ἑταιρίας ἀντιδικίας, τὸ δὲ ἀκτοπλοϊκὸν πρόβλημα ἤρχισεν ἀντιμετωπιζόμενον μετὰ τὴν ἐπιβαλλομένην ἀποφασιστικότητα, μακρὰν προκαταλήψεων καὶ προσωπικῶν ἀντιθέσεων.

Ἐπὶ ἧλθεν ὁμῶς τὸ ἐπαναστατικὸν κίνημα τῆς 1ης Μαρτίου καὶ ὡς ἦτο ἐπόμενον ὁ παραγοντισμὸς ἐκινήθη. Ἡ Δ. Ε. Ν. κατελήφθη ἀπὸ τὸν κ. Χρηστοφῆν καὶ πρὸς στιγμὴν ὁ ἐκκαθαριστικὸς ὁργανισμὸς ἠπείλησε καὶ τὴν στέρησιν τὴν πρὸς τὴν Ναυτιλίαν περαιτέρω ὑπηρεσιῶν ἐξεχόντων τοῦ λιμενικοῦ σώματος στελεχῶν. Ἀν δὲ ἡ οἰκτρά αὕτη ἐκκαθάρισις δὲν συνετελέσθη, ὀφείλεται τοῦτο εἰς τὴν ἐνεργὸν τοῦ κ. Τσαλδάρη παρέμβασιν, ἥτις ἐπέτρεψε τὴν διατήρησιν εἰς τὸ Λιμενικὸν σῶμα, ἀξιοματικῶν πολλὰ εἰσέτι δυναμένων νὰ εἰσφέρουν ὑπὲρ τῆς Ναυτιλίας.

Ἡ οὕτως ἐπελθούσα εἰς τὴν Δ. Ε. Ν. μεταβολὴ δὲν ἠδύνατο νὰ ἔχῃ παρὰ συνεπείας θλιβεράς διὰ τὰ ναυτιλιακὰ ζητήματα. Τὰ πάντα ἀπετελεματώθησαν καὶ ἐπανήλθομεν εἰς τὴν στείραν ἀντίδρασιν κατὰ παντὸς ἐξυγιαντικῆς τῆς Ναυτιλίας μας μέτρου. Ὁ ἀπολογισμὸς τῆς δράσεως τῆς Δ. Ε. Ν. κατὰ τὸ τελευταῖον ἐνεαμῆνον δὲν ἔχει νὰ ἐπιδείξῃ παρὰ οἰκτράς ἀποπείρας ἐπιβολῆς μέτρων προκαλουμένων ἀπὸ στρεβλὴν ἀντίλη-

πιν της πραγματικότητας και τα οποία υπό τας διαμαρτυρίας των ενδιαφερομένων τάσεων ήττονουν και κατέρρεον, εὐθὺς ὡς ταῦτα ἐτίθεντο ὑπὸ τὴν θάλασσαν τῆς ἀμερολήπτου κρίσεως. Θὰ ἦτο ἄχαρι τὸ ἔργον τῆς ἀπαριθμῆσεως τῶν, ἀφοῦ οὐδὲν ἄλλως τε τῶν μέτρων αὐτῶν ἡδυνήθη νὰ εὐσταθήσῃ.

Δὲν ὑπῆρξεν, ὅμως, ὀλιγωτέρων ἀτυχῆς ἢ εἰς τὴν Δ. Ε. Ν. ἐπάνοδος τοῦ κ. Χρηστοφί διὰ τὴν ἀποτελεσματικὴν ἐπιπλοὴν ὠρισμένων γενικωτέρων τῆς ἐπιβατηγῆς ναυτιλίας ζητημάτων. Ἡ σύμβασις τῆς Ἑθνικῆς Ἀτμοπλοίας, παρὰ τὴν ἐκδοθεῖσαν διαιτητικὴν ἀπόφασιν, ἠκυρώθη ἐν τῇ οὐσίᾳ ἀπὸ μέρους τοῦ Κράτους καὶ ἡ γραμμὴ τῆς Ν. Ὑόρκης διεκόπη. Τὸ Ἀκτοπλοϊκὸν περιεπλάκη τόσον, ὥστε νέα δυσβάστακτα ὅλα νὰ ἐπιβληθῶν ἐπὶ τῶν ἐπιβατηγῶν σκαφῶν καὶ ἡ Κοινοπραξία τῶν ἀκτοπλοϊκῶν ἐπιχειρήσεων, ὑπὸ τὴν συνεχιζομένην κατ’ αὐτῆς ἐχθρότητα τοῦ κ. Χρηστοφί, παύει ἀπὸ σήμερον λειτουργοῦσα.

Ἄλλ’ ἂν δὲν ὑπῆρξεν γόνιμοι εἰς εὐεργετικὴν ὑπὲρ τῆς Ναυτιλίας ἐπίδρασιν αἱ ἡμέραι τοῦ κ. Χρηστοφί, ὥς ἀποδοθῇ τοῦτο εἰς τὸ ὅτι κατηλαύθησαν εἰς τὴν σύνταξιν τοῦ νομοθετικοῦ συνονθυλεύματος περὶ μονοπωλῆσεως τῶν ναυαγιαρειῶν, εἰς τὴν ἀδικαιολόγητον ἐπαύξειν τοῦ ἀριθμοῦ τῶν στελεχῶν τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος, τὴν οὐδὲν τὸ καλὸν προσιωπῶμεν διὰ τὰς ἐπὶ μεγαλύνσεως εἰς τὰ πράγματα τῆς Ναυτιλίας παρεμβάσεις, καὶ τέλος, ὡς ἐπιστέγασμα, εἰς τὴν σύμβασιν διὰ τὴν ὑπερωκεανὴν γραμμὴν μετὸν κ. Πρωτοπαπῆνα.

Αἱ ἀνώμαλοι τοῦ ἀπελθόντος ἔτους πολιτικαὶ καταστάσεις πιθανόν ν’ ἀπετέλεσαν τὴν μόνην δικαιολογίαν διὰ τὴν μέχρι σήμερον παραμονὴν τοῦ κ. Χρηστοφί εἰς τὴν Δ. Ε. Ν. Τῆς Ναυτιλίας ὅμως τὰ ζητήματα εἶνε ἐπείγοντα καὶ ἐκκρεμῶν ἤδη ἀπὸ ἐτῶν. Κάθε παράτασις τῆς τοιαύτης ἐκκρεμότητος μυρίους ἐγκυμονοῦν δι’ αὐτὴν κινδύνους. Ἡ Κυβέρνησις, ἥτις θὰ προσέλθῃ ἀπὸ τὰς ἐκλογάς, θὰ θελήσῃ θεσπίζειν νὰ στρέψῃ τὴν προσοχὴν τῆς καὶ πρὸς τὰ ναυτιλιακὰ πράγματα. Ἐρχομένη εἰς τὴν Ἀρχὴν μετ’ ἐπὶ πρόγραμμα τὴν τὸν ὡς τὴν παραγωγικὴν τῆς χώρας δυνάμεως καὶ τὴν ἐξέωσιν τῆς Διοικήσεως, δὲν εἶνε δυνατόν νὰ παρίδῃ τὴν ἐπιτακτικὴν ἀνάγκην, ὅπως ὁ ὑπεύθυνος ἐισηγητὴς τῶν μέτρων διὰ τὴν Ναυτιλίαν ἀποτελῇ πρόσωπον δυνάμενον νὰ συνεργασθῇ μετ’ αὐτὴν, ἄξιον τῆς ἐμπιστοσύνης τῆς, μακρὰν τῶν κακῶν τοῦ παρελθόντος μεθόδων καὶ προστριβῶν. Ἡ σημερινὴ κακοδιοίκησις, ἡ ἀτοργία καὶ, ἐν πολλοῖς, ἡ ἐχθρότης, ποῦ ἀντιμετωπίζει ἡ Ἑθνικὴ Ναυτιλία εἰς ὅλα τὰ ἀφορῶντα τὰς σχέσεις αὐτῆς πρὸς τὸ Κράτος, εἶνε καιρὸς πλέον νὰ τερματισθῇ.

Εἶνε ἡ πρώτη, ἀλλὰ καὶ ἡ κατηγορηματικὴ ἀξίωσις τὴν ὁποῖαν θὰ διατυπώσῃ ὁ ναυτιλλόμενος κόσμος πρὸς τὴν νέαν Κυβέρνησιν. Ἄν αὕτη θὰ εἶνε ἡ προσδοκώμενη κυβερνήσεως τῆς ἀναδιοργανώσεως καὶ θὰ ἐμφωρῇ ἀπὸ τὰς ἐπιβεβλημένας ἀγαθὰς διαθέσεις δι’ ἕνα τόσον εὐεργετικῶς ὑπὲρ τῆς Ἑθνικῆς Οἰκονομίας τῆς χώρας ὥρῳ κλάδον, ἀσφαλῶς θ’ ἀποδεχθῇ τὴν δικαίαν αὐτὴν ἀξίωσιν.

Ἡ μόρφωσις τοῦ ἐμπύχου ὕλικου

Ἡ δύναμις τοῦ ἐμπορικοῦ μας στόλου ἔχει ἀνέλθει εἰς 1. 800.000 τόνους, περίπου, ἡ δὲ ποιότης τοῦ ὕλικου, παρ’ ὅλην εἰσέτι τὴν μεγάλην ἀναλογίαν τῶν παλαιῶν σκαφῶν, πρέπει νὰ ὁμολογηθῇ, ὅτι ὁπωσδήποτε ἐβελτιώθη ἀπὸ τινων ἐτῶν.

Διὰ τὴν ποιοτικὴν θελίωσιν τοῦ ὕλικου πρέπει νὰ ἐξαρθῇ συναφῶς καὶ ἡ ἐν μικρᾷ, ἐπὶ τοῦ παρόντος, κλίμακι προσπάθεια πολλῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν, ὅπως θελτικῶς τὸ παλαιὸν ὕλικόν, ἰδίᾳ εἰς ὅ,τι ἀφορᾷ τὴν μηχανικὴν ἐγκατάστασιν τῶν πλοίων, διὰ τῆς ἐφαρμογῆς πολλῶν διεθνῶς παραδεδεγμένων ἤδη τροποποιήσεων ἢ μετασκευῶν.

Ἐνῶ δὲ τοιαύτη καταβάλλεται προσπάθεια, πείθουσα ὅτι οἱ Ἕλληνες ἐφοπλισταί, ἀπολύτως ἐνήμεροι τῶν διεθνῶν συνθηκῶν καὶ τῆς ἀνάγκης, ὅπως, οὐχὶ τόσον εἰς τὴν ποσότητα, ἀλλὰ περισσώτερον εἰς τὴν ποιότητα τοῦ ἀψύχου ὕλικου πρέπει νὰ ἀποβλέπωσι διὰ τὸ μέλλον, παρουσιάζεται ὡς ἀπογοητευτικὴ ἀντίθεσις ἡ ἔλλειψις παντὸς ἐνδιαφέροντος διὰ τὴν θελίωσιν ἀντιστοίχως καὶ τοῦ ἐμπύχου ὕλικου. Λέγομεν ἀντιστοίχως, διότι καὶ ὡς πρὸς τὸ ἐμπύχον ὕλικόν ἡκολούθη ἡ ἰδίᾳ μετ’ ὁποῦν τοιοῦτον μέθοδος, ἡ ἄνευ δηλαδὴ συστήματος καὶ παιδῆς τινος ἰδιαίτερας μερίμνης αὐξήσεως τῶν στελεχῶν, ἰδίᾳ τῶν ἀξιωματικῶν, μέχρι μάλιστα πληθωρισμοῦ εἰς ὠρισμένους κλάδους, χωρὶς, δυστυχῶς, λόγῳ τῆς φύσεως τῶν πραγμάτων, νὰ δύνανται νὰ ἀντιδράσωσι σοβαρῶς ἢ νὰ λάθωσι τὰ μέτρα τῶν οἱ μὴ πρὸς τοῦτο ἐκ τῶν ἐνδιαφερομένων συμφωνούντες.

Εἶνε ἀληθές ὅτι ὑπάρχουν πλεῖστοι, τόσον μεταξὺ τῶν ἐφοπλιστῶν, ὅσον καὶ μεταξὺ τῶν ἀξιωματικῶν τῶν πλοίων, οἱ φρονούντες καὶ ὑποστηρίζοντες ὅτι μετὰ τοὺς παλαιούς καλοὺς «ναυτεῖς» ὡς πλοίαρχους καὶ τοὺς παλαιούς καλοὺς «μαστόρους» ὡς μηχανικούς, ἡ δουλειὰ γίνεται καλύτερα, παρὰ μετὰ τοὺς ἀριώτερον πεπαιδευμένους. Ἡ ἀντίληψις ὅμως αὕτη, ἡ ὁποία ἐνέχει μόνον τὴν ἀλήθειαν τοῦ ἀπαραίτητου τῆς ἐμπειρίας εἰς τὸν ναυτιλλόμενον, ὡς καὶ αἱ εἰς μεγάλην κλίμακα ἰσχύουσιν παρ’ ἡμῶν συνθηκαὶ τῆς ἰδιαίτερας ἐμπιστοσύνης, συγγενείας ἢ καὶ ἄλλων δεσμῶν μεταξὺ πλοιοκτῆται καὶ ἀξιωματικῶν, δὲν εἶνε ἀρκετὰ καὶ μόνον νὰ δικαιολογήσῃ τὴν παρατηρουμένην σήμερον κατάστασιν, ἐναντίον τῆς ὁποίας καὶ οἱ ἴδιοι οἱ ἐφοπλισταὶ διαμαρτύρονται, ὁσάκις συμβῇ ἐξ ὑπατιότητος καὶ ἀνε-

παρκείας τοῦ ἐπιτελείου τοῦ πλοίου τῶν νὰ ζημιούνται ἢ νὰ ἐκτίθενται. Καὶ ὑπάρχουν καὶ δίδονται δυστυχῶς καθ’ ἡμέραν ἀ-φορμαὶ τοιούτων διαμαρτυριῶν.

Ἐπαναλαμβάνομεν ὅτι οὐδεὶς, ἔχων στοιχειώδη γνῶσιν τῶν πραγμάτων, ἀμφισβητεῖ τὸ οὐσιώδες πλεονέκτημα τῆς ναυτοσύνης, τῆς πείρας καὶ τῆς τέχνης διὰ τὸν ἀξιωματικόν, δὲν πρέπει ὅμως νὰ λησμονῇται ὅτι ταξιδεύομεν εἰς ἔτη ἀλματικής καὶ εἰδικευμένης προόδου καὶ ὅτι ἀκόμη ἡ σύνθεσις τῶν σημερινῶν στελεχῶν δὲν εἶνε ἡ καλῶς ἐννοουμένη τῶν παλαιῶν ναυτικῶν καὶ μαστόρων.

Παλαιούς καλοὺς ναυτικούς δὲν δύναται εὐκόλως πλέον νὰ παράγῃ ἡ Ἑλληνικὴ θάλασσα, ἀφ’ ἧς ἐξησφάνισθησαν τὰ ἱστοφόρα, αἱ ἀνυπέρβλητοι αὐτὰ σχολαὶ τῆς ναυτοσύνης, τῶν ὁποίων τὴν χρῆσιν διατηροῦν, ὡς γνωστόν, ὅλα τὰ ναυτικά κράτη, ὡς ἀπαραίτητον ἐφόδιον ἐκπαιδεύσεως, πλὴν ἡμῶν. Οἱ σημερινοὶ ὑποψήφιοι ναυτικοὶ συνήθως αἱ παρουσιάζονται συνήθως μετὰ τετραετὴ ὑπηρεσίαν «ματσακονιοῦ», μὴ χειρίσαντες ἴσως ποτὲ οὕτε καὶ ἱστίον λέμβου, ἀλλὰ καὶ μὴ εὐθύνόμενοι, ὡς κατωτέρω θὰ ἀναφέρωμεν, διὰ τοῦτο. Ὁμοίως παλαιούς καλοὺς «μαστόρους» δὲν ἀποδίδει σήμερον εὐκόλα ἢ ἐν ὑποτυπῶδει κατὰστάσει σιδηροβιομηχανία τοῦ Πειραιῶς. Οἱ σημερινοὶ ὑποψήφιοι μηχανικοὶ παρουσιάζονται συνήθως μετὰ τετραετὴ ὑπηρεσίαν ἐργοστασίων, τὰ ὁποία ἐκ τῶν ὑστέρων ἀποδεικνύονται ἐπαρχικά ἢ συνοικιακά σιδηρουργεῖα ἢ καὶ σοβαρὸν ἐργοστασίον, ἔνθα οἱ ὑποψήφιοι ἐργάζονται... ἄμισθοι, πρὸς ἀπόκτησιν καὶ μόνον τῶν προσόντων, καὶ ἐννοεῖ πᾶς τις, τί ἐνδιαφέρον ἐπιδεικνύει διὰ τὴν πρακτικὴν του μόρφωσιν ὁ ἀμισθὸς ἐργαζόμενος εἰκοσαετῆς νέος.

Παλαιούς καλοὺς ναυτικούς καὶ μαστόρους ἐκέκτητο ἡ Ἑλληνικὴ ναυτιλία παλαιότερον, ἐγγύτερον πρὸς τὴν ἀκμὴν τῶν ἱστοφόρων καὶ τὴν τότε πράγματι βιομηχανικὴν ἀνθιστὴν τοῦ Πειραιῶς, ἀλλὰ καὶ τότε ὑπὸ τῶν φωτεινῶν πρωτοπόρων, δημιουργῶν καὶ ἐργατῶν αὐτῆς, ἐκρίθη ἀπαραίτητον ὅπως ληφθῇ μέριμνα καὶ διὰ τὴν ἐπαγγελματικὴν, ἀπὸ καθέδρας, ὡς τὴν εἰπωμεν, μόρφωσιν τῶν στελεχῶν. Καὶ ἰδρύθησαν ναυτικά Σχολαί, ὡς ἡ τοῦ Σταθάτου καὶ Βαλιάνου καὶ συνεπήχθησαν ἐκπαιδευτικὴ σύνδεσμος μηχανικῶν, ὡς οἱ τοῦ «Πειραικοῦ» καὶ τοῦ «Προμηθεῶς».

Δείγματα τῆς σοφῆς ταύτης προβλέψεως ἔχομεν ὅσους ἐφοίτησαν αὐτόθι ἐν τῇ ἀκμῇ τῶν σχολῶν τούτων. Εἶνε οἱ περισσώτεροι, ἂν μὴ τὸ σύνολον, τῶν πλέον διακεκριμένων πλοίαρχων καὶ μηχανικῶν μας, ἐκ τῶν τελευταίων δὲ καὶ οἱ πλέον τεχνικῶς κατῆρτισμένοι σημερινοὶ ἐργοστασιάρχαι ἢ ἐργοδηγοὶ τῆς Ἑλλάδος.

Καὶ σήμερον ἐν ἔτει 1936 μετὰ ναυτιλίαν δύο ἑκατομυρίων τόνων, περίπου, κατηντήσαμεν ὅχι νὰ ἀναμετρώμεν τὰς ἑκτοτε προόδους, ἀλλὰ νὰ συζητῶμεν καὶ νὰ σχεδιάζωμεν ἀκόμη διὰ τὴν μόρφωσιν τῶν ναυτιλλομένων μας.

Τὰ σχόλια φυσικὰ παρέλκουν καὶ ἡ σύγκρισις μεταξὺ τῆς τότε ὑπὸ τόσον αἰσίους ὁλῶνους δημιουργουμένης ἀτμοκινήτου ναυτιλίας μας καὶ τῆς σημερινῆς εἶνε περιττὴ καὶ ἱκανὴ νὰ ἐμπνεύσῃ παντὸς εἶδους ἀπαισιοδοξίαν διὰ τὸ μέλλον.

Τὶς εὐθύνεται διὰ τοῦτο; Θὰ ἦτο μεγάλη ἀδίκια ἐὰν ἔστω καὶ καθ’ ὅσονον ἡ εὐθύνη ἐθάρυνε τοὺς ἰδίους τοὺς ναυτιλλομένους. Δι’ ὅσους ἔρχονται εἰς ἐπαφὴν μετ’ αὐτοὺς εἶνε πραγματικὴ ἀποκάλυψις καὶ πραγματικὸν θαῦμα τὸ πῶς κατῳρῶσαν νὰ εἶνε κάτοχοι τόσων πραγμάτων καὶ νὰ τὰ καταφέρουν ἄνθρωποι πολλὰκις μὴ τυχόντες οὐδὲ στοιχειώδους ἐκπαιδεύσεως. Εἶνε πράγματι τὸ αἰώνιον θαῦμα τὸν δαιμόνιον τῆς φυλῆς καὶ ἡ φλόγα τοῦ ἱεροῦ πυρός, ἡ ὁποία λάμπει εἰς τὰ πρόσωπα καὶ παρηλίκων ἀκόμη, ὅταν ἐρωτοῦν καὶ διερευνοῦν διὰ νὰ μάθουν. Ναυτικοὶ οἱ περισσώτεροι ἀπὸ λίκνου, ἀνδραγαθότεροι μετὰ τὴν ναυτικὴν παράδοσιν, κοντὰ εἰς τὰς ἄλλας τῶν ἀρετῶν, εἶνε ἀσφαλῶς τὸ πλουσιώτερον ἐν τῷ κόσμῳ ὕλικόν διὰ τὴν δημιουργίαν τῶν καλυτέρων στελεχῶν τοῦ κόσμου.

Ἡ εὐθύνη θαρρύνει περισσώτερον τοὺς ἐφοπλιστάς, τοὺς καὶ ἀμεσώτερον ἐνδιαφερομένους, οἱ ὁποῖοι οὐδέποτε σοβαρῶς ἐνδιεφέρθησαν διὰ τὴν ἀπόκτησιν ἱκανῶν καὶ μορφωμένων ἀξιωματικῶν, εἰς τοὺς ὁποίους οἱ ἴδιοι ἐμπιστεύονται τὴν περιουσίαν τῶν καὶ τὰ συμφέροντά των. Θὰ ἀντιταχθῇ ἴσως, ὅτι οὗτοι ἄνευ τῆς ἐπεμβάσεως τοῦ κράτους δὲν δύνανται τίποτα τὸ σοβαρὸν νὰ κατορθώσωσιν. Ἀνεξαρτήτως τοῦ ὅτι καὶ ἄνευ τῆς ἐπεμβάσεως τοῦ κράτους, πολλὰ διὰ συλλογικῆς πρωτοβουλίας, ὡς εἰς τὸ παρελθόν, ἠδύναντο νὰ κατορθωθῶν, δὲν γνωρίζομεν καὶ εἰς ποῖον πρὸς τὸ Κράτος διάδημα προέβησαν γιὰ τὴν διόρθωσιν τοῦ πράγματος. Ἀντιθέτως αἱ μέχρι τοῦδε παρὰ ταῖς ἀρχαῖς ἐπεμβάσεις τῶν εἶχον τὴν τάσιν τοῦ νὰ ἀπονέμωται ἐκάστοτε πολλὰ διπλώματα εἰς ἱκανοὺς καὶ μὴ, διὰ νὰ ὑπάρχῃ μεγάλην προσφορά καὶ ἀντιστοίχος μείωσις τῶν καταβαλλομένων μισθῶν.

Καὶ ἔρχεται ἡ σειρά τοῦ κράτους. Τὸ κράτος ἔχει θεσπίζειν τὸ ἐπίσημον πρόγραμμα ἐξετάσεως, ἀπονόμης διπλωμάτων, τὸ ὁποῖον ὅμως, καλὸν ἢ κακόν, δὲν τηρεῖται πάντοτε. Αἱ ἐκάστοτε ἐπιτροπαὶ ἀπονόμης διπλωμάτων, πιεζόμεναι πανταχόθεν καὶ νομίζουσαι ἴσως, ὅτι διευκολύνουν βιοπολιτικῶς διὰ νὰ κερδίσουν τὸν ἐπιούσιον, ἀπονέμουν διπλώματα ἐπὶ δικαίους καὶ ἀδίκους. Τὰ τελευταῖα ἰδίως ἐπὶ εὐρέθῳ πρὸ τοῦ φαινομένου νὰ μὴ ἀπορριφθῇ οὐδεὶς ἐπὶ ὅλων τῶν προσερχομένων ὑποψηφίων, ἢ καὶ ἐὰν ἀπορριφθῇ νὰ δύνανται δι’ ἀπλῆς αἰτήσεως νὰ ἐπανεξετασθῇ μετὰ πενήτημερον καὶ νὰ λάθῃ τὸ διπλῶμά των. Ἀσφαλῶς δὲ δὲν θὰ ἐπρόκειτο περὶ φωστήρων, ἐὰν ἀκούσῃ τις τὰ σχόλια

καί αὐτῶν τῶν ἰδίων.

Διὰ τὴν συστηματικὴν ἐκπαίδευσιν τῶν πλοιαρχῶν, ἰδρύθη, περισσότερον διὰ τοπικιστικούς κομματικούς λόγους, ἡ ἐν Ὑ-δρᾷ Σχολὴ Ἑμπορικῆς Ναυτιλίας, ἥτις καὶ ἀνεπαρκὴς καθ' ἑαυτὴν εἶνε διὰ τὴν πληρῶσιν ὅλων τῶν ἀναγκῶν, ἀλλὰ καὶ διὰ διαφόρους λόγους, δὲν ἀποδίδει ἐκεῖνο τὸ ὅποιον κανεὶς εὐλόγως θὰ ἐπερίμενε. Οἱ ἀπόφοιτοί της προσερχόμενοι εἰς τὰς ἐξετάσεις οὐδόλως διακρίνονται τῶν μὴ ἐξ αὐτῆς προερχομένων, ἡ δὲ πρακτικὴ ἐξάσκησης τῶν δοκιμῶν της συνίσταται εἰς 45θήμερον κατ' ἔτος πλοῦν εἰς τὰ Ἑλληνικὰ παράλια μετὰ μικρότερα τῶν ἀκτοπλοϊκῶν σκαφῶν. Τοιοῦτοτρόπως θεθαίως δὲν δύναται νὰ ἐκπαιδευθῶνται οἱ μέλλοντες πλοιαρχοὶ μας. Διὰ τοὺς μὴ ἀποφοίτους τῆς Σχολῆς λειτουργοὺν τὰ ἐν Πειραιεὶ Φροντιστήρια ἐναντι σεβαστῶν διδασκτῶν, ὅπου τὸ ποσὸν καὶ ποιὸν τῆς παρεχομένης ὕλης ἐξαρτᾶται ἀπὸ τὴν διάθεσιν τῶν διευθυνόντων ταῦτα, διακεκριμένον εὐτυχῶς ναυτίλων ἐπιστημόνων.

Διὰ τοὺς μηχανικούς ἐπιχορηγεῖ τὸ κράτος τὰς δύο νυκτερινὰς Σχολὰς τοῦ Πειραιῶς «Πειραικὸν» καὶ «Προμηθεά» μετὰ ποσὸν ἀρκετὸν διὰ τὴν συντηρηθῆναι αὐτά. Ἀλλὰ καὶ ἐκεῖ ἡ ἐκπαίδευσις διοικεῖται καὶ καθοδηγεῖται σχεδὸν ἀνευθύνως καὶ σωματικῶς ἀπὸ ἀνθρώπους οὐδεμίαν πολλὰς ἐχόντας σχέσιν μετὰ τὴν ναυτιλίαν μας καὶ ἀνιδέους τῶν ἀναγκῶν της. Ἡ δευτέρα μάλιστα ἐξ αὐτῶν πληροφοροῦμεθα ὅτι μετεβλήθη τελευταίως εἰς στίβον σωματικῆς συναλλαγῆς μέχρι σημείου μάλιστα ἐπεμβάσεως τῆς δικαστικῆς καὶ διοικητικῆς ἀρχῆς, τοῦ ἐποπτεύοντος κράτους ἀσφαλῶς καθευδόντος.

Καὶ διὰ τοὺς ἀποφοίτους τῶν σχολῶν τούτων δύναται νὰ λεχθῇ ὅτι καὶ διὰ τοὺς πρώτους, μετὰ τὴν προσθήκην, ὅτι ἐπικρατεῖ, ἀγνωστον διὰ ποίους λόγους, ἡ ἐντύπωσις ὅτι πρὸ τῶν ἐξετάσεων τῶν πρέπει νὰ διέλθουν καὶ οἱ τοῦ ἐν Πειραιεὶ Φροντιστηρίου διὰ νὰ λάβουν τὸ χρέμα ἰσχυροτάτου παράγοντος διέποντος τὴν τύχην των.

Μόνον διὰ τοὺς ἀσυρματιστάς ἐλήφθη ὁμολογουμένως σοβαρὰ πρόνοια καὶ ἡ ὑπάρχουσα Σχολή, ἐπιχορηγούμενη ὑπὸ τοῦ Κράτους καὶ καθοδηγούμενη καὶ διευθυνομένη παρὰ διακεκριμένων ἀξιωματικῶν τοῦ Β. Ν., εἰς οὓς ὀφείλει καὶ τὸ ὕψος της, ἀπέδωκεν ἀσυρματιστὰς ἀξιωματικούς ἐν παντὶ ἀξίους τοῦ τίτλου των.

Ἀλλὰ καὶ ἐάν οὐδὲν τῶν ἀνωτέρω ἐκτρώπων συνέβαινε, ἀσφαλῶς δὲν δύναται νὰ ὑποστηριχθῇ ὅτι τὸ Κράτος μας ἔχει ναυτικὴν ἐκπαιδευτικὴν πολιτικὴν καὶ τοῦτο θεθαίως εἶνε ὁ μεγαλύτερος ὑπεύθυνος διὰ τὴν δημιουργηθεῖσαν κατάστασιν.

Περὶ τοῦ τί δέον νὰ γίνῃ πολλοὶ εἶνε εἰς θέσιν καλύτερον ἡμῶν νὰ ἐκφέρουν γνώμην, καὶ τοιαῦτα γινώμαι εἶνε ἥδη γνωστά. Ἐάν ἡ Διεύθυνσις Ἑμπορικῆς Ναυτικῆς δὲν διαθέτῃ ἑπιτελεῖον κατέχον τὰ ἐκπαιδευτικὰ ζητήματα, δύναται νὰ ἀποταθῇ εἰς τὸ Βασιλικὸν Ναυτικόν, τὸ ὅποιον κατέδειξε ὅτι εἶνε εἰς θέσιν νὰ μορφώῃ παντὸς κλάδου στελέχη, ὥς καὶ εἰς ἄλλους ἐκ τῶν ἐνδιαφερομένων, οἵτινες σπουδαίως θὰ τὴν βοηθήσουν.

Δὲν πρόκειται ἄλλως τε περὶ σπουδαίων ἢ καινοφανῶν πραγμάτων. Εἰς ὅλα τὰ ναυτιλλόμενα καὶ μικρότερα ἡμῶν κράτη ὑπάρχει σχετικὴ νομοθεσία. Αἱ ἀρχαὶ ἐκπαιδευσεως καὶ αἱ ἀνάγκαι τῶν ναυτιλλομένων εἶνε ἐπίσης κατάδηλοι. Ἐκεῖνο, τὸ ὅποιον χρειάζεται εἶνε καλὴ θέλησις ἢ μάλλον ἐνδιαφέρον θερμὸν καὶ πόνο, οὐχὶ δὲ στεῖρα νομοθετικὴ πολυπραγμοσύνη. Τὸ ἐνδιαφέρον πρέπει νὰ ἐκδηλωθῇ καὶ ἀπὸ μέρους τοῦ κράτους, ἀλλ' ἰδίως ἀπὸ μέρους τῶν ἐφοπλιστῶν, τῶν φυσικῶν ἀρχόντων τῆς ναυτιλίας μας.

Τὶ μάς λείπει; Ὑλικὸν ἔχομεν ἄριστον πρὸς ἐκπαίδευσιν. Τὸ χρῆμα δύναται νὰ ἐξευρεθῇ ἐξ ὅσων ἥδη τὸ κράτος ἐξοδεύει καὶ ἐξ ὅσων οἱ ἴδιοι οἱ ὑποψήφιοι εἰς τοὺς ἰδιώτας διδασκάλους των καταβάλλουσιν. Μὲ μικρὰν ἴσως ἐπὶ πλέον ἐπιδίδουναι τὸν κράτους καὶ ἀντίστοιχον τῶν ἐφοπλιστῶν, πρὸς τὸ ἴδιον αὐτῶν συμφέρον, θὰ ἐξησφαλίζοντο πλήρως τὰ οἰκονομικὰ μέσα δι' ἄρτιαν ἐκπαίδευσιν.

Μετὰ τὰ δύο ταῦτα στοιχεῖα θὰ ἡδύνατο τὸ κράτος μετὰ πραγματικὴν στοργικὴν φροντίδα νὰ δημιουργήσῃ Ναυτικὰς Σχολὰς, ἐργαστήρια καὶ πλοῖον ἐκπαιδευτικὸν ἀκόμη, ὅπως ἔχουν καὶ μικρότερα ἡμῶν κράτη, καὶ νὰ τὰ προστατεύσῃ ἰδιαίτερος ἀπὸ πάσης κομματικῆς ἢ ἄλλης ἐπεμβάσεως, ἀφοῦ προηγουμένως τὰ ἀναθεσθῇ — καὶ τοῦτο προέχει — εἰς χεῖρας τῶν ἐνδεειγμένων, τῶν ἀποδεδειγμένων καταλλήλων ὑπαλλήλων ἢ πολιτῶν τοῦ, οἱ ὅποιοι μετὰ ἐνδιαφέρον καὶ ἐν γνώσει τῆς ὑψηλῆς ἀποστολῆς των νὰ τὰ προαγάγουν, πρὸς κοινὸν ὄφελος.

Ἡ ἐκπτώσις τῆς Ἐπιβατηγοῦ Ναυτιλίας

Καὶ τὰ μὲν ζητήματα τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας καὶ ἂν δὲν ἔτυχον τῆς ἐπιβαλλομένης ἀπὸ μέρους τοῦ Κράτους στοργικῆς μερίμνης, ἂν δὲν ἐπελύθησαν, δὲν δύναται καὶ νὰ ἐπιδράσῃ καταστροφικῶς ἐπὶ τῆς τύχης τοῦ φορτηγοῦ πλοίου. Ἀλλοῖα ὅμως εἶνε ἡ θέσις διὰ τὰ ἀξιοπρόσχητα τῆς ἐπιβατηγοῦ ναυτιλίας, τῆς κυρίως δρώσης εἰς τὰς πλησίον θαλάσσας καὶ τὰ χωρικά μας ὕδατα, τῆς ἀμεσώτερον δεχομένης τὸν ἀντίκτυπον ἀπὸ τὴν κακὴν τοῦ Κράτους μεταχείρισιν τῶν ναυτιλιακῶν μας πραγμάτων. Καὶ ὁμιλοῦντες περὶ ἐπιβατηγοῦ ναυτιλίας, χωρὶς νὰ ὑπερβάλωμεν τὴν πραγματικότητα, ἐὰν τόνισωμεν τὴν πικρὰν ἀλήθειαν, ὅτι δὲν ὑφίσταται πλέον τοιαύτη. Τὰ ἐλάχιστα καλὰ

σκάφη, τέσσαρα ἕως πέντε τὸν ἀριθμὸν, μέσα εἰς τὴν σωρείαν παλαιῶν, γεγηρακῶν καὶ ἀσυγχρονιστῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων, κυρίως δὲ ἀκτοπλοϊκῶν, δὲν δύναται καὶ νὰ θεωρηθῶν ὡς συγκροτοῦντα ἐπιβατηγὸν ναυτίλιον. Ἡ Ἑλλάς μετὰ τὰ ἀναπεπταμένα θαλάσσια της ὄρια, μετὰ τὴν προνομιοῦχον γεωγραφικὴν ἐν τῇ Μεσογείᾳ θέσιν της, μετὰ τὰς μακράς παραδόσεις τοῦ ναυτικώτερον τῶν μεσογειακῶν λαῶν, θὰ ἔπρεπε σήμερον, ἂν τὸ Κράτος εἶχεν ἰδίαν ναυτιλιακὴν πολιτικὴν, ἂν ἡ ναυτιλία ἦτο ὀργανωμένη καὶ ἡκολούθει στερεῶς σαφεῖς κατευθύνσεις διὰ τὴν ἀνάπτυξίν της, νὰ εἶχε νὰ ἐμφανίσῃ ἕνα στόλον ἀρτίως κατηρτισμένον ἐπιβατηγῶν σκαφῶν, ἐκτείνοντα τὴν παραγωγικὴν του δράσιν καὶ πέραν τῶν Ἑλληνικῶν θαλάσσων πρὸς ὅλα τὰ σημεία τῆς Μεσογείου.

Πρὸ τοῦ μεγάλου ἀκόμη πολέμου, ὅτε ἡ ναυτιλία μας ἠ-ρίθμει τὸ ἥμισυ τῆς σημερινῆς της χωρητικότητος, κατεῖχεν ἐν ἀναλογία ἕνα λαμπρὸν ἐπιβατηγὸν στόλον. Σκάφη νεοαναπηγήτα ἢ τοῦλάχιστον ἡλικίας δέκα καὶ σπανίως μέχρι δεκαπέντε ἐτῶν, διέσχον τὰ ὕδατα τῆς Μεσογείου καὶ τῆς Μαύρης Θαλάσσης, πυκνὸν διατηροῦντα δίκτυον πρὸς ὅλους τοὺς λιμένας.

Ἀλλ' ἦτο τότε ἡ ἐποχὴ, πού τὰ παράλια τῆς Ἀνατολικῆς Μεσογείου, τὰ Μικρασιατικά, καὶ τῆς Μαύρης Θαλάσσης οἱ μεγάλοι λιμένες ἦσαν τὰ κύρια ὀρμητήρια τῆς ἑλληνικῆς ἐπιχειρηματικότητος. Οἱ Ἕλληνες ἔμποροι τοῦ Ἐξωτερικοῦ, αὐτοὶ πού ἐδημιούργησαν ἄλλως τε τὴν νεωτέραν ἑμπορικὴν μας ναυτίλιαν, ἦσαν καὶ οἱ κύριοι στυλοβάται αὐτῆς. Ἀπὸ τῶν ρωσσικῶν λιμένων τοῦ Βατοῦμ καὶ τῆς Ὁδησσού, τῶν ἐκβολῶν τοῦ Δουνάβου καὶ τῶν Τουρκικῶν παραλίων, μέχρι τῆς Τεργέστης καὶ τῆς Μασσαλίας, τὸ Ἑλληνικὸν πλοῖον ἀπετέλει τὸν κύριον συνδετικὸν κρίκον, διεξήγετο κατὰ μέγα ποσοστὸν τὰς μεταφορὰς τοῦ τότε ἀνθούοντος μεσογειακοῦ ἔμπορου. Ἐπὶ τῆς ὁδοῦ ἡ συμφορὰ τοῦ πολέμου καὶ μετέπειτα ἡ Μικρασιατικὴ καταστροφὴ. Τὸ Ἑλληνικὸν στοιχεῖον ἐξερριζώθη ἀπὸ τὰ γειτονικά μας παράλια καὶ μαζὶ με αὐτὸ ἰδοὺ καὶ ἡ παρακμὴ τῆς μεσογειακῆς μας ναυτιλίας.

Μὰς ἀντικατέστησαν ἄλλοι. Οἱ Ἴταλοι μετὰ τὴν Ἀνατολὴν ἱμπεριαλιστικὰ τῶν σχέδια, οἱ γεωργικοὶ τῆς Βαλκανικῆς λαοὶ μετὰ τὴν πρὸς τὴν θαλάσσαν ἐξόρμησίν των. Ἡ Ἑλληνικὴ Ναυτιλία συνειπώθη καὶ ἡ ἀκατάβλητος δραστηριότης τοῦ ναυτίλου μας διεσκορπίσθη εἰς τὰ πέρατα τῆς Ὑδρογείου. Ἐπαυσε πλέον νὰ προσφέρῃ εἰς οἶαν κλίμακα καὶ πρότερον τὰς ὑπηρεσίας της εἰς τοὺς γύρω μας λαοὺς, τοὺς ἀσχολουμένους μετὰ ἄροτρον.

Ὁ ἱστορικὸς τοῦ μέλλοντος, ὅταν ἱστορήσῃ τῆς μακρᾶς ναυτιλιακῆς μας σταδιοδρομίας τοὺς σταθμούς, δὲν θὰ δυνήθῃ ἄλλως νὰ χαρακτηρίσῃ τὸν περιορισμὸν τῆς ἐν τῇ Μεσογείᾳ θαλάσσινης ἐπικρατήσεώς μας παρὰ ὅς μίαν ἐθνικὴν ἀπώλειαν. Διότι τί ἀπέμεινεν ἀπὸ τὴν τότε ἐξαιρετικὴν τῆς ναυτιλίας μας δράσιν; Ὁ σάλος τοῦ πολέμου διέλυσεν ἀκμαίως ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις, πολλὰ ὑποσχομένους διὰ τὴν προαγωγὴν τοῦ ἑμπορικοῦ μας ναυτικοῦ. Πλείστα ἐπιβατηγὰ σκάφη ἐπωλήθησαν εἰς τὸ ἐξωτερικόν καὶ δὲν ἀνευώθησαν ἔκτοτε. Αἱ γραμμαὶ μετὰ τὸν πόλεμον δὲν ἐπανελήφθησαν, ὅσα δὲ πλοία ἀπομένουν, θλιβερά ἀναμνήσεις τοῦ παρελθόντος, σῦρον εἰσὶν εἰς τὰς ῥάκας τῶν εἰς τὰς ἑλληνικὰς θαλάσσας, ἀνταγωνιζόμενα. Εἶχομεν τέσσαρα ὑπερωκεάνια νεότευκτα καὶ μικρὰς ἡλικίας καὶ δὲν ἔχομεν παρὰ τὸν «Βύρωνα» ἀργοῦντα καὶ ὑπὸ πώλεισιν. Εἶχομεν μίαν πλειάδα ὠραίων θαλαμηγῶν, πού καὶ σήμερον ἀκόμη θὰ ἡδύνατο ν' ἀνταγωνισθῶν τὰ ξένα καὶ δὲν ἀπέμεινε παρὰ μόνον ἡ «Ἀνδρος» καὶ αὐτὴ ὑπὸ ἐκποίηση. Εἶχομεν τὰ σκάφη τῆς Πανελληνίου Ἀτμοπλοίας εἰδικῶς διὰ τὴν γραμμὴν Τεργέστης — Μαύρης Θαλάσσης ναυπηγηθέντα. Εἶχομεν πυκνὰς γραμμὰς πρὸς τὴν Αἴγυπτον, τὴν Συρίαν, τὴν Κωνσταντινούπολιν, τὴν Τεργέστην καὶ τὴν Μασσαλίαν καὶ τέλος τὴν Νέαν Ὑόρκην καὶ δὲν διατηροῦμεν σήμερον παρὰ μίαν καὶ μόνην γραμμὴν πρὸς τὴν Ἀλεξάνδρειαν, ἀνίσως ἀνταγωνιζομένη τὸν πληθωρισμὸν τῶν ξένων ταχυδρομικῶν σκαφῶν καὶ ἥτις ἂν συντηρήται ἀκόμη, ὀφείλεται τοῦτο εἰς τοὺς Ἕλληνας τῆς Αἰγύπτου.

Αὐτὸς εἶνε ὁ θλιβερός ἀπολογισμὸς τῆς ἐπιβατηγοῦ μας ναυτιλίας, τῆς ὁποίας τὴν παραγωγικὴν ὑπὲρ τῆς οἰκονομίας τοῦ τόπου δύναμιν, τὴν ὑπερτέραν ἀποστολὴν της χάριν αὐτῶν τούτων τῶν ἐθνικῶν συμφερόντων, κανεὶς ἄλλος δὲν ἡμπορεῖ νὰ διαμφισθῇ παρὰ μόνον οἱ Μανδρινοὶ τῆς Ἑλληνικῆς διοικήσεως καὶ αἱ ἐκάστοτε Κυβερνήσεις τοῦ τελευταίου καιροῦ, πού πέραν τῶν στενῶν κομματικῶν αὐτῶν ἐπιδιώξεων, οὐδὲ κόπον ναυτιλιακῆς συνειδήσεως ἐκέκτηντο.

Θὰ παραμείνουν ἱστορικαὶ αἱ εὐθύναι τῆς Κυβερνήσεως Τσαλδάρη. Εὖρε τὴν σύμβασιν τῆς Ἑθνικῆς Ἀτμοπλοίας ἐν ἐφαρμογῇ καὶ κακοπῶς φερομένη, ἀθετοῦσα αὐτοῦ τοῦ Κράτους τὴν ὑπογραφήν, δὲν ἔστρεψε νὰ ἐκπληρώσῃ συμβατικὰς ὑποχρεώσεις, κυρωθείσας καὶ διὰ τῆς ἐκ τῆς συμβάσεως προβλεπομένης διαιτησίας. Οὕτως ἡ γραμμὴ τῆς Βορείου Ἀμερικῆς διεκόπη ὀριστικῶς.

Ἄν κανεὶς ἀπὸ τοὺς κυβερνήτας τῆς χώρας μας, πού παρέμειναν ἀσυγκίνητοι ἀπὸ τὴν ἀναγκαστικὴν ἀργίαν τοῦ «Βύρωνος», κατέλειπε πρὸς στιγμὴν τὸν ὕψηλόν του θῶκον καὶ κατήρχετο εἰς τὴν αἰμασίαν τοῦ λιμένος Πειραιῶς, ὅταν κατέπλεεν ἐξ Ἀμερικῆς τὸ Ἑλληνικὸν ὑπερωκεάνιον θὰ ἡδύνατο ἀπτότε-

ρον να αντιληφθῇ ὅποιαν ζώην καὶ ἐργασίαν παρείχεν ὁ κατά-
πλους αὐτὸς καὶ θὰ συνεπείραινεν ποῖαν νέκρωσιν θὰ ἴδυντο ἐπὶ
ἐπιφύρῃ ἢ ἐπελθοῦσαν διακοπὴν τῆς γραμμῆς. “Ἀν παρηκολούθει
ἀκόμη τί παρελθούσαν εἰς φορτίον, ὅταν ἀπέπλεε διὰ τὴν Νέαν
“Υόρκην” τὸ ὑπερωκεανίον «Βύρων» καὶ πόσον διηκολύνετο ἡ
πρὸς τὰ ἐκεῖ εὐωνος μεταφορὰ καὶ ἐξαγωγή τῶν ἐθνικῶν μας
προϊόντων, θὰ εἶχε σαφὲς κατανοήσῃ ὅποιαν θαυτέραν σημα-
σίαν διὰ τὸ ἐξαγωγικὸν ἐμπόριον μιᾶς χώρας ἐνέχει ἡ δι’ ἐθνι-
κῶν πλοίων μεταφορὰ. “Ἀν, τέλος, ἀξιόπιστος παρατηρητὴς με-
τέδιδεν εἰς αὐτὸν τὴν χαρὰν τῶν ξενιτευμένων “Ἑλλήνων τοῦ
Νέου Κόσμου ἀπὸ τὸν κατάπλου εἰς τὴν Νέαν “Υόρκην τοῦ “Ἑλ-
ληνικοῦ ὑπερωκεανίου καὶ τὴν ἀθρόαν προσέλευσιν εἰς τὰ κρη-
πιδώματα τοῦ μεγάλου ἀμερικανικοῦ λιμένος τῶν “Ἑλλήνων ποῦ
θὰ ὑπεδέχοντο τὰς συζύγους των, τὰς ἀδελφὰς των καὶ θὰ ἐ-
πληροφοροῦντο τὰ νέα ἀπὸ τὴν “Ἑλλάδα, τότε μόνον θὰ ἴδυντο
ὁ Κυβερνήτης αὐτὸς νὰ συναίσθανῃ τὸ μέγεθος τῶν εὐθυνῶν
τοῦ διὰ τὴν ἐξ ὑπαιτιότητος τοῦ Κράτους διακοπὴν τῆς “Ἑλλη-
νικῆς ὑπερωκεανίου γραμμῆς.

“Ἀλλὰ μήπως δὲν εἶνε ἐκδῆλος ἡ σφραγὶς τῆς κρατικῆς ἐγ-
καταλείψεως καὶ προκειμένου περὶ τῶν μεσογειακῶν γραμμῶν;
“Ἀντὶ ἐλαχίστων ἑκατομμυρίων δραχμῶν, περισσοτέρων ἀπὸ
τὴν κραταιώδη κομματικὴν διασπάθισιν τοῦ δημοσίου θησαυ-
ροῦ, θὰ ἴδυνάμεθα σήμερον νὰ ἔχωμεν διατηρήσει τὰς πρὸς τὴν
Μασσαλίαν, “Ἀλβανίαν, Δωδεκάνησα, Κύπρον καὶ “Ἀνατολικὴν
Μεσόγειον γραμμὰς μας, θὰ εἴχομεν τὴν θάλασσαν προσηκόν-
θαμιαίας θελτιώσεως τοῦ δι’ αὐτὰς πλωτοῦ ὕλικου. Μικρὰ ὁ-
λικὴ ἐνθάρρυνσις θ’ ἀπαιτεῖτο διὰ τὴν ἐπιχειρηματικότητα καὶ
τὴν πρωτόβουλόν τοῦ “Ἑλληνος ναυτιλλομένου δραστηριότητα,
ἵνα ἀποκαταστήσωμεν καὶ πάλιν τὸ μεσογειακὸν μας δίκτυον
καὶ ἀναγάγωμεν αὐτὸ μετὰ τινὰ ἐπὶ εἰς ἐπίζηλον σημείον περιω-
πῆς. “Ελαχίστη πνοὴ δημιουργίας εἰς τὰς ἀρμόδιαις κρατικαῖς
μας ὑπηρεσίαις καὶ τοὺς ὑπευθύνους κυβερνήτας τῆς Χώρας θὰ
ἦτο ἱκανὴ καὶ τόνωσιν ἀξιοσημείωτον εἰς τὴν οἰκονομικὴν μας δι-
εῖσδον πρὸς τὰς γύρω χώρας διὰ τῶν “Ἑλληνικῶν γραμμῶν νὰ
προσέδιδε καὶ τὴν ἐπαφὴν με τοὺς ὑπὸ ξένην κυριαρχίαν τελού-
ντας “Ἑλλήνας ἀμειψίον νὰ διετήρει.

Σοβαρὰ διεξάγομεν συζητήσεις διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ του-
ρισμοῦ, καθ’ ἣν στιγμὴν δὲν ἔχομεν τὰς ἀπὸ θαλάσσης συγκοινω-
νίας διὰ τῆς ἑλληνικῆς σημαίας διὰ νὰ φέρωμεν τοὺς ξένους εἰς
τὴν χώραν μας. Μήπως πιστεύεται, ὅτι θὰ μὴς διευκολύνουν τὰ
ξένα πλοῖα, ἐκπύπτοντα τοὺς διὰ τὴν “Ἑλλάδα ναύλους των καὶ
διατηρίζοντα, ὡς ἔπραττε τοῦτο ἡ “Ἑθνικὴ “Ατμοπλοία μετ’ ὅ
«Πατρίς II», διὰ νὰ διευκολυνθῇ τὸ τουριστικὸν ρεῖμα πρὸς τὴν
“Ἑλλάδα; “Ἡ μήπως εἶνε εὐκαταφρόνητον τὸ ποσόν, ποῦ κατα-
θάλλει σήμερον ἡ χώρα μας, ὑποχειρίους τῶν ξένων γραμμῶν
καὶ ἐν αὐτῇ τῇ Μεσογείῳ, εἰς συνάλλαγμα διὰ τοὺς ναύλους ἐπι-
θατῶν καὶ ἐμπορευμάτων; “Ἡ καὶ τέλος τὸ θλιβερόν συναίσθημα,
ποῦ διακατέχει ὅλους ἐκείνους, ποῦ ἐγγύτερον βλέπουν πυκνου-
μένας τὰς ξέναις γραμμαῖς καὶ τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς κατα-
κλυζόμενον ἀπὸ τὰ θαλαμηγὰ καὶ τῶν Βαλκανικῶν ἀκόμη λα-
δῶν, δὲν εἶνε ἀρκετὸν νὰ ἀποτινάξῃ τὴν νάρκην διὰ ν’ ἀντιληφθῶ-
μεν τὸ μέγεθος τῆς διευκολυντικῆς μειώσεως τοῦ ἐθνικοῦ μας
γοήτρου καὶ τῆς ζημίας ποῦ προσγίνεται εἰς τὴν οἰκονομίαν
τῆς χώρας; “Ο κ. Τσαλδάρης, ὅταν πρὸ μηνῶν ἐπανήρχετο ἐκ
Γερμανίας, ἐταξίδευεν ἐπὶ Σερβικοῦ ὑπερωκεανίου. Τὰ αὐτὰ
περίπου συναισθήματα τὸν κατέλαβον καὶ τὰ ἐξωτερικέυσεν μάλ-
ιστα εἰς τοὺς συνταξιδιώτας του, χωρὶς ὅμως καὶ πέραν αὐ-
τοῦ νὰ σκεφθῇ τί θὰ ἴδυντο ἡ “Ἑλληνικὴ “Ναυτιλία νὰ ἔχη εἰς
παρόμοια σκάφη, ἂν τὸ Κράτος προήρχετο ἀρωγὸν εἰς αὐτήν,
ἂν μὴ θέρμην καὶ στοργὴν ἐπέδιδετο τοῦτο εἰς τὴν ἐπίλυσιν τῶν
ναυτικῶν μας προβλημάτων.

Δὲν ἔσπερξε τοῦλάχιστον τὸ Κράτος νὰ συνδυάσῃ τὴν ἐπί-
λυσιν τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ ζητήματος μετὰ τὴν ἐκτέλεσιν ἐξωτερικῶν
τινῶν γραμμῶν πρὸς τὰ ἐγγύτατα τῆς “Ἀνατολικῆς Μεσογείου
κέντρα. Διότι ἂν πράγματι αἱ ἀκτοπλοϊκαὶ ἐπιχειρήσεις, ὡς ἐ-
πανειλημμένως τοῦτο ὑπεδείχθη, ἀπηλλάσσοντο τοῦ ἀσκόπου καὶ
φθοροποιοῦ μεταξὺ τῶν συναγωνισμῶν ἐν τῇ ἐσωτερικῇ ἀκτο-
πλοίᾳ, θὰ ἴδυντο καὶ μὴ μικρὰν ἔστω κρατικὴν ἐνίσχυσιν, νὰ
διευρύνουν τὴν δράσιν τοῦ ἐπιβατηγοῦ πλοίου πέραν τῶν στε-
νῶν ὁρίων τῶν θαλάσσων μας.

“Ἡ σημερινὴ ἐν τῇ ἀκτοπλοίᾳ κατάστασις, μετὰ τὴν διάλυ-
σιν καὶ τῆς κοινοπραξίας, ἐγκυμονεῖ τοιαύτας οἰκονομικὰς κα-
ταστροφὰς, ὥστε, ἂν ἐπ’ ὀλίγον συνεχισθῇ ἀκόμη, διὰ πολλὰ
κατόπιν ἔτη δὲν θὰ δυνηθῶν αἱ ἐν τῇ ἀκτοπλοίᾳ ἐπιχειρήσεις ν’
ἀντιμετωπίσουν τὸ σοβαρὸτερον πρόβλημα δι’ αὐτάς, τὴν ἀνα-
νέωσιν τῶν σκαφῶν των.

Χωρὶς τὴν κατάπαυσιν τοῦ συναγωνισμοῦ, χωρὶς καμμίαν
πρόβλεψιν ἀποσθέσεως, τίς θὰ ἐσκέπτετο ποτὲ νὰ διαθέσῃ νέα
κεφάλαια εἰς τὴν ἀκτοπλοίαν, ὅπως θελτιωθῇ τὸ ὕψος τῶν πλω-
τῶν ὕλικον, τὸ ὅποιον ὀσημέραι καταρρεῖ ἀπὸ τὴν ἐντατικὴν
χρῆσιν, ἐνῶ αἱ ἐπιχειρήσεις δὲν διαθέτουν οὐδὲ τὰ ἐπαρκῆ πε-
ριθώρια δι’ αὐτὴν ἀκόμη τὴν καλὴν του συντήρησιν. Τὴν ἀ-
νανέωσιν καὶ οὕτως δὲν ἐπέβαλε μόνον τὸ συμφέρον τῶν ἐν
τῇ ἀκτοπλοίᾳ ἐφοπλιστῶν, οἵτινες βλέπουν ἑκατομμύρια ὅλα
ἐξανεμίζόμενα, χωρὶς οὐδὲν κέρδος νὰ προσπορίζωνται αὐτοὶ
ἀπὸ τὰ σκάφη των. “Επιτακτικὴ συγκοινωνιακὴ ἀνάγκη ὑπο-
χρεώνει τὸ Κράτος, ὅπως ἀντιμετωπίσῃ ἀποφασιστικώτερον τὸ
ζήτημα τοῦλάχιστον αὐτό, ἀφοῦ εἶνε ἀρρήκτως συνδεδεμένον
μετ’ αὐτὴν τὴν ἀσφάλειαν τοῦ ταξιδεύοντος κοινού, μετ’ ὅσον προα-

παιτούμενον ρυθμόν, προκειμένου περὶ ἐπιχειρήσεων συγκοινω-
νικοῦ χαρακτήρος.

Τελοῦμεν σήμερον ὑπὸ μίαν μεταβατικὴν κατάστασιν εἰς
τὴν διακυβέρνησιν τῆς χώρας. Αἱ ἐκλογαὶ εἶνε ἐπὶ θύραις καὶ
ὅλοι ἐλπίζομεν, ὅτι ἡ νέα κυβερνήσις, ἥτις θὰ προέλθῃ ἀπὸ τὴν
λαϊκὴν ἐτυμγορίαν θ’ ἀναλάβῃ ὡς πρῶτιστον καθήκον αὐτῆς
τὸ δύσκολον ἔργον τῆς ρυθμίσεως τῶσαν καὶ τῶσαν ἐκκρεμούν-
των ζωτικῶν ζητημάτων τῆς ἐθνικῆς παραγωγῆς. Μεταξὺ αὐτῶν
εἶνε ἀναμφισβήτητον, ὅτι δεῖται τῆς ἀμέσους κυβερνητικῆς μερί-
μνης τὸ ὅλον ναυτικὸν πρόβλημα. Τὸ σημερινὸν καθεστὼς τῆς
παρακμῆς καὶ τῆς ἐκπτώσεως τῆς ἐπιβατηγοῦ ναυτιλίας δὲν δύ-
ναται ἐπὶ πολὺ ἀκόμη νὰ διατηρηθῇ, ἂν πράγματι θέλωμεν νὰ
ἐμφανισθῶμεθα ὡς μεσογειακὴ δύναμις ὑπολογισίμος, ὡς κράτος
ναυτικόν, ὡς ἔθνος ἔχον νὰ ἐπιτελέσῃ εὐρύτερους προορισμούς.
“Υπάρχει ἀκόμη καιρὸς, ἀφοῦ δὲν στερούμεθα ἱκανοῦ ἐμψύχου
ὕλικου καὶ ἡ ναυτιλιακὴ μας ἐμπειρία κατ’ οὐδὲν ὑστερεῖ τῶν
ξένων, τὸναντίον μάλιστα ἐν πολλοῖς ὑπερέχει αὐτῶν, ν’ ἀναλη-
φθῇ ἡ προσπάθεια τῆς ἀνασυγκροτήσεως τῆς ἐπιβατηγοῦ ναυτι-
λίας μας.

Μὲ ὀλίγην καλὴν τοῦ Κράτους θέλησιν καὶ μετὰ τὴν πλήρη
ἐπίγνωσιν τῆς ἐξαιρετικῆς ἀποδοτικότητος τοῦ ἐπιβατηγοῦ πλοίου,
εἴμεθα βέβαιοι, ὅτι καὶ ἡ ὑπερωκεανίος γραμμὴ θὰ ἐπαναληφθῇ
καὶ μάλιστα διὰ σκάφους, καλυτέρου τοῦ «Βύρωνος» καὶ ἡ
γραμμὴ τῆς Μασσαλίας, ἡ διακοπεῖσα ἐπίσης, θὰ ἐπαναρχισθῇ,
καὶ τὸ δίκτυον τῶν δευτερευουσῶν γραμμῶν τῆς Μεσογείου, ἐν
συνδυασμῷ πρὸς τὴν ἐπίλυσιν τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ ζητήματος θὰ
καταστήσῃ πραγματικότης. “Ἀρκεῖ τὸ ὅλον ναυτικὸν πρόβλημα
νὰ ἐρευνηθῇ μετὰ εὐρύτεραν ἀντίληψιν, μακρὰν προκαταλήψεων
καὶ κομματικῶν ὑπολογισμῶν διὰ νὰ ἐξευρεθῶν τὰ λυσιτελέστε-
ρα μέτρα, ποῦ θὰ ἐπιτρέψουν τὴν ἀπόδοκτον τῆς Ναυτιλίας
μας παραγωγὴν, τὴν ἀποδοτικώτεραν προσαρμογὴν ταύτης εἰς
τὰ ἀμεσώτερα τῆς οἰκονομίας μας συμφέροντα.

Τὰ ζητήματα τῶν πληρωμάτων

Θὰ ἦτο παράλειψις, ὅμως, ἀνασκοποῦντες τὸ ἀπελθὼν ναυ-
τικὸν ἔτος, νὰ μὴ ἀποδώσωμεν τὸν δίκαιον ἔπαινον πρὸς τὴν
εὐσυχίαν καὶ τὴν καρτερίαν τοῦ “Ἑλληνος ναυτιλλομένου. Εἶνε
τιτάνειον τὸ ἔργον ποῦ ἐπιτελεῖ οὗτος εἰς τὸν θαλάσσιον στίβον,
ἄξιον κάθε θαυμασμοῦ.

Διότι πολλοὶ εἶνε αἱ ἀντίξοι συνθήκαι, ὑπὸ τὰς ὁποίας κι-
νοῦνται τὰ “Ἑλληνικὰ σκάφη, μεγάλαι αἱ ἐλλείψεις καὶ πτωχεῖαι
τὰ μέσα, ποῦ διαθέτουν αὐτά. Πρέπει ν’ ἀναγνωρίσωμεν, ὅτι ὑπὸ
τοιούτους ὁρους ἐργασίας δὲν εἶνε μικρόν τὸ κατόρθωμα τοῦ
“Ἑλληνος Ναυτοῦ. Παλαιὸν κατὰ μυριάς ὁδῶν δυσχερεῖν, ἔφερε
τὴν Κυνόλευκον εἰς τὰ ἀπώτερα τῆς “Υδρογείου σημεία, ὀφι-
στάμενος τὰς συγκλονιστικὰς διὰ τὴν ὑγείαν του ἀποδόσεις
κλιματολογικὰς μεταπτώσεως, μετὰ πείσους προσληφθέντος εἰς τὸ
ῥαδίον τῆς ἀναπτύξεως τῆς ἐθνικῆς μας ναυτιλίας ἔργον. Αἱ
περιπτώσεις, σποραδικαὶ καὶ αὐταί, κατὰ τὸ διαρρεῦσαν ἔτος,
τῆς ἀνυπακοῆς καὶ τῶν ἀντιπειθαρχικῶν κρουσμάτων ὑπῆρξαν
καὶ αὐταὶ ἐλάχιστοι. “Ἀς ἀποδοθῶν δ’ ἐν τινι μέτρῳ εἰς τὸ δύ-
σκολον καὶ τραγὸν τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος. Δὲν δύναται ἄλ-
λως τε νὰ εὐθύνεται ἡ ὁλότης τῆς ναυτεργατικῆς τάξεως διὰ
τὰς πράξεις τῶν παρεισάκτων, τοὺς ὁποίους ἔφερε πρὸς τὴν θά-
λασσαν ἡ διόγκωσις τῆς χωρητικότητος τῆς ναυτιλίας μας καὶ
ἐπαιτρεῖ τὴν μεταξὺ τῶν πληρωμάτων παρεΐσφρυσιν ἢ ἀτιμω-
ρησίαν.

Διὰτὶ ἄλλως τε νὰ μὴ καταλογίσωμεν καὶ μέρος τῶν εὐθυ-
νῶν διὰ τὰς ὁδῆας ἐκδηλώσεις δυσφορίας τῶν πληρωμάτων εἰς
αὐτοὺς τοὺς ἐφοπλιστὰς καὶ κυρίως τοὺς πλοίαρχους; Αἱ στά-
σεις ἐν ὑπηρεσίᾳ καὶ οἱ ἐν πλῶ ἐκδηλώσεις, σποραδικῶς σημειω-
θέντες κατὰ τὸ ἀπελθὼν ἔτος, παρὰ τὴν ἀνυπαρξίαν τοῦ ἐνιαίου
μισθολογίου, δὲν δύναται θεαθῆναι οὐδ’ ἐπ’ ἐλάχιστον νὰ δικαι-
ολογηθῶν. Γεγονότα ὅμως ἀδιάφευστα ἔρχονται ν’ ἀποδείξουν,
ὅτι τὸ ζήτημα τῆς τροφοδοσίας, ἡ ἀχίλεις αὐτῆς πτέρνα τῆς
ἐσωτερικῆς κακοδιοικήσεως τοῦ φορτηγοῦ πλοίου, δὲν ἀποτε-
λεῖ ἀπλὴν τῆς ἐκδηλουμένης δυσφορίας τῶν πληρωμάτων δικαι-
ολογίαν. Εὐδάρθιμοι, εὐτυχῶς, πλοίαρχοι, κερδοσκοποῦντες ἐπὶ
τοῦ ἀντιτίμου τῆς τροφοδοσίας, τοῦ καταβαλλομένου ὑπὸ τοῦ
πλοιοκτῆτου, ἀλλὰ καὶ πλοιοκτῆται ἀκόμη τινὲς περιορίζοντες
τὸ ἀντίτιμον τοῦτο μέχρι θαθμοῦ μὴ ἐπιτρέποντος εἰς τὸν πλοί-
αρχον τὴν καλὴν τροφοδοσίαν τοῦ πληρώματός του, δημιουργοῦν
τὰς κακὰς ἐκδηλώσεις, τὰς διαμαρτυρίας καὶ τὴν σφαλερὰν ἐντύ-
πωσιν, ὅτι ἡ τροφοδοσία εἰς ὅλα τὰ “Ἑλληνικὰ πλοία δὲν εἶνε
καλὴ.

Διὰ τοὺς ὀλίγους αὐτοὺς, τοὺς μὴ ἔχοντας θαυτέραν τὴν
συναίσθησιν πόσον ὀλέθριαι διὰ τὴν πειθαρχίαν καὶ τὴν τάξιν ἐν
τῷ πλοίῳ εἶνε αἱ μέθοδοι αὐταὶ τῆς οἰκονομίας, ἐπεβάλλετο νὰ
καθιερωθῇ τὸ μέτρον τοῦ τροφοδότου. Δὲν συμφωνοῦμεν μετὰ τὴν
διατυπωθεῖσαν ἀντίληψιν, ὅτι ἀφοῦ καὶ ὁ τροφοδότης θὰ δύνα-
ται νὰ κερδοσκοπῇ ἐπὶ τοῦ ἀντιτίμου, κατ’ οὐδὲν θὰ μεταβληθῇ
ἡ κρατούσα κατάστασις. Δὲν εἶνε ὁρθὴ ἡ ἀντίληψις αὕτη, πρῶ-
τον διότι ὁ τροφοδότης θὰ ἔχη τοῦ λοιποῦ τὸν πλοίαρχον, ἀπὸ
λαγμένον τῶν ἀμέσων συμφερόντων ἐκ τῆς τροφοδοσίας, ἐπὶ-
πτην καὶ ἐλεγκτὴν τῆς εἰς τὸ πλῆρωμα παρεχομένης τροφῆς καὶ
δεύτερον διότι ἐκεῖνος, ποῦ θὰ ἀναλάβῃ τὴν τροφοδοσίαν, εἰδι-
κώτερος πῶς εἰς τὴν ἀγορὰν τῶν τροφῶν, θὰ εἶνε καὶ ἐλεύ-
θερος νὰ ἐπιλέγῃ αὐτὰ ἀπὸ τὰς εὐωνότερας καὶ καταλληλοτέρας
ἀγοράς, χωρὶς νὰ εἶνε ὑποχρεωμένος νὰ καταφεύγῃ εἰς τὰς ὁ-

πηρεσίας διαμέσων, άσυνειδήτων πολλάκις, προμηθευτών, οι όποιοι αυτοί πρώτοι, ως απέδειχθη, κερδοσκοπούν επί των τροφίμων του πληρώματος. Διαιτί, άλλως τε, άφου αυτοί οι πλοίαρχοι και τά πληρώματα θεωρούν ως μοναδική λύσιν του ζητήματος την πρόσληψιν του τροφοδότου επί των πλοίων και εις όσα σκάφη άφ' έτέρου έφηρμόσθη το σύστημα τουτο κατεδείχθησαν τά άγαθά του άποτελέσματος, να μη καθιερωθή ό θεσμός ούτος έστω και δοκιμαστικώς, ίνα εκ της πράξεως διαπιστωθή ή χρησιμότης του;

Είχομεν και άλλοτε υποδείξει, ότι το ζήτημα της τροφοδοσίας είνε άλληλένδετον με την ποιτικήν έπιλογήν της παρεχομένης τροφής εις τά πληρώματα. Θά έπρεπεν έπιτροπή άρμοδια εκ πείρας και έπιστήμης να καθορίση λεπτομερώς και πρό της έφαρμογής του μέτρου του τροφοδότου, την ποσικήν, ποιτικήν και πρό παντός ύγιεινήν τροφοδοσίαν του πληρώματος. Αί νεώτεροι της έπιστήμης άντλήσεις περί της τροφής του άνθρώπου θά έπρεπε να προσαρμοσθούν, όσον τουτο ήτο δυνατόν, προς τό τραχύ του ναυτιλλομένου έπάγγελμα και να καταρτισθή ένας λεπτομερής πίναξ καταλλήλων τροφών, διά των όποιων πλείστοι όσαι άσθενείαι των πληρωμάτων θ' άπεφεύγοντο.

Η ύποχρεωτική τήρησις όρισμένων ύγιεινών κανόνων όσον άφορά την τροφήν και την καλήν των διαμερισμάτων του πληρώματος διατήρησιν, έχομεν την άντίληψιν, ότι αυτούς πρώτους τούς έφοπιστάς και τά συμφέροντα της επί του πλοίου εργασίας περισσώτερον ίκανοποιούν. Όταν τό πληρωμα είνε εύχαριστήμενον, πολλαπλάσια είνε τά όφελήματα του πλοίου, που άντλούνται από την εργασίαν του. Διαφέρει πολύ εις απόδοσιν ή φιλότιμος και με κάποιαν δόσιν άκόμη ένθουσιασμού εργασία ένός ναυτεργάτου, από την τυπικήν και έξ ύποχρεώσεως έπιτελουμένην τοιαύτην. Γνωρίζομεν καλώς, ότι πολλάκις με έλάχιστα πράγματα, με μικράν δόσιν καλής θελήσεως και με προσήνεστερον ύφος δύναται ό πλοίαρχος να φιλοτιμήσθι τούς ύπ' αυτόν άνδρας, να τούς έχη πάντοτε προθύμους εις τάς διαταγάς του, να κερδίσι, έν ένί λόγω, την στενήν συνεργασίαν αυτών, άνευ της όποιας δεν δύναται να έπιτευχθή ούτε ή προαγωγή ούτε και ή καλή πρόσασις των πολυποικίλων συμφερόντων, πλοίου και ή καλή φορτίου, που έναποτιθενται εις τάς χείρας πλοίαρχου και πληρώματος.

Πρέπει όλοι ν' άντιληφώμεν, ότι αι γενικώτεροι άρχαι επί των δικαιωμάτων του άτόμου δεν άφηκαν και την ναυτιλίαν άνεπηρέαστον. Είνε χαρακτηριστικά αι προσπάθειαι των μεγάλων ναυτικών λαών διά την καλήν των πληρωμάτων των πλοίων των μεταχειρίσιν. Είνε γνωσταί αι έξαιρετικά φροντίδες των θορείων χωρών διά την άνετον και ύγιεινήν των ναυτεργάτων ένδιαίτησιν επί πλοίων. Ακόμη πρό ήμερών ή Βουλή των Κοινοτήτων άπασχολήθη με τό ζήτημα αυτό και με την ασφάλειαν της ζωής των ναυτιλλομένων έν τή θαλάσση. Εις έπερωτήσεις θουλετών, ό "Άγγλος ύπουργός του Έμπορίου κ. Ράνσιμαν υπεχρέωθη να δηλώσθι, ότι τά σχετικά μέτρα της Βρετανικής Κυβερνήσεως, άν χρειασθούν νεώτερα τοιαύτα εκ της διεξαγομένης έρευνής, λίαν συντόμως θά ύποβληθούν εις την Βουλήν πρός κύρωσιν.

Δέν δυνάμεθα, θεθαίως, να μιμηθώμεν τούς ξένους εις όσα αυτοί, πλούσιοι και μεγάλοι λαοί, λαμβάνουν μέτρα. Ήμπορούμεν, όμως, και ήμείς θαμηδόν προσαρμοζόμενοι, χωρίς και να έπιβαρύνωμεν τάς δαπάνας του έλληνικού πλοίου, πτωχού και εις την οικονομίαν και μόνον στηριζόμενου διά να συντηρήσθι έαυτο και τό πληρωμα του, να καταστήσωμεν εις τόσον άλλα ζητήματα, ως της ύγιεινής τροφοδοσίας και της ένδιαίτησεως, άνεωτέρων την επί των πλοίων διαμονήν.

Περιορίζομεθα εις τάς υποδείξεις μόνον αυτάς, που δύναται επί όσων πλοίων δεν εφαρμόζονται να εφαρμοσθούν, διότι από γενικώτερας κοινωνικής προνοίας ό "Έλλην ναυτεργάτης άπολαμβάνει περισσώτερον προνομήν κάθε άλλης εργατικής τάξεως χερσαίας έν Έλλάδι βιομηχανίας. Το Ναυτικόν Άπομαχικόν Ταμείο, τά ταμεία προνοίας εργατών θαλάσσης, ό Οίκος του Νάυτου και τό κεφάλαιον Άνεργίας, αι άσφαλίσεις των άτυχημάτων και ή ήδη καθιερωθείσα προστασία των φυματικών κατοχυρώνουν τάς περιπετείας του σκληρού θαλασσινού έπάγγελματος και έξασφαλίζουν πως και τό γήρας των άπομάχων ναυτικών μας. Δέν άρκει όμως μόνον ή πρόνοια διά τάς άσθενείας, τά άτυχήματα και τό γήρας. Κάθε μέτρον λογικής και με την ένδεδειγμένην προσοχήν εφαρμόζόμενον δικαιολογείται, διά να προλαμβάνονται ακριβώς, όσον είνε δυνατόν, αι άσθενείαι και τά άτυχήματα, ακόμη δέ και τό πρόωρον γήρας.

Η έλλειψις λιμενικής πολιτικής

Αλλά δεν είνε μόνον ή Ναυτιλία, ήτις τοσαύτας άντιμετωπίζει δυσχερείας διά την έπίλυσιν των ζητημάτων της, λόγω της Κρατικής άδελτηρίας και των κακών περί των πραγμάτων αυτής άντίληψεων.

Δέν στερείται τό Κράτος μόνον βετικής έμποροναυτικής πολιτικής, στερείται ακόμη και λιμενικής τοιαύτης, θάσει της όποιας θά ήδύνατο να κατευθύνη την λυσιτελεστέραν όργάνωσιν και την ανάπτυξιν των λιμένων της Χώρας.

Της τοιαύτης ούσιαστικής έλλείψεως άόρροια είνε ή σημεριώμενη σημερον οίκτρα διοικητική κατάσταση εις τον πρώτον της χώρας λιμένα, τον λιμένα του Πειραιώς, ό μαρσαμός του λιμένος της Μακεδονικής πρωτεύουσας και ό όλων έντεινόμε-

νος άνταγωνισμός των δευτερευούσης σημασίας λιμενικών κέντρων, επί προφανεί ζημία της καλής των μεγάλων λιμένων όργάνωσης και εις θάρος γενικωτέρων της Οικονομίας μας συμπερόντων.

Και προκειμένου περί του λιμένος Πειραιώς, ένψ τό Κράτος ούδέν συνεισέφερε διά την έπιτελεσθείσαν τεχνικήν του διαρρύθμισιν, έθεσε τούναντιόν θέθλον χείρα επί της διοικήσεως αυτού, κατέλυσε την παλαιάν Έπιτροπήν, την τόσα ύπέρ του λιμένος δημιουργήσαν και κατέστησε τον λιμένα κομματικών έξάρτημα των έκάστοτε κυβερνώντων. Την διοίκησιν αυτού, την κατ' άπόλυτον δικαίωμα άνήκουσαν εις τάς άμέσως συνδεόμενας και γενικώτερον ένδιαφερομένης διά την καλήν του λιμένος όργάνωσιν έμποροβιομηχανικής και ναυτιλιακής τάξεις, παρέδωκεν εις χείρας κομματικές, εις πρόσωπα τελούσιν έν πλήρει άγνοία των αναγκών και του προορισμού του λιμένος.

Έκτοτε, από του 1930, ότε ιδρύθη ό Ο. Λ. Π., τό πρωτότυπον αυτό εύφαντάστον κυρίαν κατασκευάσμα, ούδεμία πρωτοβουλία άνεπτύχθη, ούδέν πρόγραμμα έξεπονήθη διά την τελικήν του λιμένος διαρρύθμισιν, καμία θετική κατεύθυνσις δεν διεγράφη, όπως ό λιμήν του Πειραιώς, θάσει του είδους αυτού χαρκτηρος και της ίδιαζούσης του κινήσεως, καταστή τό όργανον της έντελεστέρας έξυπηρετήσεως της οίκονομικής δραστηριότητος της Χώρας.

Εις άλλους θέθλια έναπόκειται, άρμοδιωτέρους ήμών, να υποδείξουν τά κακώς κείμενα και να ζητήσουν την άποκατάστασιν ρυθμού, τάξεως και όρθής κατευθύνσεως εις τά του λιμένος. Δι' ήμάς, στενώτερον ένδιαφερομένης διά των λιμένων του Πειραιώς, ως τό πρώτον έμποροναυτικόν κέντρον της Χώρας, δεν άπομένει παρά να τονίσωμεν την πλήρη του λιμένος ανεπαρκείαν, όπως άνέτως και άποτελεσματικώς έξυπηρετήσθι τάς πολλαπλές της ναυτιλίας μας ανάγκας.

Όσον άφορά δέ τον λιμένα της Θεσσαλονίκης, τό μοναδικόν διαμετακομιστικόν κέντρον της Χώρας, υπήρξε καθ' αυτό έγκληματική ή κρατική έγκατάλειψις. Διότι, άν ό λιμήν του Πειραιώς, μη ύποστάς άμεσώτερον τάς εκ των πολεμικών διαταρχών συνεπείας, έπέτυχε, τολάχιστον κατά τμήμα, να έξοπισθή τεχνικώς και να συγχρονισθή, ό λιμήν της Θεσσαλονίκης, κέντρον έπίζηλον των Βαλκανίων, παρά τάς καταβληθείσας προσπάθειαι των τοπικών του παραγόντων, δεν ήδυνήθη μέχρι σημερον να προαγάγθι την θέσιν του και να έπιτελήσθι τον προορισμόν του. Δεδομένου δέ, ότι τά ζητήματα του λιμένος της Θεσσαλονίκης άμεσον έχουν σχέσιν με γενικώτερας κρατικές κατευθύνσεις και έν πολλοίς από αυτήν και μόνον την πρωτόβουλον του Κράτους ένέργειαν, ή σημερινή μαρσαμώδης αυτού κατάστασις, ή μειώσις της διαμετακομιστικής και έμπορικής αυτού κινήσεως δεν όφείλεται, παρά εις την έλλειψιν κρατικού ύπέρ αυτού ένδιαφέροντος. Πρόσφατοι ακόμη διαμαρτυρία και υποδείξεις πολλά πρός την Κυβέρνησιν έγένοντο, έπ' εύκαιρία του έν Θεσσαλονίκη συγκληθέντος Συνεδρίου των Έμπορικων Έπιμελητηρίων. Τί πρόκειται έξ όλων των υποδείξεων να έπιτελεσθή εις τό μέλλον, δεν δυνάμεθα να προβλέσωμεν. Έχομεν μόνον τά παραδείγματα των γειτονικών μας Χωρών, της Γιουγκοσλαβίας, της Ρουμανίας και αυτής της Τουρκίας. Τά όσα αυτά έπραξαν ύπέρ των λιμένων των είνε ίκανά να κατευθύνουν και τάς ένεργείας των ήμετέρων άρμοδίων εις την ύπέρ των λιμένων μας έπιβαλλομένην μέριμναν.

Αλλ' άν τό Κράτος, έν πλήρει έπινώσει της πολυτίμου συμβολής του ναυτιλιακού παράγοντος ύπέρ της οίκονομίας του τόπου, είχε προσδώσει τάς κατευθύνσεις εκείνας, αίντες θά έτεινον εις την ανάπτυξιν της άποδόσεως της Ναυτιλίας μας και θά έφερον αυτήν, όσον τουτο ήτο δυνατόν, έγγύτερον προς τάς ένθικας θάσεις, που είχε στρέψει την προσοχήν του και προς την άρτιώτεραν όργάνωσιν των έμποροναυτικών μας κέντρων.

Δεξαμεναι, σιδηροβιομηχανία και άνθρακουργικό σταθμό, είνε τά κύρια σημεία, που καθιστούν ένα λιμένα προσιτόν εις τά πλοία, που έπιτρέπουν εις αυτά, χωρίς έπιζημίους καθυστερήσεις, να προστρέχουν εις τάς υπηρεσίας ένός λιμένος, διά να καταλείπουν εις αυτόν σεβαστόν της προσόδου των τμήμα.

Υστερούμεν, άτυχώς, και εις τό κεφάλαιον τουτο της ναυτικής μας βιομηχανίας. Είνε και αυτό μία άπτή άπόδειξις, ότι ή ναυτιλική μας δραστηριότης, έκτραπέισα των βασικών προορισμών της, δεν άποδίδει σημερον, παρά τον όγκον των σκαφών μας, όσα θά ήδύνατο ύπέρ της χώρας να προσκομίσθι.

Οι λιμένες μας, τά δύο κυρίως έμποροναυτικά μας κέντρα, του Πειραιώς και της Σύρου, τελούν έν πλήρει ανεπαρκεία, όπως θερμαπέσουν τάς πολλαπλές των πλοίων ανάγκας. Είχομεν τάς Μονίμους Δεξαμενάς, όταν ή Ναυτιλία μας ήρίθμει τό τρίτον της σημερινής της δυνάμεως. Είχομεν ακόμη προπολεμικώς μίαν άνθούσαν σιδηροβιομηχανίαν, ήτις κατ' ούδέν ήκολούθησε τάς έν τή ξένη τεχνικάς προόδους και παρέμεινε στάσιμος, ίσως δέ και να υπεχώρησεν έκτοτε.

Είνε αλήθες, ότι ό πόλεμος υπήρξε και διά την σιδηροβιομηχανίαν δέ κύριος του μαρσαμού της παράγων. Ό περιορισμός όστις έπλήθην εις την Έλληνικήν Ναυτιλίαν κατά τον πόλεμον και άμέσως μετ' αυτόν, τό κλείσιμον επί πολλά έτη των γνωρίμων άγορών της Μαύρης Θαλάσσης, όπόθεν ήντλει τό Έλληνικόν φορτηγόν την εργασίαν του, υπεχρέωσεν αυτό να έγκαταλείψθι τάς ένθικας θάσεις και να στραφή εύρύτερον προς άλλας άγοράς διά την συντήρησιν του. Ούτως ή τοιαύτη της Ναυτιλίας

ας μας πολυετής από τους Έλληνικούς λιμένες άποχή δέν κατέστησαν δυνατή την ανάβωσιν της βιομηχανίας των έπισκευών των πλοίων καί την κατ' άνάλογον μοίραν πρὸς τήν έπελθούσαν, έν τῷ μεταξύ, έπαύξην τής χωρητικότητός μας, τεχνικήν της δργάνωσιν.

“Ηδη όμως ή Ναυτιλία μας, όσον καί άν ό κύριός της όγκος δέν έπισκέπτεται τους Έλληνικούς λιμένες, δύναται νά παράσχη τόσον ίκανοποιητικήν έργασίαν εἰς τήν έγγώριον σιδηροβιομηχανίαν, ώστε νά έπιβάλλεται σοβαρώς νά μελετηθούν τά μέσα, πού θά συνεκράτουν τήν έργασίαν αὐτήν εἰς τους λιμένες μας καί θά τήν επηύξαναν διά τής άφθόνου παροχής τών τεχνικών εύκολιών, διά τής ταχυτέρας καί άπροσκόπτου έκτελέσεως τών έπισκευών των πλοίων.

Καί ως πρώτην ανάγκην, άμεσον καί έπιτακτικήν, άν θέλωμεν πράγματι νά φέρωμεν τό Έλληνικόν πλοϊόν έγγύτερον πρὸς τήν έθνικήν μας οίκονομίαν καί νά καταστήσωμεν τοῦτο παραγωγικώτερον ὑπέρ αὐτής, έχομεν νά υποδείξωμεν, τό υπεδείξαμεν καί άλλοτε, τήν πρόσκτησιν μιᾶς δευτέρας δεξαμενής. Πού θά ίδρυθῇ αὕτη, άν εἶνε μόνιμος, ή πού θά έγκατασταθῇ, άν εἶνε πλωτή, δέν έχει τόσον γενικώτεραν σημασίαν. Τό κύριον ζήτημα εἶνε ν' άποφασισθῇ ή πρόσκτησίς της. Χωρίς τήν δευτέραν δεξαμενήν δέν εἶνε δυνατόν νά επιδιώξωμεν οὐδέ τήν ανάπτυξιν τής σιδηροβιομηχανίας μας. “Η έργασία σήμεραν διαφεύγει από τους Έλληνικούς λιμένες, έπ' όφελεία άλλων μεσογειακῶν, διότι αἱ υπάρχουσαι μόνιμοι δεξαμεναί άπεδείχθησαν ανεπαρκείς διά τήν κάλυψιν καί των άμεσώτερων άκόμη αναγκῶν των πλοίων.

Σοβαρώτατα ποσά συναλλάγματος, προερχόμενα από τās προσόδους τής Ναυτιλίας μας, διαφεύγουν σήμεραν από τās

διάς μας χείρας. Μία ναυτιλία μέ τόσον όγκον, όρον ή ίδική μας, δαπανᾷ κατ' έτος τοῦλάχιστον ήμισυ έκατομμύριον λιρῶν εἰς έπισκευάς καί δεξαμενισμούς. “Η σύνθεσις θεβαίως καί ή έργασία αὐτής εἰς μακρυνά κέντρα τοῦ υπερθαλασσίου έμπορίου δέν έπιτρέπουν τήν πλήρη τοῦ ποσού τούτου ὑπέρ τής Οίκονομίας μας συγκέντρωσιν. “Εναντι όμως τοῦ ελάχιστου ποσοστοῦ, μόλις 20 έως 25 %, πού παραμένει από τās έπισκευάς των πλοίων μας εἰς τήν Ελλάδα, πολύ περισσότερα, τοῦλάχιστον τά 50%, ὑπολογιζόμενα εἰς 250.000 λίρας Άγγλίας ετησίως, εύχερώς θά προσεπορίζετο ή Οίκονομία τοῦ τόπου, άν σαφή εἶχομεν διαγράψει τήν κατεύθυνσιν τής δργάνώσεως των έμποροναυτικών μας κέντρων, τής προσελκύσεως των Έλληνικῶν πλοίων πρὸς τās έθνικάς των θάσεις, τής αναπτύξεως μιᾶς ναυτιλίας δρώσης έγγύτερον πρὸς τās θαλάσσας μας.

Δέν παρελείψαμεν καί κατά τό παρελθόν εύκαιρίαν, όπως υποδείξαμεν τά αὐτά πράγματα. Δέν εύρομεν όμως, άτυχῶς, τήν πρόθυμον των άρμοδίων διάθεσιν, όπως πληρώσουν μίαν ανάγκην τόσον παραγωγικήν διά τήν Χώραν μας. Εἶνε ἀληθές, ότι χάρις εἰς τήν πρωτοβουλίαν τοῦ τέως ὑπουργοῦ τής Συγκοινωνίας κ. Π. Ράλλη εἶχεν ὑποβληθῇ κατά τās τελευταίας ήμέρας τής Κυβερνήσεως Τσαλδάρη νομοσχέδιον προβλέπον τήν ίδρυσιν ὑπό τοῦ Λιμενικοῦ Ταμείου Σύρου μόνιμου δεξαμενής. “Γά έπελθόντα πολιτικά γεγονότα δέν επέτρεψαν τήν κύρωσιν τοῦ νομοσχεδίου τούτου. Πιστεύομεν όμως ότι ή νέα Κυβέρνησις, άντιμετωπίζουσα τήν ανάγκην, θά θελήσῃ νά λάβῃ τά προσήκοντα μέτρα, ώστε ή βασική προϋπόθεσις διά τήν πρόδον τής βιομηχανίας των έπισκευών πλοίων έν Ελλάδα νά πραγματοποιηθῇ τό συντομώτερον.

Η ΔΥΝΑΜΙΣ ΤΗΣ ΑΤΜΗΡΟΥΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΑΣ

ΙΔΙΑΙΤΕΡΑ ΜΕΛΕΤΗ ΤΩΝ “ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ”

Τήν αὐτήν τήν διογκώσεως τής χωρητικότητός της πορείαν ήκολούθησε καί τό άπελθόν έτος ή Ναυτιλία μας. “Από τās ιδιαίτερας ήμῶν στατιστικάς, εἰς τήν άκρίβειαν των όποίων, λόγω τής άμέσου καί εκ τοῦ σύγγυς παρακολούθησεως των καθ' ήμέραν μεταβολῶν, έχομεν κάθε λόγον νά στηρίζωμεθα, προκύπτει ότι εἰς τήν δύναμιν τής ατμήρους ναυτιλίας μας κατά τό 1935 προσετέθησαν 19 σκάφη καί 50.274 τ. γκρός, οὕτως ώστε ή ολική χωρητικότης αὐτῆς νά αριθμῇ τήν 31ην Δεκεμβρίου 597 σκάφη 1.760.770 τ. γκρός.

“Η αύθεις αναφέρεται εἰς τήν φορτηγὸν κυρίως ναυτιλίαν, εἰς τήν δύναμιν τής όποιᾶς προσετέθησαν 56 σκάφη 184.925 τ. γκρός, ένῶ αἱ διαλύσεις, ὑστερήσασαι των τοῦ 1934, περιέλαβον 22 μόνον πλοία 88.924 τ. γκρός. Κατά τό 1934 εἶχον άγορασθῇ 63 ατμόπλοια, συμπεριλαμβανομένων 2 έπιβατηγῶν καί 3 τάνκερς, ολικῆς χωρητικότητος 233.793 τ. γκρός, καί έπωλήθησαν πρὸς διάλυσιν 30 σκάφη 99.930 τ. γκρός.

Λαμβανομένων έπομένως ὑπ' όψιν των μεταβολῶν εἰς προσθήκας καί διαγραφάς, των όποίων αναλυτικούς πίνακας παραθέτομεν κατωτέρω, ή σημερινή σύνθεσις τής Ναυτιλίας μας, έν συγκρίσει καί πρὸς τά δύο προηγούμενα έτη, έχει ως εξῆς εἰς σκάφη χωρητικότητος 30 τ. γκρός καί άνω:

	Δ) ΒΡΙΟΣ 1935	Δ) ΒΡΙΟΣ 1934	Δ) ΒΡΙΟΣ 1933
Φορτηγά 490 τ. γκρ.	1.651.431	462 τ. γκρ.	1.591.214 413 τ. γκρ.
Επιβατ. 78 »	58.413 81 »	61.684 79 »	59.684
Υπερωκ. 1 »	9.272 2 »	20.375 2 »	20.375
Τάνκερς 12 »	38.984 10 »	32.456 6 »	14.082
Διάφορα 16 »	2.670 23 »	4.767 23 »	4.767
Σύνολον 597 »	1.760.770 578 »	1.710.496 523 »	1.445.970

Σημειώτέον ότι εἰς τους έφετεινούς αριθμούς έλάθομεν ὑπ' όψιν τήν ὑπό τοῦ «Λόυδ Ρέτζιστερ» άναγραφόμενῃν χωρητικότητά εκάστου πλοίου, τās λόγω διασκευῶν γενομένας ανακαταμετρήσεις, καθὼς καί τινας μεταφοράς πλοίων εκ μιᾶς κατηγορίας εἰς έτέραν, ήτοι έπιβατηγῶν εἰς φορτηγά καί δύο μικρῶν φορτηγῶν εἰς τάνκερς. Εἰς τήν κατηγορίαν των «διαφόρων» περιλαμβάνονται τά ναυαγοσωστικά, ρυμουλκά, αλιευτικά κλπ.

Αἱ κατά τό 1935 μεταβολαί

Εἰς τούς παρατιθεμένους κατωτέρω αναλυτικούς πίνακας παρέχεται πλήρης ή εἰκὼν των μεταβολῶν, αἵτινες, διαρκούντος τοῦ 1935, έσημειώθησαν εἰς πωλήσεις, διαγραφάς εκ θαλασσίων άτυχημάτων καί άγοράς. Οὕτω έπωλήθησαν εἰς αλλοδαποὺς πρὸς εκμετάλλευσιν, άντί τιμῆς 104.100 λιρῶν (διά τά 6), όκτώ (α) π 22.906 τ. γκρός, έναύγισαν ή έγκατελείφθησαν εἰς τās ασφαλείας 6 τ. γκρός 13.992, περιήλθεν εἰς τό Έλληνικόν δημόσιον διαγραφῶν των στελεχῶν τής ναυτιλίας καί χρησιμοποιούμενον ήδη ως πετρελαιοφόρον τοῦ Πολεμικοῦ στόλου τό τάνκερ «Ναυσικά» 5005 τ. γκρός, καί έπωλήθησαν πρὸς διάλυσιν 22 πλοία ολικῆς χωρητικότητος 88.924 τ. γκρός, άντί τιμῆς 164.450 λιρῶν.

“Εναντι των άνωτέρω διαγραφῶν προσετέθησαν εἰς τήν δύνα-

μιν τής ναυτιλίας μας 4 ατμόπλοια 4724 τ. γκρός, άγορασθέντα άντί 8850 λιρῶν εἰς τό τέλος τοῦ 1934 καί νηολογηθέντα τὸν 1-ανουάριον τοῦ 1935, τρία φορτηγά 9.495 τ. γκρός, άτινα ὑπέστειλαν τήν Παναμαϊκήν καί τήν Άγγλικήν σημαίαν ὡςάσαντα τήν Κυανόλευκον καί 49 ατμόπλοια ολικῆς χωρητικότητος 170.706 τ. γκρός άγορασθέντα εκ τής αλλοδαπῆς καί τεθέντα ὑπό τήν Έλληνικήν σημαίαν. Πλήν αὐτῶν ήγοράσθησαν προσφάτως καί έτερα 6 σκάφη 29.937 τ. γκρός, άτινα καί τελούν εἰσέτι ὑπό παραλαβήν.

Τά διαγραφέντα σκάφη εἶνε τά ακόλουθα:

α) Πωληθέντα εἰς ἀλλοδαποὺς πρὸς ἐκμετάλλευσιν					
ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	Τ. ΓΚΡ.	ΝΑΥΠ.	ΑΓΟΡΑΣΤΑΙ	ΤΙΜΗ £	
Βαλτική	264	03	ἝΑγγλοι	1.500	
Δάφνη	2810	10	Κινέζοι	7.500	
Θάλεια Β.	305	09	Γιουγκοσλαῖοι	—	
Μαρία	229	19	Ἱταλοὶ	2.600	
Μαρία Ν. Ρούσσον ..	3729	09	Γιουγκοσλαῖοι	10.000	
Νικήτας Ρούσσος	6795	21	ἝΑγγλοι	—	
Παυλίνα	4920	13	ἝΑγγλοι	11.250	
Πατρίς II	3854	26	Σουηδοὶ	71.250	
ἝΑ) π	8	22.906		104.100	

β) Ναυαγήσαντα

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	Τ. ΓΚΡ.	ΝΑΥΠ.	ΘΕΣΙΣ ΝΑΥΑΓΙΟΥ
“Αλέκος	4495	06	“Ισπανικά παράλια
Βέλος	144	06	παρά τὸν Μαλέαν
Λάκης Νομικός	927	01	εἰς άκτάς Δονούσας
Μαρία Ι. Μ.	385	78	παρά τὸν Μαλέαν
“Ορος Πάρνης	3736	11	“Ισπανικά παράλια
“Ωνάση Μαρία	4305	15	εἰς άκτάς Κορσικῆς

“Α) π 6 13.992

γ) Περιελθόντα εἰς τό Έλληνικόν Δημόσιον

Ναυσικά (τάνκερ) 5005 τ. γκρ. (τοῦ 1922) συνεπέμ κατασχέσεως.

δ) Πωληθέντα πρὸς διάλυσιν

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	Τ. ΓΚΡ.	ΝΑΥΠ.	ΤΙΜΗ £	ΑΓΟΡΑΣΤΑΙ
“Αργεντία	4861	11	8.000	“Ιταλοί
“Αλκυὼν	2701	95	3.350	»
“Αντ. Δ. Κυθωνιεύς	3920	07	6.000	“Αγγλοι
“Αντ. Πετρούτσης ..	3025	99	4.700	»
“Αννα Βασιλάκη	3045	04	5.300	“Ιταλοί
“Αλβανία	1373	74	1.900	»
Βαυλιάνος	4734	06	9.500	“Αγγλοι
Δημ. Ν. Ράλλης	3534	95	5.500	»
Δέσποινα Α. Παπα ..	4649	04	8.500	»
“Εμμ. Σταυρούδης ..	4931	03	7.800	“Ιταλοί
“Εδισσων	11103	96	30.000	»
Κυρά Παναγιά	701	75	1.500	»
Μαρία	3090	01	6.000	“Αγγλοι

Μαριέττα	4660	06	7.500
Μαρουσιώ	4152	02	6.000
Μονίτωρ	3704	06	6.500
Οινόουσιος	5804	04	10.800
Παύλος	2223	90	2.250
Τρίαινα (*)	4358	00	8.950
Φωτ. Καρρά	4396	08	7.400
Χρήστος	3571	04	8.000
Χαράλαμπος (*)	4389	01	9.000

'Α) π 22 88.924 (**) 164.450

(*) Θα παραδοθούν κατά το αρξάμενον έτος

(**) Είς τούς 88.924 τ. γκρός, δέν περιλαμβάνονται τὰ διαλυθέντα άκτοπλοικά άτμόπλοια «Λακωνία», «Σέριφος» και «Τήνος» 1641 τ. γκρός έν δλω, διότι ταύτα είχαν ήδη διαγραφη κατά τὸ παρελθόν, συνεπεία του Νόμου 5304, δυνάμει του οποίου ήχρηστεύθησαν. Τὰ τρία ταύτα σκάφη έπωλήθησαν είς Έλληνας διαλυτάς αντί τιμής 1.103.000 δραχμ.

'Αφ' έτέρου τὰ προστεθέντα είς τήν δύναμιν τής ναυτιλίας μας σκάφη κατά τήν διάρκειαν του 1935 είνε τὰ κάτωθι:

α) 'Αγορασθέντα τὸ 1934 και παραληφθέντα τὸ 1935

ΟΝΟΜΑ	ΠΡ. ΟΝΟΜΑ	Τ. ΓΚΡΟΣ	ΝΑΥΠ.	ΙΔΙΟΚΤ.	ΤΙΜΗ £
Μαρίνος ex St Marie	Βελγ	436	02	Μ. Καραγεώργης	1.150
Μπουμπουλίνα ex Bec-Fique	Αιγ.	319	18		
Παγκρατίων ex D.C.Nortier	Γαλλ.	Φ 2012	20	Δ. Κουφός κλπ.	5.300
Πεσσάδες D'Enambuc	Γαλλ.	Φ. 1957	17	Δ. Βαλαμάκης	2.400

'Α) π 4 4.724 8.850

β) 'Υψώσαντα τήν 'Ελληνικήν σημαίαν

'Ασπασία	'Αγγλ.	τ. γκρ. 3571	(του 1904) Π. Καλλιμανοπούλου
'Ελένη	»	» 1138	(του 1921) Ρεθύμνη-Κουλουκουντή
Πηνελόπη Πανμ.	»	» 4786	(του 1919) Σ. Παραμυθιώτης

'Α) π 3 9495

γ) 'Ατμόπλοια αγορασθέντα τὸ 1935

'Ονομα πλοίου	Πρώην όνομα	Σημαία	Τύπος	Τόννοι γκρός	Τόννοι φορτ.	Ναυτ.	'Ιδιοκτησία	Τιμή £
'Αδελφότης	Cape St. Columba	'Αγγλ.	Φ.	5838	9150	17	'Αδ. Καρρά	16.500
'Αγιος Σπυριδών	St. Barthelemy	Γαλλ.	Φ.	1476	2260	89	'Ηλ. 'Αγγελής	2.500
'Αργεντίνα	Dundrennan	'Αγγλ.	Φ.	4248	7260	12	Α. Ροῦσσος	6.000
Αίκ. Κουμαντάρου	Talabot	Νορβ.	Φ.	7777	11700	17	άδ. Κουμάνταροι	14.750
'Αννα Τ.	Sf. Nicolae	Ρουμ.	Φ.	2728	4580	06	Α. Τεργιάζος	5.000
'Αγ. Βλάσιος	Tysla	Νορβ.	Φ.	4297	8250	14	'Ιω. Δ. Χανδρής	10.750
Αίκατερίνη	Wearpool	'Αγγλ.	Φ.	4929	8800	13	άδ. Α. Γεωργαντή	8.750
'Αλμα	Argyll	Αιγ.	Φ.	259	480	06	Μεταξάς, 'Αλεξανδράτος κλπ.	1.200
Αιγαίον	Knockferna	'Αγγλ.	Φ.	5285	8150	19	έτ. «Αιγαίον» Α.Ε.	16.250
'Αγ. Νικόλαος	Glynn	»	Φ.	1106	1500	99	Εύάγγ. Νομικός	2.600
Βέλιον	Solhauy	Νορβ.	Φ.Π.	2844	4425	19	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	13.500
Βικτωρία	Katie	Λεττ.	Φ.	2345	3900	00	'Αντ. Παπαδάκης	4.000
Βαλτική	Ivytown	'Αγγλ.	Φ.	264	450	03	άδ. Βλασσόπουλου	1.100
Γρηγόριος Κ.Π.	Baron Aisla	»	Φ.	2516	4000	19	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	8.350
Γαλαξίας	Treneglos	»	Φ.	4393	8150	18	Μ. Λύρας	18.000
Γεώργιος	Batna	Γαλλ.	Φ.	2216	3750	10	Ν. Λαγούτης κλπ.	7.000
Γκρήγκ Μάρινερ	Galeb	Γιουγκ.	Φ.	3714	7565	14	έτ. «Νήλ-Παντελή» Α.Ε.	15.000
'Ερμής	Cawala	Αιγ.	Φ.	404	—	95	άδ. Σ. Τσούπα	950
Εύθαλία Μαρή	Amarna	'Αγγλ.	Φ.	4195	7060	19	Νικ. Μαρής	8.500
'Ελπίς	Bramwell	»	Φ.	1492	2470	19	'Αναστασιου-Πρίντζης	6.300
Ζερμαίν	Ocean Prince	»	Φ.	5217	8515	11	Σ. Κάστανος	10.600
'Ιουλία	Burdale	»	Φ.	4352	7500	14	'Ηλ. Χατζηλιάς	12.500
'Ιωλκός	Melville	Νορβ.	ΤΑΝ Κ	6987	10775	13	έτ. 'Ιωσηφόγλου	22.500
Κυρά Παναγιά Π.	Clonlee	'Αγγλ.	Φ.	1012	1500	99	'Αντ. Χάλαρης	2.600
Κ. Χατζηπατέρας	Calandplein	'Ολλ.	Φ.	4684	9323	13	άδ. Χατζηπατέρα	10.500
Κάστωρ	Parana	Δαν.	Φ.	5497	9520	21	Υιοί Γ. Γράτσου	14.500
Καδιώ	Abbas	'Αγγλ.	Φ.	1430	2150	11	Καδιώ Σιγάλα	3.000
Λεων. Ν. Κονδύλης	Brank. Chine	»	Φ.	3923	6500	12	Υιοί Α. Κονδύλη	13.000
Μαριέττα	W. I. Radcliff	»	Φ.	6042	9500	13	Ν. Εύσταθίου	10.500
Μαρία Α.	Brynmel	»	Φ.	4707	8000	12	Κ. Λαιμός	7.700
Μίνα Α. Καμπάνη	Somerton	»	Φ.	5227	8450	20	κληρον. Α. Καμπάνη	20.450
Μεσσαριά Νομικού	Tarno	Σουηδ.	Φ.	961	1350	95	έτ. «Π. Νομικός» Α.Ε.	2.250
Μαρουλιώ	Assiout	'Αγγλ.	Φ.	4215	7110	18	Μιχ. Κυδωνιεύς	8.500
Μαίρη Π	Islington	»	Φ.	1517	2470	20	Ν. Λιβανός	6.000
Μάρνης	Marne	Γαλλ.	Φ.	2486	3542	19	Γ. 'Ασημομύτης	5.000
Ναυσικά	Nausicaa	»	ΤΑΝ Κ	5005	8380	22	Κυρ. Βενιζέλος	25.000
'Ορος Πρίονας	Dunclutha	'Αγγλ.	Φ.	3986	6860	10	Ρεθύμνης—Κουλουκουντής	6.000
'Ορος Λυκαβηττός	Turkestan	»	Φ.	4292	7280	17	έτ. «Ατλαντικός» Α.Ε.	15.500
Οινόουσαι	Hellenic	Σουηδ.	Φ.	4404	8100	09	Μ. Ι. Λύρας	10.500
'Ολγα	Moray Coast	'Αγγλ.	Φ.	677	900	05	Ι. Ν. Βλασσόπουλος	2.000
Σερυμών	Cairndhu	»	Φ.	5250	8600	19	Σ. Λιβανός	14.000
Σπύρος	Henning B.	Δαν.	Φ.	2108	3100	04	Παν. Αντύππας	3.750
Τρεγκόθναν	Tregothnan	'Αγγλ.	Φ.	3338	5360	03	Σαραβάνου	—
Τουρκία	Livorno	»	Φ.Π.	1911	3828	09	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	7.250
Τάναϊς	Hollywood	»	Φ.	1546	2300	07	άδ. Συνοδινού	4.000
Ταύγετος	Westhope	»	Φ.	4295	8995	18	'Αντ. Κούλουθρος	17.500
Φοίνιξ	H. Desmarais	Γαλλ.	ΤΑΝ Κ	5907	8173	20	Νικολάου—Βλαβιανός	8.000
Φραγκ. Βροντίση	Everene	Λεττ.	Φ.	2083	3750	04	Βροντίσης—Γούναρης	4.400
Χρυσόπολις	Benlmond	'Αγγλ.	Φ.	5291	9150	14	έτ. «Κάσος» Α.Ε.	13.625
'Αθροισμα: Νέαι άγοραι 49.				170.706	284.881		άντι όλικής τιμής λ.στ.	448.125

'Η ήλικία των άγορασθέντων κατά τὸ 1935 φορτηγών έκ τής άλλοδαπής, όμοῦ μετά των άγορασθέντων είς τὸ τέλος του 1934 και παραληφθέντων τον 'Ιανουάριον του 1935 και εκείνων, άτινα έτέλουν υπό 'Ελληνικήν ιδιοκτησίαν, άλλ' υπό ξένας σημαίας, τας όποιας υπέστειλαν τὸ 1935, ύψώσαντα τήν Κυανό-λευκον έχει ως έξής, άφαιρουμένων των τάνκερς και έν συγκρίσει πρὸς τὰ προστεθέντα είς τήν ναυτιλίαν μας σκάφη κατά τὰ δύο προηγούμενα έτη.

	1935	1934	1933
ΗΛΙΚΙΑ	ΠΛΟΙΑ Τ. ΓΚΡ.	ΠΛΟΙΑ Τ. ΓΚΡ.	ΠΛΟΙΑ Τ. ΓΚΡ.
1—10 έτών	—	1 3.593	3 13.193
11—20 »	22 87.954	58 272.941	43 200.045
21—30 »	21 77.548	26 103.766	21 71.635
30 και άνω	11 15.533	8 7.385	5 6.702
Σύνολον:	54 181.035	93 387.685	72 291.575

Διά τας ανωτέρω 56 εν δλω αγοράς σκαφών (συμπεριλαμβανομένων των τριών τάνκερς και αφαιρουμένων ενός αλιευτικού και τριών φορτηγών, των οποίων η προσθήκη οφείλεται εις άλλαγμα σημαίας), ήτοι δια 52 φορτηγά 174.111 τ. γκρός διετέθησαν 456.975 λίραι, από δε την πώλησιν προς διάλυσιν 22 σκαφών μας 88.924 τ. γκρός εισπράχθησαν 164.450 λίραι. Εισήλθον τουτέστι νέα κεφάλαια προς ένίσχυσιν της ναυτιλίας μας γύρω των 390.000 λιρών, έναντι νέων κεφαλαίων 460.000 λιρών διατεθέντων το 1934, όποτε δια την προσθήκην 62 σκαφών (συμπεριλαμβανομένων και 3 τάνκερς, μη συνυπολογιζομένων όμως των 22 σκαφών, άτινα υπέστειλαν την Παναμαϊκήν) είχαν διαπανηθή 578.000 λίραι, έναντι προϊόντος 117.000 λιρών εκ της διαλύσεως σκαφών 100.000 τ. γκρός περίπου.

‘Η ηλικία των φορτηγών μας

Λαμβανομένων υπ’ όψιν των νέων αγορών φορτηγών πλοίων και εν γένει των έγγραφών και διαγραφών εξ οιασδήποτε αιτίας, και της προκυψάσης κατόπιν τούτου καθαράς προσθήκης εις την ύφισταμένην δύναμιν κατά την 31ην Δεκεμβρίου 1934, έχομεν σήμερον φορτηγών χωρητικότητα εκ 490 σκαφών 1.651.431 τ. γκρός, κατανεμομένη εις τας ακόλουθους ηλικίας:

ΝΑΥΠ. Α) Π	Τ. ΓΚΡ. ΗΛΙΚΙΑ ΝΑΥΠ. Α) Π	Τ. ΓΚΡ. ΗΛΙΚΙΑ
1935	—	—
1934	—	—
1933	—	—
1932	—	—
1931	—	—
1930	2	8.231
1929	2	8.245
1928	3	13.167
1927	2	8.549
1926	—	—
1925	1	3.598
1924	1	3.734
1923	1	4.693
	12 πέραν 1910	218
		503.138

Σύνολον φορτηγού χωρητικότητος: 490 1.651.431

Προκύπτει εκ του ανωτέρω αναλυτικού πίνακος, ότι η ηλικία των φορτηγών πλοίων μας, 30 τ. γκρός και άνω έκαστου παρουσιάζει το ακόλουθον ποσοστόν ανά πενταετίαν ηλικίας και εν συγκρίσει προς τὰ αντίστοιχα ποσοστά της προηγούμενης τριετίας:

ΗΛΙΚΙΑΣ	Α) Π	Τ. ΓΚΡΟΣ	ΑΝΑΛ. ο)ο
Μέχρι 5 ετών	2	8.231	0.50
‘Από 6—10 »	8	33.559	2.00
» 11—15 »	41	167.928	10.17
» 16—20 »	120	523.891	31.75
» 21—24 »	101	414.684	25.11
25 και άνω	218	503.138	30.47
Σύνολον :	490	1.651.431	100.— ο)ο

Δια το έτος 1935

ΗΛΙΚΙΑΣ	Α) Π	Τ. ΓΚΡΟΣ	ΑΝΑΛ. ο)ο
Μέχρι 5 ετών	5	21.117	1.33 ο)ο
‘Από 6—10 »	6	24.402	1.54
» 11—15 »	62	292.473	18.30
» 16—20 »	101	408.871	25.57
» 21—25 »	100	394.598	24.70
» 26—30 »	87	281.438	17.60
31 και άνω	105	174.999	10.96
Σύνολον :	466	1.597.398	100.— ο)ο

Δια το έτος 1934

ΗΛΙΚΙΑΣ	Α) Π	Τ. ΓΚΡΟΣ	ΑΝΑΛ. ο)ο
Μέχρι 5 ετών	7	29.643	2.22 ο)ο
‘Από 6—10 »	4	16.976	1.26
» 11—15 »	60	255.856	18.98
» 16—20 »	63	251.955	18.70
» 21—25 »	77	282.516	20.97
» 26—30 »	95	314.881	23.37
31 και άνω	107	195.235	14.50
Σύνολον :	413	1.347.062	100.— ο)ο

Δια το έτος 1933

ΗΛΙΚΙΑΣ	Α) Π	Τ. ΓΚΡΟΣ	ΑΝΑΛ. ο)ο
Μέχρι 5 ετών	8	33.567	2.63 ο)ο
‘Από 6—10 »	4	15.860	1.24
» 11—15 »	51	198.713	15.57
» 16—20 »	53	201.331	15.77
» 21—25 »	72	268.717	21.05
» 26—30 »	99	321.561	25.20
31 και άνω	125	236.508	18.54
Σύνολον :	412	1.276.257	100.— ο)ο

‘Η ανάλυσις των ευγλωττων αυτών αριθμών και ποσοστών, των αναφερομένων εις την ποιοτικήν κατάστασιν της φορτηγού ναυτιλίας μας, δέν δύναται ούδ’ επ’ ελάχιστον να δικαιολογήση την πρόβλεψιν διατηρήσεως της σημερινής δυνάμεώς της και κατά τὰ άμέσως επόμενα έτη. ‘Εν συγκρίσει προς το 1934, καμμία θε-

τώσις, ως προς την ηλικίαν, δέν προέκυψε το 1935, τούναντίον έλαφρά έκπτώσις των ποσοστών των νεωτέρας ηλικίας πλοίων. ‘Η ποιοτική σύγθεσις αυτής παρέμεινεν αναλλοίωτος, εις τα απογοητευτικά ποσοστά του προηγούμενου έτους, παρά την εν τω μεταξύ συντελεσθείσαν επαύξησιν της χωρητικότητός της δια των νέων αγορών. Ταύτα, χωρίς να συνυπολογίζωμεν την επίβατηγόν ναυτιλίαν, της οποίας είνε γνωστή η ποιοτική έκπτώσις, αλλά και η αδυναμία της προς απόκτησιν καινοουργών μονάδων δια την προοδευτικήν ανανέωσιν του στόλου της. Δεδομένου όμως, ότι η επίβατηγός ναυτιλία μας άπασχολείται εις το πλαίσιον των έσωτερικών της χώρας συγκοινωνιών, το πρόβλημα της ποιοτικής της εξυγιάνσεως, άποτελεί ζήτημα καθαρώς τοπικών. Τούναντίον, η φορτηγός ναυτιλία μας, έχουσα αναπεπταμένην την δρασίον της εις τας διεθνείς μεταφοράς και μη δυσνηθείσα ν’ ακολουθήση την γενικήν τάσιν των ξένων ναυτιλιών δια την ανανέωσιν του πλωτού ύλικού της, είνε άμφίβολον, εάν και κατά πόσον θα κατορθώση εις το μέλλον να διατηρήση την θέσιν της και τόν σημερινόν κύκλον των έργασιών της.

Ειδικώτερον, η ηλικία των ποντοπόρων φορτηγών μας, των έχόντων δηλαδή χωρητικότητα άνω των 3000 τ. γκρός, εμφανίζεται από τόν κατωτέρω πίνακα, εν αντιπαραβολή και προς τὰ δύο προηγούμενα έτη:

‘Ηλικία των φορτηγών μας των 3000 τ.γκρός και άνω

	1935		1934		1933	
	ΠΛΟΙΑ Τ. ΓΚΡ.		ΠΛΟΙΑ Τ. ΓΚΡ.		ΠΛΟΙΑ Τ. ΓΚΡ.	
Μέχρι 5 ετών 2	8.231	2	8.231	7	29.643	
6—10 » 8	33.559	8	33.554	4	16.976	
11—15 » 31	151.213	29	144.000	51	248.167	
16—20 » 103	499.583	93	452.147	55	242.308	
21—24 » 92	398.313	98	423.793	64	263.121	
άνω των 25 » 88	338.075	89	341.901	95	365.268	

Σύνολον: 324 1.428.974 319 1.403.626 276 1.165.483

‘Αφ’ έτέρου η ηλικία των κάτω των 3000 τ. γκρός φορτηγών μας έχει αναλυτικώτερον κατά μεγέθη 3000—2000 τόνων 2000—1000 τ. και 1000—30 τ. γκρός, ως έξης:

Φορτηγά κάτω των 3000 τ. γκρός

ΗΛΙΚΙΑ	3000—2000 τ.	2000—1000 τ.	1000—30 τ.
Μέχρι 12 ετών ‘Α)π τ.	—	—	—
13—15 » » 5 » 10.077	4 »	5.931	1 » 707
16—20 » » 5 » 12.122	5 »	8.727	7 » 3.459
21—24 » » 1 » 2.080	8 »	14.291	— » —
25 και άνω » 34 » 84.599	40 »	56.482	56 » 23.982

Σύνολον: » 45 » 108.878 57 » 85.431 64 » 28.148

Κατά τὰ δύο προηγούμενα έτη η ηλικία των φορτηγών μας των έχόντων χωρητικότητα 3000 τ. γκρός και κάτω δεικνύται από τόν ακόλουθον πίνακα:

	1934		1933	
ΗΛΙΚΙΑ	Α) Π	Τ. ΓΚΡ.	Α) Π	Τ. ΓΚΡ.
Μέχρι 10 ετών	—	—	—	—
11—15 »	7	12.148	3	4.237
16—20 »	16	19.839	13	12.959
21—25 »	14	22.475	11	17.058
26—30 »	26	44.338	23	41.672
31 και άνω	84	94.972	87	105.653

Σύνολον: 147 193.772 137 181.579

‘Ιδου ακόμη και μερικά άλλα θλιβερά συμπεράσματα, άπορρέοντα από τούς ανωτέρω στατιστικούς πίνακας και αποδεικνύοντα ότι υποχωρούμεν εις ποιότητα του πλωτού μας ύλικού αντί να θελτιώνωμεν το ποσοστόν των νεωτέρων πλοίων. Το 1934 η φορτηγός ναυτιλία μας ήρίθμει σκάφη 489.341 τ. γκρός δια την ηλικίαν των 25 ετών και άνω, 440.328 τ. γκρός δια την ηλικίαν των 20 έως 24 ετών επί όλικής δυνάμεως της χωρητικότητός της άνερχομένης εις 1.591.214 τ. γκρός. Κατά το 1935 επί όλικής δυνάμεως 1.651.431 τ. γκρός της φορτηγού ναυτιλίας μας, έχομεν σκάφη 476.960 τ. γκρός δια την ηλικίαν των 20 έως 24 ετών και 503.138 τ. δια τὰ από 25 και άνω ετών. ‘Ητοι, κατέχομεν φορτηγά 980.098 τ. γκρός ηλικίας 20 ετών και άνω, έναντι αντιστοίχου δια το 1934 αριθμού 929.669 τ. γκρός. Τούτέστιν, τα 60 % περίπου της όλης δυνάμεως της φορτηγού ναυτιλίας μας αναφέρονται εις σκάφη ηλικίας άνω των 20 ετών, έναντι ποσοστού 58.5% δια το 1934. Πρέπει όμως να δηλογηθή παραλλήλως, ότι οι πλοιοκτήται μας αντιμετώπισαν αισθητάς δυσχερείας δια την εξεύρεσιν φορτηγών νεωτέρας ηλικίας, η απόκτησις των οποίων δέν προσέκρουσε μόνον εις τας σημαντικές ανατιμηθείσας αξίας των πλοίων, αλλά και εις την έκδηλωση άρεκτικότητας των πωλητών. Συνείπεια των δύο αυτών ύπολογισμών παραγόντων υπήρξεν η ύποχρεωτική στροφή των πλοιοκτητών μας εις την αγοράν πλοίων παλαιότερας ηλικίας, ακόμη δε και προπολεμικής ναυπηγήσεως, προς κάλυψιν των αναγκών των.

“Όσον άφορᾷ τέλος τὸ μέγεθος τῶν σκαφῶν τῆς φορτηγῶν μας ναυτιλίας καὶ τὸ ποσοστὸν ἐκάστης κατηγορίας μεγέθους ἔναντι τοῦ συνόλου, ἐμφανίζεται εἰς τὸν ἀκόλουθον πίνακα, ἐν συγκρίσει καὶ πρὸς τὸ 1934:

ΜΕΓΕΘΗ	1935			1934		
	Α)π	Τ. γκρ.	Αναλ.ο)ο	Α)π	Τ. γκρ.	Αναλ.ο)ο
Κάτω 1000 τ. γκρ.	64	28.148	1.70	60	26.639	1.67
1000—1999 »	57	85.431	5.17	47	69.913	4.37
2000—2999 »	45	108.878	6.59	40	97.220	6.09
3000—3999 »	112	399.545	24.19	114	405.015	25.36
4000—4999 »	132	588.316	35.63	126	566.598	35.47
5000 καὶ ἄνω	80	441.113	26.72	79	432.013	27.04

Σύνολον 490 1.651.431 100.00 466 1.597.398 (*) 100.—

(*) Μείον ἀνακαταμετρήσεως 6.184 τόννων

Τελούντα εἶδη ὑπὸ παραλαβῆν

Δέον νὰ σημειωθῇ, ὅτι πλὴν τῶν ἀνωτέρω σκαφῶν, ἡγοράσθησαν περὶ τὰ τέλη τοῦ 1935 παρ' Ἑλλήνων ἀντὶ 109.250 λιρῶν καὶ εὐρίσκονται ἤδη ὑπὸ παραλαβῆν ἔτερα 5 φορτηγά καὶ ἓνα δεξαμενόπλοιο, ὀλικῆς χωρητικότητος 29.937 τ. γκρὸς. Τὰ σκάφη ταῦτα εἶνε τὰ ἑξῆς:

Όνομα πλοίου Τ. γκρ. Τ. φορτ. Ναυπ. Ἰδιοκτῆται Τιμὴ £

C. M. Mailhol, Γαλλ.	Φ. 5709	9237	17	Ἑλλην. ἀγορ.	12.000
Em. Nobel, Βελγ.	Τ. 4733	6950	12	Ι. Χανδρῆς	14.000
Halesius, Ἀγγλ.	Φ. 4652	7850	12	Ἑλλην. ἀγορ.	13.000
Holtby, Ἀγγλ.	Φ. 3681	6260	09	Ρεθ.—Κουλουκ.	8.250
Magna, Ἀγγλ.	Φ. 5637	9500	16	»	17.000
Oil Shipper, Ἀγγλ.	Τ. 5525	8800	27	Νικολάου	45.000

Α)π 6 29.937 48.597 109.250

Τὰ ὑπὸ ξένας σημαίας

Διαφοκούντος τοῦ 1935 ἡγοράσθησαν παρ' Ἑλλήνων ἢ τῇ συμμετοχῇ των, ἔτερα 5 φορτηγά 23.056 τ. γκρὸς, ἅτινα καὶ παρέμειναν ὑπὸ ἀγγλικὴν σημαίαν, διεγράφησαν δὲ κατὰ τὸ αὐτὸ ἔτος ἐκ τῶν σκαφῶν τῶν οὕτω τελούντων ὑπὸ Ἑλληνικὴν ἰδιοκτησίαν, ἀλλ' ἐργαζομένων ὑπὸ ξένας σημαίας, 9 πλοία 33.125 τ. γκρ. Προέκυψεν οὕτω μία ἐπὶ ἑλαττον διαφορὰ ἐκ 4 σκαφῶν καὶ 10.069 τ. γκρ., ἧτις ἀφαιρουμένη ἀπὸ τὴν ὑπάρχουσαν τὴν 31ην Δεκεμβρίου 1934 δύναμιν 30 πλοίων 98.122 τ. γκρὸς, μᾶς ἐμφανίζει σημερινοὺς τὴν ὑπὸ ξένας σημαίας, ἀλλ' Ἑλληνικὴν ἰδιοκτησίαν χωρητικότητας, ἀπαρτιζομένην ἀπὸ 26 μόνων πλοία 88.053 τόννων γκρὸς.

...

Ἐκ τῆς ἀνακεφαλαιώσεως ὧν τῶν ἀνωτέρω ἀριθμῶν προκύπτει ὅτι ἡ συνολικὴ χωρητικότης, ἡ ἀποσπῶνται τελούσα εἰς Ἑλληνικὰς χεῖρας, περιελάμβανε τὴν 31ην Δεκεμβρίου 1935 τὴν ἀκόλουθον δύναμιν:

	1935	1934
Ἑπὶ Ἑλληνικὴν σημαίαν Α)π 597 τ. γκρ.	1.760.770	578 τ. 1.692.122
Ἑπὶ παραλαβῆν (*) » 6 »	29.937	7 » 17.990
Ἑπὶ ξένας σημαίας » 26 »	88.053	30 » 98.122

Σύνολον: » 629 » 1.878.760 615 » 1.808.234

Ἐσημειώθη δηλαδὴ μία αὐξήσις τῆς χωρητικότητός μας κατὰ 14 σκάφη καὶ 70.526 τ. γκρὸς. Καμμία ἄλλη ναυτιλία δὲν ἔχει νὰ ἐπιδείξῃ κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη παρομοίαν αὐξήσιν τῆς χωρητικότητός της, ὅπως καὶ οὐδεμία ἄλλη δὲν ἔχει τόσον ὀγκώδες τὸ ποσοστὸν ὑπερηλικίων σκαφῶν.

Ἡ ἐπιβατηγὸς ναυτιλία

Τὸ χαρακτηριστικώτερον τῆς ἐκπτώσεως τῆς ἐπιβατηγῶν ναυτιλίας μας εἶνε ὅτι κατὰ τὸ 1935 οὐδεμία προσθήκη εἰς τὴν δύναμιν αὐτῆς ἐσημειώθη. Ὁ κλάδος αὐτὸς ἀκριβῶς τῆς ναυτιλίας μας, ὅστις περισσότερον παντὸς ἄλλου, ἔχει ἄμεσον καὶ ἐπιτακτικὴν ἀνάγκην ἀναεώσεως τῶν πλοίων του, τῶν ὁποίων ἡ μέση ἡλικία κυμαίνεται μετὰ 35 ἕως 40 ἐτῶν, δὲν κατάρθωσε τίποτε κατὰ τὸ παρελθὸν ἔτος νὰ ἐπιτε-

(*) Δὲν περιελήφθησαν εἰς τὰ ὑπὸ παραλαβῆν αἱ μετὰ τὴν 20ην Δεκεμβρίου γνωσθεῖσαι νέαι ἀγοραί.

KIEL - KANAL

Διὰ τὴν πρακτόρευσιν τῶν ἀτμοπλοίων σας κατὰ τὴν διόδον τῆς διώρυγος τοῦ ΚΙΕΛΟΥ παρακαλεῖσθε ὅπως ἀπευθύνεσθε εἰς τοὺς κ.κ.

SARTORI & BERGER
SHIP-BROKERS

(ΕΓΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1854)

K I E L

καθὼς καὶ εἰς BRUNSBUTTELKOOG καὶ HOLTENAU (Διώρυγα Κιέλου)

Τηλεγραφικὴ Διεύθυνσις: «SARTORI» Kiel
» » » Kiehloltzenau
» » » Brunsbüttelkoog

λέσῃ. Τούναντιον ἐστερηθήμεν διὰ τῆς πωλήσεως τοῦ «Πατρὸς II», τῆς πλέον ἐπιλέκτου μονάδος καὶ ἰσως ἐντός τῶν ἀμέσως προσεχῶν ἡμερῶν νὰ ἴδωμεν ἐκποιοῦμενον καὶ τὸ μοναδικὸν μας ὑπερωκεάνιον «Βύρων».

Ἡ διεθνὴς θέσις μας

Εἰς συμπλήρωσιν τῆς ὅλης εἰκόνης τῆς ναυτιλιακῆς μας καταστάσεως θὰ ἦτο ἐνδιαφέρουσα καὶ ἡ σύγκρισις τῆς θέσεως τῆς ναυτιλίας τῆς ἔναντι τῆς διεθνούς τοιαύτης, βάσει τῶν στατιστικῶν τοῦ «Λούδ Ρέ-τζίστερ» τῶν ἀναφερομένων εἰς τὴν 30ην Ἰουνίου 1935.

Χῶραι	Ἰούν. 1914	Ἰούν. 1935	Διαφ. ο)ο
Ἀγγλία — Ἰρλανδία.... Τ. γκρ.	18.892.000	17.298.000	— 8.4
Ἀγγλικάι Κτήσεις	1.632.000	2.986.000	+ 83.0
Δανία	770.000	1.099.000	+ 42.7
Γαλλία	1.922.000	2.989.000	+ 55.5
Γερμανία	5.135.000	3.693.000	— 28.1
Ἑλλάς	821.000	1.711.000	+ 108.4
Ὁλλανδία	1.472.000	2.554.000	+ 73.5
Ἰταλία	1.430.000	2.838.000	+ 98.5
Ἰαπωνία	1.708.000	4.086.000	+ 139.2
Νορβηγία	1.957.000	3.967.000	+ 102.7
Ἰσπανία	884.000	1.164.000	+ 31.7
Σουηδία	1.015.000	1.541.000	+ 51.8
Ἡν. Πολ. (θαλάσσης) ..	2.027.000	9.665.000	+ 376.8
Ἡν. Πολιτ. (λιμνῶν) ..	2.260.000	2.480.000	+ 9.7
Λοιπαὶ χῶραι	3.479.000	5.656.000	+ 62.6
Σύνολον	45.404.000	63.727.000	+ 40.4

Οὕτως ἡ Ἑλλάς κατέχει τὴν ἐννάτην θέσιν ἀπὸ ἀπόψεως χωρητικότητος μετὰ 6 ὧν τῶν ναυτιλίων τοῦ κόσμου, μετὰ δὲ δύναμιν ὅμως ἀνωτέραν τῆς ἀναγραφομένης εἰς τὸν παρατιθέμενον πίνακα κατὰ 50.000 τ. γκρὸς περίπου, ἀναφερομένους εἰς σκάφη ἀγορασθέντα κατὰ τὸ 6' ἔτη ἀπὸ τῆς ἐνδὸς καὶ εἰς μικρὰ ἀκτοπλοῦντα ἀφ' ἑτέρου φορτηγὰ, τὰ ὁποῖα δὲν περιλαμβάνονται, ὡς γνωστὸν, εἰς τοὺς στατιστικὸς πίνακας τοῦ «Λούδ». Ὡς πρὸς τὴν ἀναλογίαν τῆς χωρητικότητος πρὸς τὸν πληθυσμὸν ἡ Ἑλλάς κατέχει τὴν τετάρτην θέσιν μετὰ 267 τόννους γκρὸς ἀνὰ 1000 κατοίκους, ἔναντι τῆς Νορβηγίας, ἐρχομένης εἰς τὴν α' θέσιν μετὰ 1421 τ. ἀνὰ 1000 κατοίκους, τῆς Μεγάλης Βρετανίας μετὰ 481 τ. καὶ τῆς Ὁλλανδίας μετὰ 331 τ. γκρὸς.

Ἀς σημειωθῇ ἀκόμη, ὅτι ἡ Ἑλλάς κατέχει τὴν τρίτην θέσιν μετὰ 6 ὧν τῶν ναυτιλίων τοῦ Κόσμου εἰς «τράμπς» φορτηγὰ. Πρώτη ἔρχεται ἡ Μεγάλη Βρετανία μετὰ φορτηγὰ 4.500.000 τ. γκρὸς καὶ ἀναλογίαν 26 ο)ο ἐπὶ τῆς ὀλικῆς της δυνάμεως καὶ δεύτεραι αἱ Ἡν. Πολιτεῖαι μετὰ 3.000.000 τ. γκρὸς, καὶ ἀναλογίαν 31 %.

Μετὰ τὴν Ἑλλάδα ἀκολουθεῖ ἡ Ἰαπωνία μετὰ 1.500.000 τ. γκρὸς, ἡ Ἰταλία μετὰ 1.100.000 τ. καὶ ἡ Νορβηγία μετὰ 1.000.000 τ. περίπου.

Τὰ μετονομασθέντα κατὰ τὸ 1935 ἀτμόπλοια

ΠΑΛΑΙΟΝ ΟΝΟΜΑ	ΝΕΟΝ ΟΝΟΜΑ
Ἀσπασία	Τ. γκρ. 3571 εἰς Χρῆστος
Ἀκρόπολις	» 4342 » Νικ. Μίχαλος
Ἀρτεμισία	» 4343 » Ἀλέξανδρος
Ἀντὺλνέττα	» 2693 » Ἰγκὼρ
Ἀσπασία Νομικοῦ	» 846 » Λέρος
Δέσποινα Γλύπη	» 3313 » Ἀστερία
Ἐλισάβετ Β.	» 4649 » Δέσποινα Α. Παπὰ
Ἡρῶν	» 1516 » Ὁλλανδία
Ἰουλίττα	» 3742 » Μιχαλίδης
Κεραυνὸς	» 434 » Ἀμφιτριτὴ
Κρήτη	» 373 » Εὐρώτας
Λέων Μ. Βαλμᾶς	» 2080 » Γερμανία
Μαίρη II.	» 1354 » Βαρβάρα
Μυκάλη	» 1193 » Ἀλμπέρτα
Μαρίνος	» 436 » Ἐρμιόνη
Νίκη	» 1005 » Λέσβος
Νικ. Πατέρως	» 3435 » Πάραλος
Νικόλας	» 3634 » Τάσος Κ.
Πέντε Ἀδελφοὶ	» 4362 » Νικόλας Πατέρως
Πόπη	» 563 » Ἡπειρος
Σοφία Κωστάλα	» 792 » Ἅγιος Νικόλαος
Στυλιανὸς	» 3564 » Εὐρυμέδων
Φλωρεντία Σ.	» 2027 » Γεωργάκης

ΓΙΩΡΓΗΣ ΧΡ. ΛΑΙΜΟΣ

ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ ΡΕΠΟΥΛΗ 2

Ἀριθ. Τηλεφώνου 40.906

Τηλεγρ. Διεύθυνσις: «ΓΕΧΡΗΛΑΙΜΟΣ»

ΤΟ ΕΙΣΟΔΗΜΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΑΣ ΚΑΤΑ ΤΟ 1935

Θά έχαρακτηρίζετο ως έτος ναυτιλιακής ευημερίας το 1935, εάν ήθελε συγκριθί προς την μακράν της κρίσεως περίοδο. Η από το 1934 άρξαμένη αισθητή βελτίωσις των υπερθαλασσίων μεταφορών, τονωθεΐσα έτι περισσότερο τον κατά το άπελθόν έτος, επέτρεψε και εις την Έλληνικήν Ναυτιλίαν, διά της τόσον άλλως τε μεγάλης χωρητικότητός της, να κρατήση όλα σχεδόν τα σκάφη της έν κινήσει, έντακτικώς να έκμεταλλευθί αυτά και διά της έπελθούσης μέ τούς “Αγγλους έφοπλιστάς συνεργασίας να καρπωθί της σταθερότητος, που διτηρήθη καθ’ όλον το έτος εις την διεθνή ναυλαγοράν.

‘Αλλ’ άν ή επιδειχθεΐσα κατά το 1935 έντακτική της ναυτιλιας μας κινήσις ύπήρξεν άνακουφιστική και επέτυχε να περιορίσ ης συνεπειάς της κρίσεως, δέν δύναται και να ύποστηριχθί, διτι διεξήλθεν αύτη τάς κρίσεις της ύποστάσεως της ήμέρας και ζι μετ’ άπολύτου αίσιοδοξίας επιτρέπεται ν’ αποβλήσ η και εις αυτό άκόμω το άμεσον μέλλον. Διότι πολλά είναι τά έμπόδια που παρεμβάλλονται εις τον δρόμον της ναυτιλιας μας και πλείστοι δοοι είναι οι λόγοι, που δέν επιτρέπουν την αίσιοδοξίαν.

‘Αν παρακολουθήσωμεν, κάπως βαθύτερον έρευνώντες, την δλην εξέλιξιν των διεθνών ναυτιλιακών πραγμάτων, έν συνδυασμώ προς την ναυτιλιακήν μας θέσιν, θά συναγάγωμεν θετικόν τό συμπέρασμα, ότι ή παρούσα εύεχής της ναυτιλιας μας κινήσις δέν ένέχει την μορφήν της άπολύτου μονιμότητος. Διότι γυρω από την Έλληνικήν ναυτιλίαν, την μη έχουσαν ούδε ποσοστόν τι Έθνικής μεταφορικής εργασίας, την κατέχουσιν κατά μέγα μέρος ένα στόλον σκαφών άσυγχρονίστων, την μη δυναμένην έλευθέρως να κινηθί προς όλους τούς τομείς του υπερθαλασσίου εμπορίου, συντελείται μία ναυτιλιακή κοσμογονία, μία στροφή διά την πλήρη από των άρχών του έλευθέρου εμπορίου απομάκρυνσιν, ένας έμποροναυτικός έξοπλισμός, όστις βεβαίως πρώτον θά πλήξ η τούς άσθενεστέρους, τούς μη διαθέτοντας τά μέσα της άμυντικής όργανώσεως, τούς μη έχοντας έγκαιρώς άντιληφθί την έπερχομένην κρίσιν.

‘Αλλ’ άνεξαριτήτως των γενικωτέρων τούτων της διεθνούς ναυτιλιας ζυμώσεως, αι κατά το 1935 δημιουργηθεΐσαι συμβατικά συνθηκάι εργασίας της φορηγού ναυτιλιας διά των καθιερωθέντων σχεδίων κατωτάτων όρίων ήσκησαν βεβαίως εύεργετικήν επίδρασιν, διότι προέλασαν την καταστροφήν και κατέστησαν τάς έπιχορηγήσεις της Βρεταννικής ναυτιλιας προς τό παρόν άκινδύνους, άλλα και απέδειξαν σαφώς ότι ή διατήρησις της σημερινής μας όγκώδους χωρητικότητος, θά είναι προβληματική και διά τό άρξάμενον άκόμω έτος.

Η συνεργασία μας μέ τούς ξένους, σωστική βέβαια και έπιβαλλομένη σήμερον, καθορίζουσα διά της ρυθμικής κατανομής της χωρητικότητος την άνάλογον προς τάς ανάγκας της άγοράς προσφοράν των άπαιτουμένων πλοίων, θά δυσχεράνη σν τώ χρόνω την άπασχόλησιν του Έλληνικού φορηγού, άφοι και δέν προβλέπεται ταχεία ή διεύρυνσις των διεθνών έμπορικών συναλλαγών, ή δ’ Έλληνική Ναυτιλία δέν έχει έλευθέρως τάς χείρας να διανοίξη νέους δρόμους εργασίας των πλοίων της.

Αι γνώριμοι εις αυτήν άγορά, το Πλέιτ κυρίως και της Μαύρης Θαλάσσης, δέν έπαρκουν πλέον να τροφοδοτήσουν τό σύνολον των σκαφών μας. ‘Επειούσα προβάλλει ή ανάγκη της έξευσέσεως νέων πηγών εργασίας. ‘Αν το 1935 διετήρησεν έν κινήσει όλόκληρον την Ναυτιλίαν μας, όφείλεται έν πολλοίς τοϋτο, εις συμπτωμτικούς λόγους, προελθόντας από μίαν έκτακτον κίνησιν των φορηγών μας προς την ‘Απω ‘Ανατολήν, έπ’ εύκαιρία των Ρωσικών ναυλώσεων και από την ζωηροτάτην κίνησιν του Πλέιτ και την στροφήν των έκειθεν φορτώσεων προς την Βόρειον ‘Αμερικήν.

‘Ας σημειωθί δ’ άκόμω, ότι καμμία πρόβλεψις δέν δικαιολογείται βελτιώσεως των σημερινών ποσοτών της συμμετοχής μας εις τάς ‘Αργεντινάς και Σοβιετικές φορτώσεις, ένω τούνησιν μία πιθανή μάλλον υποχώρησις διαφαίνεται από την ψυχραιμον παρακολούθησιν των πραγμάτων. Διότι εις μέν τό Πλέιτ ή διά του σχεδίου καθιερωθεΐσα ίσοτιμία του Έλληνικού πλοίου προς τό ‘Αγγλικόν, όσον και άν οι φορτωται έχουν κάθε λόγον και κάθε συμφέρον να κρατούν άνντοτε τό ‘Έλληνικόν πλοϊόν ως συναγωνιστικόν μέσον διά την έξυπνότητα των συμπεριόντων των, δύναται να καταστήση εύνοϊκωτέραν την θέσιν του Βρεταννικού φορηγού και να φέρη τούς ναυλωτάς προς την προτίμησιν αυτού.

Εις την Μαύρην Θαλάσσαν έξ άλλου, αύτη ή άνάπτυξις της Σοβιετικής ναυτιλιας είναι άρκετή να καταδείξη τά περιθώρια που άπομένουν δια την δράσιν του Έλληνικού φορηγού. Αι σκέψεις μας αύται δέν επιδιώκουν ούδ’ έπ’ έλάχιστον να κλονίσουν την άπόλυτον έμπιστοσύνην, την όποιαν όλοι όφείλομεν να τρέφωμεν προς την ανάγκην της διεθνούς συνεργασίας. ‘Αλλ’ άκριβώς αύτη ή διεθνής συνεργασία, ή όποια κατατάσσει την ναυτιλίαν μας εις τό επίπεδον των μεγάλων ναυτιλιών, μας επιβάλλει ώρισμένες ύποχρεώσεις, που δέν θά δυνηθώμεν άτιμωρητι να παραβώμεν. Δέν εΐνε δε άλλα αι ύποχρεώσεις αύται, παρά ή έξυνανισις του πλωτού μας ύλικού, ή καλύτερα ναυτιλιακή μας όργάνωσις και ή έξύψωσις της πίστεως της σημαίας μας. Μόνον οϋτω θά διατηρήσωμεν την θέσιν μας και θά χωρήσωμεν προς την διεύρυσιν της ναυτιλιακής ήμων δραστηριότητος.

Θά έπιχειρήσωμεν και έφέτος να παράσωμεν μίαν εικόνα του κολοσιαίου μεταφορικού έργου, που έπετέλεσε και κατά τό 1935 ή φορηγός μας ναυτιλία και της προσόδου, την όποιαν άπεκόμισεν από τό ταξιδιά της ανά την ‘Υδρόγειον. Τό έργον βεβαίως της διακρίβώσεως του ναυτιλιακού εισοδήματος δέν είναι εύχερές, προκειμένου μάλιστα περί «τρώμπες» φορηγών, πλανωμένων ανά τάς θαλάσσας και άναζητούντων πανταχόθεν την εργασίαν των και περί πλοιοκτησίας τόσον έγκατεσπαρμένης, ώστε και αι πληροφορίαι πολυάκις επί της κινήσεως κάθε πλοίου να καθίστανται προβληματικά. Δέν επιδιώκομεν, άλλως τε, να έχη ή στατιστική μας προσπάθεια άπόλυτον άποδεικτικήν αξίαν. Σκοπούμεν απλώς να παράσωμεν μίαν σαφή ένδειξιν της άποδόσεως της ναυτιλιας μας και της συμβολής αυτής εις την Οικονομίαν της χώρας.

Τά ξένα μεγάλα κράτη καταρτίζουν τάς στατιστικάς αύτάς πολλούς μήνας βραδύτερον μετά την λήξιν του ύπό άνασκόπησιν έτους. ‘Αποδίδουν έξαιρετικήν σημασίαν εις τό ναυτιλιακόν εισόδημα και τά στατιστικά συμπεράσματα καθορίζουν και κατεύθουν την έμποροναυτικήν των πολιτικήν. Αι πληροφορίες, βεβαίως, που άρδύονται αι στατιστικά ύπηρεσίαι των μεγάλων ναυτικών χωρών, εύχερέστερον έπιτυγχάνονται, διότι άναζητούνται από μεγάλους ναυτιλιακούς εταιρικούς όργανισμούς, εις τούς όποιους κατά τό μέγιστον μέρος είναι συγκεντρωμένη ή Έθνική των χωρητικότης, από τάς έπαγγελματικάς όργανώσεις των έφοπλιστών, τάς παρακολουθούσας άμεσώτερον την κίνησιν της Ναυτιλιας, και διότι τέλους έχουν τά κρατικά των ύπηρεσίαις, της διοικήσεως του ‘Εμπορικού Ναυτικού, άπολύτως ένημερωμένας.

‘Εν πάσει περιπτώσει, ή πτωχή ήμων προσπάθεια ως άναπληρώση έν τινι μέτρω και ως ύποκατάστησ η, όσον τοϋτο είναι έφικτόν, άλλους άρμοδιωτέρους. Την κίνησιν έφέτος της Ναυτιλιας μας και την παρακολούθησιν των πεπραγμένων της έπεδιώξαμεν συστηματικώτερον. Κάθε πλοϊόν είχε την ιδίαν αύτου μερίδα, εις την όποιαν έτηρείτο ή κίνησις του ανά τούς διαφόρους λιμένες, αι ναυλώσεις του, όσαι τουλάχιστον ήτο δυνατόν να συγκεντρωθώσιν, αι θαλάσσαι αύτου περιπετείαι και γενικώς πάν ό,τι άναφέρετο εις την δράσιν του. ‘Ωρισμένα μόνον μικρά φορηγά, όχι πέραν των 20, κάτω των 1000 τόννων, λόγω της συντότητος των ταξιδίων των εις τάς έγγύς μας θαλάσσας και των μη άνακοινουμένων ναυλώσεων των, διεξέφυγον της έρευνής μας. Δέν δύναται όμως ταύτα να έπηρεάσουν αισθητώς τά συμπεράσματά μας, τά όποια έστηρίχθησαν και άντιπροσωπεύουν, μέ πάσαν δυνατόν προσέγγισιν προς την άκρίβειαν, τά πεπραγμένα των 98 ο) της Ναυτιλιας μας. Δέν ήδύνατο επίσης να ληφθί ύπ’ όψιν τό κυμαινόμενον του παραληφθέντος φορτίου κατά ποσοτόν 5—10 ο) πλέον ή έλαττον.

‘Όσον άφορά τό εκ των άκαθαρίστων προσόδων της ναυτιλιας μας άπομένον ύπόλοιπον και τό καθαρόν αύτης εισόδημα, όσον ύπολογίζεται, ότι καταλείπεται εις την χώραν μας ύπό μορφήν συναλλάγματος, έστηρίχθημεν και έφέτος, όχι μόνον εις λογαριασμούς ταξιδίων, άλλα και εις ιδιαιτέραν έρευναν μεταξϋ όργανωμένων έν ‘Ελλάδι ναυτιλιακών έπιχειρήσεων. Και άν άκόμω όμως όλόκληρον τό καθαρόν εισόδημα της Ναυτιλιας μας δέν εισκομίζεται άμέσως εις την Έλληνικήν άγοράν, λόγω των ειδικών συνθηκών της ναυτιλιακής μας εργασίας, πάντως δέν παύει από τό ν’ άποτελ η και να συνυπολογίζεται εις τό Έθνικόν εισόδημα.

‘Ανασκοπώντες, οϋτω, την κίνησιν της ναυτιλιας μας, ως εισέλωμεν ήδη εις την κατά τομείς εργασίαν της κατά τό άπελθόν έτος. Οι τομείς αύτοι, άρετά γνωστοί, ήσαν κυρίως πέντε: Τού Πλέιτ, του Κόντινεντ και της ‘Αγγλίας, της Μαύρης Θαλάσσης, της ‘Απω ‘Ανατολής και της Βορ. ‘Αμερικής.

Α) Η άγορά του Πλέιτ.

‘Εναντι του 1934 αισθητήν πως υποχώρησιν είχε ή επιδείξη κατά τό 1935 ή ναυτιλία μας, ως προς την συμμετοχήν εις τάς ές ‘Αργεντινής φορτώσεις. ‘Ο διά του γνωστού σχεδίου έπιτευχεις διακανονισμός της προσφοράς της χωρητικότητος δέν επέτρεψε την άθρόαν καθόδον προς τό Πλέιτ, όπως συνέβαινε κατά τό παρελθόν, κενών και άναυλώτων σκαφών. ‘Εξ άλλου πλείστα όσα φορηγά μας άπρροχλήθησαν και εις άλλα έξαγωγικά κέντρα, άφοι μάλιστα δέν θά ήτο δυνατόν τό Πλέιτ να κρατήση όλόκληρον τον όγκον της Έλληνικής χωρητικότητος. Σημειωτέον άκόμω, ότι και αι έκειθεν συνολικά ναυλώσεις ύστέρησαν κατά τό 1935 κατά ένα ποσοτόν 10 ο). Λαμβανομένης ύπ’ όψιν της τοιαύτης μειώσεως της όλης έκειθεν εργασίας, ή συμμετοχή μας εις τό Πλέιτ δέν δύναται ούσιαστικώς να χαρακτηριωθί ως ύπολειπθεΐσα. Η σημαία μας έκράτησε σταθερώς την δευτέραν αύτης θέσην εις την κίνησιν της ‘Αργεντινής και βασίμως δυνάμεθα να ύπολογίσωμεν, ότι ή έκειθεν εργασία της ναυτιλιας μας ύπήρξεν άπείρους άποδοτικωτέρα, λόγω της παγιοποιήσεως των ναύλων.

Αι στατιστικά μας φέρουν, ότι απέπευσαν κατά τάς τελευταίας ήμέρας του 1934 και καθ’ όλον τό άπελθόν έτος (μέχρι 15ης Δεκεμβρίου) 433 Έλληνικά σκάφη, μέ φορτίον 2.964.592 τόννων γεννημάτων διά διαφόρους προορισμούς, μέ συνολικόν προϊόν ναύλου 2.384.914 λιρών ‘Αγγλιας. ‘Ως τιμήν ύπολογισμού των

ναύλων ελάβουμεν τὰς ὑπὸ τοῦ σχεδίου καθοριζόμενας βασικὰς τιμὰς, κατὰ προορισμούς, συνυπολογίσαντες διὰ τὴν ἐξέδρασην τοῦ μέσου θύρου καὶ τὴν κατὰ τοὺς τελευταίους μῆνας τοῦ ἔτους ἀποφασισθεῖσαν κατὰ 1)3 αὐξήσιν τῶν κατωτάτων ὀρίων. Τὰ φορτία ταῦτα τῶν γεννημάτων εἶχον τοὺς ἀκολουθοῦντας προορισμούς:

Δι' Ἀγγλίαν—Κόντινεντ—Σκανδιναυίαν 271 σκάφη με φορτίον 1.875.192 τόννων.

Διὰ Μεσόγειον καὶ Μασσάβαν 36 σκάφη με φορτίον 242.450 τόννων.

Διὰ Βόρ. Ἀμερικὴν 70 σκάφη με φορτίον 486.850 τόννων.

Δι' Ἑλλάδα 47 σκάφη με φορτίον 310.500 τόννων.

Διὰ Βόρ. Εἰρηκτικὸν 3 σκάφη με 19.600 τόννους.

Διὰ τὴν Ἀπὼ Ἀνατολὴν 2 σκάφη με 17.000 τόννους.

Καὶ διὰ Χιλήν 2 σκάφη με 13.000 τόννους.

Πλὴν ὅμως τῶν φορτίων γεννημάτων, ἔχομεν 2 φορτία ὁστῶν (656.000 κ.π.) με ναύλον 54.500 δολλάρια διὰ Βόρ. Ἀμερικὴν, 1 φορτίον ἀγριοξυλείας 6.000 τ. με ναύλον δολλ. 5.75 διὰ Β. Ἀμερικὴν, 3 φορτία μεταλλευμάτων 20.000 τόννων διὰ Βόρ. Ἀμερικὴν καὶ Γαλάζιον, με μέσην τιμὴν ναύλου 17)6, δύο τοπικὰ ταξίδια Πλεῖτ—Βραζιλίας 14.300 τ. καὶ ἓνα «τάιμ—τσάρτερ» δι' ἑξ μῆνας πρὸς 2) — κατὰ τόννον φορτίου.

Σύνολον: 439 σκάφη με φορτίον 3.010.392 τόννων καὶ με ναύλον 2.429.524 λιβρῶν Ἀγγλίας.

Ἡ Ἑλληνικὴ σημαία συνεκέντρωσεν οὕτω τὰ 40 ο)ο περίπου τῆς ἐκ γεννήματα ἐξαγωγικῆς κινήσεως τοῦ Πλεῖτ.

Β.) Σοβιετικοὶ λιμένες.

Ἡ πολυποίκιλος ἐξαγωγικὴ κίνησις τῶν Σοβιέτ παρέσχεν εἰς τὴν φορτηγὸν μας ναυτιλίαν καὶ κατὰ τὸ ἀπελθόν ἔτος μίαν ἀρκετὰ ἱκανοποιητικὴν ἐργασίαν. Ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ 1934 διειτηρήσαμεν τὴν αὐτὴν θέσιν εἰς τὰς ἐκ Ρωσσίας φορτώσεις, παρὰ τὴν ἐπαύξεισιν τῆς Σοβιετικῆς χωρητικότητος. Ὁφείλεται τοῦτο εἰς τὴν αἰσθητῶς αὐξηθεῖσαν ἐξαγωγικὴν κίνησιν, τὸσον εἰς ο)ιτὰ καὶ γαϊάνθρακα, ὅσον καὶ εἰς ξυλείαν καὶ λοιπὰ Ρωσσικὰ προϊόντα. Ο)ι πραγματοποιηθέντες ναῦλοι ἀπὸ 492 σκάφη μας, ὅσα μετέσχον τῆς Σοβιετικῆς ἐργασίας ἀνήλθον εἰς 1.299.776 λίρας Ἀγγλίας, συνυπολογισθέντες καὶ τοῦ προϊόντος τῶν ναυλώσεων ἀπὸ «φορμ» ἀγοραστάς.

Κατ' εἶδη φορτίων, ἐξαγωγικὸς τομεὶς καὶ προορισμοὶ ἡ κ)ινήσις αὐτὴ ἔχει ὡς ἑξῆς:

α) Ἐκ Μαύρης Θαλάσσης.

Γαϊάνθρακες: Δι' 170 φορτηγῶν μας μετεφέρθησαν 913.154 τόννοι, με σύνολον ναύλων 344.570 λιβρῶν Ἀγγλίας. Ἐξ αὐτῶν προωρίζοντο 84 πλοῖα με 439.979 τόννους διὰ τὴν Μεσόγειον. Διὰ τὴν Ἑλλάδα 58 σκάφη με 302.975 τόννους. Διὰ τὸ Κόντινεντ 12 πλοῖα με 65.300 τόννους. Καὶ διὰ τὴν Βόρ. Ἀμερικὴν 16 σκάφη με 104.900 τόννους.

Ξυλεία: Δι' 103 φορτηγῶν μας μετεφέρθησαν 540.479 κυβικὰ μέτρα καὶ 1400 φάδοις ξυλείας καὶ πολτοῦ, προοριζόμενα διὰ τὴν Μεσόγειον, Μασσάβαν καὶ Βασσόραν, ἐνὸς δὲ μόνον φορτίου διὰ Λὰς Πάλμας. Διὰ τὰς μεταφορὰς ταύτας εἰσεπράχθη ναῦλος 218.522 λιβρῶν.

Μεταλλεύματα: Μετεφέρθησαν ἐν ὅλῳ 249.450 τόννοι διὰ 40 φορτηγῶν, με ὀλικόν ναύλον 119.612 λιβρῶν Ἀγγλίας. Ὁ κύριος ὅγκος τῶν φορτίων αὐτῶν προωρίζετο διὰ Κόντινεντ.

Γεννήματα καὶ ἐλασιπλακούντες: Ἡ καλὴ τῶν Σοβιέτ ἐσοδεῖα ἐπέτρεψε κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος εὐρύτερας ἐξαγωγὰς γεννημάτων. Ἐξήχθησαν ἐν ὅλῳ δι' 85 Ἑλληνικῶν σκαφῶν 506.393 τόννοι, με προορισμούς, κυρίως, διὰ Κόντινεντ καὶ Σκανδιναυίαν καὶ με προϊόν ναύλου 247.700 λιβρῶν Ἀγγλίας.

Γενικά: Διὰ τὴν Ἀπὼ Ἀνατολὴν ἐναυλώθησαν 29 σκάφη μας πρὸς μεταφορὰν 212.000 τόννων γενικῶν ἐμπορευμάτων, με ναύλον 180.000 λιβρῶν περίπου.

Ἄλλ' εἶχεν ἡ Σοβιετικὴ ἐργασία πληθῶραν ἄλλων εἰδῶν πρὸς μεταφορὰν διὰ ποικίλους προορισμούς, πρὸς τὴν Βασσόραν, Μασσάβαν, Βόρ. καὶ Νότ. Ἀμερικὴν καὶ ἄλλαχοῦ. Οὕτω μετεφέρθησαν δι' 8 σκαφῶν γενικά εἶδη 43.800 τόννων διὰ Νότιον Ἀμερικὴν με ναύλον 21.900 λιβρῶν. Διὰ Μασσάβαν διὰ 4 σκαφῶν 30.400 τ. γενικὰ καὶ ξυλεία με ναύλον 23.800 λιβρῶν. Δι' ἑτέρων 13 σκαφῶν μετεφέρθησαν 52.500 τ. π)ίσης, με ναύλον 27.000 λιβρῶν, διὰ Μεσόγειον καὶ Κόντινεντ. Μετεφέρθησαν ἐπίσης δι' 8 σκαφῶν 23.275 τ. τοιμέντων διὰ Μεσόγειον, με ναύλον 8146 λιβρῶν. Πλὴν αὐτῶν μετεφέρθησαν ἀκόμη διὰ 16 σκαφῶν 60.800 τ. διαφόρων ἄλλων εἰδῶν, με ναύλον 48.840 λιβρῶν.

β) Ἐκ Βορ. διαμερισμάτων καὶ Ἀπὼ Ἀνατολῆς

Δι' 8 σκαφῶν μας μετεφέρθησαν 11.452 στάνταρτς ξυλείας, με ναύλον 26.105 λιβρῶν. Ἐκ Μοῦρμανσκ με 4 σκάφη μετεφέρθησαν 21.630 τόννοι ἀπ᾽ αὐτὴ με ναύλον 14.550 λιβρῶν. Ἐχομεν ἐπίσης 2 «τάιμ—τσάρτερ» Λευκῆς Θαλάσσης (12.445 τ. δ. w.) διὰ 5 καὶ 6 μῆνας πρὸς σελ. 2)3 κατὰ τόννον, με ναύλον 7511 λιβρῶν.

Ἀπὸ δὲ τὴν Ἀπὼ Ἀνατολὴν μετεφέρθησαν διὰ δύο μὲν σκαφῶν πρὸς τὴν Μαύρην Θάλασσαν 13.500 τ. εἰδικῶ μεταλλεύματος με ναύλον 17.000 λιβρῶν καὶ μ)ῆς τοπικῆς μεταφορᾶς ἀπὸ Βλαδιβοστόκ εἰς Καμτσιάτκιν 7.500 τ. γενικῶν εἰδῶν, με ναύλον 3920 λιβρῶν.

Μετεφέρθησαν δηλαδὴ ἐν συνόλῳ, ἀντὶ τῶν ὡς ἄνω ὑπολογισθέντων ναύλων, 2.131.3)2 τόννοι διαφόρων ἐμπορευμάτων καὶ προϊόντων, 540.477 κυβ. μέτρα, 1400 φάδοις καὶ 11.452 στάνταρτς ξυλείαν.

Γ.) Ἐξ Ἀγγλίας καὶ Κόντινεντ, γαϊάνθρακα.

Κατὰ τὸ 1935 ἡ φορτηγὸς μας Ναυτιλία ἐργάσθη δραστικῶς καὶ εἰς τὰς μεταφορὰς γαϊάνθρακων πρὸς ὄλους τοὺς προορισμούς. Καὶ ἀπὸ μὲν τοὺς Ἀγγλικούς λιμένες διὰ 243 σκαφῶν μετεφέρμαεν 1.431.320 τόννους γαϊάνθρακων, ἐκ τῶν ὁποίων διὰ μὲν τὸ Πλεῖτ 900.000 τόννοι δι' 153 σκαφῶν, διὰ τὴν Μεσόγειον 350.360 τόννους διὰ 56 σκαφῶν, διὰ τὴν Ἑλλάδα εἰδικῶς 173.960 τόννους διὰ 33 πλοίων καὶ 7.000 τ. διὰ Κολόμπο, με συνολικόν ναύλον 555.017 λιβρῶν Ἀγγλίας.

Ὅσον ἀφορᾷ τοὺς λιμένες τοῦ Κόντινεντ, δηλαδὴ τὸ Ρόττερταμ, τὴν Ἀμβέρσαν, τοὺς Γερμανικοὺς ἐξαγωγικοὺς λιμένες γαϊάνθρακων, τὸ Δάντσιγκ καὶ τὴν Γδύνιαν, ἡ ἐξ αὐτῶν παρασχεθεῖσα ἐργασία εἰς τὴν ναυτιλίαν μας ἀνήλθεν εἰς 2.088.467 τόννους γαϊάνθρακων, διὰ τὴν μεταφορὰν τῶν ὁποίων ἀπ)οχ)λήθησαν 346 σκάφη με εἰσπραχθέντα ναύλον 1.019.500 λιβρῶν Ἀγγλίας.

Ἐχομεν ἐπομένως σύνολον μεταφορᾶς γαϊάνθρακων ἐξ Ἀγγλίας καὶ Κόντινεντ (μετὰ δύο φορτίων σιδηροτροχιῶν 6100 τ. διὰ Τεργέστην) ἐκ 3.525.887 τόννων, με ἀπασχόλησιν 591 σκαφῶν καὶ ὀλικόν ναύλον ἐξ 1.577.948 λιβρῶν.

Δ.) Ἰνδία Ἀπὼ Ἀνατολῆ, Βόρ. Εἰρηκτικὸς.

Ἡ ἐργασία πρὸς τὰ ὕδατα τοῦ Εἰρηκτικοῦ καὶ τῆς Ἀπὼ Ἀνατολῆς, ὅπου ὅπο τοῦ 1934 ἤρχισε διεισδύουσα ἡ Ναυτιλία μας, εὐρύτερος ἀπέδωκε καρποὺς κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος. Ὑπῆρξε τοῦτο εὐτύχημα, διότι, ἄλλως, τὸ περιορισμένον τῶν γνωρίμων ἀγορῶν μας δὲν θὰ ἤδύνατο νὰ τροφοδοτῇ με ἐπαρκῆ ἐργασίαν τὴν διογκωθείσαν χωρητικότητά μας.

Οὕτω, ἀπὸ τὴν παραλίαν τοῦ Μαντράς μετεφέρθησαν δι' 8 σκαφῶν 54.000 τ. ἐλαιωδῶν σπ)ρών, με ναύλον 70.000 λιβρῶν περίπου. Ἐκ Βιζαγκαπατάμ 37.530 τ. μεταλλευμάτων διὰ 5 σκαφῶν μας με ναύλον 33.777 λιβρῶν.

Ἐξ Ἰνδοκίνας Χαϊφόγκ δι' 9 πλοίων μετεφέρθησαν 65.600 τ. ἀνθρακίτου με ναύλον 56.460 λιβρῶν. Ἀπὸ Σαϊγκὸν φορτία μὲν ὀρύζης τ. 122.310 παρελήφθησαν ὑπὸ 17 σκαφῶν μας με ναύλον 125.000 λιβρῶν, ἀνθρακίτου δὲ (εἰς συμπλήρωσιν πολλακῆς ὀρυζοφορτίων) 53.000 τ. δι' 7 σκαφῶν με ναύλον 55.000 λιβρῶν. Τέλος ἀπὸ τὸ Βαγκόκ 1 φορτίον πιτύρων 7.000 τ. με ναύλον 9.800 λιβρῶν.

Ἀπὸ τοὺς λιμένες τῆς Μαντζουρίας, κύμασι 61.700 τόννων, μετεφέρθησαν δι' 8 πλοίων ἀντὶ ναύλου 72.000 λιβρῶν. Ἀπὸ τὰς Φιλιππίνας νήσους 17.000 τ. ζαχάρεως διὰ 2 σκαφῶν με ναύλον 17.000 λιβρῶν.

Ἀπὸ τὴν Αὐστραλίαν 2 φορτία 15.700 τ. μεταλλευμάτων διὰ Βόρ. Ἀμερικὴν, με ναύλον 14.200 λιβρῶν. Ἐπίσης μετεφέρθη ἓνα φορτίον 7.500 τ. ζαχάρεως ἐξ Αὐστραλίας εἰς Εὐρώπην ἀντὶ 7150 λιβρῶν.

Μίαν ἀκόμη ἀξιοσημεῖωτον ἐργασίαν, περὶ τῆς ὁποίας τὰ «Ναυτικά Χρονικά» εὐρύτατα ἡχοχλήθησαν, ἐπέτυχεν ἡ ναυτιλία μας κατὰ τὸ 1935 εἰς τὴν Ἀπὼ Ἀνατολῆν. Πρόκειται περὶ τῶν χρονικῶν ναυλώσεων παρ' Ἰαπωνικῶν ἐταιριῶν Ἑλληνικῶν φορτηγῶν, εἰς ἀρκετὰ καλὰς τιμὰς, διὰ ταξίδια μεταξὺ λιμένων τῆς Ἀπὼ Ἀνατολῆς καὶ Αὐστραλίας. Ἐπίσης χρονικὰς τιμὰς ναυλώσεων ἔκλεισαν με Ἑλληνικὰ φορτηγὰ καὶ μερικὰ Ἰνδικὰ ἐταιρία. Τὸ σύνολον τῶν οὕτω ἀπασχοληθέντων κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος σκαφῶν ἀνήλθεν εἰς 20 πλοῖα, χωρητικότητος 170.000 τόννων δ. w. με ποικίλλουσας χρονικὴν διάρκειαν ταξιδίων μεταξὺ 4 ἕως 12 μηνῶν καὶ με ὀλικόν προϊόν ναύλου 117.781 λιβρῶν.

Ἐχομεν ἐπίσης τοπικὰ τινα ταξίδια διὰ τὴν μεταφορὰν ἁλατος εἰς Ἰνδίας (6 σκάφη 39.400 τ. με ναύλον 17.000), γαϊάνθρακος ἀπὸ Ἰαπωνίαν εἰς Ἰνδίας (1 σκάφος 7800 τ. ἀντὶ 3000 λιβρῶν), ἁλατος ἐξ Ἀνατ. Ἀφρικῆς δι' Ἰαπωνίαν (1 σκάφος 8.000 τ. ἀντὶ 4100 λιβρῶν), γενικῶν εἰδῶν ἀπὸ Βασσόραν εἰς Τζέδδαν (1 πλοῖον 4285 τόννων ἀντὶ 2800 λιβρῶν), γεν. ἐμπορευμάτων ἐκ τῆς Ἀπὼ Ἀνατολῆς εἰς Κούβαν (1 σκάφος 9000 τ. ἀντὶ 9450 λιβρῶν), ἓνα φορτίον γεν. εἰδῶν ἀπὸ Μενάδο εἰς Ρόττερταμ (6300 τ. ἀντὶ 7500 λιβρῶν), τέλος ἀπὸ Κοσσέϊρ 36 600 τ. μεταλλεύματα δι' Εὐρώπην καὶ Ἑλλάδα, με 8 σκάφη καὶ ναύλον 23.890 λιβρῶν. Ἐνα φορτίον γεννημάτων ἐκ Νοτ. Ἀφρικῆς (8600 τ. 6880 λίραι) καὶ ἓνα φορτίον γενικῶν Ἀντεν—Σουέζ (630 τ. ἀντὶ 450 λιβρῶν).

Ὁ Βόρειος Εἰρηκτικὸς ἀπασχόλησε 7 μὲν σκάφη διὰ φορτία 41.600 τόννων γενικῶν εἰδῶν καὶ ξυλείας με ναύλον 40.000 λιβρῶν καὶ ἓνα φορτίον 395.000 κ. π. πρὸς τὴν Σαγκάην με ναύλον 3800 λιβρῶν.

Οὕτω, ἐξ ὅλων τῶν ἀνωτέρω ἀγορῶν μετεφέρθησαν δι' 81 σκαφῶν (πλὴν τῶν τᾶιμ—τσάρτερς) 623.055 τ. ἐμπορευμάτων με ναύλον 586.300 λιβρῶν.

Ε.) Βόρειος Ἀμερικὴ

Δὲν ὑπῆρξεν εὐκαταφρόνητος καὶ ἡ ἐργασία τῶν φορτηγῶν μας ἐκ τῶν Βορειοαμερικανικῶν ἐξαγωγικῶν τομῶν. Ἐποφελήθησαν τὰ σκάφη μας τῆς ἀνάδου των ἐκ Πλεῖτ με σιτηρὰ καὶ ἀνεζήτησαν τὴν ἐπιστροφὴν των εἴτε πρὸς τὸ Κόντινεντ καὶ τὴν εσ)γειον, εἴτε καὶ πάλιν πρὸς τὸ Πλεῖτ ἀπὸ τοὺς Ἀμερικανικοὺς λιμένες.

Ούτω μετεφέρθησαν εις Πλέϊτ 176.500 τ. γαιανθράκων δι' 28 σκαφών με ναύλον 79.000 λιβρών. Φορτία παλαιοσιδήρου πρὸς τὴν Ἀγγλίαν καὶ τὴν Μεσόγειον μετεφέρθησαν δι' 20 σκαφῶν 133.300 τ. με ναύλον 107.000 λιβρών, φορτία γεννημάτων ἐκ Καναδά δι' Ἀγγλίαν—Κόντινεντ μετεφέρθησαν δι' 8 σκαφῶν 247.000 κουδρτερς ἀντὶ ναύλου 18.500 λιβρών. Καὶ ἐκ Ν. Ὑόρκης 2 φορτία 10.000 τ. γεν. εἰδῶν διὰ Μεσόγειον.

Ἐχομεν ἐπίσης ἕνα «τάϊμ-τάρτερ» 6400 τ. δ. w. δι' ἑν ταξίδιον, λίρσι 1500. Ἀπὸ Τάμπαν 4 φορτία 26.800 τ. φωσφάτων δι' Εὐρώπην με ναύλον 17.420 λιβρών.

Ἀπὸ τὴν Κούβαν κατὰ τὸ 1935 εἶχον μίαν καλὴν ἐργασίαν τὰ φορτηγά μας, ἅτινα καὶ μετέφερον εἰς Ἀγγλίαν—Κόντινεντ καὶ Μεσόγειον 208.700 τ. ζαχάρεως (29 σκάφη) ἀντὶ 135.000 λιβρών. Ἀπὸ τὴν Χιλήν τέλος καὶ τὴν Περούβαν διὰ 13 φορτία 96.000 τ. νιτράτων καὶ ζαχάρεων εἰσπράχθη ναῦλος 95.000 λιβρών.

Οὕτω, ἐκ τῶν τομέων τῆς Βορ. Ἀμερικῆς μετεφέρθησαν ἐν ὅλῳ διὰ 94 σκαφῶν μας 641.300 τόννοι ἐμπορευμάτων καὶ προϊόντων, με ὀλίκον ναῦλον 433.420 λιβρών Ἀγγλίας, πλέον δ' αὐτῶν ἔχομεν τὰ 2 φορτία τῶν γενικῶν εἰδῶν καὶ τὰ 8 σκάφη τοῦ Καναδικοῦ οἴτου.

ΣΤ') Δούναβις.

Ὁ Δούναβις, ὡς εἰδικώτερον περὶ τῆς κινήσεως αὐτοῦ γράφομεν εἰς ἄλλην σελίδα, ἐλαχίστην ἀπέδωκεν ἐργασίαν εἰς τὴν καθόλου φορτηγὸν ναυτιλίαν. Πάντως τὰ σκάφη μας διετήρησαν, εἰς τὴν μειωμένην ταύτην κίνησιν τῶν Ρουμανικῶν λιμένων, τὴν πρώτην θέσιν, παρέλαβον δ' ἐκέθισαν τὰ κάτωθι φορτία:

Γεννήματα, δι' 38 σκαφῶν, 85.640 τόννους, ἀντὶ ναύλου 50.278 λιβρών, με προορισμούς τὸ Κόντινεντ, κυρίως, ἕνα φορτίον διὰ Βόρ. Ἀμερικὴν καὶ τὰ ὑπόλοιπα διὰ Μεσόγειον—Ἑλλάδα.

Συλεια, δι' 62 σκαφῶν 9172 βαγόνια διὰ Μεσογειακοῦ μόνον προορισμούς, με ναῦλον 68.237 λιβρών.

Ἐχομεν ὁμοίως ἐπίσης τὴν τακτικὴν γραμμὴν τοῦ κ. Μαρή Ἐμπερικού ἐκ Δουναβίου πρὸς τὸ Κόντινεντ, ἥτις κατὰ τὸ 1935 ἐπραγματοποίησε 14 προσεγγίσεις εἰς τὸν Δούναβιν, βάσει δὲ τῶν ἀριθμῶν, ποὺ μᾶς ἀνεκοινώθησαν, παρέλαβον 77.015 τ. γεννημάτων καὶ γενικῶν εἰδῶν, με ναῦλον ὑπολογιζόμενον εἰς 54.000 λίρας περίπου.

Εἶναι ἀναμφισβήτητον, ὅτι θὰ ὑπάρχουν καὶ τινα μικρά φορτία ἐκ Δουναβίου, ἅτινα πιθανὸν διέφυγον τῆς ἐρεῦνης μας, τῆς ὁποίας ὁμοίως τοὺς ἀριθμούς δὲν δύναται νὰ ἀλλοιώσῃ ἐπαισθητῶς. Μεταξὺ αὐτῶν καταλόγονται αἱ μεταφορὰ ζῶων δι' Ἑλλάδα καὶ λιμένας τῆς Ἑγγύς Ἀνατολῆς, ὑπολογιζόμεναι εἰς ναύλους 35.000 λιβρών. Ἐπίσης ἕνα μικρὸν φορτίον ζαχάρεως δι' Ἑλλάδα καὶ 6200 τ. γενικά εἶδη δι' Ἀλεξάνδρειαν με ναῦλον 3.200 λιβρών.

Οὕτως ὁ Δούναβις παρέσχεν ἐργασίαν εἰς 116 σκάφη μας διὰ τὴν μεταφορὰν 171.827 τόννων ἐμπορευμάτων καὶ προϊόντων, με ὀλίκον ναῦλον 218.715 λιβρών, ἐξαιρέσει, ὡς πρὸς τὸν ἀριθμὸν τῶν σκαφῶν, τῶν ἀπασχοληθέντων εἰς μεταφορὰς σφαγίων ἐκ Κωνσταντίνης.

Η') Αἱ λοιπαὶ ἀγοραί.

Ἀλλὰ δὲν ἦσαν μόνον αἱ ἀνωτέρω περιγραφεῖσαι κύριαι ἀγοραί, αἵτινες παρέσχον ἐργασίαν εἰς τὴν φορτηγὸν μας ναυτιλίαν. Ἐχομεν ἀκόμη καὶ δευτερεύοντα κέντρα φορτώσεων ἀπὸ τὰ ὁποῖα ἐπέτυχον ἐργασίαν τὰ σκάφη μας.

Οὕτω μετεφέρθησαν τοιμὲν ἐκ Σπαλάτου διὰ Μεσογειακοῦ προορισμούς, κυρίως Παλαιστίνην, 108.000 τ. διὰ 40 σκαφῶν με ναῦλον 25.000 λιβρών. Μεταλλεύματα, ἄλας, φωσφάτα κλπ. ἐκ Κύπρου, Βορ. Ἀφρικῆς, Μάκρης, Χουέλβας 550.000 τ. περίπου δι' 119 σκαφῶν, με ναῦλον 165.424 λιβρὰ καὶ με ποικίλους προορισμούς. Βαμβακόσποροι ἐξ Ἀλεξανδρείας δι' Ἀγγλίαν 4.630.000 κυβ. πόδες, με 13 σκάφη καὶ ναῦλον 30.864 λιβρών.

Ἐκ Ζουγκουλδάκ καὶ Ἐρεγκλί μετεφέρθησαν 320.000 τ. γαιανθράκων διὰ Μεσόγειον, κυρίως δι' Ἰταλίαν 58.000 τ. δι' Ἑλλάδα καὶ 59.000 τ. διὰ Βραζιλίαν, με σύνολον 217 σκαφῶν καὶ ναῦλον 318.000 λιβρών.

Γεννήματα Μεσογείου καὶ διὰ Μεσογειακοῦ προορισμούς μετεφέρθησαν διὰ 19 σκαφῶν μας 54.900 τόννοι, με ναῦλον 20.900 λιβρ. Μεταλλεύματα Ἑλλάδος διὰ Μεσόγειον καὶ Κόντινεντ μετεφέρθησαν διὰ 55 σκαφῶν μας 290.000 τ. με ναῦλον 87.200 λιβρών.

Διὰ τὴν Μασσαβαν, πλὴν τῶν ὅσων ἀνεφέραμεν εἰς τὰς κατὰ τομεῖς ἀγοράς, ἔχομεν ἀκόμη καὶ 20 σκάφη ἀπασχοληθέντα εἰς τὰς Ἰταλικὰς στρατιωτικὰς μεταφορὰς, με εἰσπραχθέντα ναῦλον 45.000 λιβρὰ περίπου.

Μία ποικίλη ἀκόμη ἐπραγματοποιήθη ἐργασία, ἀναφερομένη εἰς 50.000 τ. φωσφάτων, θείου καὶ ἀσφάλτου δι' Ἑλλάδα, δύο φορτίων βακαλάου ἐκ Νέας Γῆς, τριῶν φορτίων ἐκ Σμύρνης διὰ Β. καὶ Ν. Ἀμερικὴν καὶ 32.000 στάνταρτς συλεια ἀπὸ Σουδαν διὰ Μεσόγειον, με συνολικὸν ναῦλον 75.000 λιβρών. Ἐπίσης ἕνα φορτίον 7.000 τ. σιτηρῶν ἐκ Κόντινεντ δι' Ἰταλίαν, ἕνα φορτίον 7200 τ. γενικῶν ἐξ Ἀμβέρσης διὰ Πλέϊτ, ἕτερον 3000 τ. ἐκ Τάιν δι' Ἀλεξάνδρειαν καὶ 3 φορτία σιδήρων 7880 τ. ἐξ Ἀμβέρσης διὰ Μεσόγειον με συνολικὸν ναῦλον 14.000 λιβρών.

Ὅσον ἀφορᾷ τὰ πλοία τακτικῶν γραμμῶν τοῦ κ. Μαρή Ἐμπερικού καὶ τῆς «Ἑλληνικῆς», δὲν ἠδυνήθημεν νὰ ἐξακριβώσωμεν τὸ ποσό τῶν ναύλων ἐκ τῶν ταξιδίων τῶν. Ἐξετέλεσαν ἐν ὅλῳ τὰ μετ' σκάφη τῆς «Ἑλληνικῆς» 11 κυκλικά δρομολόγια, τὰ δὲ τοῦ κ. Ἐμπερικού 29 προσεγγίσεις εἰς Κόντινεντ. Δεδομένου ὁμοίως ὅτι κατὰ τοὺς τελευταίους ἰδία μῆνας τοῦ ἔτους σημερινὴ ἀνεπτύχθη κίνησις ἐκ τῆς Μεσογείου πρὸς τὸ Κόντινεντ κα-

τὰναπαλιν, τὰ σκάφη ταῦτα εἰργάσθησαν ἐντατικῶς, ὥστε σχεδὸν πλήρη φορτίου νὰ ἐκτελοῦν τὰ κυκλικά τῶν ταξίδια.

Τὰ δεξαμενόπλοια

Διὰ πρώτην φοράν ἐφέτος θὰ περιλάβωμεν εἰς τὰς στατιστικὰς μας καὶ τὴν κίνησιν τῶν Ἑλληνικῶν δεξαμενοπλοίων. Ἀπὸ τὰς παρασχεθείσας εἰς ἡμᾶς πληροφορίας ἐκ μέρους τῶν ἐνδιαφερομένων ἐταιριῶν, προκύπτει ὅτι μετέφεραν αὐταὶ κατὰ τὸ παρελθὸν ἔτος 244.000 τ. καυσίμων ἐλαίων, με ὀλίκον προϊόν ναύλου 124.220 λιβρών.

Ἡ ἐπιβατηγὸς ναυτιλία

Ὅπως γράφομεν καὶ εἰς ἄλλην σελίδα, ὑπῆρξε τόση κατὰ τὸ 1935 ἡ ἐκπτώσις τῆς ἐπιβατηγῶν ναυτιλίας ἐκ τῆς διακοπῆς τῶν ὀλίγων πρὸς τὸ ἐξωτερικὸν γραμμῶν, ποὺ μᾶς ἀπέμειναν, καὶ τὸσον δέξυνθη ὁ συναγωνισμὸς εἰς τὴν ἐσωτερικὴν ἀκτοπλοίαν, ὥστε τὰ οἰκονομικὰ ἀποτελέσματα τῶν ἐπιχειρήσεων νὰ μὴ ἀνεμόνοντο ἀλλοῖα ἐκείνων, ποὺ κατωτέρω θὰ ἀπαριθμήσωμεν.

Κατὰ τὸ 1934 αἱ γραμμαὶ Πειραιῶς—Νέας Ὑόρκης, Μασσαλίας καὶ Συρίας ἐξετελοῦντο κανονικῶς ὑπὸ τῆς διαλυθείσης κατὰ τὸ 1935 «Ἐθνικῆς Ἀκτοπλοίας», ἡ δὲ «Ἀκτοπλοία τῆς Ἑλλάδος» διετήρει τὴν γραμμὴν Κύπρου—Συρίας—Παλαιστίνης. Τὸ 1934, ὅλαι αὐταὶ—αἱ ἐλαχίσται βέβαια—ἐξωτερικαὶ γραμμαὶ, εἶχον ἀποδόσει ἕνα ποσὸν 300.000 λιβρῶν ἐκ ναύλων, ἐπιβατῶν καὶ ἐμπορευμάτων. Τὸ 1935, τὸ ποσὸν αὐτὸ κατήλθεν ἀκριβῶς εἰς τὸ ἡμισυ. Ὁ «Βόρων» δὲν ἐξετέλεσε, παρὰ μόνον 5 ταξίδια τῆς Νέας Ὑόρκης, τὸ «Πατρὶς II» 5 ταξίδια Μασσαλίας—Συρίας, διὰ νὰ πωληθῇ κατόπιν εἰς Σουηδοῦς καὶ τὸ «Ἀνδρὸς» 10 ταξίδια Μασσαλίας καὶ 11 Συρίας. Ἀπὸ τὰ ταξίδια αὐτὰ εἰσπράχθησαν περίπου 85.000 λ.

Ὅσον ἀφορᾷ τὴν «Ἀκτοπλοίαν τῆς Ἑλλάδος», εἰσέπραξεν ἐφέτος 75.000 λίρας περίπου ἐκ τῶν γραμμῶν τῆς Αἰγύπτου, τοῦ Βρινδισίου καὶ τῶν ὀλίγων ταξιδίων, ποὺ ἐξετέλεσαν τὰ σκάφη τῆς πρὸς τὰ Δωδεκάνησα, τὴν Κύπρον καὶ τὴν Παλαιστίνην, πρὸ τῆς διακοπῆς τῶν γραμμῶν αὐτῶν.

Αἱ εἰσπράξεις τῆς ἐσωτερικῆς ἀκτοπλοίας δὲν ὑπερέβησαν τὰ 250.000.000 δρ., δεδομένου ὅτι καὶ τὸ κίνημα τῆς 1ης Μαρτίου καὶ ἡ ναυτεργατικὴ ἀπεργία, ἐπ' ἀρκετὸν χρόνον παρημποδίσαν τὴν ἐκτέλεσιν δρομολογίων.

Τὸ ἀκαθάριστον ἐπομένως εἰσόδημα τῆς ἀτμήρους ναυτιλίας μας, τὸ προκύπτει ἐκ τῆς ὅλης—κατὰ τὸ δυνατόν—ἀπκριβωμένης ἐρεῦνης μας, ἀνῆλθε κατὰ τὸ 1935 εἰς 7.749.072 λίρας Ἀγγλίας καὶ 250.000.000 δρχ., χωρὶς νὰ συνυπολογίσωμεν τὰς μεταφορὰς τοῦ ἐγγυρίου οἴτου, πορσελάνης ἐκ Θήρας, λιγνίτου ἐξ Ἀλβερίου καὶ τινων μικροφορτίων τῆς ἐσωτερικῆς ἀκτοπλοίας. Οἱ ἀριθμοὶ οὗτοι συγκρινόμενοι πρὸς τὸ περυσινὸν εἰσόδημα, ὅπερ εἶχεν ἀνέλθει εἰς 7.568.653 λίρας καὶ 245.000.000 δραχμῶν, ἐμφανίζουν μίαν αὐξησιν κατὰ 200.000 λίρας περίπου πλεονεχθέντων κυρίως ἀπὸ ἐνίσχυσιν τοῦ εἰσοδήματος τῆς φορτηγῶν ναυτιλίας. Θὰ ἦτο ἡ αὐξησις αὕτη διπλάσια, ἐάν καὶ αἱ ἐργασίαι τῆς ἐπιβατηγῶν ναυτιλίας ἔβαιον ἐπιτυχῶς.

Εἰσπράξεις καὶ κέρδη.

Παρά τὴν τοιαύτην ὁμοίαν τὸ εἰσοδήματος τῆς ναυτιλίας αὐξήσιν καὶ τὴν καλυτέραν ἀπόδοσιν τῆς ἐκμεταλλεύσεως τοῦ Ἑλληνικοῦ φορτηγοῦ, δὲν δυνάμεθα ἀκόμη νὰ ὁμιλήσωμεν περὶ κερδῶν, διότι τὰ πλῆγματα τῆς τετραετοῦς κρίσεως βαθύτατα κατέλιπον ἱχνη, ὥστε ἡ ἐξάλειψις τῶν νὰ προϋποθέτῃ καλὴν τὴν ἀνάρρωσιν. Ἐφ' ὅσον δ' ἀκόμη ἀκέραιον παραμένει τὸ πρόβλημα τῆς ἀνανεώσεως τοῦ ὕλικου τῆς ναυτιλίας μας, δὲν μᾶς ἐπιτρέπεται νὰ ὁμιλῶμεν περὶ κερδῶν. Θὰ ἀποθαρσυνόμεν με πιστὴν φιλαργύρου τοῦ μέγιστον τῆς ἀποδοτικότητος τῶν σημερινῶν μας πλοίων, διὰ νὰ καταστήσωμεν σὺν τῷ χρόνῳ πραγματικὴν τὴν μέγα τῆς ναυτιλίας μας ζήτημα: τὴν ἀπόκτησιν συγχρονισμένων α) π

Τὸ ἐκ τῆς Ναυτιλίας συνάλλαγμα

Ἡ ἐφετεῖν κίνησις τῆς φορτηγῶν μας ναυτιλίας, ἀποτελοῦσης μίαν ἀπὸ τὰς σοβαρὰς πηγὰς εἰσοδῶν συναλλάγματος εἰς τὴν χώραν, ἔχει νὰ ἐπιδείξῃ τὸ εὐχάριστον γεγονός, ὅτι λόγῳ καὶ τῆς διεθνούς πολιτικῆς ἀνωμαλίας, ἥτις κύριον ἔσχε τὸν ἀντίκτυπον τῆς εἰς τὴν Μεσόγειον, εἰργάσθη ἐντατικώτατα εἰς τὰς πλησίον τῆς χώρας μας θαλάσσας. Τὰ μικρὰ μεγέθους σκάφη, ἅτινα ἔχουν ἀφετηρίαν τῆς ἐργασίας τῶν τοῦς Ἑθνικοῦς λιμένας, δὲν ἐγνώρισαν κατὰ τὸ 1935 ἡμέρας ἀργίας καὶ ἀφθονον ἐναπέθετον τὸ προϊόν τῶν ναύλων τῶν εἰς τὴν Ἑλληνικὴν ἀγοράν. Ἀξιοσημείωτος δ' ἐπίσης ὑπῆρξεν ἡ ἐκ τῶν Ἑθνικῶν λιμένων διέλευσις μεγάλων φορτηγῶν, ναυλωθέντων ἐκ Μαύρης Θαλάσσης.

Οἱ πραγματοποιηθέντες ναῦλοι ἐκ τῆς Μεσογειακῆς ναυτιλίας καὶ τῆς διατηρήσεως, ὡς βάσιν τῆς ἐργασίας τῆς, τὰ ἐξαγωγικά κέντρα τοῦ Εὐρείου ἀνῆλθον ἐφέτος εἰς 3.200.000 λιβρῶν, ἐκ τῶν ὁποίων πάλιν 1.700.000 λίραι ἀναφέρονται εἰς ναύλους μεταξὺ τῆς Μεσογείου. Ὅσον καὶ ἂν θέλωμεν μετρίως νὰ ὑπολογίσωμεν τὸ καταλειπόμενον εἰς Ἑλλάδα ἐκ τῆς ἐργασίας ταύτης ποσοστὸν, δὲν δυνάμεθα νὰ τὸ περιορίσωμεν κάτω τοῦ 35 οἰο διὰ τὰς καθαρὰς Μεσογειακὰς μεταφορὰς, εἰς 25 οἰο διὰ τοὺς ἐκ τῆς Μεσογείου καὶ πέραν αὐτῆς προορισμούς καὶ εἰς 12 οἰο δι' ὅλην τὴν λοιπὴν ἐργασίαν τῆς ναυτιλίας μας.

Τὸ εἰσαχθέν ἐπομένως συνάλλαγμα δύναται βασίμως νὰ ὑπολογισθῇ, ὅτι ἀνῆλθεν εἰς 1.500.000 λιβρῶν, χωρὶς νὰ προστεθῇ εἰς τὸ ποσὸν τοῦτο τὰ δαπανώμενα ὑπὸ τῶν ἐφοπλιστῶν ἐν Ἑλλάδι, τὰ εἰσαγόμενα παρ' αὐτῶν κεφάλαια διὰ παντὸς εἶδους ἐργασίας καὶ τέλος ἡ μεταφορὰ ὧρων τῶν πρώτων ὧρων, ποὺ ἀναγκαῖον εἰς τὴν Χώραν (γεννημάτων, γαιανθράκων, συλεια κ.λπ.) ἡ συντελούμενη δι' Ἑθνικῶν ἀποκλειστικῶς πλοίων.

ΤΟ ΝΑΥΠΗΓΙΚΟΝ 1935

ΤΟΥ Κ. Ν. Ι. ΚΟΣΚΟΡΟΥ ΝΑΥΠΗΓΟΥ

Τὸ διαρρέυσαν ἔτος ἀπὸ ναυπηγικῆς ἀπόψεως ὑπῆρξεν ἀπλῶς μετρίως ἱκανοποιητικόν, τοῦλάχιστον κατὰ τὰ τρία πρῶτα τρίμηνα αὐτοῦ. Ἡδὴ κατὰ τὸ τρίτον τρίμηνον ἡ κατάστασης ἤρχισεν αἰσθητῶς βελτιομένη, λόγῳ τῆς ἐνάρξεως τελεσφορήσεως τοῦ Ἀγγλικοῦ σχεδίου «διαλύσεων - ναυπηγήσεως», ἀποτέλεσμα τοῦ ὁποῦ ὑπῆρξεν ἀπ' ἐνὸς μὲν ἡ αὔξησις τῶν τιμῶν τῶν παλαιῶν σκαφῶν, λόγῳ τῆς αὐξήσεως ζητήσεως τῶν ὑπὸ Ἀγγλῶν πλοιοκτητῶν ἐπιθυμούντων νὰ ἐπωφεληθῶσι τοῦ χορηγουμένου, ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ σχεδίου τούτου, δανείου. Ἐλαττωθείσης δ' οὕτω σημαντικῶς τῆς μεταξὺ καινουργῶν καὶ παλαιῶν σκαφῶν διαφορᾶς τιμῆς, τὸ λυσιτελεῖς τῆς ναυπηγήσεως νέων σκαφῶν κατέστη δῆλον. Οὕτως οἱ μὲν Ἀγγλοὶ ἐφοπλισταί, ἐπωφελοῦμενοι τῶν ὑπὸ τοῦ σχεδίου προσφερομένων πλεονεκτημάτων, ἤρχισαν ἤδη, τὴν ἀνανέωσιν τῶν πλοίων των, οἱ δὲ λοιποὶ, πωλοῦντες τὰ πεπαλαιωμένα ἰδικὰ των εἰς ὑψηλὰς σχετικῶς τιμὰς, ἀντιμετωπίζουν καὶ οὗτοι τὴν, ἀντὶ σχετικῶς περιορισμένης ἐπὶ πλέον δαπάνης, ἀντικατάστασιν τῶν ἰδικῶν των. Εἰς ὅλα τὰ ἀνωτέρω συνετέλεσεν ἐπιθυμούντως καὶ ἐν μεγάλῳ σχετικῶς μέτρῳ, τὸ φάσμα τοῦ σοδοῦντος πολέμου, ὅπερ, φυσικὰ ἐνέτεινε τὴν πάντοτε ὑφισταμένην κερδοσκοπικὴν διάθεσιν ἐκμεταλλεύσεως τῶν ἐκαστοτε τυχόν παρουσιαζομένων ἀνωμάλων περιστάσεων. Οὕτω τὸ τρίτον ναυπηγικὸν τρίμηνον παρουσίασε τάσιν σημαντικῆς βελτιώσεως, ἥτις ἂν καὶ καθαρῶς ἀπὸ ἀπόψεως ἀριθμῶν στατιστικῶν ἴσως δὲν παρουσιάζει οὐσιώδη τινὰ αὔξησιν ὡς πρὸς τὸ ἀντίστοιχον τρίμηνον τοῦ παρελθόντος ἔτους, ἐν-τούτοις ἔχει καὶ ὡς τάσις καὶ ὡς κατεῖδησις μόνον βασικὴν σημασίαν, ἰδίως διὰ τὰς προβλέψεις τῶν ναυπηγῶν κατὰ τὸ προσεχές ἔτος.

Ὅ,τι δεδαίως ἰσχύει διὰ τὴν Ἀγγλίαν ἰσχύει καὶ διὰ πλείστα ὅσα τῶν ναυτικῶν κρατῶν, ἔνθα διάφορα σχέδια παρεμφερῆ πρὸς τὸ Ἀγγλικὸν εὐρίσκονται ἐν ἰσχύϊ, ὅπως π. χ. ἐν Γαλλίᾳ ὁ νόμος «Τάσσο», ἐν Βελγίῳ τὸ σχέδιον παροχῆς 50.000.000 φράγκων ὑπὸ μορφῇ προκαταβολῶν, τὸ Ἰαπωνικὸν πρόγραμμα, πενταετοῦς διαρκείας, τὸ Γερμανικὸν σχέδιον Κρατικῆς ἀγωγῆς, τὸ Σουηδικὸν ἀκόμη, τοῦ ὁποῦ αἱ λεπτομέρειαι εἰσέτι συζητοῦνται ὡς καὶ πᾶσαι αἱ λοιπαὶ ποικιλομορφαὶ ἀρωγαὶ καὶ κρατικαὶ ἐπιχορηγήσεις.

Τοῦ τετάρτου τούτου τριμήνου, ἐλλείπουσι μέχρι τῆς στιγμῆς πληρῆ στατιστικὰ στοιχεῖα. Τὰ μέχρις Ὀκτωβρίου συγκεντρωθέντα παρὸν οἰάζουν τοὺς ἐξῆς ἐνδεικτικὸς ἀριθμοὺς:

Ἐκτὸς τῆς Σοβιετικῆς Ρωσίας, δι' ἣν δὲν ὑπάρχει ἀκριβὴς στατιστικὴ, τὸ σύνολον τῶν ὑπὸ κατασκευὴν ἀνά τὸν Κόσμον πλοίων ἦτο κατὰ τὴν 1ην Ὀκτωβρίου 1935 1.197.969 τόννοι γκρῶς, ἐκ τῶν ὁποίων τὰ 44.3 τοὶς ἑκατὸν ἐναυπηγούντο εἰς Βρεταννικὰ Ναυπηγεῖα. Οἱ ἀντίστοιχοι ἀριθμοὶ τοῦ παρελθόντος ἔτους κατὰ τὴν αὐτὴν ἡμερομηνίαν ἦσαν 1.311.387 μὲ 46.1 ο/ο ναυπηγούμενα εἰς Βρεταννικὰ ναυπηγεῖα. Δέον νὰ σημειωθῇ ἐνταῦθα ὅτι ὁ ἀριθμὸς οὗτος 1.197.969 ὑπέστη ἀ-

μεσον αὔξησιν 100.000 τόννων, λόγῳ τελευταίων παραγγελιῶν λαβουσῶν χώραν κατὰ τὸν Σεπτέμβριον καὶ Ὀκτώβριον, ἐξ ὧν ἡ σπουδαιότερα ἀφορᾷ τὴν κατασκευὴν διὰ λογαριασμὸν τῆς Orient Line, μετὰ τὴν ἀποπεράτωσιν τοῦ ἀπὸ Πέρσας καθελκυσθέντος «ORION» ἐνὸς ὁμοίου πλοίου.

Οὕτως ἡ οὐσιαστικὴ διαφορὰ μεταξὺ τῶν ναυπηγήσεων τῶν στατιστικῶν Ὀκτωβρίου 1935 καὶ 1934 περιορίζεται εἰς ἀμελητέαν ποσότητα, σημειωτέον δὲ ὅτι τὸ ἔτος 1934 ἐθεωρήθη ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ τρία ἀμέσως προηγούμενα ἀρκούντως ἱκανοποιητικόν. Τοῦτο ὅμως δὲν σημαίνει ἀπαραίτητως, ὅτι καὶ ἡ κατάστασης τῆς παγκοσμίου ναυπηγικῆς διομηχανίας ὑπῆρξεν ἀνθηρὰ, ἐν συγκρίσει μὲ τὰ ἀμέσως μετὰ τὸν πόλεμον ἔτη, δεδομένου ὅτι τὰ Βρεταννικὰ π. χ. ναυπηγεῖα μόλις ἀπασχολοῦσι πλήρως μόνον τὸ 50 ο/ο τοῦ τεχνικοῦ προσωπικοῦ αὐτῶν, διὰ τὰς ἐργασίας των, συμπεριλαμβανομένων εἰς αὐτὰς καὶ τῶν ναυπηγῶν πολεμικῶν σκαφῶν, αἵτινες ἐπ' ἐσχάτων ἰδίως, ἤρχισαν ἐντεινόμεναι αἰσθητῶς.

Πάντως, ὡς καὶ ἀνωτέρω ἀνεφέρθη, ἡ ναυπηγικὴ κατάστασης τοῦ τρίτου τριμήνου, παρ' ὅλην τὴν ἑλλειψιν πλήρων στατιστικῶν στοιχείων, εἶνε τοιαύτη, ὥστε ἀπ' ἐνὸς μὲν νὰ παρουσιάσῃ τελικῶς τὸ ἔτος 1935 ὡς μετρίως ἱκανοποιητικόν, ἀπ' ἑτέρου νὰ προοιωνίζεται διὰ τὸ 1936 ἡμέρας, ἥς ἡ παγκόσμιος ναυπηγικὴ διομηχανία δὲν εἶχεν ἀπὸ πολλοῦ ἴδῃ.

Μέχρι τοῦ Ὀκτωβρίου 1935, κυριώτεραι ἀπὸ ἀπόψεως ναυπηγήσεων χώραι ἤρχοντο κατὰ κατιούσαν σειρὰν αἱ ἐξῆς:

- 1) Μεγάλη Βρεταννία μὲ 515.000 τόννους γκρῶς ὑπὸ ναυπηγήσιν.
- 2) Γερμανία μὲ 268.340 τόννους γκρῶς. 3) Σουηδία μὲ 89.000 τόννους γκρῶς. 4) Ὁλλανδία μὲ 62.645 τόννους γκρῶς. 5) Ἰαπωνία μὲ 61.305 τόννους γκρῶς. 6) Δανία μὲ 54.533 τόννους γκρῶς.

Τὰ κύρια χαρακτηριστικὰ τοῦ διαρρέσαντος ἔτους 1935 ἀπὸ ναυπηγικῆς ἀπόψεως εἶνε:

α') Σημαντικὴ αὔξησις κατασκευῆς δεξαμενοπλοίων ἡδημένης χωρητικότητος (12—14.000 τ. φορτίου) προωθουμένων ὡς ἐπὶ τὸ πλεῖστον, διὰ μηχανῶν Ντῆζελ. (Εἰς τὰς κατασκευὰς ταύτας ἡ Σουηδία καὶ ἡ Δανία λαμβάνουσι συνεχῶς αὐξοῦσας σημασίας θέσιν).

β') Κατασκευὴ πολλῶν λαίηνων, διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν ἀποικιακῶν γραμμῶν ἢ γραμμῶν Νοτίου Ἀφρικῆς, Αὐστραλίας καὶ Ἀπὸ Ἀνατολῆς. Αἱ κατασκευαὶ αὗται ἀφορῶσι κυρίως μεγάλᾳ σκάφῃ 18—24.000 τόννων, μεγάλῳ σχετικῶς ταχύτητος 21—24 κόμβων, προωθούμενα δι' ἀτμοῦ (στροβίλων μετὰ μειωτήρων στροφῶν) ἢ στροβιλοηλεκτρικῶν, ὡς π. χ. τὸ «STRATHMORE», τὸ ἀδελφὸν πλοῖον τοῦ «ORION» (24.000 τόννων), τὸ «STIRLING CASTLE», ἕνα ἀδελφὸν πλοῖον τούτου, 25.000 τ. γκρῶς, τὰ τρία Γερμανικὰ ἀδελφὰ πλοῖα «SCHARNHORST», «GNEISENAU» καὶ «POTSDAM» (18.000 τ. γκρῶς), κτλ.

γ') Σχετικῶς ἀθρόα κατασκευαὶ μικτῶν φορτηγῶν γραμμῆς 5.000—13.000 τόννων, ἐξελιγμένου τύπου, παρουσιάζοντων πολλὰς τελειοποιήσεις, ὅσον ἀφορᾷ τὰς ἀνέσεις διὰ τοὺς ἐπιβάτας καὶ τὰς εὐκολίας στοιβασίας εἰδικῶν φορτίων, κατεψυγμένων, φρούτων κτλ. Τὰ πλείστα τῶν πλοίων τούτων εἶνε δηζελοκίνητα μὲ μηχανὰς διαφόρων τύπων, ἐκ τῶν γνωστῶν ἐν τῇ ναυτιλίᾳ ἐπικρατούντων.

Ὅπως π. χ. τὸ «ROSLIN CASTLE», τὰ γνωστά μας ὡς προσεγγίζοντα εἰς Πειραιᾶ, «BIRKALAND» καὶ «VINGALAND», τὰ ἐξ Ἰαπωνικῶν, ὧν τὰ πρῶτα καθελκυσθήσαν κατὰ τὸ 1934, τὰ δὲ δύο τελευταῖα, τὸ «NOSHIRO» καὶ τὸ «NOSIMA MARU» καθελκυσθήσαν κατὰ τὸ ἑξῆς ἔτος.

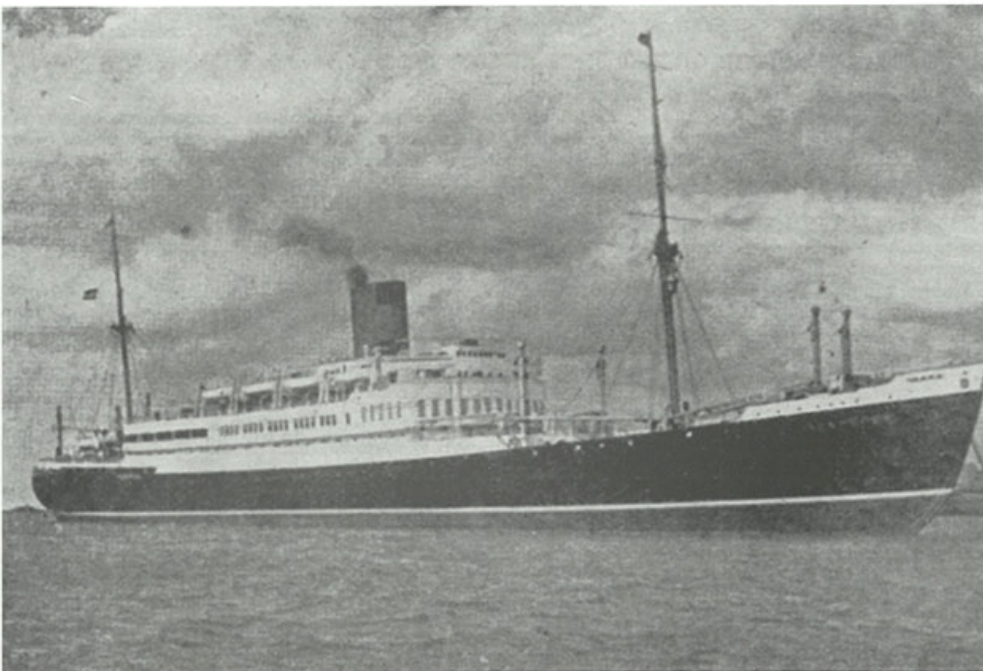
δ') Ἡ συνεχῶς αὐξοῦσα χρησιμοποίησις τῶν κινητήρων Δῆζελ διὰ τὴν πρόωσιν πλοίων, ἰδίως τῶν φορτηγῶν γραμμῆς, τῶν δεξαμενοπλοίων καὶ τῶν ἐτράμπς εἰσέτι.

ε') Ἡ δημιουργία καὶ ἐφαρμογὴ, πλὴν τῶν διαφόρων βελτιώσεων εἰς τὰς συνήθεις παλινδρομικὰς ἀτμομηχανάς, νέου τύπου ἀτμοστροβίλων ὑπὸ τοῦ πασιγνώστου οἴκου Πάρσον 1500—2000 ἵππων, καταλλήλων διὰ ἐτράμπς, ὅστις δοκιμασθεὶς ἀπέδωσε λίαν ἱκανοποιητικὰ ἀποτελέσματα.

Ἐξετάσωμεν ἤδη ἐν γενικαῖς γραμμαῖς τὰς γενικὰς κατευθύνσεις τὰς ἀκολουθηθείσας κατὰ τὰς ὡς ἄνω κατασκευὰς τῶν ἀπὸ ἀπόψεως σκάφους, ὅσον καὶ μηχανῶν, ὡς καὶ τὰς ὑπὸ μελέτην τοιαύτας.

ΣΚΑΦΟΣ.—Α') ΣΧΗΜΑ.—ΝΑΥΠΗΓΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ.

Ὁ τύπος «Μάγιερφορμ», ὁ τῶσον πολὺ



ΤΟ ΓΕΡΜΑΝΙΚΟΝ ΥΠΕΡΩΚΕΑΝΙΟΝ «SCHARNHORST» 18.000 τόννων γκρῶς, ΕΦΩΔΙΑΣΜΕΝΟΝ ΜΕ ΣΤΡΟΒΙΟΛΗΚΤΡΙΚΗΝ ΠΡΩΨΙΝ. Τοῦτο μετὰ τῶν ἀδελφῶν του πλοίων «POTSDAM» καὶ «GNEISENAU» προορίζονται διὰ τὰς γραμμὰς τῆς Ἀπὸ Ἀνατολῆς. Εἶνε τὸ μεγαλύτερον πλοῖον μὲ πρῶραν MAIER.

της μόδας κατά το 1933 — 1934, δὲν φαίνεται νὰ ἀποκτᾷ νέους ὁπαδοὺς διὰ νεοαναπηγήτα πλοία τοῦλάχιστον. Ἀπεναντίας μάλιστα φαίνεται νὰ χάσῃ μέρος τῶν παλαιῶν του ὁπαδῶν.

Ἐκ τῶν μέχρι σήμερον πειραμάτων καὶ δεδομένων δύναται τις νὰ συμπεράνῃ, ὅτι τὸ σχῆμα τοῦτο εἶνε ἀναμφισβήτητον ἀποδόσεως ἐφαρμοζόμενον ἐπὶ παλαιῶν μετασκευασμένων σκαφῶν, ἀλλ’ ἐπὶ νέων σκαφῶν οὐδὲν ἕν ἐν ὑπεροχῇ ἐν συγκρίσει μὲ τοὺς νέους τύπους ναυπηγικῶν γραμμῶν τύπου π. χ. «YOURKEVITCH» ἢ «ARCFORM» παρουσιάζει. Πάντως αἱ ὑφιστάμεναι εἰσέτι ἀμφιβολίαι ἐλπίζεται νὰ διασκαδασθῶσι λίαν προσεχῶς, δεδομένου ὅτι τρία Γερμανικὰ ἀδελφὰ πλοία τὸ «SCHARNHORST», τὸ «POTSDAM» καὶ τὸ «GNEISE-NAU» κατεσκευάσθησαν τὸ μὲν πρῶτον μὲ σχῆμα καὶ πῶραν Μάγιερ, τὰ δὲ λοιπὰ μὲ συνήθεις ἐξελιγμένας ναυπηγικὰς γραμμάς.

Ἐπειδὴ ἐγένετο κατὰ τὸ διαρρεῦσαν ἔτος καὶ θὰ ἐξακολουθήσῃ ἀσφαλῶς νὰ γίνεται ἀρκετὸς λόγος, διὰ τὸν τύπον τοῦτον ναυπηγικῶν γραμμῶν παραβέτομεν κατωτέρω συγκριτικὰς γραμμάς τοῦ τύπου Μάγιερ καὶ τοῦ συνήθους τύπου, ἐπεξηγοῦντες συνάμα προχείρως, ὅτι γενικῶς ἡ διαφορά τοῦ τύπου τοῦτον ἐν συγκρίσει πρὸς τὸν συνήθη δὲν ἔγκειται μόνον εἰς τὴν γνωστὴν ἑξακονταία καὶ προπέτεια τῆς πρῶρας, ἀλλὰ καὶ εἰς τὸ σχῆμα τῶν πρῶρων νομέων, οἵτινες εἶνε τριγωνικοὶ παρὰλληλοι μεταξὺ τῶν, ἔχοντες μίαν γωνίαν 50 μοιρῶν περίπου μὲ τὸν ἄξονα τοῦ πλοίου.

Ἐκεῖνο, τὸ ὁποῖον κυρίως διατείνονται οἱ ὁπαδοὶ τῆς Μάγιερφορμ, δὲν εἶνε τὸσον ἡ ἐλάττωσις τῶν παθητικῶν ἀντιστάσεων τοῦ πλοίου, ὅσον ἡ δειλίαισις τῶν ναυτικῶν ιδιοτήτων καὶ ταχύτητος ἐν σχετικῇ θαλάσσοταραχῇ.

Ἀντιθέτως, ὁ τύπος Arcform, ὁ ἀπὸ τινων ἐτῶν ἐπινοηθεὶς ὑπὸ τοῦ διαπρεποῦς Ἀγγλοῦ Ναυπηγοῦ Sir Isherwood κατακτᾷ συνεχῶς περισσότερας συμπαθείας, ἐκταθείσης ἤδη τῆς ἐφαρμογῆς του καὶ εἰς τὰ δεξιομενόπλοια. Τὸ «G. S. Walden» (10.627 τόνων γκρός εἶνε τὸ πρῶτον δεξιομενόπλοιο τὸ κατασκευασθὲν ἐφέτος βάσει σχεδίου Arcform.

Ἐκεῖνο ὅμως, ὅπερ καθίσταται διαρκῶς καταφανέστερον εἰς τὰς νέας ναυπηγήσεις εἶνε ἡ συνεχὴς αὖξουσα μέρημα καὶ ἐπινοητικότης εἰς τὴν ἐλάττωσιν γενικῶς τῶν παθητικῶν ἀντιστάσεων, τὸσον τῶν ὑφάλων προεξοχῶν καὶ ἐξαρτημάτων τοῦ πλοίου (πηδάλια, ποδὸστήματα, στορεῖς ἀξόνων κτλ.), ὅσον καὶ εἰς μικρότερον βαθμὸν τῶν ἐπὶ τοῦ καταστρώματος ὑπερκατασκευασμάτων διὰ τῆς προσδόσεως, κατὰ τὸ δυνατόν, τῶν καταλληλοτέρων ἀντιστοίχων ὑδροδυναμικῶν καὶ ἀεροδυναμικῶν σχημάτων.

Ἐνδεικτικὰ τῆς τοιαύτης τάσεως εἶνε διάφοροι κατὰ τὸ μᾶλλον ἢ ἥττον ριζικαὶ μετασκευαὶ ἐξικνούμεναι πολλάκις καὶ μέχρι τῆς ἐκ νέου ναυπηγήσεως ὁλοκλήρου τῆς πρῆμνης τοῦ πλοίου. Κατωτέρω παραβέτομεν δύο χαρακτηριστικὰς φωτογραφίας τοῦ μότορσιπ «SILVERLARCH» ληφθεῖσας κατὰ τὴν ἐκτέλεσιν μιᾶς τοιαύτης μετασκευῆς συνεπαγομένην τὴν ἀλλαγὴν ὅλου τοῦ σχήματος τῆς πρῆμνης μετὰ τὸν ἀντιστοίχον νομέων. Ὡς εἰς τὰς φωτογραφίας ταύτας καθαρῶς διακρίνεται μέρος τῶν παλαιῶν νομέων ἀφίεται εἰς τὴν θέσιν του μέχρι πλῆρους ἀποπερατώσεως τῆς νέας κατασκευῆς καὶ τοῦτο διὰ νὰ μὴ ἐλαττωθῇ ἡ ἀντοχὴ τοῦ σκάφους κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς μετασκευῆς.

6') ΣΚΑΦΟΣ. ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ

Ὅσον ἀφορᾷ τὰς μεθόδους κατασκευῆς αὗται δὲν ὑπέστησαν σημαντικὴν ἐξέλιξιν κατὰ τὸ διαρρεῦσαν ἔτος.

Διὰ μὲν τὰ συνήθη πλοία, πλὴν τῶν δεξιομενοπλοίων, ἐξακολουθεῖ ἡ ἀπὸ ἡμισείας ἐκατονταετηρίδος κλασσικὴ πλέον μέθοδος τῶν ἐγκαρσίων νομέων μὲ τὰς διαφόρους παραλλαγὰς τῶν, ἐπὶ δὲ τῶν δεξιομενοπλοίων γίνεται πάντοτε χρήσις σχεδὸν ἀποκλειστικῶς τοῦ συστήματος τῶν διαμήκων νομέων τύπου Isherwood ἢ ἐτέρων παρεμφερῶν.

Καὶ ἐφέτος ἐξηκολούθησαν, ὑπὸ μορφὴν πειραματισμοῦ θεαίως, εἰσέτι, διάφοροι ναυπηγήσεις δι’ ἡλεκτροσυγκολήσεως καὶ μόνον. Τὸ μεγαλύτερον πλοῖον κατασκευασθὲν κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ τρέχοντος ἔτους καὶ καθελκυθὲν τὴν 1ην Ἰουλίου π. ἔ. ἐκ τῶν Ναυπηγείων Swan, Hunter & Wigham Richardson, εἶνε τὸ «Joseph Medill», τοῦ ὁποίου ὅμως καὶ ἀγνοεῖται ἡ τύχη, ἀφ’ ἧς ἡμέρας πρὸ μηνῶν ἀπέπλευσε διὰ τὸ πρῶτον πρὸς τὴν Β. Ἀμερικὴν ταξιδίδιόν του.

Τοῦτο κατασκευάσθη διὰ λογαριασμὸν μιᾶς ἐταιρείας χαρτοβιομηχανίας τοῦ Καναδά, διὰ τὴν μεταφορὰν πλοῦτος χάρτου, σιτηρῶν καὶ γαιάνθρακος. Ἦτο μήκους 259 ποδῶν, πλάτους 44 καὶ βάθους 22'. Λέγεται ὅτι τὸ φορτίον σιτηρῶν, ὅπερ θὰ ἤδύνατο τὸ σκάφος τοῦτο νὰ φέρῃ εἶνε κατὰ 35 000 μεγαλύτερον τοῦ φορτίου ἀντιστοίχου σκάφους

ὁρθοδόξου κατασκευῆς. Ἐπίσης τὰ αὐτὰ ναυπηγεῖα παρέδωσαν πρὸ τινος καὶ τὸ ἐπίσης δι’ ἡλεκτροσυγκολήσεως κατασκευασθὲν πλοῖον «MOIRA», ὅπερ φέρεται ὡς κατὰ 20 000 ἐλαφρότερον εἰς ὁλικὸν βάρος οἰουδήποτε ἄλλου πλοίου κατεσκευασμένου διὰ καρφώσεως καὶ τῶν αὐτῶν διαστάσεων.

Ἄν καὶ ἡ ναυπηγικὴ τέχνη εἶνε μᾶλλον συντηρητικὴ εἰς τὰς περισσότερας τῶν ἐκδηλώσεών της, ἐν τούτοις πλείστοι εἶνε οἱ νέοι ὁπαδοὶ τῆς μεθόδου ταύτης κατασκευῆς. Λόγω δὲ τῶν ἀναμφισβήτητων πλεονεκτημάτων της, προώρυσται ἡ μέθοδος αὕτη νὰ ἐπεκταθῇ σημαντικῶς κατὰ τὸ ἐγγύτατον μέλλον.

Ἐπίσης παρετηρήθη ἐφέτος ἀφ’ ἐνὸς μὲν ἐντατικῇ χρήσις ἐιδικῶν χαλύβων ὑψηλῆς ἀντοχῆς, διὰ τὰ μέρη ἐκεῖνα, τῶν μεγάλων ἰδίων σκαφῶν, τὰ ὑφιστάμενα τὰς μεγαλύτερας κοπώσεις, εἰς δὲ μικρά τινα σκάφη καὶ θαλαμηγὰ αὖξουσα χρήσις κραμάτων τοῦ τύπου Ἀργιλίου — Μαγνησίου.

Τὸ κυριώτερον ἐμπόδιον κατὰ τῆς γενικεύσεως τῶν κραμάτων τούτων εἶνε, ὡς γνωστόν, τὸ ὑπερογκον τῆς τιμῆς ἀφ’ ἐνὸς καὶ ἡ ἐπ’ αὐτῶν καταστρεπτικὴ ἐπίδρασις ἀλκαλικῶν διαλύσεων, ὅπως εἶνε τὸ θαλάσσιον ὕδωρ.

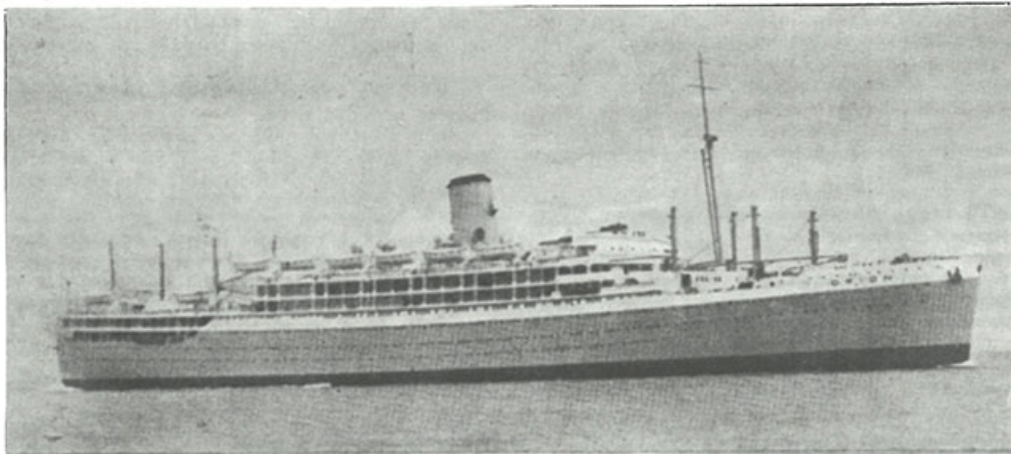
Ἐπίσης δέον ἐνταῦθα νὰ ἀναφερθῇ ἡ συνεχὴς αὖξουσα χρήσις ὀλισθανόντων συνδέσμων (expansion joints) εἰς τὰ ὑπερκατασκευάσματα τῶν μεγάλων λάνεων διὰ τὸν περιορισμὸν τῆς μεταδόσεως ἐν περιβολικῶν κοπώσεων εἰς τὰ τόσον μακρὰν τοῦ οὐδετέρου ἄξονος κείμενα ὑπερκατασκευάσματα αὐτῶν. Συναφῶς ἀναφέρονται τὴν προσθήκην ἐνὸς τρίτου τοιοῦτου συνδέσμου εἰς τὴν «Normandie» κατὰ τὴν τελευταίαν αὐτοῦ μετασκευὴν, ἥτις ἐν συνδυασμῷ μὲ τὴν ἀλλαγὴν φορᾶς περιστροφῆς τῶν ἐλικῶν ἐλπίζεται ὅτι θὰ ἀπαλείψῃ τοὺς ἀρχικῶς παρουσιασθέντας κραδασμούς.

Τέλος εἰς τὴν κατασκευὴν τῶν νέων μεγάλων πλοίων καταβάλλεται ἰδιαίττως ὅλως μέρημα τὸσον διὰ τὴν πρόληψιν, ὅσον καὶ διὰ τὴν ἐγκαρσίων ἀνακαλύψιν καὶ καταπολέμησιν τῶν πυρκαϊῶν. Τοῦτο ὑπεροχὴ εὐθὴς πρὸς ὅσον ἐκ τῶν ἀλλῶν ἀλλήλων κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη πυρκαϊῶν ἐπὶ ἐνίων Γαλλικῶν ὑπερωκεανίων.

ΜΗΧΑΝΑΙ

ΠΡΟΩΣΕΩΣ

Διὰ τὰς μηχανὰς προώσεως τῶν πλοίων ἔχομεν ν’ ἀναφέρωμεν ὅτι αἱ μηχαναὶ Διζελ τὸσον αἱ δίχρονοι, ὅσον καὶ αἱ τετράχρονοι συνεχῶς ἀποκτῶσιν αὖξουσαν προτίμησιν, ἰδίως διὰ τὰ φορ-



ΤΟ ΑΠΟΠΕΡΑΤΩΘΕΝ ΛΑ-Ι-ΝΕΡ ΤΗΣ ORIENT LINE «ORION» 24.000 τόνων.

τηγὰ λάνεων.

Αἱ παλινδρομικαὶ ἀτμομηχαναὶ παλαιόσαι κυριολεκτικῶς ἀκόμη καὶ ἐν Ἀγγλίᾳ διὰ νὰ ἐπιζήσωσι, καὶ ἐπὶ τῶν φορτηγῶν εἰσέτι υἱοθετοῦσαι διαφόρους, κατὰ τὸ μᾶλλον ἢ ἥττον ἐπιτυχεῖς συνδυασμούς μὲ ἀτμοστροβίλους χαμηλῆς πίεσεως, μὲ ἐνδιαμέσους συμπιεστάς, μὲ ὑπέρθερμον ἀτμῶν καὶ μηχανοειδεῖς βαλβίδας (poppet valves), μὲ βοηθητικὸν δευτερεύοντα ἄξονα καὶ ἔλικα κινουμένην ὑπὸ στροβιλογεννητρίας ἐξαγωγικοῦ ἀτμοῦ, μηχαναὶ διπλοσύνθετοι τύπου White ἢ Christiansen — Meyer κ.τ.λ.

Εἰς τὴν Ἀγγλίαν, ἐνθα θεαίως, τὸ ζήτημα τῆς ἀποκλειστικῆς χρησιμοποίησεως τοῦ γαιάνθρακος, εἶνε ζήτημα πρωτίστης Ἑθνικῆς σπουδαιότητος, τοῦλάχιστον μέχρις ὅτου ἡ ἐκ γαιάνθρακος παρασκευὴ ὑγρῶν ὑδρογονανθράκων τῆς μορφῆς τοῦ πετρελαίου καταστῇ βιομηχανικῶς λυσιτελὴς, καταβάλλεται πᾶσα δυνατὴ προσπάθεια βελτιώσεως τῆς ἀποδόσεως τῶν ἀτμοκινήτων μηχανῶν καὶ τῶν ἀνθρακοτροφόμενων λεβήτων.

Ἀποτέλεσμα τούτου εἶνε ἡ ἐντατικὴ μελέτη καὶ πολλάκις υἱοθέτησις διὰ τοὺς λεβήτας διαφόρων εὐνοϊκῶν λύσεων, ὅπως π. χ. ἡ χρησιμοποίησις λεβήτων τροφοδοτουμένων διὰ κοινότοπουμένου ἀνθρακος, εἴτε ὑπὸ μορφὴν ἀπλῆς κόνεως ἢ ἐν αἰωρήσει εἰς διάφορα κατάλληλα ὑγρά, ἢ χρησιμοποίησις λεβήτων συνεχῶς αὖξουσης πίεσεως καὶ βαθμοῦ ὑπερθερμαίνσεως, ἢ ἐπινόησις καὶ ἐφαρμογὴ διαφόρων λεβήτων ἐξαιρετικῶς μεγάλης ἀτμοπαραγωγῆς, ὧν ὁ πλέον ἐνδιαφέρων εἶνε ὁ τύπος «Velo» ἐνθα ἡ καύσις λαμβάνει χώραν ὑπὸ ἀπόλυτον πίεσιν 40 λιβρῶν ἀνὰ τετραγωνικὸν δάκτυλον κτλ.

Ἀλλὰ πλὴν τῶν κινητῶν Διζελ, ἐνεφανίσθη ἐφέτος ὡς ἐχθρὸς τῆς παλινδρομικῆς μηχανῆς καὶ νέος τύπος ἐιδικοῦ ἀτμοστροβίλου διὰ φορτηγὰ. Ὁ τύπος οὗτος μελετήθη ὑπὸ τῶν πρωτοπόρων τῶν ἀτμοστροβίλων Οἴκου PARSONS, 1500 — 2000 ἵππων ἀπλούστατος τὴν λειτουργίαν καὶ χρῆσιν εἶνε ἀναμφισβήτητον, ὅτι ἐν Ἀγγλίᾳ ἀπέκτησε μετὰ τὰς τελευταίας λίαν ἐπιτυχεῖς ἐφαρμογὰς του πολλοὺς ὁπαδοὺς.

Διὰ τὰς πολὺ μεγάλας ἱπποδυνάμεις (τῶν μεγάλων λάνεων), ὁ ἀτμοστροβίλος εἶτε μὲ μονὴν ἢ διπλὴν ἀναγωγὴν στροφῶν ἢ μὲ ἡλεκτρι-

κὴν μείωσιν (στροβιλοηλεκτρικὴ πρόωσις) παραμένει ἀκλόνητος. Χαρακτηριστικὸν εἶνε, ὅτι ἡ τελευταία αὕτη στροβιλοηλεκτρικὴ πρόωσις κατέκτησεν ἰσὺς ὀλίγων περισσώτερον ἔδαφος ἐφέτος, ἐφαρμοσθεῖσα ἐπὶ τῶν δύο ἐκ τῶν τριῶν Γερμανικῶν λαίνερς τῆς Ἀπὸ Ἀνατολῆς τοῦ τύπου «Scharnhorst».

Ὅσον ἀφορᾷ τὰ Cargo - liners, εἰς μὲν τὴν Ἀγγλίαν, ἡ μεγάλη πλειονότης τούτων ἐφωδιάσθη μετ' Ἀγγέλων εἰς δὲ τὰς λοιπὰς χώρας ἀποτελεῖ κυριολογικῶς ἐξαίρεσιν ἢ χρησιμοποιοῦσιν ἄλλον μέσον προώσεως πλὴν τῶν Διζελ.

Οἱ χρησιμοποιοῦμενοι τύποι ποικίλλουσιν, τοῦ διχρόνου τύπου κατακτώντος συνεχῶς περισσώτερον ἔδαφος, λόγῳ τῶν γνωστῶν πλεονεκτημάτων ὄγκου καὶ βάρους κυρίως.

Αἱ τετράχρονοι ἐκεῖ ἐνθα χρησιμοποιοῦνται εἰσέτι, ἐφωδιάζονται συμπληρωματικῶς μετ' ὑπερσυμπιεστάς λειτουργοῦντας δι' ἀεριοστροβίλων χρησιμοποιοῦντων καυσάερα ἐξαγωγῆς, ὅπως π. χ. τὸ BUCHI SYSTEM ἢ τὸν ὑπερσυμπιεστὴν εὐρεσιτεχνίας WERKSPoor.

Τῶν καυσαερίων ἐξαγωγῆς, ἄλλως τε, γίνεται πλέον διαρκῶς αὖξουσα χρῆσις χρησιμοποιοῦμένων πολὺ καὶ διὰ τὴν ἀδάπανον τροφοδότησιν βοηθητικῶν λεβήτων. Ὁ γνωστότερος καὶ ἐκ τῶν μάλλον ἐπιτυχῶν τύπος τοιούτων λεβήτων χρησιμοποιοῦντων καυσάερα ἐξαγωγῆς εἶνε οἱ «Cochran Boilers».

Ἐφ' ὅσον πραγματευόμεθα εἰς τὸ κεφάλαιον τοῦτο, τὰ τῆς ἐξελέξεως τῶν προωστηρίων μηχανῶν κατὰ τὸ διαρρεῦσαν ἔτος, θεωροῦμεν σκόπιμον περαινόντες τὸ ζήτημα τοῦτο ἢ ἀναφέρωμεν, ὅτι ἐφέτος ἐναυπηγήθη ἐν Σουηδία καὶ ἔτερον σκάφος μετ' οὐς κυρίως λέβητας αὐτοῦ ἐπὶ τοῦ καταστρώματος.

Εἶνε τόσα τὰ πλεονεκτήματα τῆς λύσεως ταύτης, ὥστε νὰ διερωτᾷται τις, διατί δὲν χρησιμοποιεῖται εὐρύτερον, ἰδίως ἐπὶ τῶν πλοίων τῶν ἀναγκαιούτων μεγάλῃ ἐν συγκρίσει μετ' αὐτὰς διαστάσεις τῶν χωρητικότητων.

Τὸ σύστημα τοῦτο ἐφηρμόσθη τὸ Πρύμνῃ κοινῶν γραμμῶν Πρώρα MAIER ΣΥΝΗΘΗΣ ΠΡΩΡΑ 1934 ἢ 1933 τὸ πρῶτον ἐπὶ τοῦ ἀτμοπλοίου «BENCAS», ἔκτοτε δὲ αἱ ἐναπομείνουσαι ἀμφιβολίαι ὡς πρὸς τὴν εὐστάθειαν τοιούτων σκαφῶν φαίνονται μάλλον ὡς διασκεδασθεῖσαι ἐκ τῶν ἀποτελεσμάτων καὶ τῆς κτηθείσης πείρας.

Ὁ ἐπινοήσας τὴν λύσιν ταύτην κ. F. K. Meldahl τοῦ Ναυπηγείου Frederikstad, ἀνέγνωσε κατὰ μῆνα Ἀπρίλιον καὶ σχετικὴν διατριβὴν τοῦ ἐνόμιον τοῦ Ἰνστιτούτου τῶν Ναυτικῶν Ἀρχιτεκτόνων τοῦ Λονδίνου ἀφορῶσαν τὰ πλεονεκτήματα τῆς ὑπ' αὐτοῦ ἐπινοηθείσης λύσεως.

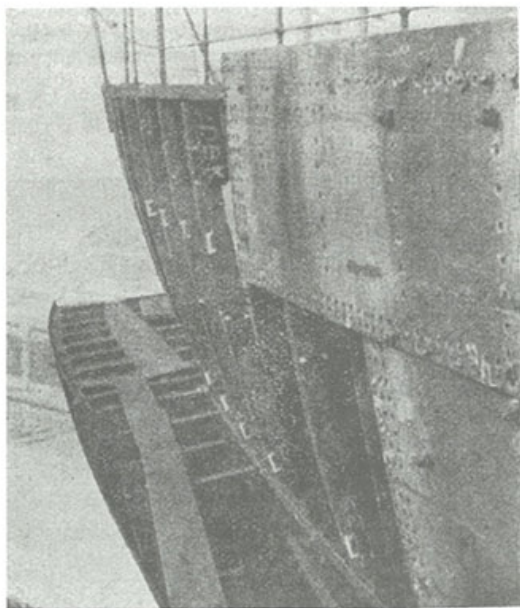
Τέλος δέον νὰ τονίσωμεν ἐνταῦθα, τὰς μεγίστας κατὰ τὸ τρέχον ἔτος συντελεσθείσας προόδους εἰς τὴν μελέτην καὶ σχεδίασιν ἐλίκων τοῦ τύπου Aerofoil Sections, δι' ὧν ἐπετυχθήσαν λίαν ἠδυσμέναι ἀποδόσεις ἐξικνούμεναι καὶ μέχρι 78 ο.ο ἀκόμη.

Τῆς προόδου ταύτης δὲν ἦτο ἄμοιρος καὶ ἡ ἡμετέρα χώρα, μελετηθεῖσιν καὶ ἀποχυθείσιν ἐν Πειραιεὶ εὐαριθμὸν ἐλίκων βάσει τῶν νέων ἀρχῶν τούτων, μετ' ἐξαιρετικὰ ἀποτελέσματα.

Ἐξετάσωμεν ἤδη κατὰ χώρας τὰς σημαντικωτέρας καὶ χαρακτηριστικωτέρας ναυπηγικὰς κατασκευάς:

ΑΓΓΛΙΑ

Ἡ ναυπηγικὴ βιομηχανία ἐν Ἀγγλίᾳ, Σκωτίᾳ καὶ Βορείῳ Ἰρλαν-



Τὸ «SILVERLARCH» κατ' ἄλλο στάδιον τῆς μετασκευῆς του.

δία κυρίως, ἐτροφοδοτήθη, ἂν ἐξαφείσωμεν τὴν προϊούσαν συμπλήρωσιν τοῦ ὑπερωκεανίου κολοσσοῦ «Βασίλισσα Μαρία», ἀπὸ παραγγελίας τεσσάρων ὑπερωκεανίων 25.000 τόννων, καὶ ἀπὸ σωρείαν ὀλίγων μικροτέρων λαίνερς καὶ φορητῶν λαίνερς, τῶν τελευταίων τούτων κατὰ μεγάλῃν πλειονότητα, προωθούμενων διὰ μηχανῶν Διζελ.

Ἐπίσης δὲν ὑπῆρξαν εὐκαταφρόνητοι αἱ εἰς εἰδικὰ πλοῖα διὰ μεταφορᾶν κατεψυγμένων τροφῶν παραγγελίαι, ὡς καὶ αἱ τοιαῦται εἰς δεξαμενόπλοια. Αἱ ναυπηγήσεις φορητῶν, κατὰ τὰ τρία τρίμηνα ἰδίως, ὑπῆρξαν μάλλον περιορισμέναι, ἂν καὶ περὶ τὸ τέλος τοῦ ἔτους ἡ κατηγορία αὕτη ἤρχισε παρουσιάζουσα συνεχῶς αὖξουσαν ζήτησιν προωτιζομένην ἀθρόας μάλλον παραγγελίας κατὰ τὸ νέον ἔτος.

ΤΟ ΥΠΕΡΩΚΕΑΝΙΟΝ «ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΜΑΡΙΑ»

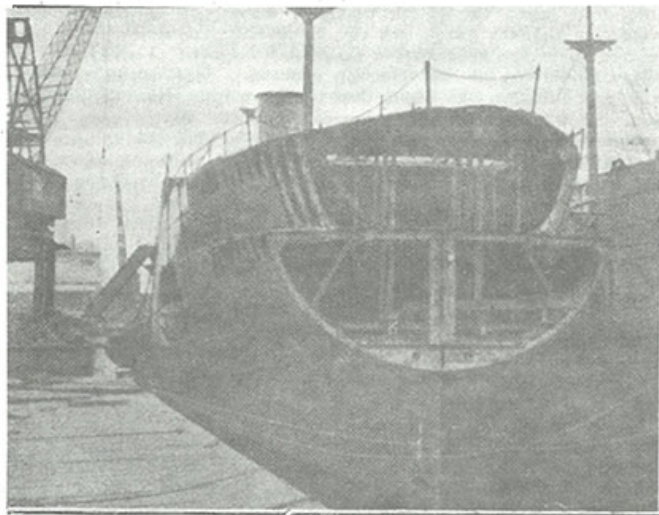
Ἡ συμπλήρωσις τούτου ἐξακολουθεῖ πυρετωδῶς, ὥστε νὰ ἐλπίζεται, ὅτι κατὰ τὸν προσεχῆ Μάρτιον ἢ Ἀπρίλιον θὰ εἶνε ἤδη ἑτοιμον διὰ τὰς δοκιμὰς αὐτοῦ. Χαρακτηριστικὸν τῶν διαστάσεων τοῦ πλοίου εἶνε, ὅτι τὰ λεβητοστάσια αὐτοῦ ἔχοντα ὀλίγον μήκος ἐξακοσίων ποδῶν ἐστρώθησαν, προσωρινῶς, μετ' οἰδοτροχιάς διὰ τὴν ἐνκολωτέραν μεταφορὰν τῶν ὑλικῶν αὐτοῦ. Ἐπίσης κολοσσαῖον εἶνε τὸ ἔργον τῶν ἡλεκτρικῶν ἐγκαταστάσεων δεδομένου, ὅτι τὸ πλοῖον τοῦτο θὰ κάμνῃ ἐξαιρετικῶς εὐρυτάτην χρῆσιν ἡλεκτρισμοῦ δι' ὅλας τὰς βοηθητικὰς ἀνάγκας του, πλὴν δεδαίως τῆς προώσεώς του. Ἐπίσης δέον νὰ ἀναφερθῇ ἐνταῦθα ὅτι γίνεται εὐρεία χρῆσις ἡλεκτροσυγκολήσεως διὰ τὴν κατασκευὴν διαφόρων δευτερευούσης σημασίας συνιστούντων μερῶν.

Εἰδικοί περὶ τὰς διακοσμητικὰς τέχνας ἐκτελοῦσιν ἀπειρίαν δοκιμῶν διὰ τὴν ἐπίτευξιν τῶν καταλληλοτέρων συνδυασμῶν χρωμάτων καὶ σχημάτων διὰ τὴν διακόσμεισιν, τῶν τῶν μεγάλων δωματίων θαλαμίσκων, ὅσον καὶ τῶν 25 μεγάλων αἰθουσῶν αὐτοῦ.

ΤΟ «STIRLING CASTLE»

Τοῦτο, ὁμοῦ μετὰ τοῦ, κατὰ τὰ τέλη Νοεμβρίου καθελκυθέντος, ἀδελφοῦ πλοίου «ATHLONE CASTLE» εἶνε τὰ μεγαλύτερα τῶν κατὰ τὴν διάρκεια τοῦ διαρρεῦσαντος ἔτους καθελκυθέντων πλοίων. Ταῦτα κατε-

σκενάσθησαν διὰ λογαριασμὸν τῆς «UNION CASTLE LINE» διὰ τὰς γραμμὰς Νοτίου Ἀφρικῆς. Τὸ «STIRLING CASTLE» εἶνε Μότορσιπ 25.000 τόννων γκρός, μήκους 725 ποδῶν καὶ πλάτους 82. Εἶνε διασκευασμένον διὰ 300 ἐπιβάτας πρώτης θέσεως καὶ 500 λοιπῶν θέσεων, ἔχει προσέτι χώρον 330.000 κυβικῶν ποδῶν διὰ μεταφορὰν κατεψυγμένων τροφίμων καὶ ὀπωρῶν. Εἶνε ἀναμφισβητήτως ἀπὸ τὰ τελειότερα σκάφη ἀπὸ ἀπόψεως διακοσμήσεως, ἔχει πληθύναν μεγάλων αἰθουσῶν μετὰ καπνιστηρίων, βεραντῶν, γυμναστηρίων καὶ δύο δεξαμενῶν κολυμβήσεως, εἶνε δὲ τὸ πρῶ-



ΑΝΑΣΚΕΥΗ ΤΗΣ ΠΡΥΜΝΗΣ ΤΟΥ ΜΟΤΟΡΣΙΠ «SILVERLARCH»

τὸν Ἀγγλικὴν σκάφος τῶν διαστάσεων τούτων οὐτινος ἢ πρόωσις ἀναίδηται εἰς Μηχανὰς Διζελ. Τὸ ἐκτόπισμα τοῦ «STIRLING CASTLE» πλησιάζει τοὺς 30.000 τόννους.

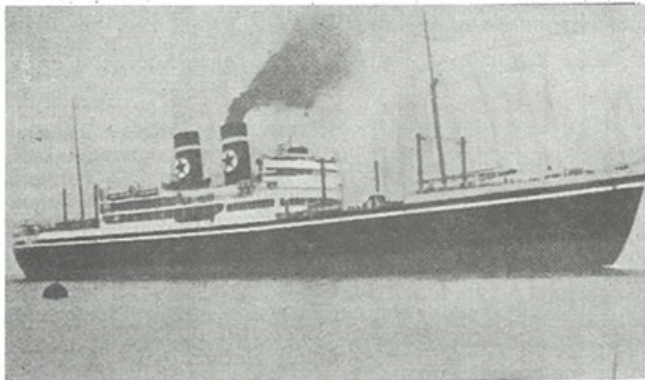
ΤΟ «ORION»

Τὸ λαίνερ τοῦτο χωρὶς νὰ παρουσιάσῃ, οὔτε ἀπὸ ἐξωτερικῆς ἐμφανίσεως οὔτε ἀπὸ ἀπόψεως προώσεως σοβαρὰς καινοτομίας παρουσιάζει μίαν λίαν ἐπιτυχή κατασκευὴν διὰ τὸν τουριστικὸν προορισμόν, δι' ὃν τὸ προορίζουσιν οἱ πλοιοκτῆται αὐτοῦ τῆς ORIENT LINE. Τὸ πλοῖον τοῦτο, διπλέικον, κινούμενον δι' ἀτμοστροβίλων ἔχει ἐκτόπισμα 28.000 τόννων καὶ χωρητικότητα ὀλίγην 23.371 τόννων γκρός. Τὸ ὀλίγον μήκος αὐτοῦ εἶνε 665 πόδες, πλάτος 84 καὶ βύθισμα τριάκοντα πόδες. Τὰ διαμερίσματά του εἶνε διαρρυθμισμένα διὰ 486 ἐπιβάτας

πρώτης θέσεως και 653 θέσεως τουρίστ. Είναι και τούτο μεγάλης πολυτελείας ατμόπλοιοι έχον συν τοις άλλοις και δύο πεδία αντίσφαιρίσεως, ή δὲ δεξαμενὴ κολυμβήσεως εἶναι πιστὴ ἐν μικρογραφίᾳ ἀντιγραφῇ τοῦ «Λίντος» τῆς Βενετίας. Μεγάλος ἐπίσης χώρος διατίθεται δι' ὑπαίθριους διασκεδάσεις, λόγω τῆς ἀνὰ τὰς τροπικὰς ἢ ἡμιτροπικὰς θαλάσσης μελλούσης χρησιμοποίησός του. Ἰδιαίτερα δὺς μέρηνα κατεβλήθη ἐπίσης διὰ τὴν ὅσον ἐνεστο ἀνευτέραν διαρρύθμισιν καὶ ἐπιπλοῖν τῆς βιβλιοθήκης καὶ τοῦ μπάρ αὐτοῦ.

Ἡ ἀτμοπαραγωγικὴ ἐγκατάστασις συνίσταται ἐκ τεσσάρων μεγάλων καὶ δύο μικρῶν λεβήτων τύπου BABCOCK λειτουργούντων εἰς πίεσιν 450 λιθρῶν ἀνὰ τετραγωνικὸν δάκτυλον καὶ μὲ ὑπερθερμον ἄμδον 7250 φαρ. Οἱ λέβητες οὗτοι καταναλίσκουν πετρέλαιον.

Τὸ πλοῖον φέρει δύο ἑλικας ἐκάστην κινουμένην ὑπὸ στροβίλου τύπου PARSONS μὲ ἀπλοῦν ἀναγωγέα στροφῶν. Οἱ ἀτμοστροβίλοι λειτουργοῦν μὲ μέγιστον ἀριθμὸν στροφῶν 1715, αἱ δὲ στροφαὶ τῆς ἑλικας εἶναι 112 ἀνὰ λεπτόν. Ἡ ὀλικὴ ἱπποδύναμις ἀμφοτέρων τῶν στροβίλων τοῦ πλοῖου ἀνέρχεται εἰς 24000 ἵππους, καὶ ἀξιοσημείωτος εἶναι ἡ τὸ πρῶτον ἐπὶ πλοῖου ἐφαρμοζομένη ἐγκατάστασις ρυθμίσεως τῆς θερ-



"Ενα ἐκ τῶν μετασκευασθέντων τῆς «STARLINE» τὸ «DUNNEDIN STAR»

μοκρασίας ἐν τοῖς διαμερίσμασιν, ἥτις ὡς φαίνεται εἶναι τελεία, δυναμένη νὰ ἀνταπεξέλθῃ ἐναντίον ἐξωτερικῶν θερμοκρασιῶν ποικιλλουσῶν μεταξὺ 15 βαθμῶν φαρ. καὶ 100 βαθμῶν φαρ. καὶ ἐξωτερικῆς ὑγρασίας ποικιλλούσης μεταξὺ 40 ο/ο καὶ 100 ο/ο.

Ἐτερον πλοῖον παρόμοιον πρὸς τὸ ORION εὐρίσκεται ὑπὸ κατασκευῇ.

ΤΟ «STRATHMORE»

Τὸ πλοῖον τοῦτο 24.000 τόν. γκρὸς κατασκευασθὲν ὑπὸ τῶν «Βίκερς - Ἀρμστρονγκ» διὰ λογαριασμὸν τῆς «P & O» συνεπλήρωσε τὰ δοκιμὰς αὐτοῦ κατὰ τὰς 15 Σεπτεμβρίου, ἀνεχώρησε δὲ διὰ τὸ πρῶτον τουριστικὸν ταξίδιον αὐτοῦ ἀνὰ τὴν Μεσόγειον. Τὸ πλοῖον τοῦτο ἐξωτερικῶς προσομοιάζει πρὸς τὰ δύο ἕτερα πλοῖα ἔχοντα τὸ «STRATH» ὡς πρῶτον συνθετικόν, ἀν καὶ διαφέρει οὐσιαστικῶς, ὅσον ἀφορᾷ τὴν ἐσωτερικὴν του διάταξιν. Αἱ κύριαι διαστάσεις τούτου εἶναι 665 πόδες μήκος μὲ 82 πλάτος. Ἡ ὀλικὴ χωρητικότης 23.428 τόννοι γκρὸς. Τὰ δύο μέρηματα πρῶτης θέσεως εἶναι διαρρυθμισμένα διὰ 445 ἐπιβάτας εἰς 200 καμπίνας μονὰς καὶ 123 διπλὰς. Εἶναι καὶ τοῦτο διακεκοσμημένον σχετικῶς πολυτελὲς καὶ ἰδιαίτερα μέρηνα, ἐπίσης, κατεβλήθη διὰ τὸν προσήκοντα ἀερισμὸν. Τὸ πλοῖον προωθεῖται ὑπὸ δύο ἀτμοστροβίλων «PARSONS» κινούντων δύο ἑλικας διὰ μέσον ἀπλοῦν ἀναγωγῶν στροφῶν. Ἡ ὀλικὴ ἱπποδύναμις εἶναι 24.000 ἵππων, ὅταν οἱ ἀτμοστροβίλοι κινούνται εἰς τὰς 1715 στροφάς, αἱ δὲ ἑλικας ἀντιστοιχοῦν εἰς τὰς 112 στροφάς ἀνὰ λεπτόν.

Καὶ ἐνταῦθα οἱ λέβητες εἶναι τοῦ τύπου BABCOCK ἡψηλῆς πίεσεως ὑπερθερμον ἀτμοῦ, καίοντων πετρελαιοῦν ὑπὸ τεχνητὸν ἑλκυσμὸν. Ἡ κατὰ τὰς δοκιμὰς ἐπιτευχθεῖσα ταχύτης ἦτο 22 κόμβοι.

Πλὴν τῶν δύο ὡς ἄνω ἀναφερθέντων «STIRLING CASTLE» καὶ «ATHLONE CASTLE», ἡ «UNION CASTLE LINE» παρήγγειλε καὶ ἕτερα σκάφη, ἐξ ὧν τὰ σπανιυσιώτερα εἶναι τὰ ἀδελφὰ μώτορσις «ROSLIN CASTLE» καὶ «ROTHESAY CASTLE» 7100 τόννων, προοριζομένων διὰ τὴν μεταφορὰν κατεψυγμένων τροφίμων καὶ φρούτων. Ταῦτα κατασκευασθέντα ὑπὸ τοῦ «HARLAND AND WOLFF» εἶναι ἐφωδιασμένα διὰ κινήσεων Διζελ τύπου «B. & W.».

Ἐπίσης ἐκ τῶν ὑπὸ τῆς ELLERMAN LINE παραγγελλθέντων πλοίων, ἐνδιαφέρον παρουσιάζουν τὸ «CITY OF MANHESTER» κατασκευαζόμενον ὑπὸ τῶν «CAMELL LAIRD», καὶ τοῦ ἀδελφοῦ τούτου. Ἀμφοτέρω τὰ πλοῖα ταῦτα 10.800 τόν. d. w. διαστάσεων 485' X 64' X 42' εἶναι ἐφωδιασμένα διὰ προωστήριον ἀτμο-

στροβίλων ἀπλῆς ἀναγωγῆς τύπου PARSONS. Οἱ τελευταῖοι ναυπηγοὶ BAR CLAYS ἔχουσιν ὑπὸ κατασκευὴν καὶ ἕτερον πλοῖον διὰ λογαριασμὸν τῆς «BRITISH INDIA», ὅπερ ἐμελετήθη συγχρόνως καὶ διὰ τὴν μεταφορὰν στρατευμάτων. Τοῦτο κατεβλήθη ἐσχάτως, ὀνομάσθη «DELWEINA».

Ἐπίσης ἐνδιαφέρον παρουσιάζουν τὰ τέσσαρα ἀκόλουθα μώτορσις, τὰ ὑπὸ τῆς BLUE STAR LINE παραγγελλθέντα: τὰ «AUSTRALIAN STAR», τὸ «IMPERIAL STAR», τὸ «NEW ZEELAND STAR». Τὰ πλοῖα ταῦτα τοῦ αὐτοῦ τύπου κατασκευασθέντα ἀνὰ δύο ὑπὸ τῶν «HARLAND AND WOLFF» καὶ ὑπὸ τῶν «CAMELL LAIRD», εἶναι 10.800 τόν. γκρὸς, διαστάσεων 535 X 70' X 43', εἶναι δὲ εἰδικῶς μελετημένα διὰ τὴν μεταφορὰν εἰδικῶν φορτίων ὀπωρῶν, τυρῶν καὶ κατεψυγένων κρέατος. Φέρει ἕκαστον δύο μεγάλας ὀριζοντίους διπλὰς ἀεροθλιπτικὰς διὰ διοξειδίου τοῦ ἄνθρακος, τοῦ τύπου πολυπλῆς ἐνεργείας. Παρουσιάζουν δὲ πληθῆραν ἐνδιαφεροῦσων εὐφυῶν λύσεως σχετικῶς πρὸς τὴν στοιθασίαν τῶν εἰδικῶν τούτων φορτίων.

Ἡ ELDER DEMPSTER ἐπίσης παρήγγειλε δύο ἐνδιαφέροντα μώτορσις, ἓνα 10.000 τόννων, τὸ «ABOSSO», διαστάσεων 457X65' X 37' ναυπηγηθὲν ὑπὸ τῶν CAMELL LAIRD καὶ ἕτερον τὸ «CALABAR» 2.000 τόννων γκρὸς διὰ τοπικὰς συγκοινωνίας καὶ μεταφορὰς εἰς τὴν Δυτικὴν Βρετανικὴν Ἀφρικὴν.

Ἐτερα ἐνδιαφέροντα μώτορσις εἶναι τὸ «MANOORA» διπλέκων μώτορσις 10.500 τόν. ναυπηγηθὲν ὑπὸ τῶν A. STEPHEN AND SONS LTD, μὲ μηχανὰς Διζελ τοῦ JOHN KINCAID CO, διὰ λογαριασμὸν τῆς ADELAIDE S. S. Co LTD καὶ τὸ μώτορσις «DUNTZON» 10.000 τόννων γκρὸς, κατασκευασθὲν ὑπὸ τῶν «SWAN, HUNTER, WIGHAM RICHARDSON, LTD», μὲ μηχανὰς HARLAND καὶ WOLFF τύπου BURMEISTER & WEIN διπλῆς ἐνεργείας, κατὰ παραγγελίαν τῆς MELBOURNE S.S. Co LTD. Τὸ τελευταῖον τοῦτο πλοῖον ἐκτὸς τῆς πολυτελείας του ἔχει νὰ παρουσιάσῃ καὶ τὴν ἱκανοποιητικὴν ταχύτητα τῶν 19 μιλίων, ἣν ἐπέτυχε κατὰ τὰς δοκιμὰς αὐτοῦ.

Πλείστα ὅσα φορτηγὰ μώτορσις κατεσκευάσθησαν ἐν Ἀγγλίᾳ, ἐξ ὧν ἀναφέρομεν κατωτέρω τινὰ ἐξ αὐτῶν:

Τὸ «PORT TOWNSVILLE» ναυπηγηθὲν διὰ λογαριασμὸν τῆς COMMONWEALTH DOMINION LINE ὑπὸ τῶν SWAN, HUNTER WIGHAM RICHARDSON LTD. Τὸ «KIRNEMOOR» φορτηγόν, τύπου Σέλτερ Ντέκ 9.200 τόννων d.w. κατασκευασθὲν ὑπὸ τῶν DOXFORD & SONS LTD, μὲ μηχανὰς Διζελ τοῦ αὐτοῦ Οἴκου.

Τὸ μώτορσις εἰδικῶν φορτίων «PORT WYNHAM» διπλέκων μώτορσις 10.500 τόν. d.w. κατασκευασθὲν ὑπὸ τῶν JOHN BROWN Co. LTD. CLYDEBANK καὶ τὸ «WAIRANGI» μώτορσις 10.800 τόν. γκρ. 515' X 70' X 43' κατασκευασθὲν ὑπὸ τῶν HARLAND & WOLFF, GOVAN, διὰ λογαριασμὸν τῆς SHOW, SAVILL & ALBION CO LTD. LONDON.

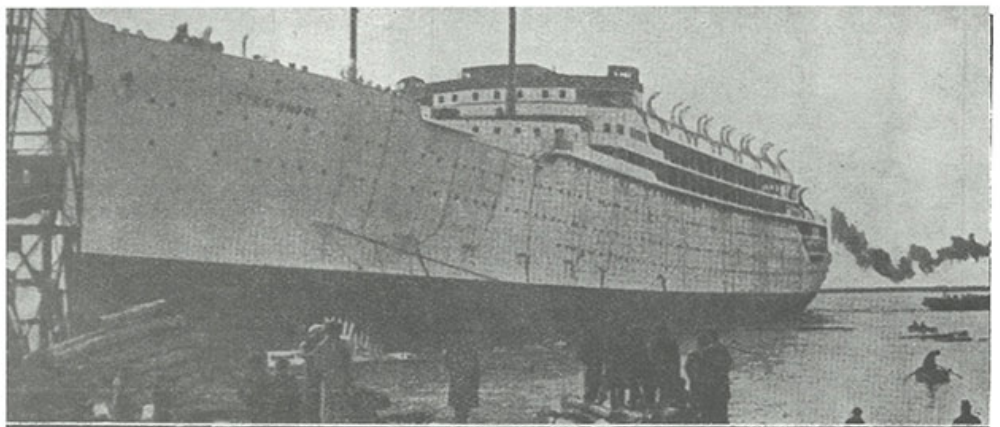
Τὸ «KINROSS» διὰ λογαριασμὸν τοῦ SIR ARTHUR SUTHERLAND 9.200 τόν. d. w. μὲ μηχανὰς διπλῆς ἐνεργείας τύπου DOXFORD. Τὸ «HOPECREST» μώτορσις, 9.200 τόν. d.w. ναυπηγηθὲν ὑπὸ τῶν BARCLAY μὲ μηχανὰς τοῦ αὐτοῦ Οἴκου.

Ἐκείνο ὅμως ὅπερ εἶναι χαρακτηριστικὸν τῆς συγχρόνου Ἀγγλικῆς Ναυπηγικῆς κινήσεως εἶναι τὰ μώτορ τάνκερς, τὰ δηλεοκίνητα δεξαμενόπλοια, ἐκ τῶν ὁποίων ἀναφέρονται τὰ ἀδελφὰ πλοῖα «SAN ALVARO», «SAN AMBROSIO», «SAN ARCADIO», «SAN ADOLFO», ἅπαντα 11.000 τόν. d. w., διαστάσεων 442X60' X 32'. Τὰ τάνκερς ταῦτα κατασκευασθέντα ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ μικτοῦ συστήματος κατασκευῆς (διαμήκεις καὶ ἐγκάρσιοι νομεῖς) ὑποδιαιροῦνται εἰς 21 δεξαμενὰς ἐξυπηρετούμενας ὑπὸ τεσσάρων ἀντλιῶν ὑψηλῆς παροχῆς.

Μεταξὺ τῶν ναυπηγηθέντων ἀτμοκινήτων δεξαμενοπλοίων ἀναφέρονται τὸ «VOREDA» καὶ τὸ «VALDEMOR» 10.000 τόν. φορτ.

Ἐκ τῶν ἀτμοκινήτων φορτηγῶν ἀναφέρομεν τὰ ἀκόλουθα παρουσιάζοντα νεωτερισμούς, ἀφορῶντας τὰς προωστήριους μηχανὰς:

Τὸ «MARWARRI», στροβιλοκίνητον ατμόπλοιο 10.200 τόν. d.w., διαστάσεων 470X62' X 35'. Τὸ πλοῖον τοῦτο κινεῖται διὰ στροβίλων ἐκ τῶν ἄρτι μελετηθέντων εἰδικῶς διὰ φορτηγὰ, παρουσιάζει δὲ καὶ



ΤΟ «STRATHMORE» ΑΜΕΣΩΣ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΚΑΘΕΛΚΥΣΙΝ ΤΟΥ

πλείστα ευκολίας από απόψεις βαρούλων, γερανών κλπ. Το «CLAN MACARTHY» φορτηγόν 10.000 τόννων φορτίου. Το «ROXBURGH» 8.000 τόννων d.w με παλινδρομικές μηχανάς υπερθέρμου ατμού κατασκευασθείσας υπό της NORTH EASTERN MARINE.

Το ατμοκίνητον με παλινδρομικές μηχανάς, άπ' η «PEDRINHAS» 6.200 τόν. διά Βραζιλιανούς πλοιοκτήτας.

Το «EXPLORER» ατμοκίνητον πλοίον του τύπου «οικονομικών πλοίων» 9400 τόννων φορτίου. Το «MARINA» 8.500 τόννων φορτίου. Τέλος αναφέρονται συλλογικώς τα παραγγελθέντα πλοία (παρηγγέλθησαν 10 εν όλω κατά την διάρκειαν των δύο τελευταίων ετών) άπαντα ένδελεχώς μελετημένα, έξ ών το τελευταίον κατασκευασθέν υπό της BURNTISLAND Co LTD παρουσιάζει τά έξής λίαν ένδιαφέροντα χαρακτηριστικά: 'Αεροδυναμικά υπερκατασκευάσματα, λίαν κεκλιμένην στείραν πρόωας, ποδόστημα και έλικα ειδικώς μελετηθέντα και δοκιμασθέντα έν πειραματική δεξαμενή κτλ.

Ένταυθα δέον νά ποιήσωμεν λίαν εύφημον μνείαν των δύο υπό κατασκευήν Έλληνικών φορτηγών 10.000 τόν. φορτ. περίου, έφ' ών έφημερόσθησαν πλείσται των συγχρόνων μηχανολογικών και υδροδυναμικών δελτιώσεων. Το έν τούτων παρηγγέλθη διά λογαριασμόν των κυρίων Σ. Έμπερίκος Ltd, το δεύτερον διά λογαριασμόν του κ. Λιδανού.

GERMANIA

Έκ της τριάδος των υπό της H. A. P. A. G. παραγγελθέντων λάινερς, το μέν «SCHARNHORST» συμπληρωθέν ήρχισεν έκτελούν δρομολόγια από της 11 Μαΐου, τά δέ λοιπά εύρίσκονται είσέτι υπό συμπλήρωσιν, του «GNEISENAU» καθέκυσθέντος τόν μήνα Μαΐου.

Το «SCHARNHORST» πλην των άλλων παρουσιάζει και τά έξής δύο ένδιαφέροντα χαρακτηριστικά, είνε άφ' ένός το πρώτον Γερμανικών πλοίων έφωδιασμένον με στροβιλο-ήλεκτρικήν πρόωσιν και άφ' έτέρου το μεγαλύτερον πλοίον του κόσμου με πρόωαν MAIER. Κατασκευασθέν υπό της DESCHIMAGS A. E. WESER, BREMEN έχει τάς άκολούθους διαστάσεις: 662'X74' και βύθισμα 29'. Το έκτόπισμά του άνέρχεται εις 28.900 τόννους ή δέ όλική χωρητικότητα του είνε περί ους 19.000 τόν. γκράς. Έχει έν όλω όκτώ καταστρώματα διήκοντα καθ' όλον το μήκος του πλοίου, ή δέ πολυτέλεια των διαμερισμάτων έπαθατών λέγεται πως είνε ίση με την πολυτέλειαν των υπερωκεανίων «BREMER» και «EUROPA».

Η υλοθέτησις στροβιλοηλεκτρικής πρόώσεως διά πλοίων τοιούτων διαστάσεων, άποτελεί νεωτερισμόν διά την Γερμανίαν. Ο άντικειμενικός σκοπός των πλοιοκτητών ήτο εις την προκειμένην περίπτωσιν ή επίτευξις σχεδόν άθρούδου λειτουργίας της μηχανής, ως και το δυνατόν της κινήσεως και των δύο έλικών υπό μιάς μόνον στροβιλογεννητρίδας. Έκάστη στροβιλογεννήτρια είνε 10.000 k. w. τάσεως 3.120 βόλτ. Η ταχύτης περιστροφής των ήλεκτρικιντήρων και των μετ' αυτών άπ' ευθείας συνδεομένων έλικών είνε 130 στροφαι άνά 1'.

Έκ των τριών άδελφών πλοίων «SCHARNHORST», «GNEISENAU» και «POTSDAM», τά μέν δύο πρώτα κατασκευασθέντα ως άνω άνεφέρθη εις τά Ναυπηγεία DESCHIMAC, έχουνσι σχήμα ύφάλων και πρόωαν MAIER, το δέ POTSDAM κατασκευαζόμενον εις τά ναυπηγεία BLOHM & VOSS, Άμβούργου, έχει σύνθηδες σχήμα γάστρας και πρόωας. Η διαφορά αυτή θέλει έπιτρέψει την έξαγωγήν ασφών συμπερασμάτων όσον άφορά την σχετικήν αξίαν των δύο συστημάτων.

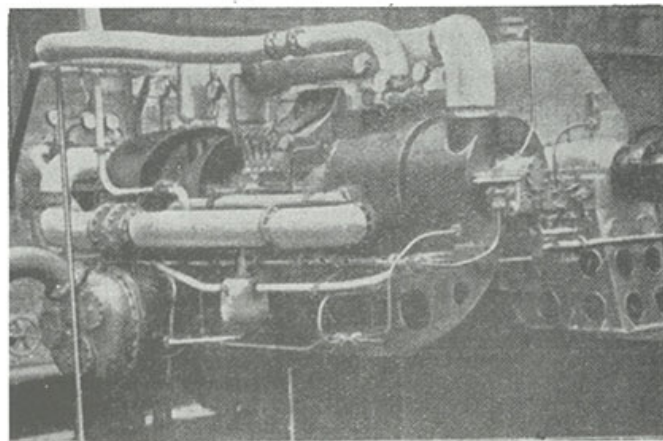
Επίσης επί των πλοίων τούτων έγένητο εύρυτάτη χρήσις ήλεκτροσυλλήσεως. Έκ των λοιπών Γερμανικών ναυπηγήσεων ένδιαφέρον παρουσιάζουσιν αί άθροαι και ένταυθα ναυπηγήσεις μότορ - τάνκερς, ών άναφέρονται μερικά:

Το «ALEXIA» 460' X 59' X 34' 12.300 τόννων φορτίου, κατασκευασθέν υπό της BREMER VULKAN και έφωδιασμένον με μηχανήν Δήζελ ήπ. 4000. Το Διζελοκίνητον δεξαμενόπλοιον τούτο παραγγέλθεν υπό της ANGLO-SAXON PETROLEUM Co θά έχη ταχύτητα 13 1/2 κόμβων. Τά άδελφά μότορ-τάνκερ «GENOTA», «GANITA» και «GADILA» κατασκευασθέντα εις τά ναυπηγεία DEUTSCHE WERFT, Άμβούργου και HOWALDSWERKE, Κιέλου, έχουντα χωρητικότητα 12.300 τόν. φορτίου, είνε έφωδιασμένα με μηχανάς Δήζελ, όκτακυλίνδρους, άπλής ένεργείας τετραχρόνους 3600 ήπων, τύπου MAN και ταχύτητας 13 κόμβων.

Το ατμοκίνητον δεξαμενόπλοιο «13 DE DICIEMBRE» ναυπηγήθεν υπό της «DEUTSCHE WERFT», διά λογαριασμόν των YACIEMENTOS PETROLIFEROS FISCALES, 11070 τόν. φορτίου, όπερ έχει και θέσεις δι' 80 έπιβάτας.

Διά λογαριασμόν της HAPAG επίσης κατεσκευάσθησαν και έξ φορτηγά λάινερς, μετ' αυτών των όποιών το «HERMONTIS» και «DUSSELDORF» διά τάς γραμμάς Νοτίου Άμερικής διαστάσεων 406' X 54' X 24' 7000 τόννων φορτίου, με θέσεις δι' 20 έπιβάτας. Ταύτα προωθούνται υπό δύο μηχανών 4360 ήπων με ταχύτητα 14 1/2 κόμβων. Τά λοιπά πλοία της HAPAG είνε: το ANUBIS, το ASSUAN ως και το RODA και RHAKOTIS. Πάντα ταύτα είνε διακεκοσμημένα με σχετικήν πολυτέλειαν, μερικά δέ τούτων έχουνσι και δεξαμενήν κολυμβήσεως.

Έτερα ένδιαφέροντα Γερμανικά ναυπηγήματα είνε και δύο φορτηγά 7000 τόν. φορτίου, ατμοκίνητα διά λογαριασμόν του HUGO STINNES, προορίζόμενα διά την μεταφοράν γαιανθράκων και κατασκευαζόμενα υπό των FLEUSBURGER SCHIFFBAU — GESELSCHAFT.



ΑΤΜΟΣΤΡΟΒΙΛΟΣ ΤΥΠΟΥ PARSONS, «SIMPLEX» 1500—2000 ήπων, κατάλληλος διά φορτηγά πλοία.

Περί της μετασκευής του τριετίου ίστιοφόρου «CHRISTAL VINNEN» άπασχολήθησαν ήδη τά «Ναυτικά Χρονικά».

Αυτή έκτελεσθείσα υπό των KRUPP GERMANIA WERFT A. G. KIEL, συνίστατο εις την κατασκευήν διπλωμένων, νέων στεγανών φρακτών ως και εις άντικατάστασιν της μικράς βοηθητικής μηχανής υπό μηχανής DIESEL — KRUPP 800 ήπων, ήτις δίδει εις το σκάφος ταχύτητα 12 κόμβων. Η χωρητικότης του σκάφους ήξήθη κατά 200 τόννους περίου.

Ένταυθα αναφέρονται και το βοηθητικόν τριετίον ίστιοφόρον «DER-FLINGER» 300 τόννων, όπερ κατασκευασθέν υπό των SCHULTE & BRUNN, EMDEN, διά λογαριασμόν του πλοίαρχου κ. BECKER, άποτελεί λίαν ένδιαφέροντα τύπον και διά τάς ήμετέρας ανάγκας μικρομεταφορών. Τούτο έχει τάς άκολούθους διαστάσεις μήκος 115' X 25' 4' πλάτος, φέρει δέ κινητήρα HUMBOLDT — DEUTZ DIESEL 150 ήπων προσδίδοντα εις το σκάφος ταχύτητα 8—9 κόμβων.

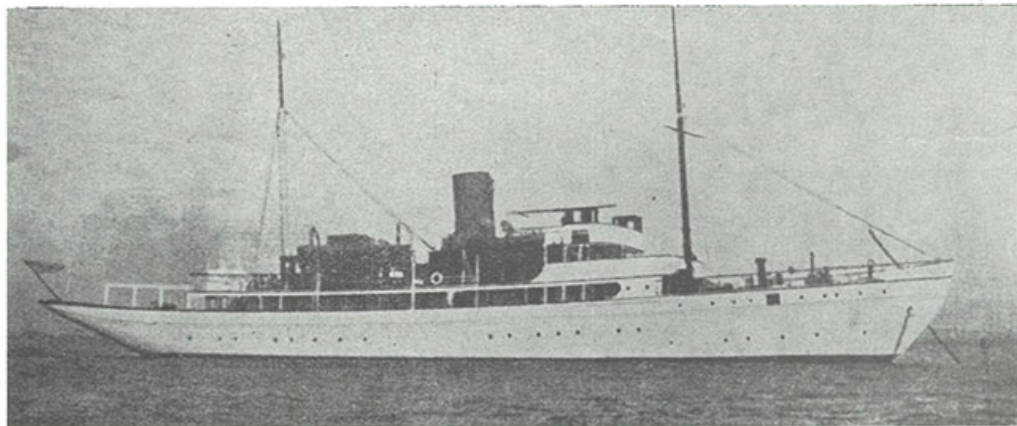
Χαρακτηριστική έπίσης των συγχρόνων διεθνών οικονομικών σχέσεων είνε και ή ναυπήγησις τεσσάρων άλιευτικών δι' Άγγλους πλοιοκτήτας, οίτινες είχαν μάκρο μπλοκέ έν Γερμανία.

ΔΑΝΙΑ

Η ναυπηγική βιομηχανία παρουσίασε κατά την διάρκειαν του παρελθόντος έτους έξαιρετικήν όλωσ κίνησιν έν Δανιμαρκία, ήτις έχει έπιδείξει έσχάτως έξαιρετικήν ειδικότητα εις την κατασκευήν μότορ-τάνκερς και ειδικών πλοίων διά την μεταφοράν όπωρών, εις ά άλλωστε περιωρίσθησαν σχεδόν άποκλειστικώς αί Δανικά ναυπηγήσεις. Άντιπροσωπευτικά του τύπου τούτου των ειδικών πλοίων διά μεταφοράν όπωρών είνε το «HERDIS», 2850 τ. φορτίου με μηχανήν Δήζελ, «BURMEISTER» και WEIN» 2250 ήπων, ταχύτης 13 1/2 κόμβων και το «VIBRAN» 3.200 τόνν. με μηχανήν Ντήζελ B. & W. 4300 ήπων, ταχύτης 15 1/2 κόμβων. Άμφότερα κατεσκευάσθησαν υπό των Ναυπηγείων ELSINORE.

Έτερα ειδικά πλοία δι' όπώρας κατεσκευάσθησαν διά λογαριασμόν της εταιρίας JOHN GORTON, έξ ών το «IVAN GORTON» ήποδυνάμειως 1200 ήπων, είνε ταχύτης 14 κόμβων και χωρητικότητος 3400 τόν. φορτ. Άμφότερα τά πλοία ταύτα είνε ατμοκίνητα.

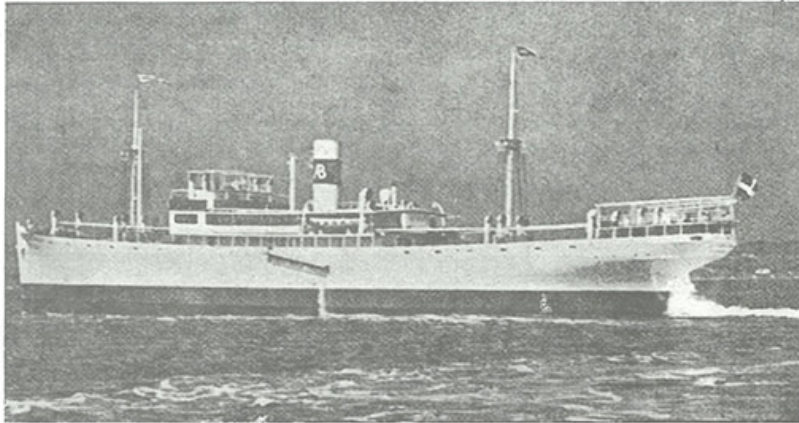
Έκ των μεγάλων μότορ-τάνκερς των κατασκευασθέντων κατά το παρελθόν έτος έν Δανία αναφέρονται υπό της ODENSE STAAL SKIBS-



Το καλλίγραμμα και πολυτελές θαλαμηγόν «XARIFA 3» κατασκευασθέν υπό των SAMUEL WHITE, υπό της ODENSE STAAL SKIBS-

VAERFT κατασκευασθέντα «EUROPE», «PERNA» και «PRESIDENT DE VOGUE».

Τὸ «EUROPE» μόντορ-τάνκερ 12.835 τόν. φορτίου κατασκευάσθη διὰ λογαριασμόν τοῦ Νορβηγικοῦ Οἴκου TEXAS COMPANY NORWAY A/S, OSLO, διαστάσεων 485' X 62' X 34', ἐναυπηγήθη δάσει



Τὸ Σουηδικὸν μόντορσιπ «VINGALAND»

τοῦ μικτοῦ συστήματος ναυπηγήσεως με διαμήκεις καὶ ἐγκαρσίους νομείς. Αἱ δεξαμεναὶ αὐτοῦ ἐξυπηρετοῦνται ὑπὸ ἀντλιοστασίου ἐφωδιασμένου διὰ τεσσάρων ἀντλιῶν HAYWOOD — TYLOR παροχῆς συνολικῆς 900 τόννων τὴν ὥραν, αἵτινες λαμβάνουσι τὸν διὰ τὴν κίνησιν αὐτῶν ἀπαιτούμενον ἀτμὸν ἐκ βοηθητικῶν λεβήτων δυναμένων νὰ χρησιμοποιήσωσι καὶ τὰ ἐξαγωγικά καυσάδια τῆς κυρίας μηχανῆς. Ἡ κυρία προωστήριος μηχανὴ αὐτοῦ ἀποτελεῖται ἐκ μίας BURMEISTER & WEIN, τετράχρονον ἐξακύλινδρον, με ὑπερσυμπιεστήν ἀποδίδουσαν 3850 ἵππους εἰς τὰς 105 στροφάς. Ταχύτης πλοίου 11 κόμβοι.

Τὸ «PERNA».— Τοῦτο εἶνε ἐν τῶν δώδεκα δηζελοκινήτων δεξαμενοπλοίων τῶν παραγγελλθέντων ὑπὸ τῆς ANGLOSAXON PETROLEUM COMPANY, τὸ μόνον ἄλλως τε παραγγεθὲν ὑπὸ ταύτης εἰς Σκανδιναβικὸν Ναυπηγεῖον.

Τρία τούτων παρηγγέλθησαν ἐν Γερμανίᾳ, τρία ἐν Ὁλλανδίᾳ, ἓν ἐν Ἰταλίᾳ καὶ τὰ τέσσαρα ὑπόλοιπα ἐν Ἀγγλίᾳ.

Τὸ «PERNA» εἶνε 12.100 τόννων φορτ., διαστάσεων 460X69X34 καὶ βάθισμα 27'. Προωθείται ὑπὸ μιάς μηχανῆς ἀπλῆς ἐνεργείας μετὰ ὑπερσυμπιεστοῦ.

Τὸ «PRESIDENT DE VOGUE», 14.300 τόν. φορτ. κατασκευάσθη ὑπὸ τῆς ODENSE STAAL Co διὰ λογαριασμόν τῆς νέας ἐταιρίας SIG BERGESEN & Co. Αἱ διαστάσεις αὐτοῦ εἶνε 495'X64' 9"X 35' προωθείται δὲ ὑπὸ δύο μηχανῶν BURMEISTER & WEIN, 4600 ἵππων συνολικῆς ἀποδόσεως.

Τὰ ναυπηγεῖα τῆς BURMEISTER & WEIN μετὰ τῶν ἄλλων κατασκεύασαν καὶ τὸ μόντορ-τάνκερ «PETTER» 14.700 τόν. φορτ., καὶ τὰ ἀκόλουθα τρία δηζελοκίνητα φορτηγά: Τὰ δύο ἀδελφὰ «HOEGH-CARRIER» καὶ «HOEGH TRANSPORTER» 8500 τόν. φορτ., ταχύτητος 13 κόμβων. Ἐκ τούτων τὸ μὲν πρῶτον ἐφωδιάσθη με μηχανὴν BURMEISTER & WEIN, τὸ δὲ δεύτερον με μηχανὴν MAN. Ὡς καὶ ἐν φορτηγῶν μόντορσιπ διὰ λογαριασμόν τῆς MOTOR-TRAMP A/S, SVENSTED, διαστάσεων 389'X56'X45' 7000 τ. φορτ., με μηχανὴν BURMEISTER & WEIN 3100 ἵππων τετρακύλινδρον καὶ ταχύτητος 13 κόμβων.

Εἰς τὰ Δανικὰ ναυπηγεῖα τοῦ NAKSKOV — SKIBSVAERET παρηγγέλθη διὰ λογαριασμόν τοῦ DET DANSK — FRANSKE DAMPSKIBSSKAD φορτηγὸν πλοῖον 5800 τόννων με μηχανὴν BURMEISTER & WEIN 1700 ἵππων.

Κατὰ μῆνα Σεπτέμβριον συνεπληρώθη καὶ ἡ κατασκευὴ τοῦ Δανικοῦ μόντορ - λάινερ «CANADA» διὰ λογαριασμόν τῆς EAST ASIATIC COMPANY. Τοῦ ὑποδειγματικοῦ τούτου μόντορ - λάινερ παραθέτομεν τὴν κατὰ τὰς δοκιμὰς αὐτοῦ ληφθεῖσαν φωτογραφίαν.

ΣΟΥΗΔΙΑ

Ἡ Σουηδικὴ Ναυπηγικὴ καὶ Μηχανουργικὴ βιομηχανία παρουσίασε καὶ κατὰ τὸ λῆξαν ἔτος ζωηρὰν κίνησιν. Πρωτεύουσαν θέσιν εἰς τὴν κίνησιν ταύτην κατέχουσι καὶ ἐδῶ τὰ μόντορ-τάνκερς καὶ τὰ δηζελοκίνητα φορτηγά λάινερ.

Ἀπαριθμοῦμεν κατωτέρω τὰ κυριώτερα τούτων:

Τὰ δύο ἀδελφὰ μόντορ-τάνκερς «FALKEFJELL» καὶ «FAGERFJELL» κατασκευα-

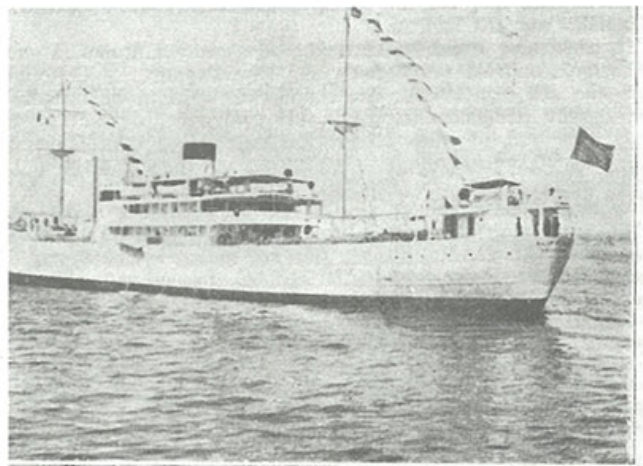
σθέντα εἰς τὰ ναυπηγεῖα KOCKUMS διὰ λογαριασμόν τῆς SKIBS A/S DOVKEFJELL.

Ταῦτα εἶνε 12.500 τόν. φορτ., διαστάσεων 460' X 59' 6", ἔχουσι δὲ προωστήριον μηχανὴν τύπου KOCKUM 3450 ἵππων προσδίδουσα εἰς ταῦτα ταχύτητα 12 κόμβων. Τὸ μόντορ-τάνκερ «BRAJARA» 12.300 τ. φορτ., ταχύτητος 12.6 κόμβων κατασκευασθὲν ὑπὸ τῶν A)B GOTAVERKEN, GOTHENBURG.

Ἐκ τῶν μόντορσιπ τῶν προοριζομένων ὡς φορτηγῶν λάινερς τὰ πλέον ἐνδιαφέροντα εἶνε τὰ «BIRKALAND» & «VINGALAND» γνωστὰ ἡμῖν ὡς προσεγγίσαντα εἰς Πειραιᾶ τῆς SVENSKA ORIENT LINIEN καὶ μία λίαν ἐνδιαφέρουσα τετράς προοριζομένη διὰ τὰς γραμμὰς τῆς Νοτίου Ἀμερικῆς. Ἐκ τῶν τελευταίων τούτων τὰ τρία εἶνε ἤδη ἔτοιμα ὀνομασθέντα «ARGENTINA», «BRAZILL» καὶ «NORD-STJERNAN».— Ταῦτα εἶνε μόντορσιπς 5200 τόννων προωθούμενα ὑπὸ 2 μηχανῶν Διζελ ἕκαστον συνολικῆς ἰσχύος 6899 ἵππων, τύπου GOTAVERKEN, προσδίδουσιν εἰς ταῦτα ταχύτητα 15 1/4 κόμβων. Ναυπηγοὶ τῶν πλοίων τούτων ἦσαν οἱ A)B GOTAVERKEN, GOTHENBURG, οἵτινες ἐπίσης ἐναυπηγήσαν καὶ τὸ μόντορσιπ «KLIPPAREN».

Τὸ «BIRKALAND» καὶ τὸ «VINGALAND» εἶνε 4750 τόννων γκρός, ταχύτητος 14 1/2 κόμβων με μίαν μηχανὴν BURMEISTER & WEIN ἕκαστον, διπλῆς ἐνεργείας, δίχρονον 3000 ἵππων. Τὰ πλοῖα ταῦτα ἐναυπηγήθησαν ὑπὸ τῆς ERIKSBERGS MEK, UERKSTADS, τοῦ GOTHENBURG.

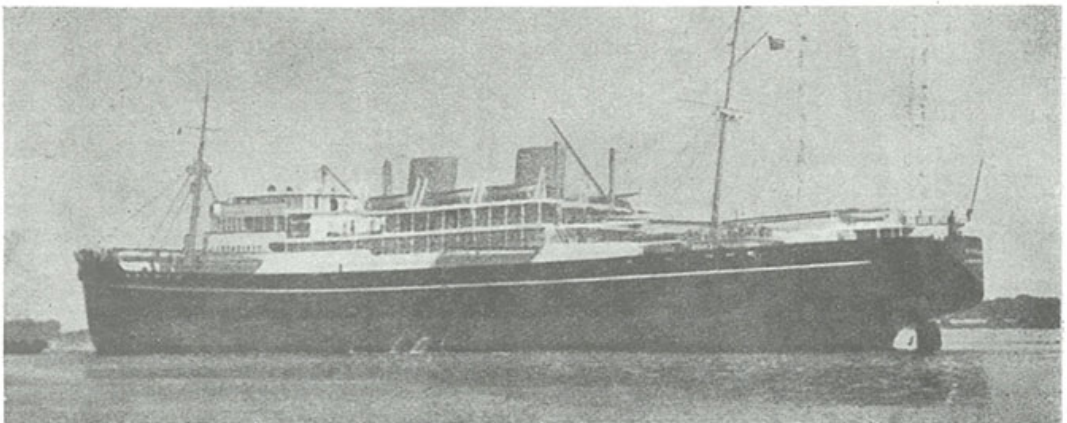
Ἐκ τῶν ἀτμοκινήτων ἐνδιαφέρον παρουσιάζει τὸ S)S «SIREDAL» ναυπηγηθὲν ὑπὸ τῶν NYLANDS VERKSTAD, κατὰ παραγγελίαν τῆς A. S. LANGFER. Αἱ διαστάσεις τούτου εἶνε 246'X39'X19' 6", ἢ δὲ ταχύτης 10 κόμβοι. Αἱ προωστήριες μηχαναὶ αὐτοῦ εἶνε παλινδρομικαὶ ὑπερθέρμου ἀτμοῦ τύπου LENTZ. Ἐπὶ τοῦ πλοίου τούτου ἐφηρμώθησαν πολλὰ εὐκολία στοιβάσεως φορτίων. Ἀναφέρονται ἐπίσης,



Τὸ Σουηδικὸν μόντορσιπ «KLIPPAREN»

ὅτι καὶ ἐφέτος ἐπανελήφθη κατασκευὴ πλοίου τύπου «BENCAS» με τοὺς λέβητας ἐπὶ τοῦ καταστρώματος.

Τέλος ἡ Σουηδικὴ κυβέρνησις παρήγγειλεν εἰς τὰ ναυπηγεῖα LINDHOLMEN — MOTALA τοῦ GOTHENBURG ἓν παγοθραυστικὸν τὸ «SKAGERAK», ὅπερ κατὰ πάσαν πιθανότητα θὰ ἐφωδιασθῇ διὰ τῶν



Τὸ Δανικὸν μόντορ - λάινερ «CANADA»

νέων μηχανών τύπου «GOHTA», όστις είναι συνδυασμός μηχανής Δη-
ζελ και άτμομηχανής λειτουργούσης διά θερμού αέρος.

ΓΑΛΛΙΑ

Έν Γαλλία εξακολουθεί ή μετασκευή και συμπλήρωσις του ύπερω-
κεανίου «NORMANDIE» συνισταμένη κυρίως εις την ενίσχυσιν της
περιοχής της πρύμνης, την τοποθέτησιν τρίτου όλισθαίνοντος συνδέ-
σμου (expansion joint) εις τή ύπερκατασκευάσματα αυτού, και την ά-
ναστροφήν της φορέας περιστροφής του έμπροσθίου ζεύγους έλικών.

Αί μετασκευαί αύται ύπογραφεύθησαν εκ των κατά τά πρώτα ταξι-
δια παρουσιασθέντων κραδασμών.

Άπό άπόψεως επιβατηγών ή Γαλλική Ναυπηγική Βιομηχανία έχει
νά παρουσιάσῃ τέσσαρα λίαν ενδιαφέροντα πλοία:

Τό «PRESIDENT DOUMER» δηζελοκίνητον λάινερ 14820 τόν-
νων γκρός με 134 θέσεις Α', 90 Β' και 74 τρίτης, μελετημένον και διά
τήν μεταφοράν 574 στρατιωτών.

Έχει δύο μηχανάς συστήματος BURMEISTER & WEIN κατα-
σκευασθείσας υπό των SCHNEIDER & Cie, όλικής ίπποδυνάμεως 8100
ίππων εις 125 στροφάς, προσδιδούσας εις τό σκάφος ταχύτητα 16,8
κόμβων. Τό πλοίον τουτο εξαίρετικώς πολυτελές κατασκευάσθη διά τās
γραμμάς Άπω Άνατολής, διά λογαριασμόν των MESSAGERIES υπό
των Ναυπηγείων SOCIETE PROVENCALE DE CONSTRUCTION
NAVALES. Τά «VILLE D' ORAN» και «VILLE D' ALGERS» εν
πολλοίς προσομοιάζοντα αλληλούς, άν και τό πρώτον είναι κατά τι με-
γαλύτερον του δευτέρου. Τό «VILLE D' ORAN» έχει διαστάσεις
492' X 64' X 42' 6'', ένφ τό «VILLE D' ALGERS» 465' X 63' X
40' και είναι εκτοπίσματος 8700 τόννων εις τό βάθισμα του 21' 6''.

Άμφότερα τά πλοία είναι προσωρισμένα διά τās γραμμάς Άλγερίου
δυνάμενα νά συνδέσουν τουτο μετά της Μασσαλίας εις 16 μόνον
ώρας. Ός προσωρηίους μηχανάς έχουνσιν άτμοστροβίλους τύπου PAR-
SONS τροφοδοτουμένους υπό λεβήτων PENHOET. Η ταχύτης των
σκαφών είναι 21 τακτικών κόμβων με 2 επί πλέον έφεδρικούς κόμβους.
Έκείνο όπερ χαρακτηρίζει τά δύο πλοία ταύτα είναι εκτός της σχετικής
πολυτελείας και ή μέριμνα ή καταβληθείσα διά την διάγνωσιν, πρόλη-
ψιν και καταστολήν πυρκαϊών ως και αί πολυάριθμοι διά στεγανών
φρακτών ύποδιαιρέσεις.

Τό «CHELLAH» της PAQUET κατασκευασθέν υπό των FORGES
ET CHANTIERS DE LA MEDITERRANEE, διαστάσεων 460' X 63'
X 37' 6'' διά 470 τόννους και 3000 τόννους φορτίου. Είναι διακεκοσμη-
μένον πολυτελώς, με θεράνδες, TERRACE — CAFE κυλικείον—μπάρ
άμερικανικόν κλπ. Προωθείται υπό άτμοστροβίλου 14300 ίππων, με τα-
χύτητα 21,5 κόμβων.

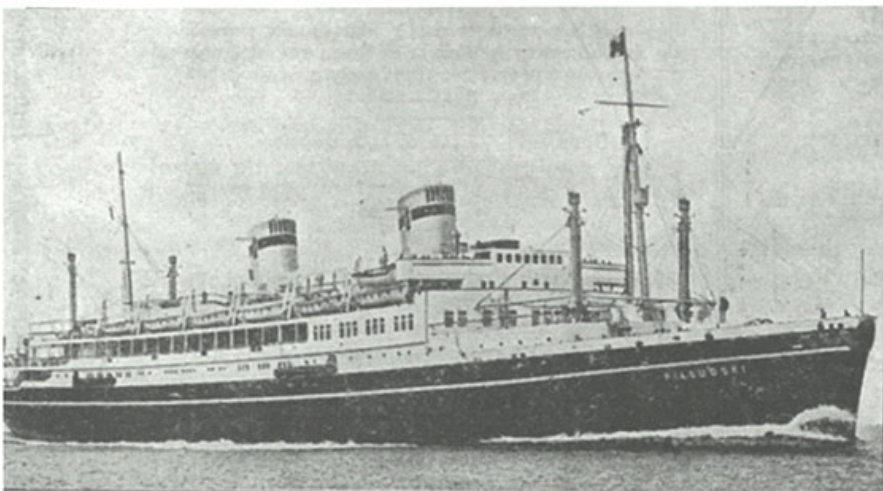
Ένδιαφέρουσα επίσης είναι ή μετασκευή του JEAN LABORDE των
MESSAGERIES υπό των αρχικών κατασκευαστών SOCIETE PRO-
VENCALE. Η μετασκευή αυτή συν τοις άλλοις περιλαμβάνει και την
επιμήκυσιν της πρύρας κατά τό σύστημα YOURKEVITCH, επίσης
δέ αυξάνεται και ή ίπποδύναμις του πλοίου.

Η κίνησις των Γαλλικών Ναυπηγείων εις φορητά ύπηρξεν πενι-
χρά. Άναφέρομεν κατωτέρω τās κυριώτερας ναυπηγήσεις:

Τό μότορ-τάνκερ «SHEHERAZADE» τό μεγαλύτερον γαλλικόν
τάνκερ 18500 τόννων φορτίου ναυπηγήθεν υπό των Ναυπηγείων της
SEINE MARITIME WORM & Cie διά λογαριασμόν της Cie AUXI-
LIAIRE DE NAVIGATION έχει μήκος 550' προωθείται δε υπό δύο
μηχανών SCHNEIDER τύπου BURM. & WEIN τετραχρόνους 8800
ίππων, με ταχύτητα 11 1/2 κόμβων.

Δύο φορητά 9000 τόννων φορτίου διά λογαριασμόν του Οίκου
DREYFUSS, προωθούμενα διά κινητήρων SULZER διχρόνων 5300
ίππων εις τās 125 στροφάς και ταχύτητα 15 κόμβων.

Διά του συνδυασμού Γαλλοδανικών συμφερόντων παρηγγέλλη και
κατεσκευάσθη εν Δανία ειδικόν πλοίον μεταφοράς όπωρων διά λογα-
ριασμόν της εταιρίας FRAISSINET, 1950 τόννων φορτίου, 17 1/2
μίλιων, 330' X 44' X 27.3''. Προωθείται υπό μηχανής B. & W. διχρό-
νου 4400 ίππων, τουτο δύναται νά μεταφέρει και 12 επιβάτας πρώτης
θέσεως.



Τό Πολωνικόν μότορ-λάινερ «PILSUDSKI» ναυπηγηθέν εν Ίταλία.

ΟΛΛΑΝΔΙΑ

Και εις την χώραν ταύτην αί κυριώτεροι ναυπηγήσεις συνίστανται
εις κατασκευάς μότορ-τάνκερς και μότορσις γενικώς. Έκ των πρώτων
αναφέρομεν τά άδελφά τάνκερς «ROTYLA» και «SUNNETA» κατασκευα-
σθέντα υπό της ROTTERDAM DRYDOCK Co, διά λογαριασμόν της
PETROLEUM MAATSCHAPPIJ «LA CORONA». Ταύτα χωρισμέ-
να εις 21 δεξαμενάς έχουν 12100 τ. φορτίον εκτόπισμα 16.800
τόνων εις τό βάθισμα των 27 1/2 ποδών και διαστάσεις 480' X 59' X
34'. Αί μηχαναί αυτών, ανά μίαν έκαστον είναι τύπου WERKSPOR
3600 ίππων και προσδίδουσι εις τά σκάφη ταύτα ταχύτητα 13 κόμβων.

Ιίαν ενδιαφέροντα είναι τά μότορ-τάνκερς «W. B. WALDEN» και
«W. WALKER» του αυτού εκτοπίσματος όμοια σχεδόν καθ' όλα πλύν



Τό Σουηδικόν μότορσις «ARGENTINA»

των ναυπηγικών γραμμών. Τό «WALDEN» είναι τύπου ARCFORM και
θά βοηθήσῃ ούτω εις την εξαγωγήν σαφών συμπερασμάτων ως πρός
τήν σχετικόν αξίαν των γραμμών ARCFORM. Άμφότερα τά πλοία
ταύτα είναι 15.000 τόν. φορτίου έχουν μηχανάς KPUPP και κατεσκευά-
σθησαν διά λογαριασμόν της STANDARD SHIPPING Co.

Έκ των μότορσις ενδιαφέρον παρουσιάζει τό «JANSSENS» κα-
τασκευασθέν υπό των ναυπηγείων P. SMIT ROTTERDAM διά την έ-
ταιρίαν KONINKLIJKE PAKETVAART, διά την έξυπνότητα το-
πικών συγκοινωνιών εις τās Όλλανδικάς Άποικίας.

Αί διαστάσεις του είναι 276' X 48' X 13' 7'', 1200 τόν. γκρός, με μη-
χανήν SULZER τετράχρονον 1000 ίππων και ταχύτητα 11 κόμβων.

Έκ των φορηγών σπουδαιότερον θεωρούμεν τό ειδικόν πλοίον,
παραγγελθέν υπό των SOBIET, προοριζόμενον διά την μεταφοράν ξυ-
λείας. Τουτο παρουσιάζει πλείστας καινοτομίας τυχούσας διπλώματος
εύρεσιτεχνίας εις όφελος των κατασκευαστών του «NEDERLANDS-
CHE SCHEEPSDOUW MIS» — γνωστάς υπό τό γενικόν όνομα «AM-
STERDAM TYPE PATENT». Τουτο φέρει ανοίγματα κυτών διήκον-
τα καθ' όλον τό πλάτος του πλοίου και ειδικήν διάταξιν διά την εύκο-
λίαν στοιβάσις και φορτοεκφορτώσεως ξυλείας.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

Και ένταύθα πρωτεύουσιν θέσιν κατέχουν τά μότορ-τάνκερς και τά
μότορσις. Έκ τούτων αναφέρομεν τινά:

Τό δηζελοκίνητον δεξαμενόπλοιο «BRAZIL» 1300 τόννων, 480'
X 59' 6' X 34' με δύο μηχανάς BURMEISTER & WEIN 4.000 ίππων
συνολικής ίπποδυνάμεως, κατασκευασθέν υπό των ναυπηγείων NAK-
SKOV SKIBSVAERFT. Η ίδια εταιρία κατασκεύασε και τό μότορ
σις «PATSPANAG» διά λογαριασμόν της SIAM NAVIGATION Co.

Τό μότορ-τάνκερ «HAAKON HAUAN», όπερ είναι τό μεγαλύτε-
ρον πλοίον κατασκευασθέν εν Νορβηγία. Είναι 9900 τόννων φορτίου,
425' X 56' X 33' 6'' έχει δε μηχανήν AKERS τύπου
BURMEISTER & WEIN 3150 ίππων προσδίδουσας
εις τό σκάφος ταχύτητα 11 κόμβων.

Επίσης αναφέρομεν ένταύθα και την μετασκευήν
των μηχανών των τριών άτμοπλοίων «CUBANO»,
«THODE FAGELUNDE» και «TROUBADOUR»,
εις ά προσετέθη άτμοστροβίλος εξαγωγικού άτμου τύ-
που BAUERWACH. Ημετασκευή αυτή έξετελέσθη ύ-
πό των ναυπηγείων NYLANDS VERKSTED.

ΙΣΠΑΝΙΑ

Τό μότορ - τάνκερ «CAMPILIO», κατασκευάσθη
υπό των εν VALENCIA Ναυπηγείων UNION NA-
VAL DE LEVANTE, διά λογαριασμόν του Ίσπανικού
Μονοπωλίου. Τουτο είναι εν, μιάς σειράς πλοίων μελε-
τηθέντων διά την Ίσπανίαν υπό του SIR ISHER-
WOOD. Φέρει μηχανάς KPUPP DIESEL προσδιδού-
σας εις τό σκάφος ταχύτητα 11 κόμβων. Τουτο μετά
τήν αποπεράτωσίν του παρελήφθη υπό του Ίσπανικού
Ναυτικού, διά νά χρησιμοποιηθῇ ως συνοδόν πλοίον
στόλου, τό δε Ίσπανικόν Μονοπόλιον παρήγγειλεν εις
άντικατάστασιν έτερον εν VALENCIA πάντοτε, υπό
τήν έποπτείαν του ISHERWOOD, όστις εκπνεεί και
τήν σχετικόν μελέτην.

Εις τά αυτά ναυπηγεία κατασκευάσθη και τό κρατι-
κόν πλοίον «ARTABRO», μέλλον νά χρησιμοποιηθῇ ως
πλοίον Ύδρογραφικής Ύπηρεσίας διά τās εκβολάς του

'Αμαζώνος ποταμού. Έχει διζελοληκτρικήν πρόωσην με κινητήρα 500 ίππων. Αί διαστάσεις του είνε μήκος 191' καί πλάτος 36'.

ΙΑΠΩΝΙΑ

Το «NOSHIMA MARU». — Έτέθη εν λειτουργία κατά μήνα Μάρτιον. 13.000 τόννων. φορτ., διαστάσεων 446 X 62 1/2' X 34 1/2' καί 27' ύψισμα. Πρόκειται περί του τελευταίου πλοίου μίας σειράς εξ 6 πλοίων των: «NAGARA», «NARUTO», «NAKO», «NOTO», «NOSHIMARO» καί «NOSHIMA MARU». Ταύτα περιεγράφησαν ήδη εις τή «Ναυτικά Χρονικά». Είνε εξαιρετικά «CARGO LINERS» ταχύτητος τακτικής 15 1/2 μιλίων αναπτύξαντα κατά τās δοκιμάς 18 1/2 μιλία. Έχουσιν ειδικάς διατάξεις διά τήν στοιβασίαν ειδικών φορτίων, κατεψυγμένων τροφών, ύφασμάτων, μεταξωτών κτλ. Τρία τούτων είνε εξωδιασμένα διά προσωποτήρων μηχανών M. A. N. έπτακλινδρων 6.700 ίππων εις τās 106 στροφάς, τὰ δέ λοιπά τρία διά μηχανών τής αὐτῆς ιπποδυνάμεως MITSUBISHI — SULZER.

Το στροβιλοκίνητον φορτηγόν λάινερ «HEITO MARU» κατασκευασθέν υπό τής MITSUBISHI KABUSHIKI KAISHA. Αί διαστάσεις τούτου είνε 36' X 50' X 33', προωθείται δέ υπό στροβίλων διπλῆς ἀναγωγῆς στροφών, 3000 ίππων, τύπου MITSUBISHI — ZOELLY.

Η ταχύτης του σκάφους τούτου είνε 14 1/2 μιλία.

Περисσότερα στοιχεία σχετικῶς με τās 'Ιαπωνικάς ναυπηγήσεις ἑλλείπουσι, πάντως είνε γνωστόν, ὅτι συμφώνως με τὸ τελευταίον 'Ιαπωνικόν Σχέδιον προβλέπεται ἡ κατασκευή 450.000 τόννων ἐντός τριετίας με βάσιν τήν κατά Λίρας 3 ἐπιχορήγησιν ἐκάστου ναυπηγουμένου νέου τόννου.

Ἐλθμονήσαμεν ν' ἀναφέρωμεν καί τὰ 2 φορτηγά μότορσις, τὰ υπό τής MITSUBISHI BUSSAN KAISHA κατασκευαζόμενα διά λογαριασμόν τής OSAKA SHOSHEN KAISHA διά τās γραμμάς ΑΦΡΙΚΗΣ καί ΝΟΤΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ. Τὰ πλοία ταῦτα θὰ είνε ταχύτητος 18 1/2 κόμβων. ΙΤΑΛΙΑ

Η κίνησις ἐν 'Ιταλίᾳ παρουσίασε σημαντικὴν ὕφεσιν, ἂν καί ἡ παραγγελία τῶν δύο Πολωνικῶν ὑπερωκεανίων «PILSUDSKI» καί «BATORY», ἔσωσεν ἐν τινι μέτρῳ τήν κατάστασιν.

«PILSUDSKI» καί «BATORY» 493 X 70' 6'' X 37' 6'' δι' ἐπιβάτας καί φορτίον 5100 τόννων. Μότορ λάινερ διά τās γραμμάς τής GDYNIA AMERICA LINE. Έχουσιν ὡς προσωποτήριον μηχανάς 2 κινητήρας SULZER συνολικῆς ιπποδυνάμεως 12.500 ίππων, προσδιδούσας εἰς τὰ πλοία ταῦτα ταχύτητα 20 κόμβων. Είνε διηυθετημένα με σχετικὴν πολυτέλειαν διά 30 ἐπιβάτας Α' καί Β' θέσεως καί 402 Γ' θέσεως.

Τὸ πρῶτον ἀποπερατώθην, ἤδη, κατεσκευάσθη υπό τῶν CANTIERI RIUNITI DELL' ADRIADICO, MONFALCONE.

Τὰ CANTIERI NAVALI RIUNITI, κατεσκευάσαν τὸ διζελοληκτικόν δεξαμενόπλοιον «ANTEO» διά λογαριασμόν τής SOCIETA LI-GURE DI ARMAMENTO, τούτου είνε 9800 τόννων φορτίου, ἔχει δέ κινητήρας διζελ τύπου FIAT, 4000 ίππων, ἀναπτύξαντες κατά τās δοκιμάς 4986 ίππους καί ταχύτητα ἀνωτέραν τῶν 15 κόμβων.

Τὸ ναυπηγεῖον τούτου κατεσκευάσαν καί ἐν ἡ δύο ρυμουλκά διά λογαριασμόν τής Περιοικῆς Κυβερνήσεως.

Τὸ μότορ-τάνκερ «AURIS» 1200 τόννων φορτ., κατασκευασθέν εἰς διά λογαριασμόν τής ANGLO SAXON PETROLEUM Co. Τούτο πρὸ τὰ CANTIERI RIUNITI DELL' ADRIATICO MONFALCONE, ὠθεῖται υπό μηχανῶν WERSPOOR 44500 ίππων.

ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΡΩΣΣΙΑ

Ἐλάχιστα στοιχεία σχετικῶς πρὸς τās ἐν τῇ Σοβιετικῇ ΡΩΣΣΙΑ ἐκτελουμένας ναυπηγήσεις ὑπάρχουσιν.

ΠΑΝΤΩΣ είνε γνωστόν, ὅτι καί εἰς τήν χώραν ταύτην ὑπάρχει πρόγραμμα ἐκτεταμένων ναυπηγήσεων.

Κατὰ 'Ιανουάριον ἐπερατώθη ἡ κατασκευή του διζελοληκτικου δεξαμενόπλοιου MOLOTOW υπό τῶν Κρατικῶν Ναυπηγείων του SORMOV, πλησίον του GEORGI.

Τὸ πλοῖον τούτου 8500 τόννων φορτ. ἤρχισεν ἐκτελοῦν μεταφοράς ἐντός τής ΚΑΣΠΙΑΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ.

Λέγεται ὅτι κατασκευάζονται ἔτερα δύο ὅμοια σκάφη.

Ἐπίσης πληροφοροῦμεθα ὅτι εἰς τὰ Κρατικά Ναυπηγεία του LENINGRAD ἤρχισεν ἡ κατασκευή δύο ὑπερμεγέθων παγοθραυστικῶν 11.000 τόννων φορτ. με τρεῖς κινητήριους ἀτμοστροβίλους συνολικῆς ιπποδυνάμεως 10.000 ίππων. Τὰ πλοία ταῦτα θὰ δύνανται νὰ φέρωσι καί δύο δεϋροπλάνα ἐκαστον.

ΗΝ. ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

Ἀπὸ ἀπόψεως ναυπηγήσεως καθαρῶς ἐμπορικῶν σκαφῶν αἱ Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι δὲν ἔχουσιν νὰ ἐπιδείξωσι τίποτε ἀξίον λόγου. Ἡ ναυπηγικὴ ὁμως διομηχανία τῆς χώρας ταύτης ἐτροφοδοτήθη ἀρκούντως ἐκ τῶν πολεμικῶν κατασκευῶν, αἵτινες ὑπῆρξαν μᾶλλον ἀφθονοί. Ἐχάτως γίνεται εὐρεία συζήτησις σχετικῶς με τήν μελετωμένην παραγγελίαν μεγάλων ὑπερωκεανίων.

Διὰ τὸ διαρρεῦσαν ἔτος ἔχομεν νὰ ἀναφέρωμεν μόνον μερικὰς κατασκευὰς τάνκερ ὁπως π. χ.

«SOCONY — VACUUM». — Στροβιλοκίνητον δεξαμενόπλοιον 500 ποδῶν μήκους, 15.285 τόννων φορτίου, προωθούμενον υπό ἀτμοστροβίλων διπλῆς ἀναγωγῆς στροφῶν, νάυπηγηθέν υπό τῆς NEW — YORK SHIPBUILDING Co, CAMDEN N. J.

Ἐπίσης κατεσκευάσθη καί τὸ ἀδελφόν του ἀνωτέρω πλοίου, δεξαμενόπλοιον «MAGNOLIA».

N.V. CORNS. SWARTTOUW'S STUWADOORS MAATSCHAPPY

(CORNS. SWARTTOUW'S STEVEDORING COMPANY LIMITED)

ROTTERDAM

21 WILLEMSKADE

AMSTERDAM:

CORNS. SWARTTOUW & BAAK
Mercurius Buildings

STEVEDORING

Owners of 15 tons electric cargo transporters and floating cranes for handling coal, iron-ore and other bulk cargoes.

Large modern sheds with 13 electric LUFFING cranes, on deep water, also various plants for storage of all sorts of merchandise.

Checkweighing of all kinds of cargoes

Quickest despatches guaranteed. Bulk grain cargoes discharged by elevators

AGENTS: All over the Near East

Messrs.

ALLALOUF & CO

10 Metropolis Street.

SALONICA

P.O. Box 460 TEL-AVIV P.O.Box, 313 JAFFA P.O.Box 775 HAIFA

ANTWERP:

CORNS. SWARTTOUW'S ANTWERP STEVEDORING CY,
(late Charles Geyr)
53 Longue Rue Neave

ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΣΕΙΣ

Ἰδιοκτῆται ἡλεκτρικῶν μεταφορέων φορτίου 15 τόννων καί πλωτῶν γερανῶν διά τοὺς γαιάνθρακας, τὰ μεταλλεύματα καί τὰ εἰς χύμα φορτία.

Εὐρύτητα ὑπόστεγα μετὰ 13 ἡλεκτρικῶν γερανῶν εἰς κρηπιδώματα ἐπαρκοῦς βάθους, ὡς καί διάφοροι ἐγκαταστάσεις πρὸς ἀποθήκευσιν ἐμπορευμάτων παντὸς εἶδους.

Παραλαβὴ δι' ὅλα τὰ εἶδη φορτίων.

Ταχίστη καί ἡγυνημένη διεκπεραίωσις τῆς ἐργασίας. Τὰ εἰς χύμα σιτοφορτία ἐκφορτώνονται διά τῶν «σιλδς».

Διὰ πληροφορίας καί Συμβόλαια ἀπευθύνεσθε εἰς τοὺς γενικοὺς πράκτορας διὰ τὴν Ἀνατολικὴν Λεκανήν τῆς Μεσογείου καί Μαύρην Θάλασσαν:

ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ

ΑΛΛΑΛΟΥΦ & ΣΙΑ

Γραμματοφ. 209 P.O. Box 460 P.O. Box 313
ΘΕΣ/ΝΙΚΗ ΤΕΛ-ΑΒΙΒ ΓΙΑΦΦΑ
P. O. Box 775-ΧΑΪΦΑ

ΑΙ ΤΙΜΑΙ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΤΑ ΤΟ 1935

Τὸ ἀπελθὼν ἔτος σημαντικὴν ἐσημείωσεν ἀνάπτυξιν εἰς τὴν ἀγορὰν τῶν πρὸς περαιτέρω ἐκμετάλλευσιν, ὅσον καὶ τῶν πρὸς διάλυσιν πωλουμένων σκαφῶν, προώθησε τὰς ἀξίας τῶν κατὰ σοβαρὸν ποσοστὸν, ἔναντι τῶν προηγουμένων ἔτων καὶ ἐδημοῦργησε τὸ ἀνώτατον ὄριον τιμῶν τῆς τελευταίας τετραετίας, ἔναντι τῶν κατωτάτων τοῦ 1932 ἐπιπέδων. Ἡ τοιαύτη βελτίωσις τῶν ἀξιών δὲν ὤφειλετο ἀποκλειστικῶς εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ ἐμπορίου καὶ εἰς τὴν ἐπαύξησιν τοῦ ὄγκου τῶν ὑπερβαλασίων μεταφορῶν, ὅσον εἰς ἑτέρον παραγοντας, κυρίως δὲ εἰς τὴν συνεχισθεῖσαν ἀθρόαν διάλυσιν τῶν παλαιότερας ἡλικίας πλοίων, εἰς τὴν ἐφεκτικότητα τῶν Ἀγγλῶν — μετὰ τὰς πρὸς τὰ «τράμπες» ἐπιχορηγήσεις καὶ τὸ σγῆδιον ἐδαλύσεως — ναυπηγήσεων, ὅπως πωλήσονται εἰς ἀλλοδαποὺς ἀγοραστὰς τὰ παλαιότερα σκάφη τῶν, εἰς τὴν προφανή σπῆλιν καταλλήλων τὸν γὰρ καὶ εἰς τὴν ἐπικράτησιν καθ' ὅλον τὸ ἔτος, πλὴν τινων σποραδικῶν ἀνακοπῶν, ἐν τῇ ἀγορᾷ τῶν μεταχειρισμένων πλοίων, μᾶς ἐντόνου ζητήσεως χωρητικότητος δι' ὅλα τὰ μεγέθη καὶ δι' ὅλας τὰς κατηγορίας τῶν πλοίων. Σημαντικὸς ἐπίσης παράγον, συντελέσας εἰς τὴν ὑψωσιν τῶν τιμῶν, ὑπῆρξεν ἡ ἀπὸ τοῦ Ἰουλίου καὶ ἐντεῦθεν πολιτικῇ ἐν Εὐρώπῃ ἀνωμαλία, ἡ ἀβεβαιότης περὶ τῶν συνεπειῶν τῆς Ἱταλοαἰθιοπικῆς διενέξεως καὶ οἱ διαφανόμενοι θετικότεροι κίνδυνοι εὐνυτέρων περιπλοκῶν καὶ νέας πολεμικῆς περιπετείας τῆς Ἀνθρωπότητος.

Ἀπ' ὅτου μάλιστα ἐξερχομένη ὁ πόλεμος εἰς τὴν Ἀφρικὴν, γενικὴ πρὸς στιγμὴν ἐπεκράτησε νευρικότης, ἥτις καὶ εἶχε τὸν ἀντίκτυπόν της εἰς ὅλας τὰς ἐκδηλώσεις τῆς εὐπαθοῦς ναυτικῆς βιομηχανίας. Οἱ ναῦλοι ἐξ ὅλων τῶν μεγάλων ἐξαγωγικῶν κέντρων, ἐπηρεασθῆσαν ἀνατιμητικῶς, ἡ ζήτησις σκαφῶν ἐπληξήθη, ἰδίᾳ ἐκ μέρους τῶν Ἱταλῶν, ἡ δὲ μειωμένη προσφορά προσέλαβεν εὐνυτέραν μορφήν, εἰς τρόπον ὥστε μοιραίως αἱ ἀξίαι τῶν πλοίων ἠκολούθησαν σταθερῶς τὴν ἀνοίωσιν. Οὕτω, σκάφος 7811 τόννων φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1919 ἐπωλήθη τὸν Ὀκτώβριον ἀντὶ 18.000 λιρῶν, ἐνῶ εἶχε ἀγορασθῇ πρὸς διέτις ἀντὶ 7500 λιρῶν. Ἐτερον σκάφος 8250 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως τοῦ 1920 ἐπωλήθη τὸν Ὀκτώβριον ἀντὶ 19.000, ἔναντι προηγουμένης αὐτοῦ πωλήσεως τὸ 1931 ἀντὶ 10.500 λιρῶν καὶ κόστους ναυπηγήσεως τοῦ 167.500 λιρῶν. Σκάφος νεωτέρας ναυπηγήσεως (τοῦ 1929) χωρητικότητος 7675 τ. φορτίου καὶ μετ' ἐπιθεώρησιν τοῦ 1933, ἐπωλήθη τὸν Νοέμβριον ἀντὶ 46.500 λιρῶν, ἐνῶ τὸν Αὐγουστον τοῦ 1932 εἶχε πωληθῇ μόνον ἀντὶ 34.500 λιρῶν. Τὰ μετρίου μεγέθους φορτηγά, σπανίζοντα εἰς τὴν ἀγορὰν, συνεκέντρωσαν μεγαλύτερον ποσοστὸν ἀνατιμήσεως τῆς ἀξίας τῶν. Χαρακτηριστικὸν τοῦτου παράδειγμα ὑπῆρξεν ἡ κατὰ τὰς πρώτας ἡμέρας τοῦ Δεκεμβρίου πώλησις ἐνὸς ἀτμοπλοίου 4450 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως τοῦ 1924, μετ' ἐπιθεώρησιν No 2 τοῦ 1932, ἀντὶ 15.500 λιρῶν, ἐνῶ τὸ ἴδιον σκάφος εἶχε πωληθῇ τὸ 1932, μετὰ προηγουμένην ἐπιθεώρησιν του, ἀντὶ 6000 λιρῶν μόνον.

Ἀναλυτικώτερον αἱ ἀξίαι τῶν πλοίων διαρκοῦντος τοῦ 1935 παρουσίασαν τὴν ἀκόλουθον προοδευτικὴν ἀνάπτυξιν:

ΤΡΑΜΠΣ ΦΟΡΤΗΓΑ: Κυριώτεροι ἀγορασταὶ ὑπῆρξαν καὶ πάλιν οἱ Ἕλληνες, τὰ Σοβιέτ, οἱ Λεττονοὶ καὶ Ἑσθονοὶ, οἱ ἐφοπλισταὶ τῆς Κίνας ἐν τινὶ δὲ μέτρῳ καὶ οἱ Ἱταλοί, ἡ ζήτησις τῶν ὁποίων ὅμως

ἀφείρετο κυρίως λαίβερος καὶ δεξαμενόπλοια. Τὰ Σοβιέτ ἐπραγματοποίησαν κατὰ τοὺς ἐννέα πρώτους μῆνας τοῦ ἔτους τὴν ἀγορὰν 120 ἐν ὅλῳ σκαφῶν, ἐκ τῶν ὁποίων τὰ καθαρῶς φορτηγά ἦσαν ὀλίγης χωρητικότητος 162.428 τ. γκρόν, ἀντὶ συνολικῆς δαπάνης 6.700.000 χρυσῶν ρουβλίων. Κατὰ τὸ 1934 αἱ Σοβιετικαὶ ἀγοραὶ εἶχον περιλάβει 97 σκάφη ὅλων τῶν κατηγοριῶν, ἀξίας 2.800.000 ρουβλίων.

Αἱ ἀξιολογώτεραι κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ ἔτους ἀγοραπωλησίαι φορτηγῶν ἦσαν αἱ ἀκόλουθοι: Τέσσαρα ἀτμόπλοια 11.300 τ. φορτίου ἔκαστον καὶ ναυπηγήσεως 1923, ἐπωλήθησαν ἀντὶ ὀλίγης τιμῆς 123.000 λιρῶν. Φορτηγὸν 10.200 τόννων ναυπηγηθὲν τὸ 1920 καὶ διελθὼν ἐπιθεώρησιν τὸ 1932 ἐπωλήθη ἀντὶ 20.500 λιρῶν. Φορτηγὸν 8515 τ. φορτίου (τοῦ 1911) μετ' ἐπιθεώρησιν τοῦ 1932 ἐπωλήθη 10.600 λιρῶν. Ἀ)π 7900 τ. (τοῦ 1922) ἐπωλήθη 22.000 λιρῶν, ἔτερον 8100 τ. (στάνταρ Α.) ναυπηγηθὲν τὸ 1919 καὶ ὑποστάν εὐρείας κλίμακος ἐπισκευῆς καὶ βελτιώσεως ἐπωλήθη ἀντὶ 19.500 λιρῶν, ἐνῶ ἕτερον σκάφος τοῦ ἰδίου μεγέθους (8100 τ.) ἀλλὰ ναυπηγήσεως 1912 καὶ μετ' ἐπιθεώρησιν τοῦ 1933 ἐπωλήθη ἀντὶ 12.000 λιρῶν.

Φορτηγὸν 7620 τ. (τοῦ 1914) ἄνευ σερβέι, ἐπωλήθη 12.500 λιρῶν, ἐνῶ ἕτερον 7670 τ. (τοῦ 1928) μετ' ἐπιθεώρησιν τοῦ 1932, ἐπωλήθη ἀντὶ τιμῆς κάπως ὑπερτέρας τῶν 30.000 λιρῶν καὶ τρίτον σκάφος 7620 τ. (τοῦ 1930) ἐπωλήθη ἀντὶ 36.500 λιρῶν. Ἀ)π 6730 τ. (τοῦ 1923) μετ' ἐπιθεώρησιν τοῦ 1934 ἐπωλήθη ἀντὶ 30.000 λιρῶν. Ἀ)π 6.500 τ. (τοῦ 1929) ἀντὶ 29.500 λιρῶν καὶ Ἀ)π 6.600 τ. (τοῦ 1912) καὶ ἐκτὸς σερβέι ἀντὶ 13.000 λιρῶν.

Φορτηγά σκάφη μικροτέρας χωρητικότητος ἠκολούθησαν τὰς κατωτέρω διακυμάνσεις τῶν ἀξιών τῶν. Ἀ)π 5500 τόννων φορτίου (τοῦ 1920 μετ' ἐπιθεώρησιν τοῦ 1933, ἐπωλήθη ἀντὶ 16.500 λιρῶν, ἀ)π 5375 τ. (τοῦ 1915) ἐπωλήθη ἀντὶ 10.000 λιρῶν, ἀ)π 4850 τ. (τοῦ 1925) καὶ μετ' ἐπιθεώρησιν τοῦ 1933, ἐπωλήθη ἀντὶ 18.500 λιρῶν. Ἀ)π 4662 τόννων, ναυπηγηθὲν εἰς Ὀλλανδίαν τὸ 1929 καὶ ἔχον ἐπιθεώρησιν τοῦ 1933, ἐπωλήθη ἀντὶ 30.000 λιρῶν, ἀ)π 4140 τ. (τοῦ 1921) μετ' ἐπιθεώρησιν τοῦ 1934 ἐπωλήθη ἀντὶ 13.500 λιρῶν, (ἀ)π 3875 τόν. (τοῦ 1914) μετ' ἐπιθεώρησιν τοῦ 1933 ἐπωλήθη ἀντὶ 8000 λιρῶν, ἀ)π 3450 τόννων (τοῦ 1925) μετ' ἐπιθεώρησιν τοῦ 1934 ἐπωλήθη ἀντὶ 14.500 λιρῶν καὶ ἀ)π 3140 τόννων, κατασκευασθὲν τὸ 1917 εἰς τὴν Σουηδίαν καὶ ἀνανεώσαν τὴν κλάσιν του τὸ 1934, ἐπωλήθη ἀντὶ τιμῆς 11.250 λιρῶν.

Τὴν ἀνωτάτην διὰ τὸ παρελθὼν ἔτος ἀνατιμητικὴν πορείαν τῶν ἡρχισαν νὰ διαγράφουν αἱ ἀξίαι τῶν φορτηγῶν πλοίων ἀπὸ τῶν ἀρχῶν τοῦ Σεπτεμβρίου καὶ ἐντεῦθεν. Οὕτω ἀτμόπλοιο 6812 τόννων καὶ ναυπηγήσεως τοῦ 1913, τὸ ὁποῖον προσεφέρετο τὸν παρελθόντα Ἀπρίλιον ἀντὶ 13.500 λιρῶν καὶ κατόπιν ἀντὶ 13.000 λιρῶν, ἐπωλήθη περὶ τὰ τέλη Σεπτεμβρίου ἀντὶ 15.250 λιρῶν μετ' αὐξήσιν δηλαδὴ 17 ο)ο ἐντὸς τριῶν μόνων ἐβδομάδων, ἐὰν ληφθῇ ὑπ' ὄψιν, ὅτι ἡ δι' αὐτὸ προσφορά τῶν 13.000 λιρῶν ἴσχυε μέχρι τῶν πρώτων ἡμερῶν τοῦ Σεπτεμβρίου. Ἐτερον φορτηγὸν «στάνταρ Α.» πωληθὲν τὸν Ἰούλιον ἀντὶ 20.450 λιρῶν, ἐζητεῖτο τὸν Σεπτέμβριον ἀντὶ 22.000 λιρῶν, χωρὶς νὰ γίνῃ δεκτὴ ἡ προσφορά, ἀρνηθέντος τοῦ πλοιοκτῆτου νὰ τὸ πωλήσῃ. Δύο φορτηγά ἐξ ἄλλου μετ' εὐκαταστάσεων καὶ κλειστὸν «σέλιντερ-ντέκ»,

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

ANGLO - FOREIGN SHIPOWNING AGENCY LTD

32 GREAT ST. HELENS LONDON E.C. 3

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: Κ. Α. ΒΟΓΙΑΤΖΟΓΛΟΥ
ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘ. ΑΦΟΡΟΝΕΥΣΗ

BROKERS FOR THE SALE, PURCHASE
CHARTERING, ETC. OF STEAMERS

χωρητικότητα 9300 τόννων έκαστον προσφερόμενα περί τὰ τέλη Αυγούστου ἀντί 15.000 λιρών τὸ ἕνα, ἀπεσύρθησαν, διὰ τὰ ἐπαναπροσφερόμενα περί τὰ τέλη Σεπτεμβρίου ἀντί 25.000 λιρών έκαστον.

Τὴν αἰσθητὴν ταύτην ἀνατίμωσιν ἠκολούθησαν καὶ τὰ μικρὰ σκάφη κατὰ μείζονα κλίμακα. Οὕτω τὸν Ὀκτώβριον ἐπωλήθη φορητὸν 1700 τόννων καὶ ναυπηγήσεως τοῦ 1903 ἀντί 6000 λιρών, τὸν δὲ Νοέμβριον ἐπωλήθησαν δύο ἄλλα φορητὰ 2000 τόννων καὶ 2350 τόννων ναυπηγήσεως 1904 καὶ 1907 ἀντί 7000 λιρών τὸ ἕν καὶ 8500 τὸ ἕτερον. Ἀξιοσημείωτος ὑπῆρξε καὶ ἡ περί τὰ τέλη Νοεμβρίου ἀναγγελθεῖσα πώλησις σκάφους 7675 τόννων φορτίου (τοῦ 1929) ἀντί 46.500 λιρών. Τὸ σκάφος τοῦτο εἶχεν ἀπολέσει πρὸ δύο ἐτῶν πλέον τῶν 50 ο)ο τῆς ἀρχικῆς ἀξίας του, ὡς πωληθὲν ἀντί 34.500 λιρών, ἐνῶ εἶχε κοστίσει 76.000 λίρας. Τὰς πρώτας ἡμέρας τοῦ Δεκεμβρίου ἐπωλήθησαν καὶ δύο φορητὰ μικρὰς ἡλικίας. Τὸ ἕν 7650 τόννων (5 ἐτῶν) καὶ τὸ ἕτερον 8915 τόννων (6 ἐτῶν) ἐπωλήθησαν ἀντί 40.000 λιρών τὸ πρῶτον, μὲ ἀύξησιν 7000 λιρών ἀπὸ τοῦ Μαρτίου 1933 καὶ τὸ δεύτερον ἀντί 45.600 λιρών.

Χαρακτηριστικαὶ ἦσαν καὶ αἱ ἀκόλουθοι πωλήσεις: Τὸ ἀ)π «Tower Abbey» 7811 τόννων φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1919, μὲ σερβέυ Νο3 τοῦ 1934 ἀνήκον εἰς τὴν κατηγορίαν «στάνταρ Β.» καὶ ἀγορασθὲν τὸν Νοέμβριον τοῦ 1933 ἀντί 7450 λιρών ἐπωλήθη τὸν Ὀκτώβριον ἀντί 18.000 λιρών. Τὸ ἀ)π «Tower Bridge» 8120 τ. φορτίου (τοῦ 1919) μὲ ἐπιθεώρησιν τοῦ 1933, ἀγορασθὲν τὸν Νοέμβριον τοῦ 1933 ἀντί 7450 λιρών, ἐπωλήθη περί τὰ τέλη Ὀκ)δρίου τοῦ ἀπελθόντος ἔτους ἀντί 18.500 λιρών. Τρίτον δὲ σκάφος, τὸ ἀ)π «Tower Dale» 8257 τόννων (τοῦ 1921) ἀγορασθὲν τὸν Ἰούλιον τοῦ 1934 ἀντί 8000 λιρών καὶ ὑποστὰν ἀρκετὰς βελτιώσεις καὶ ἀντικατάστασιν τῶν ἀτμοστροβίλων του διὰ μηχανῶν παλινδρομικῶν, νέωτέρου τύπου, ἐπωλήθη τὸν Νοέμβριον τοῦ 1935 ἀντί 36.500 λιρών.

Τὸ Ἀγγλικὸν «Caitness» 8250 τόννων (τοῦ 1919) ἐπωλήθη κατ' Ὀκτώβριον ἀνευ ἐπιθεωρήσεως ἀντί 19.000 λιρών, τὸ ἀ)π «Statira» 7675 τ. (τοῦ 1929) μὲ ἐπιθεώρησιν τοῦ 1933, ἐπωλήθη τὸν Νοέμβριον ἀντί 46.500 λιρών, ἐναντι προηγουμένης τιμῆς 34.500 λιρών, πραγματοποιηθείσης τὸν Αὐγούστου τοῦ 1932 καὶ τὸ ἀ)π «Porthkerry» 4450 τ. γκρός (τοῦ 1924) μὲ σερβέυ Νο 2 τοῦ 1932 ἐπωλήθη κατὰ Δεκέμβριον ἀντί 15.500 λιρών, ἐνῶ τὸ 1932 εἶχε πωληθῇ ἀντί 6000 λιρών μόνον.

ΜΙΚΡΑ ΑΝΘΡΑΚΟΦΟΡΑ: Ἡ ἀξία τῶν σκαφῶν τῆς κατηγορίας ταύτης παρέμεινε σταθερὰ καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν τοῦ ἔτους, ἀρκετὸς δ' ἀριθμὸς ἐξ αὐτῶν ἠλλάξεν ἰδιοκτησίαν. Ἀτμόπλοιον 2500 τόννων φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1922 μὲ ἐπιθεώρησιν τοῦ 1935 ἐπωλήθη ἀντί 10.000 λιρών, ἐνῶ ἕτερον τῆς αὐτῆς χωρητικότητος καὶ ναυπηγήσεως τοῦ 1923, ἀνευ σερβέυ ὁμως, ἐπωλήθη εἰς οἷαν εὐρίσκειτο κατάστασιν ἀντί 7500 λιρών. Ἀτμόπλοιον 2275 τόννων (τοῦ 1913) μὲ κλάσιν τοῦ 1935, ἐπωλήθη ἀντί 6000 λιρών καὶ ἕτερον 2150 τόννων (τοῦ 1911) μὲ ἐπιθεώρησιν τοῦ 1932, ἐπωλήθη ἀντί 3000 λιρών. Ἐτερον σκάφος τῆς ἰδίας κατηγορίας τῶν «αὐτοσιμβατάτων» (self trimmers) 1740 τόννων φορτίου (τοῦ 1909) μὲ ἐπιθεώρησιν τοῦ 1935, ἐπωλήθη ἀντί 4500 λιρών καὶ ἕτερον 1650 τόννων (τοῦ 1913) ἀντί 2750 λιρών.

ΕΙΔΙΚΑ ΔΙΑ ΞΥΛΕΙΑΝ: Οἱ Ρῶσοι ὑπῆρξαν οἱ κυριώτεροι ἀγορασταὶ σκαφῶν, εἰδικῶν διὰ τὴν μεταφορὰν φορτίων ξυλείας. Ἡ ἀξία τῶν πλοίων αὐτῶν ἐμφαίνεται ἀπὸ τὰς ἀκολουθοῦσας δύο χαρακτη-

ριστικὰς περιπτώσεις: Ἀτμόπλοιον 6500 τόννων (τοῦ 1924) μὲ σερβέυ τοῦ 1935, ἡγοράσθη ἀντί 25.000 λιρών περίπου, ἕτερον δὲ 4000 τόννων (τοῦ 1921) μὲ κλάσιν ἀνανεωθείσαν τὸ 1934 ἡγοράσθη ἀντί 12.750 λιρών.

ΑΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ: Ὑπῆρξαν ἀρκετὰ ἠδξημένα αἱ ναυπηγικαὶ ἐργασίαι κατὰ τὸ παρελθὸν ἔτος, ἐναντι τοῦ 1934, χωρὶς ὁμως καὶ νὰ φθάσουν εἰς ἔκτασιν καλύπτουσαν τὰ δημιουργούμενα εἰς τὴν Παγκόσμιον ναυτιλίαν κενὰ ἀπὸ τὰς διαλύσεις καὶ ἀπωλείας πλοίων ἐκ κινδύνων θαλάσσης. Ὁ κύριος ὄγκος τῶν νέων κατασκευῶν περιορίσθη εἰς ὠρισμένα μεγέθη, τύπους καὶ κατηγορίας οἰκονομικῶν πλοίων. Φορητὸν «εἰς τράμπερ» τῶν 8500 τόννων, μὲ ἐν κατάστροφον καὶ «σελτερ-ντέκ», ὁ γενικῶς δηλαδὴ προτιμώμενος τύπος φορητοῦ πλοίου, ἐκόστιξεν εἰς τὰ Βρετανικὰ ναυπηγεῖα 75.000 λίρας περίπου. Χαρακτηριστικώτερα παραγγελίαι, ἦσαν αἱ ἀθρόως ἀπὸ τῶν πρώτων φθινοπορινῶν μηνῶν καὶ ἐντεῦθεν δοθεῖσαι ἐν Ἀγγλίᾳ καὶ ἀλλαχοῦ διὰ φορητὰ σκάφη, μεγάλου κατὰ προτίμησιν μεγέθους. Μεταξὺ τῶν παραγγελιῶν αὐτῶν περιλαμβάνονται δύο Ἑλληνικαὶ καὶ ἀριθμὸς τις Σοβιετικῶν διαταγῶν δι' ἀρκετὰ μετρίου μεγέθους φορητὰ, εἰδικὰ διὰ ξυλείαν.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ: Ἡ θέσις τῶν πλοίων τῆς εἰδικῆς ταύτης κατηγορίας αἰσθητῶς κατὰ τὸ 1935 ἐβελτιώθη, χάρις εἰς τὴν ἐπιτυχὴ διεξαγωγὴν τῶν ἐργασιῶν τοῦ «πούλ». Ἡ ἀποξημίωσις τῶν ὑπὸ ἀναγκαστικὸν παροπλισμὸν παραμεινάντων τάνκερς ὑπῆρξεν ἱκανοποιητικὴ, ἡ δὲ δ' ἐξυγίανσις τοῦ μεταφορικοῦ κλάδου τῶν ρευστῶν φορτίων συνετέλεσεν εἰς τὴν ἀνατίμωσιν τῶν δεξαμενοπλοίων. Οὕτω, μότορ-τάνκερ 14.500 τόννων (τοῦ 1935) ἐπωλήθη ἀντί 132.500 λιρών, ἥτοι πρὸς 9 λίρας κατὰ τόννον φορτίου, ἕτερον δὲ 11.270 τόννων (τοῦ 1930) μὲ σερβέυ τοῦ 1934, ἐπωλήθη ἀντί 80.000 λιρών. Ἡ ἐκδηλωθεῖσα ἀπὸ τινος τάσεως δι' ἀθρόας ναυπηγήσεις δεξαμενοπλοίων, ἐὰν ἤθελε συνεχισθῇ καὶ κατὰ τὸ ἀρχαῖον ἔτος, ἀρκετὰς προορίζεται νὰ δημιουργήσῃ δυσχερείας εἰς τὴν ἐπιτυχὴ τῶν δεξαμενοπλοίων ἐργασίαν.

Αἱ διαλύσεις: Ἡ ἀδιάπτωτος ζωρότης τῶν διαλύσεων παλαιῶν πλοίων κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη ὑπεχώρησεν ἐν τινι μέτρῳ κατὰ τὸ 1935, ὅποτε διελύθησαν ἐντὸς τοῦ πρώτου δεκαμήνου σκάφη 1.282.334 τόννων γκρός, ἐναντι 1.764.349 τ. διαλυθέντων κατὰ τὸ 1934. Ἡ παρατηρηθεῖσα κατὰ τὸ παρελθὸν ἔτος χαλάρωσις δὲν ἦτο ἀπόρροια τῆς μειώσεως τοῦ ὄγκου τῆς ὑφισταμένης εἰσέτι ἐν τῷ Κόσμῳ παλαιᾶς καὶ ἀχρήστου χωρητικότητος, ὅσον εἰς τὴν ἐπακράτησιν βελτιωμένων πως συνθηκῶν τῆς ναυλαγορᾶς, εἰς τὴν διάθεσιν τεραστίων Ἀμερικανικῶν ἀποθεμάτων παλαιοσιδήρου καὶ εἰς τὴν ἐκδηλωθεῖσαν ἔκτακτον ζήτησιν σκαφῶν ἀπὸ τῆς ἐνάρεξως τοῦ Ἰταλοαθιοπικοῦ πολέμου καὶ ἐντεῦθεν.

Οἱ ἀνωτέρω παράγοντες ἐν τούτοις συνετέλεσαν ἀντιθέτως εἰς τὴν ἀνατιμητικὴν πορείαν τοῦ παλαιοῦ πλωτοῦ ὕλικου, ἐνῶ δὲ τὸ 1933 αἱ τιμαὶ ἐκυμαίνοντο μεταξὺ 14) — ἔως 20) —, ἀναλόγως μεγέθους καὶ κατηγορίας τῶν διαλυομένων σκαφῶν, ἀνῆλθον τὸ 1934 εἰς 26) — διὰ τὰ κοινὰ φορητὰ, διὰ τὰ φθὰσιν κατὰ τὸ παρελθὸν ἔτος, μετὰ μίαν προοδευτικὴν ἐνίσχυσιν, εἰς τὸ ἀσύνθητες ποσὸν τῶν 42) 6) σελινίων κατὰ τόννον γκρός, τιμὴν ἐπακράτησαν, λόγω τῆς ζήτησεως σκαφῶν ὑπὸ τῶν Ἀγγλῶν διαλυτῶν καὶ τῆς ἐπιτυχεστέρως ἐφαρμογῆς τοῦ Ἀγγλικοῦ σχεδίου ἐδιαλύσεων - ναυπηγήσεων.

NORTHERN SUPERINTENDING CO LTD

(NORDISK KONTROLFORRETNING A/S)

TALLYING AND CHECKWEIGHING FOR SHIPOWNERS

Grain, Seed, Feedingstuffs, Oils Minerals, Timber and other cargoes in all Ports.

Head office : COPENHAGEN, Bornholmsgade 8.

BRANCHES:

Nordische Kontroll Ges. m.b.H.	45 Catharinenstrasse.	—	HAMBURG
Nordische Kontroll Ges. m.b.H.	Am Weidedamm 3.	—	BREMEN
Nordische Kontroll Ges. m.b.H.	Konigsdlatz 15.	—	STETTIN
Nordische Kontroll Ges. m.b.H.	Langer Markt 38.	—	DANZIG
Nordische Kontroll Ges. m.b.H.	Leuehaven 80.	—	ROTTERDAM

Telegraphic Address: "KORNOPSYNAS,"

Agency for the U. K. CARGO SUPERVISORS Ltd.,

Bevis Marks House, Bevis Marks,

LONDON E.C. 3

Tel. No. AVENUE 5877

Tel. Adr. «CARGOSUVIS»—LONDON

Η ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ ΚΑΤΑ ΤΟ 1935

Η εξέλιξις του Παγκοσμίου υπερθαλασίου εμπορίου κατά το άπελθόν έτος χαρακτηρίζεται από την σημειωθείσαν αύξησιν της εισαγωγικής και εξαγωγικής κινήσεως των πέραν του 'Ωκεανού χωρών. 'Αξιοπαρατήρητον είνε ότι ή εισαγωγή των Κρατών τούτων ηύξησεν άπειρώς περισσότερο της αντίστοιχου κατά τό 1935 ανατιμητικής πορείας των προϊόντων των. 'Αντιθέτως όμως πρὸς τήν σταθεράν ταύτην βελτίωσιν των υπερωκεανίων άγορών, ή κίνησις του ένδοσευρωπαϊκού εμπορίου ένεφάνισε χαρακτηριστικήν ύφεσιν. Ούτε εις τήν εξαγωγήν, ούτε εις τήν εισαγωγήν έφθασαν τά πλείστα των Εύρωπαικών κρατών εις τά επίπεδα του 1934, εξαίρεσις μόνον της άξιολόγου αύξήσεως των Βρεταννικών εξαγωγών και της σημαντικής τοιαύτης των εισαγωγών της 'Ιταλίας, όφειλομένης, ως γνωστόν, εις τās πολεμικάς αὐτῆς παρασκευάς και τὰ δημιουργηθέντα μεγάλα άποθέματα επί τῇ προσύψει των έναντιον της κυρώσεων.

Αί άνωτέρω διαπιστώσεις, προερχόμεναι από τās στατιστικάς υπηρεσίας της Κοινωνίας των 'Εθνών, είνε άρκετά νά χαρακτηρίσουν τήν μορφήν της κατά τό 1935 κινήσεως της Παγκοσμίου ναυλαγοράς. 'Επωφελήθη, δηλαδή, ή Ναυτιλία και κυρίως ή φορτηγός, εκ της τοιαύτης του υπερθαλασίου εμπορίου τώνσεως και δι' από τās μακρινάς, πέραν του 'Ωκεανού χώρας, ώστε νά εργασθῇ έντατικώτερον και ν' άπασχολήσῃ όλην σχεδόν τήν διαθέσιμον χωρητικότητα της, με άμεσον συνέπειαν τήν εις τό ελάχιστον μείωσιν του παρωπλισμένου τοννάξ αὐτῆς. Καθ' όλην σχεδόν τήν διάρκειαν του έτους, τά σκάφη εύχερώς εξείρισκον εργασίαν από όλας τās άγοράς, ήτο δέ τόσον ισσορόπως κατανεμημένος τό τοννάξ, ώστε διά τινας τομείς του υπερθαλασίου εμπορίου έπιμονος νά συνεχισθῇ δι' άρκητόν χρονικόν διάστημα ή ζήτησις σκαφών, με φυσικήν συνέπειαν τήν άνατίμησιν των εξ αὐτῶν ναύλων εις επίπεδα άγνωστα διά τά τελευταία της κρίσεως έτη. Διαπιστοῦται έπίσης εξ αὐτῆς της κινήσεως της ναυλαγοράς κατά τό 1935, ότι αἱ φορτώσεις εκ των εξαγωγικών κέντρων της Εύρώπης ήσαν κατώτεραι και αὐτοῦ του 1934.

Η Παγκόσμιος Οικονομία δέν διεξήλθε δεδαίως εἰσέτι τήν περίοδον της κρίσεως. Η πολιτική της άυταρκείας συνεχίζεται έντατικῶς από όλα τά κράτη. Ο όγκος του υπερθαλασίου εμπορίου δέν έφθασεν άκόμη τά επίπεδα του 1929 και αἱ συναλλαγματικά δυσχερείαι μεγάλων της Εύρώπης παραγωγικών χωρών κατά πολλῶν έχουν άκόμη περιορίσει τās διεθνείς εμπορικές συναλλαγάς. Είνε άλλως τε γνωστόν, ότι ο παλαιός κόσμος άπώλεσε σημαντικάς διεξόδους της διομηχανικής του δραστηριότητος και έμείωσεν άντιστοιχῶς τās εις πρώτας όλας ανάγκας του. Η ανάπτυξις της τεχνικής και αἱ νεώτεραι έφευρέσεις περιώρισαν έπίσης αἰσθητῶς τήν κατανάλωσιν διαφόρων προϊόντων, άτινα μέχρι πρό έτών άπετέλουν βασικήν διά τό φορτηγόν πλοῖον εργασίαν. Αἱ εις γεννήματα άνάγκαι των εισαγωγικών χωρών, αἱ μεταφοραί του γαιάνθρακος, των νιτράτων και των μεταλλευμάτων βαίνονιν από ήμέρας εις ήμέραν χαρακτηριστικῶς περιοριζόμεναι, με άμεσον συνέπειαν τήν ελάττωσιν της χρησιμοποίησεως της ετράμης ναυτιλίας, ήτις βαίνει σταθερῶς τήν κατιοῦσαν ἐπ' όφελεία του όλονέν άναπτυσσόμενον κλάδον των φορτηγῶν γραμμῆς.

Δέν δυνάμεθα, επομένως, με άπόλυτον αἰσιοδοξίαν νά προσβλέψωμεν εις τό άρξάμενον έτος, ἐφ' όσον οἱ πλείστοι των παραγόντων, οστίνες κατέστησαν κρίσιμον τήν θέσιν του φορτηγού πλοίου, εξακολουθοῦν ύφιστάμεναι. Η περαιτέρω διεύρυνσις της δράσεως της φορτηγού ναυτιλίας δέν εξαρτάται, παρά μόνον από μίαν άπρόοπτον διεθνή περιπλοκήν ή και άκόμη από μίαν βαρείαν σιτοδείαν. Θα ήτο μάλιστα και κατά τό άπελθόν έτος δυσχερής ή θέσις της φορτηγού ναυτιλίας, εάν δέν έπληροτο ή συνεργασία των εφοπλιστῶν και δέν εφηρμοζόντο τόσον επιτυχῶς τά διά των γνωστών σχεδίων κατωτάτα όρια των τιμών των ναύλων, άτινα εύεργετικῶν είχαν άντίκτιπον και εις αὐτάς άκόμη τās εκτός του πλαισίου των σχεδίων άγοράς.

Τά σχέδια εκατωτάτων όρίων ήπληξαν έτι μάλλον σωτήρια διά τήν ναυτιλίαν, άφού ή γενικωτέρα διεθνής συνεργασία διά της όρθολογιστικής κατανομῆς της χωρητικότητος, δέν ευδωδῆ τελικῶς, παρά τās πρὸς τοῦτο καταβληθείσας έπιμόνους προσπάθειάς. 'Ας άνασκοπήσωμεν ήδη άναλυτικώτερον τά καθ' έκαστον τομέα της Διεθνούς ναυλαγοράς πεπραγμένα κατά τό 1935.

Η άγορά του Πλέιτ

Με τήν είσοδον του 1935 τόση ήπληξεν ή πρὸς τά κάτω φορά των τιμών των ναύλων και είχε τόσος όγκος διαθέσιμου χωρητικότητος συσσωρευθῇ εις τό Πλέιτ, λόγω κυρίως της άθρόας κινήσεως 'Αγγλικῶν φορτηγῶν, έπωφελουμένων των έπιχορηγήσεων, ώστε βαρύνεται νά προσβλέποντο αἱ ζημίαι διά τήν πρὸς τά εκεί άσχολουμένην χωρητικότητα. Τό γεγονός τοῦτο θαυμάτην έσχεν επίδρασιν, επί των σχέσεων των πλοιοκτητῶν της διεθνούς ναυτιλίας και της Γνωμοδοτικῆς ἐπ' των έπιχορηγήσεων 'Επιτροπῆς, άπετέλεσε δέ τὸν κυριώτερον παράγοντα της κινήσεως πρὸς τήν κατευθύνσιν των ειδικῶν συμφωνιών συνεργασίας. Πράγματι, κατά Φεβρουάριον ήλξαν αἱ διαπραγματεύσεις και ἐτέθη εις εφαρμογήν τό σχέδιον εκατωτάτων όρίων διά τὸν τομέα του Πλέιτ, με τήν άπόλυτον και τόσον παρά των 'Αγγλων εκτιμηθεισαν, της όλότητος των 'Ελλήνων εφοπλιστῶν, συνεργασίαν.

Εκτοτε άπασα ή εκ του Πλέιτ κλεισθείσα εργασία διεξήχθη ἐπ' τη βάσει του αὐστηρῶς εφαρμοσθέντος σχεδίου παρά τās στιγμιαίας άδυναμίας αὐτοῦ εις τὸν διακανονισμόν της προσφερομένης χωρητικότητος. Τήν έπιτυχῇ εφαρμογήν του σχεδίου διηκόλυνε σοδαρῶς και ζήτησις σκαφῶν πρὸς κατευθύνσεις μὴ προβλεπομένης ἐπ' αὐτοῦ, κυρίως δέ δι' 'Ηνωμ. Πολιτείας και Καναδῶν, ἐν τινι δέ μέτρῳ και διά τήν 'Απω 'Ανατολήν. Καθ' όλον τό έτος ή άγορά του Πλέιτ πλὴν τινων παροδικῶν εκπτώσεων της ζητήσεως χωρητικότητος, όφειλομένων εις τās άνωμαλίας της σιταγοράς, άπετέλεσε τήν κυριώτεραν πηγήν εργασίας διά τήν φορτηγόν ναυτιλίαν και τό θαρόμετρον, οὔτως εἰπεῖν, της γενικῆς θέσεως της Παγκοσμίου ναυλαγοράς, συνεπεία δέ της κατά φθινόπωρον, λόγω των πολιτικῶν άνωμαλιῶν σημειωθείσης έντόνου ζητήσεως από όλας τās άγοράς, ή ἐπ' τό έτος ή άγορά του Πλέιτ καθώρισε διά νεωτέρας συμφωνίας ηῡξημένα από 1ης Νοεμβρίου κατωτάτα όρια κατά σελ. 1)3 ἐπ' των βασικῶν τιμών και παρέτεινε τήν ισχύν αὐτοῦ μέχρι της 31ης Δεκεμβρίου. Σημειωτέον, ότι ή εξ' 'Αργεντινῆς εξαγωγή διετηρήθη εις τό αὐτό σχεδόν επίπεδον του 1934, λόγω της σημειωθείσης ανάγκης των 'Ηνωμένων Πολιτειῶν δι' εισαγωγάς άραβοσίτου και έλαφρῶν γεννημάτων μετά τήν κατά τό 1934 έπισυμβάσαν καταστροφῇ της έσοδείας της.

Μέχρι της 19ης Δεκεμβρίου αἱ φορτώσεις γεννημάτων εκ του Πλέιτ ανήλθον εις 44.187.000 κουάρτερς, έναντι 47.866.000 του προηγουμένου έτους. Όσον άφορᾷ τās ναυλώσεις ανήλθον αὐται εις 1.105

LAMBERT BROTHERS LIMITED OIL

CUNARD HOUSE, 88, LEADENHALL STREET, LONDON E.C. 3.

Telegrams : Inland :—"LAMBERT, TELEX, LONDON." Foreign :—"LAMBERT, LONDON." Telephone : AVENUE 2000.

Bunkering Contractors for Foreign Depots and United Kingdom Coal Shipping Ports;
Coal Exporters, Steamship Agents, Brokers for Sale and Purchase, Chartering and Insurance

Also at
CARDIFF: The Exchange.
NEWPORT, MON: 69, Dock Street.
PORT TALBOT: Exchange Buildings.
NEWCASTLE-ON-TYNE: Exchange Buildings.
TYNE DOCK: 67, Hudson Street.
BLYTH: 19, Ridley Street.
WEST HARTLEPOOL: Victoria Terrace.

SUNDERLAND: 13, John Street.
GLASGOW: 78 St. Vincent Street, C.2
METHIL: 82, East High Street.
BURNTISLAND: 20, High Street.
HULL: Prudential Buildings.
GRIMSBY: 9, Cleethorpe Road.
IMMINGHAM: Dock Offices.

Correspondents:

BILBAO (SPAIN): LAMBERT BROTHERS. Sociedad Limitada, Estacion 5

COALING STATIONS AT

GIBRALTAR	PORT-SAÏD
CEUTA	SUEZ
ORAN	PERIM
ALGIERS	BOMBAY
MALTA	COLOMBO
ISTANBUL	SINGAPORE
ZONGOULDAK	BATAVIA
FAYAL-AZORES	BERMUDA
LAS PALMAS	ST. LUCIA
ST. VINCENT CV.	ST. THOMAS
CANADIAN, UNITED STATES	
SOUTH AMERICAN, JAPANESE	
SOUTH AFRICAN PORTS & C. & C	

σκάφη, 7.544.653 τόν. φορτίου, εκ των οποίων τα 'Ελληνικά ανήλθον εις 433 πλοία με τόνους φορτίου 2.964.592.

Αι εκ Μαύρης Θαλάσσης εξαγωγαι

Εις τα γνωστά χαμηλά και άσημάντους επιδείξαντα διακυμάνσεις επίπεδα τιμών, αξιοσημείωτος όγκος εργασίας εκλείσθη εκ των λιμένων της Μαύρης Θαλάσσης δια τα ποικίλα είδη των εκ Νοτίου Ρωσίας εξαγωγών, καθώς και δια φορτία ξυλείας, τόσον εκ της Μαύρης Θαλάσσης, όσον και εκ Βαλτικής και Λευκής Θαλάσσης.

Πάντως αι Σοβιετικά ναυλώσεις βαίνουν από έτους εις έτος μειούμεναι δια τας ξένας σημαίας, λόγω της προσκλήσεως αρκετού όγκου εθνικής χωρητικότητας. Η 'Ελληνική Ναυτιλία και κυρίως η Μεσογειακή, ευρύτατα απασχολήθη εις Ρωσικάς μεταφοράς, κυρίως ξυλείας και κατά δευτερευούσαν μοίραν σιτηρών δι' 'Αγγλίαν—Κόντινεντ, γαιανθράκων δι' 'Ιταλίαν, άνθρακίτου και μεταλλευμάτων δια Κόντινεντ και Βόρ. 'Αμερικήν.

Σοβαροτάτη επίσης ύπηρξεν η ζήτησις, ιδία κατά το α' έμνηνον, μεγάλων σκαφών δια την 'Απω 'Ανατολήν, της οποίας και έπωφεληθήσαν σημαντικώς τα ελληνικά πλοία δια την διεύρυνσιν της προς τα εκεί δράσεώς των. 'Αλλά και αι φορτώσεις των σιτηρών κατά το παρελθόν έτος ύπηρξαν πολύ σημαντικώτεροι από τας αντίστοιχους του 1934, λόγω της πλουσιωτέρας Ρωσικής συγκομιδής. Αι μέχρι της 19ης Δεκεμβρίου σχετικαί φορτώσεις ανήλθον εις 6.617.000 κουώρετς, έναντι 2.972.000 της αντίστοιχου περιόδου του 1934.

Η αγορά του Δουνάβεως

Παρέμεινε και κατά το 1935 η αγορά αυτή έστερημένη γενικωτέρου ένδιαφέροντος δια την Ναυτιλίαν — ως και εις άλλην σελίδα γράφομεν — αι δ' εκ αυτής φορτώσεις περιορίσθησαν εις τα κατώτερα από του 1930 όρια, τόσον δια τα σιτηρά, όσον και δια την ξυλείαν, την και προοριζομένην κυρίως δια Μεσογειακούς λιμένας. Η τοιαύτη του Δουνάβεως άπραξία όφείλεται και εις την παρέκκλισιν των φορτώσεων από του κάτω Δουνάβεως προς τον άνω δια την Κεντρικήν Ευρώπην.

Βόρειος 'Αμερική—Καναδάς

Πέραν των εξαγωγών παλαισιδήρου, αι όποιαι, πλην των σποραδικών διαλειμμάτων άζητησίας, απερόφθησαν ικανήν χωρητικότητα σκαφών και των εταίμ - τσάρτερς ναυλώσεων δια ταξίδια Δυτ. 'Ινδιών, ουδεμίαν άλλην σημαντικήν εργασίαν είχε να επιδείξη η αγορά της Βορ. 'Αμερικής. Τα φορτία παλαισιδήρου προωρίζοντο δια την 'Ιταλίαν και την 'Ιαπωνίαν, κυρίως, έν τινι δε μέτρω δια την 'Αγγλίαν και τον Δουνάβιν. Αι τιμαί ήσαν σταθεραί περίξ των σελ. 13)6—14)—φίο δι' 'Αρντρόςσαν και 13)6 φίο δι' 'Ιαπωνίαν, δια δε την 'Ιταλίαν από 3.75 δολλ. κατά τας αρχάς του έτους, έφθασαν κατά τον Δεκέμβριον εις τα δολλ. 5.20.

Όσον άφορᾷ τον Καναδαν δέν επέτυχεν ούτος και κατά το 1935 να έμφανισή αξιοσημείωτον εξαγωγικήν κίνησιν σιτηρών, λόγω των ύψηλων τιμών των. Και δια τας εξ 'Αγίου Λαυρεντίου φορτώσεις, συνήφθη από των πρώτων μηνών του έτους συμφωνία καθορίζουσα τούς ναύλους, τόσον δια τας εξ 'Αγγλίας προς τον Καναδαν φορτώσεις γαιανθράκων (σελ. 6)3), όσον και δια τας εξ 'Αγίου Λαυρεντίου φορτώσεις γεννημάτων δι' 'Αγγλίαν (σελ. 1)7)½ το κουώτερο) και δι' 'Αγγλίαν—Κόντινεντ (σελ. 1)6 το κουώτερο). Αι τιμαί του σχεδίου διετηρήθησαν

σταθεραί με σποραδικάς άνατιμήσεις καθ' όλον το έτος, έν συνεργασία με τα λάινερς, έπεκταθέντος του σχεδίου κατ' Αύγουστον και δια τούς λιμένας του Νόρδερν ρέιντζ, μέχρι τέλους του 1936.

Εκ Βαγκούβερ σχετική ύπηρξεν η εργασία δια γεννήματα, ξυλείαν και γενικά φορτία δι' 'Αγγλίαν και 'Απω 'Ανατολήν, με χαρακτηριστικάς αύξομειώσεις των ναύλων, οτινες κατά μήνα 'Οκτώβριον έφθασαν δια τα γεννήματα εις τα σελ. 23)6 δι' 'Αγγλίαν. Αι ζαχαρώεις της Κούβας με σποραδικήν ζήτησιν, διεκυμάνθησαν ως προς τας τιμάς των ναύλων από 12)—έως 15)6 δι' 'Αγγλίαν—Κόντινεντ.

Ινδία, 'Απω 'Ανατολή, Αυστραλία

Αι διακυμάνσεις των άγορών της 'Απω 'Ανατολής ύπηρξαν αι ζωηρότεροι από κάθε άλλο κέντρον φορτώσεων. Από των αρχών του έτους η συσσωρευθείσα εκεί όγκωδής διαθέσιμος χωρητικότητα, λόγω των εκ Ρωσίας άποστολών φορτίων και των εκ Πιλέιτ ναυλώσεων, έδημιούργησε μίαν πρωτοφανή έκπαισιν των τιμών των ναύλων, όφειλομένην επίσης και εις την άζητησίαν έλαιωδών σπόρων και όρυζης από τας Ευρωπαϊκάς άγοράς. Μέχρι των μέσων του έτους και πέραν αυτού, πολλά σκάφη υπερχρεώθησαν εις αναγκαστικόν παροπλισμόν, μέχρις ότου εξεύρισκον μίαν οίανδήποτε εργασία, εξασφαλίζουσαν την επιστροφήν των με όλιγωτέρας ζημίας.

Ούτως αι ναύλοι δια κύμους Μαντζουρίας έφθασαν μέχρι του κατωτάτου όρίου των 13)9 και άνωτάτου 28)— δια Ρότερνταμ — 'Αμβούργον, αι όρυζαι Σαϊγκόν από 18)—, έφθασαν μέχρι των 27)—, κατ' ανάλογον δέ κλίμακα εξέπεσαν και υπερετιμήθησαν οι ναύλοι άνθρακίτου εξ 'Ινδοκίνας και οι ναύλοι των 'Ινδικών μεταλλευμάτων. Όσον άφορᾷ την παραλίαν του Μαντράς, δέν ειχεν αυτή να επιδείξη την ιδίαν του προηγούμενου έτους ζωηρότητα, μολοντί αι τιμαί κατά τούς τελευταίους μήνας έφθασαν και μέχρι της άνωτάτης κατά τα τελευταία έτη τιμής των 30)—.

Η Αυστραλία, εις την όποιαν, ως γνωστόν, έφηρμόσθη από του Μαρτίου σχέδιον κατωτάτων όρίων, διετήρησε καθ' όλον το έτος μίαν αρκετά καλήν εργασία δι' Ευρώπην και 'Απω 'Ανατολήν, την όποιαν και έκαρπώθησαν κυρίως τα 'Αγγλικά σκάφη. Αι καθορισθείσαι τιμαί δια σκάφη 8.250 τόνων ήσαν 22)— (φορτία εις χύμα) από Σίδνεϊ δι' 'Αγγλίαν — Κόντινεντ και 24)6 (εις σάκους), από δε τούς Νοτίους λιμένας 23)6 (χύμα) και 25)6 (εις σάκους) δι' 'Αγγλίαν—Κόντινεντ. Σημειωτέον ότι αι τιμαί αύται κατά τούς τελευταίους μήνας του έτους, άκολουθούσαι την γενικήν πορείαν της διεθνούς ναυλαγοράς, έφθασαν και μέχρις 28)— από Νότ. Αυστραλίαν και εις άνάλόγους τιμάς από τα λοιπά εξαγωγικά κέντρα της Αυστραλίας.

Αι κατά μήνα διακυμάνσεις των τιμών των ναύλων εις τας κυριώτερας άγοράς, εις τας όποιας ειργάσθη η 'Ελληνική Ναυτιλία έχον' ως εξής:

—Π λ έ ι τ

Η αναλυτικώτερα διακύμανσις των τιμών των ναύλων δια τας εκ Πιλέιτ φορτώσεις ήκολούθησε κατά το 1935 την άκόλουθον πορείαν. Αι τελευταίαί ήμέραι του Δεκεμβρίου 1934, διεκρίνοντο από μίαν χαρακτηριστικήν σταθερότητα, απότοκον της έκπτώσεως του 'Αργεντινίου επέσορς, έκλεισαν δε δια τον άραβόσιτον και δια φόρτωσιν 'Ιανουαρίου εις τα 15)6 σελίνια, από Σάν Λορέντζο. Εκ Ροζάριο δι' ώρισμένους λιμένας 'Αγγλίας (Φεβρουάριον) σελ. 15)6, από Μπ. Μπλάγκαν

WILTON'S ENGINEERING & SLIPWAY COMP. LTD

TELEGRAMS: WILTON SCHIEDAM

TELEPH: 69074 (8 LINES)

PRIVATE FLOATING DOCKS

Dock No 1	8000 Tons	} LIFTING CAPACITY
» » 2	4500 »	
» » 3	14000 »	
» » 4	46000 »	
» » 5	20000 »	

BIG FLOATING CRANES

"TITAN,,	UP TO	100 Tons
"TITANIA,,	» »	40 »
"GIRAFFE,,	» »	20 »
"LAMA,,	» »	20 »

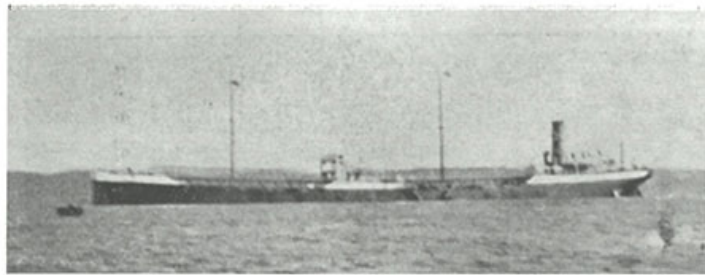
PATENT SLIPWAY UP TO 3000 TONS D.W.

Repairs of any description quickly and economically
forgings such as Shafts, Sternframes, Rudders, etc: etc:

NOTHING TOO SMALL; NOTHING TOO BIG

(δωρήν) διὰ Νόρδερν Ρέιντς 21)6 καὶ ἀπὸ Σάν Λορέντζο (γεννήματα) διὰ Νέαν Ὑόρκην ἢ Φιλαδέλφειαν 18)6.

ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ: "Ἦνοιξε μὲ σχετικὴν ζωηρότητα, διὰ τὰς ἐγγυτέρας, ἰδίᾳ ἡμερομηνίας, ἀλλ' ἡ πίσις τῆς κενῆς καὶ ἀναυλώτου χωρητικότητος δὲν ἐπέτρεψε προβλέψεις εὐρυτέρας βελτιώσεως τῶν τιμῶν. Αἱ φορτώσεις ἐπεξετάθησαν καὶ διὰ Σαγκάην εἰς τὰ 16)6 ἐκ Μπάγκας Μπλάγκας, δι' Ἀλμπαν (Ἀπρίλιον — Μάιον) εἰς τὰ 17)3 καὶ διὰ λινοσπόρους ἀπὸ Ροζάριο δολλ. 4)½ διὰ Νέαν Ὑόρκην, Ἰανουάριον. Ἀπὸ Σάν Λορέντζο δι' Ἀγγλίαν. — Κόντινεντ 16)3 ἕως 16)9, ὅχι ἄνω τοῦ Σάν Λορέντζο διὰ Φεβρουάριον, καθόσον οἱ φορτωταὶ διὰ τὸ α' 10)ἡμερον Ἰανουάριον εἶχον καλύψει τὰς ἀνάγκας τῶν. Τὸ 6' 15)ἡμερον διεκρίνετο διὰ πλήρη κατάπτωσιν τῆς ἀγορᾶς, μὲ τιμὰς, αἰτίνας ἦσαν αἱ κατώτεραι τῆς προηγουμένης διετίας. Ὁφείλετο τοῦτο εἰς τὴν ἐπιβράδυνσιν τῆς συγκομιδῆς ἐκ τῆς κακοκαιρίας, καθὼς καὶ εἰς τὸ ὅτι πολὺ Ἀγγλικά πλοία, λαμβάνοντα τὴν ἀπὸ τῆς Ἰανουαρίου καθιερωθεῖσαν Ἀγγλικὴν ἐπιχορήγησιν, δὲν ἐδίταζον νὰ κατευθύνωνται πρὸς τὸ Πλίτ κενὰ καὶ ἀναυλώτα. Ἀ)π Ἑλληνικὸν ἐκλείσθη ἀπὸ Μπάγκας δι' Ἑλλάδα εἰς τὰ 13)3, πανικόβλητος δὲ Ἀγγλος πλοιοκτῆτης ἐδέχθη ἀπὸ Ροζάριο δι' Ἀμβέρσαν 12) — καὶ ἕτερος 11)6. Διὰ Μόντρεαλ καὶ διὰ φόρτων Μαρκτίον αἱ τιμαὶ ἦσαν κρατημέναι εἰς τὰ 19)6.



Τὸ τάνκερ «ΙΩΝΙΑ» τοῦ κ. Ἰωσηφόγλου, τ. γκρὸς 5845 καὶ ναυγῆσεως 1916

δι' Ἀδριατικὴν (Ἀπρίλιον) εἰς τὰ 18) — καὶ ἀπὸ Σάν Λορέντζο δι' Ἀγγλίαν — Ἀμβέρσαν — Ρότερνταμ (Μάιον) σελ. 16) —.

ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ: Ἡ ἀπραξία τοῦ Πλίτ ἐπεξετάθη καὶ εἰς τὰς λοιπὰς ἀγοράς, αἱ δὲ γενικαὶ προβλέψεις ἦσαν ἀπογοητευτικαί, καθ' ἣν περιπτώσιν αἱ ἀρξάμεναι ἐν Λονδίῳ διαπραγματεύσεις πρὸς τήρησιν σχεδίου κατωτάτων ὁρίων ναύλων δὲν ἐστέφοντο ὑπὸ ἐπιτυχίας. Αἱ τιμαὶ ἀπὸ Σάν Λορέντζο ὀνομαστικαί εἰς τὰ 10)9 ἕως 11)9, ἀναλόγως μεγέθους, δι' ἔτοιμα πλοία. Δι' Ἀμβέρσαν Μάιον 15)6 καὶ δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ (Ἰούνιον) σελ. 16) — Ἰούνιον. Ἀπὸ Σάντα Φέ (Μάρτιον - λινοσπόρον) διὰ Μόντρεαλ 17)6 καὶ ἀπὸ Μπάγκας Μπλάγκας δι' Ἑλλάδα 14)3, Φεβρουάριον καὶ δι' Ἀμβέρσαν 11)6 Μάρτιον. Τὸ 6' 15)ἡμερον τοῦ Φεβρουαρίου ἐπλήθυν ἡ συμφωνία τοῦ σχεδίου κατωτάτων ὁρίων, ἡ ἐφαρμογὴ τῆς ὁποίας παρέσχεν ἔκτοτε ρυθμὸν εἰς τὰς ἐκ Πλίτ φορτώσεις, τῶν ὁποίων τὴν ἐργασίαν ἐξυγίανε καὶ περιέσσωσε τὴν φορτηγὸν ναυτιλίαν ἀπὸ βεβαίαν καταστροφῆν. Βάσις τῆς συμφωνίας ἀπὸ ἄνω λιμένας Ποταμοῦ δι' α)π 5500 τ. ἦσαν σελ. 17) — δι' Ἀγγλίαν — Ἀμβέρσαν — Ρότερνταμ. Ἀπὸ ἄνω λιμένας Πλίτ δι' α)π 8000 τ. δι' ὀρισμένους λιμένας Ἀγγλίας 16)6 καὶ δι' α)π ἀνότερα τῶν 8000 τ. ἀπὸ ἄνω λιμένας δι' ὀρισμένους λιμένας Ἀγγλίας 16) —. Ὁ ἀντικείμενος τοῦ σχεδίου ἦτο ἄμεσος, διότι τὰ ἀρκοῦντα εἰς Πλίτ ἢ κατευθυνόμενα πρὸς τὰ ἐκεῖ κενὰ καὶ ἀναυλώτα φορτηγὰ, ἀνήρχοντο εἰς 95, ἐξ ὧν 30 Ἑλληνικά, καὶ ἐμειώθησαν εἰς 63, ἐξ ὧν Ἑλληνικά 18. Δι' ἐκτὸς σχεδίου προορισμοὺς αἱ τιμαὶ παρέμειναν σταθεραί.

ΜΑΡΤΙΟΣ: Ἡ ἀπορροφήσις τοῦ πληθωρικοῦ τοννάζ, πού ἐβάρενε τὴν ἀγορὰν τοῦ Πλίτ ἐξηκολούθησεν εἰς λίαν ἱκανοποιητικὴν κλίμα. κα. Διὰ προορισμοὺς ἐκτὸς τοῦ σχεδίου ἐπληρῶνοντο ἐκ Μπάγκας Μπλάγκας διὰ Μόντρεαλ σελ. 17) — καὶ δι' Ἰαπωνίαν 16)6. Κατὰ τὸ 6' 15)ἡμερον ἡ ἐκ Πλίτ ζήτησις προσέλαβεν εὐρυτέραν ἔκτασιν, ἐξεδηλώθησαν δὲ καὶ αἱ πρῶται τάσεις πληρωμῆς ναύλων ὑπερτέρων τῶν κατωτάτων ὁρίων. Διὰ φορτώσεις Μαίον ἐδίδοτο δι' Ἀγγλίαν 9 πέννες ὑπὲρ τὰς τιμὰς τοῦ σχεδίου. Ἀνατίμωσις ἐσημειώθη καὶ διὰ τοὺς ἐκτὸς τοῦ σχεδίου προορισμοὺς, ἐπληρώθησαν δὲ ἀπὸ Σάν Λορέντζο διὰ

Μόντρεαλ 18) — καὶ ἀπὸ Νεκτοσέα (λιναρόσπορον) διὰ Καναδῶν 20) —.

ΑΠΡΙΛΙΟΣ: Λόγω ἀναδιώσεως τῆς ζητήσεως γεννημάτων ἐκ τῶν διαφόρων Εὐρωπαϊκῶν προορισμῶν, κυρίως ἀπὸ τὰς Σκανδιναβικὰς χώρας καὶ τὴν Ἰταλίαν, ἡ ἀγορὰ τοῦ Πλίτ ἐκινήθη εἰς ἐπίπεδα ναύλων κατὰ 1) — ὑπέρτερα τοῦ σχεδίου, προκειμένου δι' ἁμέσους φορτώσεις. Αἱ τιμαὶ ἦσαν ἐκ Σάν Λορέντζο 15)9 δι' ὀρισμένους λιμένας Ἀγγλίας, 17)9 δι' Ἑλλάδα, 17)6 διὰ Δανίαν καὶ 18)6 διὰ Σκανδιναβίαν. Οἱ διὰ Βόρ. Ἀτλαντικὸν ναυλὸν ἀμετάβλητοι. Κατὰ τὸ 6' 15)ἡμερον καὶ μετὰ τὰς ἐορτάς τοῦ Πάσχα ἡ ἀγορὰ ἀνέκτισε τὴν ζωηρότητα τῆς, μὲ τιμὰς ναύλων τὰς τοῦ σχεδίου. Διὰ Βόρειον Ἀμερικὴν — Κόλπον Μεξικοῦ ἐσημειώθη ἡ σταθερὰ τιμὴ τῶν 19) —.

ΜΑΪΟΣ: Διὰ φορτώσεις Μαίον περιορισμένη ζήτησις πλοίων, δεδομένου ὅτι ἀπὸ τοῦ Ἀπριλίου οἱ ναυλωταὶ εἶχον καλύψει τὰς ἀνάγκας τῶν διὰ τῆς ἀπορροφῆσεως σκαφῶν 1.000.000 τόννων. Διὰ Νέαν Ὑόρκην 17)3, διὰ δὲ τὴν Γιοκοχάμαν οἱ ναυλωταὶ προσέφερον ἐκ Σάν Λορέντζο 16) —, ἀλλ' οἱ πλοιοκτῆται, ἐπιμόνως ἀρνούμενοι, ἐπέτυχον ἐν τέλει τὰ 21) —. Κατὰ τὸ 6' 15)ἡμερον, τὸν ἐπικρατέστερον τῆς ἀγορᾶς τόνον ἐκράτησαν αἱ δι' Ἀγγλίαν φορτώσεις, μολοντοὶ ζωηρὰ διετηρεῖτο ἡ κίνησις καὶ διὰ τοὺς λοιποὺς προορισμοὺς. Μέτριον σκάφος ἐπληρώθη ἀπὸ Ροζάριο διὰ Βόρ. Ἀμερικὴν 19) — καὶ μικρὸν πλοῖον ἀπὸ Νεκτοσέα διὰ Ρουέν 20) —, Ἰούνιον τὸ πρῶτον καὶ Αὐγουστον τὸ δεύτερον.

ΙΟΥΝΙΟΣ: Τόση ζωηρότης ἐπεκράτησε κατὰ τὸν Ἰούνιον, ὥστε ἐσημειώθη ρεχὸρ εἰς τὸν ὄγκον τῆς ναυλωθείσης χωρητικότητος. Τὰς περισσότερας ζητούμενα σκάφη ἦσαν τὰ προσφέροντα ἐγγυτέρας ἡμερομηνίας φορτώσεως, τὰς δὲ ἀνωτέρας τιμὰς κατὰ 6 πέννας ἕως καὶ 1) — ὑπὲρ τὸ σχέδιον ἐξησφάλισαν τὰ μετρίου μεγέθους πλοία. Πόση ἦτο ἡ εὐρύτης τῶν φορτώσεων, ἀρκεῖ νὰ σημειωθῇ, ὅτι εἰς μίαν καὶ μόνην ἡμέραν ἐναυλώθησαν δι' Εὐρωπαϊκοὺς καὶ Μεσογειακοὺς προορισμοὺς σκάφη 250.000 τόννων. Καὶ κατὰ τὸ 6' 15)ἡμερον σταθερὸς διετηρήθη ὁ τόνος τῆς ἀγορᾶς, παρὰ τὸ ὀλιγάριθμον τῶν διαταγῶν. Διὰ τὴν Βόρ. Ἀμερικὴν, παρὰ τὴν χαλαρότητα τῶν φορτώσεων, ἐπληρώθη διὰ φόρτων Ἰουνίου — Ἰουλίου ναυλὸς 19)6 σελλινίων, ἦτοι ἀνώτερος κατὰ 1) — τῶν πρὸ μηνὸς τιμῶν.

ΙΟΥΛΙΟΣ: Μετὰ μίαν ναύλων ὀγκώδους χωρητικότητος 950.000 τ. δι' Ἰούλιον καὶ 230.000 τ. δι' Αὐγουστον, ποῖα τις χαλαρότης ἐπεκράτησεν εἰς τὴν ἀγορὰν τοῦ Πλίτ. Ἡ ἐπιτροπὴ τοῦ σχεδίου ἤβησεν κατὰ 3 πέννας τὸν βασικὸν ναυλὸν διὰ τὴν σκάφη τῶν 8000 τ. καὶ ἄνω. Ἀπὸ ἄνω λιμένας Ποταμοῦ διὰ Βόρ. Ἀμερικὴν (λιμένας Ἀτλαντικοῦ ἢ Κόλπον Μεξικοῦ) σελ. 18)6. Ἡ ἔλλειψις ἐπαρκούς ἐργασίας ἤρχισε νὰ δημιουργῇ ἀρκοῦσαν χωρητικότητα εἰς τὸ Πλίτ. Μέτριον σκάφος ἐπληρώθη 19)6 (λιναρόσπορον) ἀπὸ Κοντσέιμον δι' Αὐστράλιαν (Σεπτέμβριον) καὶ μόντορσι 4700 τ. ἐδέχθη ἀπὸ Σάν Λορέντζο διὰ Βόρ. Ἀμερικὴν σελ. 17)6. Κατὰ τὸ 6' 15)ἡμερον ἡ θέσις τῶν φορτηγῶν εἰς τὸ Πλίτ ἐδυσχεραίθη ἔτι πλέον, συνεσσευθῆ δὲ ἀρκετὴ διαθέσιμος χωρητικότης. Διὰ Βόρ. Ἀμερικὴν ἐπληρώθησαν ἀπὸ Σάντα Φέ (λιναρόσπορον) δι' Αὐγουστον, σελ. 17) —.

ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ: Σποραδικαὶ ὑπὲρ ἦσαν αἱ κατὰ τὸ α' 15)ἡμερον ναυλώσεις, αἱ δὲ τιμαὶ τῶν ναύλων παρέμειναν ὀνομαστικαί εἰς τὰ κατώτατα ὅρια τοῦ σχεδίου. Οὕτω, ἐπληρώθησαν ἀπὸ ἄνω λιμένας 15)9 διὰ Βόρ. Ἀμερικὴν, ἐκλείσθη δὲ εἰς τὰ 20) — καὶ ἡ πρώτη ἐκ Πλίτ

BERPO A. VIANELLI & C^o

SHIPPING & COMMERCIAL AGENCY

ESTABLISHED 1870

VOLO

ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΕΝ ΒΟΛΩ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΩΝ:

FURNESS, WITBY & Co Ltd.

Johnston Warren Lines Ltd.

Prince Line

SCANDINAVIAN NEAR EAST AGENCYS S.A.

Svenska Orient Linien

Navigazione Libera Triestina

SERVICE MARITIME ROUMAIN

SOVTORGFLOT

KHEDIVIAL MAIL LINE

SOCIETÉ COMMERCIALE BULGARE DE NAVIGATION A VAPEUR

ΓΡΑΦΕΙΑ ΕΙΣ: ΠΕΙΡΑΙΑ-ΜΕΓΑΡΟΝ ΗΛΕΚΤΡ. ΣΤΑΘΜΟΥ
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΝ, ΚΑΒΑΛΛΑΝ, ΣΤΥΛΙΔΑ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ { VIANELLICO-VOLO
VIANELLICO-PIRAEUS

ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ ΒΟΛΟΥ 4 60
ΠΕΙΡΑΙΑΣ 42443

Κ. Ε. ΣΠΥΛΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ & Σ^α

Ἑβδομαδιαῖαι τακτικαὶ ἀναχωρήσεις διὰ τῶν
Νορβηγικῶν ἀτμοπλοίων

"NORDENFJELDSKE,"

διὰ ΛΟΝΔΙΝΟΝ καὶ ΑΜΒΕΡΣΑΝ κατ' εὐ-
θείαν καὶ διὰ μεταφορτώσεων δι' ὅλην τὴν
Ἀγγλίαν καὶ ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΕ.

Πληροφορίαι: Μέγαρον Ἡλεκτρικῶν Σιδηροδρόμων, Α' ὄρο-
φος. Τηλέφ. 41—478. Πειραιᾶ.

ναυλώσει διά Μασσάβαν. Κατά τὸ 6' 15ῆμερον ἡ θέσις τοῦ Πλέιτ ἐβεβλήθη ἐπαισθητῶς, λόγω τῆς σταθερᾶς ζητήσεως ἀραβοσίτου ἐξ ὧν τῶν Εὐρωπαϊκῶν χωρῶν διὰ φορτώσεις ἀπὸ Σεπτεμβρίου μέχρι Φεβρουαρίου. Διὰ Βόρ. Ἀμερικὴν ἡ ἐκπτώσις συνεχίσθη σημειωθεῖσας τῆς λίαν χαλαρὰς τιμῆς τῶν 14) — σελινίων.

ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ: Αἰσθητὴ ἐπεκράτησε ζωηρότης μετὰ ναυλώσεις ἐξικνουμένας μέχρι καὶ τοῦ Φεβρουαρίου, αἱ τιμαὶ τῶν ναυλῶν ὅμως, λόγω τῆς ὑπάρξεως διαθεσίμου ἐτοίμου χωρητικότητος παρέμειναν εἰς τὰ πλαίσια τῶν κατωτάτων ὁρίων τοῦ σχεδίου. Διὰ τὴν Βόρ. Ἀμερικὴν ἀπαραξία. Κατὰ τὸ 6' 15ῆμερον ἤρχισε καὶ πάλιν ἡ ἀγορὰ τοῦ Πλέιτ νὰ στρέφεται σταθερῶς ὑπὲρ τῶν πλοιοκτητῶν. Αἱ δι' Ἰταλίαν ναυλώσεις, λόγω τῶν ἐπιβληθέντων πολεμικῶν ἀσφαλιστρῶν, ἐκλείοντο περὶ τὰ τέλη Σεπτεμβρίου κατὰ 1) — ἐπὶ πλέον τῶν τιμῶν τοῦ σχεδίου. Αἱ διὰ Βόρειον Ἀμερικὴν τιμαὶ ἀνέλαβον ἀρκετὰ καὶ ἐφθασαν μέχρι 17)6 διὰ Μόντρεαλ καὶ 19)6 διὰ Μόντρεαλ.

ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ: Ἐξηκολούθησε μετ' ἐντονον ρυθμὸν ἡ ἀπορρόφησις χωρητικότητος, ὑπεκίονσα δὲ εἰς τὴν γενικὴν ἡφαιτικήν τάσιν τῶν ναυλῶν, ἐπραγματοποιήσεν ἀνωτέρας τιμὰς. Ἡ γενικὴ τῶν ναυλῶν ἀνατίμησης ἀπὸ δὲλα σχεδὸν τὰ μεγάλα ἐξαγωγικά κέντρα ὑπερῆλθε τὴν ἐπιτροπὴν τοῦ σχεδίου ν' αὐξήσῃ κατὰ σελ. 1)3 τὴν βάσιν τῶν κατωτάτων ὁρίων. Ἡ γενομένη αὐξήσις ἐκρίθη δικαιολογημένη, διότι ἐνημονύονε τὰς τιμὰς τοῦ Πλέιτ εἰς τὰς ἀναλογίας τῆς γενικῆς βελτιώσεως. Διὰ φορτώσεις Ὀκτωβρίου ὑπερῆλθαν οἱ ναυλωταί, ἐλλείψει ἐπαρκoῦς διαθεσίμου τoννά, νὰ πληρῶσουν τιμὰς μέχρι 3) — ἀνωτέρας τοῦ παλαιοῦ σχεδίου. Διὰ Βόρειον Ἀμερικὴν 20) — ἀπὸ Σάν Λορέντζο καὶ δι' Ἑλλάδα 21) ἀπὸ Νεκoτσεά. Κατὰ τὸ 6' 15ῆμερον ἠνυνώθησαν εἰς τὸ Πλέιτ τὰ σκάφη τὰ παρέχοντα ἐγγυτέραν ἡμερομηνίαν φορτώσεως, ἐξασφάλισαν δὲ 1) — ἐπὶ πλέον τοῦ σχεδίου.

ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ: Ἡ ἔλλειψις ἐνδιαφέροντος διὰ τὰ γεννήματα κατέστησε μᾶλλον ἀπογοητευτικὴν καὶ τὴν ἐκ Πλέιτ ἐργασίαν. Σκάφη δίδοντα ἡμερομηνίαν φορτώσεως ἐντὸς τοῦ Νοεμβρίου μετὰ δυσχερείας ἐκλείοντο. Ἐνῷ δι' ἀνωτέρας ἡμερομηνίας παρετηρεῖτο ποιά τις κίνησις. Οἱ ναυλωταὶ ἐκάλυπτον εὐχερῶς τὰς ἀνάγκας τῶν εἰς τὰς τιμὰς τοῦ σχεδίου. Κατὰ τὸ 6' 15ῆμερον ἡ ἐκ Πλέιτ ἐργασία ὑπῆρξεν ἀσημαντὸς, αἱ δ' ἐλάχισται ναυλώσεις διὰ προορισμοὺς τοῦ σχεδίου ἐκλείσθησαν βάσει τῶν κατωτάτων τιμῶν τοῦ σχεδίου, ἐνῷ διὰ τοὺς προορισμοὺς ἐκτὸς σχεδίου παρετηρήθη χαρακτηριστικὴ τῶν ναυλῶν ὑποτίμησις. Ἐπληρώνοντο ἀπὸ Σάν Λορέντζο δι' Ἰαπωνίαν 18) — καὶ διὰ Λὸς Ἀντζελες 17) —, Δεκέμβριον.

ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ: Ἡ ἀζητησία σίτου καὶ ἀραβοσίτου ἐκράτησεν εἰς μετρίαν κίνησιν τὴν ἀγορὰν τοῦ Πλέιτ, ἡ ἐκ τῆς ὁποίας ζήτησις χωρητικότητος ἀνεφέρετο κυρίως διὰ φορτώσεις τῆς νέας ἐσοδείας. Τὰ ἔτοιμα πλοῖα ἀντιμετώπιζαν καὶ τὰς μεγαλυτέρας διὰ τὴν ναυλώσιν τῶν δυσχερείας. Διὰ προορισμοὺς ἐκτὸς τοῦ σχεδίου ἐπληρώνοντο 16)6 δι' Ἰαπωνίαν, μετὰ τινος εἰσέτι κινλοφορούσας διαταγὰς, διὰ Κίναν, Ἰαπωνίαν, Ἡν. Πολιτείας (Ἀτλαντικῆς) καὶ δι' Εἰρηνικόν.

—Μαύρη Θάλασσα

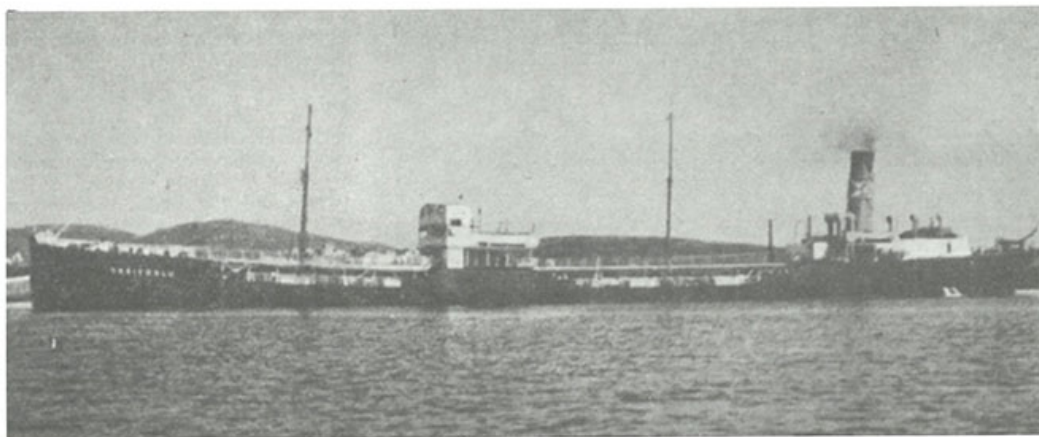
Ἡ εἰσοδος τοῦ 1935 εὗρε τὴν Μαύρην Θάλασσαν μετ' ἔλλειψιν ἐπαρκῶν φορτίων, λόγω τοῦ χειμῶνος. Πολλὰ Ἑλληνικὰ σκάφη εἶχον ἀποκλεισθῇ εἰς τὰ Σοβιετικὰ ὕδατα, ἡ δὲ μὴ ἀνανέωσις τῆς Ἑλληνοσοβιετικῆς ἐμπορικῆς συμφωνίας κατέστησε σποραδικὴν τὴν ἐκ Νοτ. Ρωσίας ζήτησιν τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου. Διὰ γεννήματα ἀνεφέροντο αἱ τιμαὶ 10)4½ δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ καὶ 16)6 διὰ Βλαδιβοστόκ, διὰ μεταλλεύματα ἀπὸ Κέρτς δι' Ὀλλανδίαν 7)3 καὶ διὰ γαιάνθρακα

(ἀ)π 3000 τ.) ἀπὸ Θεοδοσίαν διὰ Πει. αἰ 5) — Φεβρουάριον. Κατὰ τὸ 6' 15ῆμερον τοῦ Ἰανουαρίου ἡ ἰδία χαλαρότης ἐξηκολούθησε μετὰ μόνον αὐξήσιν εἰς τὰ 17)6 φίο τῶν δι' Ἀπὼ Ἀνατολὴν μεταφορῶν γενικῶν φορτίων καὶ γεννημάτων.

Ὁ Φεβρουάριος ὑπῆρξε πολὺ ἱκανοποιητικώτερος, διότι μετὰ τὴν πραγματοποιηθεῖσαν ἀνανέωσιν τῆς Ἑλληνοσοβιετικῆς συμφωνίας πολλὰ παραπλισμένα σκάφη μας ἀποσχολήθησαν εἰς τὰς Ρωσικὰς φορτώσεις, αἱτινες καὶ παρουσίασαν σταθερὰ ἐπίπεδα τιμῶν. Διὰ γεννήματα ἐπληρώνοντο 9)9 δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ καὶ 17) — φίο διὰ Βλαδιβοστόκ, διὰ γαιάνθρακα 7)3 Μάρτιον δι' Ἰταλίαν, διὰ Νόρδερν φέιντς (ἀνθρακίτην) σελ. 10)9, διὰ μεταλλεύματα ἀπὸ Πότι 9)9 διὰ Κόντινεντ καὶ Ξυλείαν διὰ Δυτ. Ἰταλίαν (6600 κ. μ.) σελ. 7)10½.

Κατὰ τὸ α' 15ῆμερον τοῦ Μαρτίου περιεστάλησαν αἱ φορτώσεις δι' ὅλα τὰ εἶδη τῶν Σοβιετικῶν ἐξαγωγῶν, ἐξαίρεσει μόνον τῶν γενικῶν φορτίων δι' Ἀπὼ Ἀνατολὴν, διὰ τὰ ὅποια ἐπληρώνοντο ναυλοὶ 17) — φίο διὰ Βλαδιβοστόκ, 18) — δι' Ἰαπωνίαν καὶ 19)6 φίο διὰ Καμτοιάτκιν, μετὰ φορτῶσιν Μαρτίου. Κατὰ τὸ 6' 15ῆμερον τοῦ Μαρτίου ποιά τις ἐλαφρὰ προέκυψε βελτιώσις, ἐπληρώνοντο δὲ σελ. 6)4½ (Ξυλείαν) δι' Ἀλεξάνδρειαν, 6)10½ γαιάνθρακα δι' Ἰταλίαν, 12) — μεταλλεύματα διὰ Τακόμα καὶ 9)3 φίο γενικὰ εἶδη διὰ Μοντεβιδεο.

Ὁ Ἀπρίλιος διέρρευεν ἀτονός καὶ μετὰ σποραδικὰς ναυλώσεις, ἐπε-



Τὸ τάνκερ «ΙΩΣΗΦΟΓΛΟΥ» τ. γκρὸς 4680. καὶ ναυπηγήσεως 1913.

φύλασσε δὲ καὶ μίαν ἐκπληξιν: Κατ' ἀπόφασιν τῶν Σοβιὲτ αἱ ναυλώσεις θὰ διαπραγματεύονταν τοῦ λοιποῦ ἀπ' εὐθείας μετὰ τὴν Μόσχαν. Ἡ μόνη πρὸς τὸ τέλος τοῦ μηνὸς παρουσιασθεῖσα ἐργασία ἀφείρετο ὀλίγας τινὰς διαταγὰς διὰ Βλαδιβοστόκ, αἱτινες καὶ ἐκλείσθησαν εἰς τὰ 17)3. Ἐπίσης ἐσημειώθη καὶ κάποια κίνησις διὰ «τάμ-τάσoτeρeς» Ἀρχαγγέλου, ἐκλείσθη δὲ Ἑλληνικὸν σκάφος 6000 τ. διὰ 5 μῆνας εἰς τὰ σελ. 2)3, μετὰ Βαράδοσιν Μάϊον.

Πτωχὴ καὶ κατὰ τὸν ΜΑΪΟΝ ἡ ἐκ Μαύρης Θαλάσσης ἐργασία. Μερικαὶ διαταγαὶ διὰ μεταλλεύματα ἀπὸ Πότι ἡ Νικολάεφ ἐκλείσθησαν εἰς σελ. 9) — διὰ Ρότερνταμ καὶ 18)10½ δι' Ἰαπωνίαν. Ἀνθρακίτης διὰ Βόρ. Ἀμερικὴν 10)6 καὶ γενικὰ διὰ Σακαλιν 20)6. Καθ' ὅλον τὸν μῆνα δὲν ἐσημειώθησαν ἐξαγωγὰι γεννημάτων, μερικὰ δὲ πλοῖα κλεισθέντα διὰ γεννήματα ἐφόρτωσαν τελικῶς μακροῦσαν ἢ ἄλλα εἶδη.

Ὁ ΙΟΥΝΙΟΣ ὑπῆρξε κάπως ἱκανοποιητικώτερος, μολοντοὶ αἱ περιοριστέρας διαταγαὶ ἀφείρων μεταλλεύματα. Διὰ γεννήματα ἐπανελήφθησαν τὸν Ἰούνιον σποραδικαὶ αἱ φορτώσεις εἰς τὴν τιμὴν τῶν σελ. 9)6 διὰ γαιάνθρακα ἐπληρώνοντο 7)9 δι' Ἰταλίαν, διὰ Ξυλείαν 8)6 δι' Ἰταλίαν καὶ διὰ μεταλλεύματα 8)10½ ἕως 9) — διὰ Ρότερνταμ καὶ 18)3 δι' Ἰαπωνίαν. Τὸ 6' 15ῆμερον τοῦ Ἰουνίου ἀρκετὰ ἐναυλώθησαν Ἑλληνικὰ καὶ ξένα σκάφη διὰ γεννήματα εἰς τιμὰς ὅμως ἐξαιρετικῶς χαλαράς, ἥτοι 9) — διὰ Κόντινεντ, 9)3 δι' Ἀγγλίαν, 8)9 διὰ Ρότερνταμ, 8)6 δι' Ἀμβέρσαν καὶ 10)6 διὰ Δανίαν. Τὰ λοιπὰ εἶδη ἀμετάβλητα.

ΤΟΝ ΙΟΥΛΙΟΝ ἐπεκράτησε ζωηροτάτη πράγματι ζήτησις σκαφῶν διὰ μεταφορὰς γεννημάτων μετὰ φορτῶσιν Αὐγούστου, Σεπτεμβρίου καὶ Ὀκτωβρίου, συνεπεία δὲ τῆς βασίμου προβλέψεως ἀνατίμησης τῶν ναυλῶν, ἐπεδίωξαν οἱ Ρῶσοι νὰ ἐξασφαλίσουν χωρητικότητα ἐάν-μολοκ. Δι' Ἰούλιον ἐπληρώθησαν 9)9 δι' ἓνα λιμένα Ἀγγλίας. Διὰ γαιάνθρακα ἀρκετὴ ζήτησις ἐσημειώθη μετὰ τιμὰς 8)3 δι' Ἰταλίαν καὶ 8)7½ διὰ Ρουέν. Ξυλεία δι' Ἀλεξάνδρειαν 7)3 καὶ διὰ Δυτ. Ἰταλίαν 8)9, οἱ δὲ πλοιοκτῆται ἐπεδίωκον περὶ τὰ τέλη τοῦ α' 15ῆμερον 9) — ἕως 9)3. Ἡ ἐκ Ρωσίας ζωηρότης ἀμειωτὸς ἐξηκολούθησε καὶ κατὰ τὸ 6' 15ῆμερον τοῦ Ἰουλίου, ὅποτε οἱ ναυλοὶ γεννημάτων ἐφθασαν εἰς τὰ 10) — δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ.

ΤΟΝ ΑΥΓΟΥΣΤΟΝ δὲν ἐπεκράτησεν ἡ γενικὴς ἀναμενομένη ζωηρότης. Διὰ γεννήματα ἐπληρώνοντο μόνον 9)10½ δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ καὶ 11)10½ διὰ Σκανδιναυίαν. Διὰ Σεπτέμβριον ἐκλείσθη Ἑλληνικὸν σκάφος εἰς τὰ 12) — διὰ Σκανδιναυίαν. Διὰ Ρωσικοὺς γαιάνθρακα ἐναυλώθησαν ἀρκετὰ πλοῖα εἰς τὰ 8)11½ δι' Ἰταλίαν, 9)10½ διὰ Βουλὼν — Ρότερνταμ καὶ 11)6 διὰ Νορδηγίαν. Ἡ Ξυλεία εἰς τὰ 8)9 δι' Ἰταλίαν καὶ 14)6 διὰ Μασσάβαν. Κατὰ τὸ 6' 15ῆμερον τοῦ Αὐγούστου οἱ Ρῶσοι ἐναύλωσαν ἀρκετὴν Ἑλληνικὴν χωρητικότητα διὰ γεννήματα μετὰ βάσιν 10) — δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ καὶ μετὰ πρόβλεψιν σοβαρῶν ἐξαγωγῶν κριθῆς κατὰ τοὺς προσεχεῖς μῆνας.



ZEISE PROPELLERS

FITTED ON MANY GREEK VESSELS

ARE THE MOST EFFECTIVE

GENERAL - REPRESENTATION

SINCE 1897

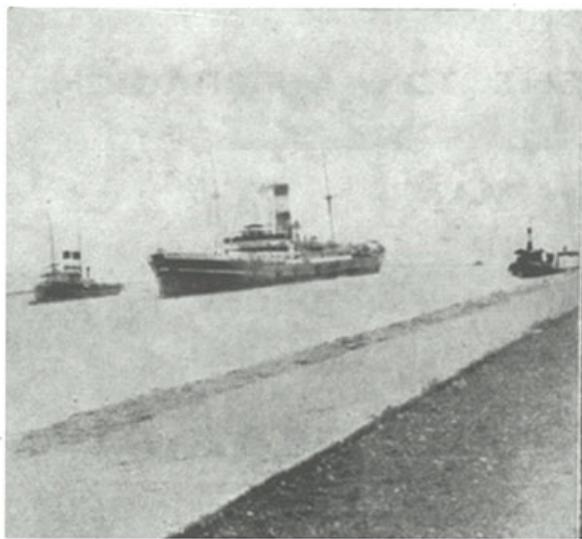
FR. CHRISTIANSEN - HAMBURG

TELEGR: CRIANSEN SPEERSORT 8

Διά γαιάνθρακα έπληρώθη ναύλος 10)6 διά Μασσαλίαν, διά μεταλλεύματα 8)6 διά Γένοβαν με ναύλον πληρωτέον έν Λονδίην και διά ξυλείαν 7) — δι' Ελλάδα.

Ο ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ έστρεψε τὸ ενδιαφέρον τῶν πλοιοκτητῶν κυρίως εἰς τὰ γεννήματα, ἡ δ' αγορά παρουσίασε τόνον εὐρυτέρας ζωηρότητας με ζήτησιν σταθεράν και τιμὰς βελτιωμένας. Έπληρώοντο διά γεννήματα 10)1)½ δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ, 11)7)½ άνθρακίτην διά Βόρειον Ἀμερικὴν, 15)9 φίο γενικά εἶδη διά Μασσάδαν, 7) — πολτὸν ξυλείας διά Βενετίαν και 8)3 γαιάνθρακα διά Δυτ. Ἰταλίαν.

ΤΟΝ ΟΚΤΩΒΡΙΟΝ διεφαίνοντο ἐλπίδες μείζονος ἐκ Μαύρης Θαλάσσης ἐργασίας, διότι τὰ Σοβιὲτ πρὸς κάλυψιν τῶν μειωμένων ἐξαγωγῶν τῶν εἰς πετρέλαια και μεταλλεύματα, θὰ ὑπερρεούντο, ἐνδεχομένως, εἰς ἡδυσμένας ἐξαγωγὰς γεννημάτων. Έγνώσθη μάλιστα, ὅτι μία σοβαρὰ Ἰταλικὴ παραγγελία σιτηρῶν ἐποθετήθη εἰς τὴν Σοβιετικὴν ἀγοράν τὰς πρώτας ἡμέρας τοῦ Ὀκτωβρίου. Ἡ ἐπικρατήσασα εὐρυτέρα πὼς ζήτησις εἶχε ἀμεσον τὸν ἀντίκτυπον τῆς δι' ὅλα σχεδὸν τὰ εἶδη τῶν ἐκ Νοτίου Ρωσσίας ἐξαγωγῶν, ἐπληρώνοντο δὲ διά Βόρειον Ἀμερικὴν (άνθρακίτην) σελ. 14) —, δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ (γεννήματα) σελ. 11) — ἕως 11)3 και περὶ τὸ τέλος τοῦ α' 15θήμερου μέχρι και 11)6, διά Γάνδην — Ρότερνταμ (μεταλλεύματα) σελ. 12) —, δι' Ἰταλίαν (γαιάνθρακα) σελ. 9) — και ξυλείαν δι' Ἰταλίαν σελ.



Τὸ φορτηγὸν «BIRGINIA ΝΙΚΟΛΑΟΥ» εἰσπλέει τὴν διώρυγα τοῦ Σουέζ ἐπανερχόμενον ἐξ Ἀπὸ Ἀνατολῆς.

9) —. Κατὰ τὸ 6' 15θήμερον τοῦ Ὀκτωβρίου ἡ ἰδία ἐπικράτησε ζωηρότης εἰς τὰ ἰδία ἐπίπεδα τιμῶν, με τὴν προσθήκην μερικῶν φορτίων μακρούχας διά Δανίαν, ἅτινα και ἐκλείσθησαν εἰς 14) — σελλίνα.

ΤΟΝ ΝΟΕΜΒΡΙΟΝ περιορίσθη ἐπαισθητῶς ἡ ζήτησις διά γεννήματα, αἱ δὲ τιμαὶ τῶν ναύλων δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ κατέπεσαν εἰς τὰ σελ. 10)3. Διά μεταλλεύματα ἐπληρώνοντο 10)3 δι' Ἀμβέρσαν — Ρότερνταμ, διά γαιάνθρακα 9)6 δι' Ἰταλίαν και 11) — διά Ρουὲν και διά ξυλείαν 10) — δι' Ἰταλίαν, 7) — δι' Ἀλεξάνδρειαν και 6) — δι' Ελλάδα. Κατὰ τὸ 6' 15θήμερον τοῦ Νοεμβρίου ἔτι περαιτέρω περιορίσθη ἡ ἐκ Μαύρης Θαλάσσης ζήτησις χωρητικότητος, αἱ δέ τιμαὶ ἐσημείωσαν και νέαν ἐλαφρὰν ὑποχώρησιν.

Κατὰ τὸ α' 15θήμερον τοῦ Δεκεμβρίου πτωχὴν και πάλιν παρουσίασεν ἡ Νότ. Ρωσσία ἐργασίαν και χαλαρὰς τὰς τιμὰς τῶν ναύλων. Διά γεννήματα οὐδεμία ναύλωσις ἐκλείσθη, εἰμὴ μόνον δι' ἓν φορτίον ἐλαοπλακούντων με τιμὴν 13) — διά Δανίαν. Διά γαιάνθρακα ἐπληρώνοντο 8)6 δι' Ἰταλίαν, διά μεταλλεύματα 9)10)½ διά Βουλώνην —

Ἀμβούργον και 17) — δι' Ἰαπωνίαν. Μερικαὶ διαταγαὶ διά φορτία ζαχαρέων ἐκλείσθησαν κατ' ἀποκοπὴν δι' Ἀλεξάνδρειαν 5000 τ. λίρας νταμ διά Πειραιᾶ (μικρὸν πλοῖον) 8)6 — Διά Βραζιλίαν τιμαὶ σταθεραὶ εἰς 7)9 και διά Μπουένος Ἀϊρες 8)9.

— Ἀγγλία-Κόντινεντ (γαιάνθρακες)

Οἱ φορτωταὶ γαιάνθρακων ὑπερρεούσαν κατ' Ἰανουάριον, λόγω τῆς ἐλλείψεως φορτίων ἐπιστροφῆς, νὰ πληρώσουν διά τὴν Μεσόγειον ἡδυσμένας τιμὰς ναύλων, στραφείσας περὶ τῶν σελ. 7)6 διά Πειραιᾶ, 7)3 διά Δυτ. Ἰταλίαν ἢ Ἀλεξάνδρειαν. Περὶ τὰ τέλη τοῦ μηνὸς αἱ τιμαὶ αὐτὰ μετέπεσαν εἰς τὰ 6)3 διά Δ. Ἰταλίαν, 7) — Πειραιᾶ και 7)3 δι' Ἀδριατικὴν. Ἐκ Δάντσιγκ ἐπληρώνοντο 9)6 διά Σπαλάτο, ἐκ Στέττιν διά Πειραιᾶ 9) — ἕως 9)6 ἀναλόγως μεγέθους και ἐκ Ρότερντα 10) — διά Μπουένος Ἀϊρες.

ΤΟΝ ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΝ οὐδεμία ἀξιόλογος ἐπὶ πλεονεκτήσει μεταβολή, πλην ἐλαφρῶν τιμῶν κατὰ ὀλίγας πέννας διακυμάνσεων τῶν τιμῶν τοῦ Ἰανουαρίου. Τὸν Μάρτιον ἐπικράτησε χαλαρότης με τιμὰς ναύλων ἐξ Οὐαλλίας 6)6 δι' Ἀλεξάνδρειαν, 6)9 δι' Ἰταλίαν και διά Ν. Ἀμερικὴν 7)9 (Βραζιλίαν) και 8)6 ἕως 8)9 δι' Ἀργεντινὴν. Ἀντιθέτως ἐκ Δάντσιγκ ἐπληρώνοντο 8)1)½ διά Δυτ. Ἰταλίαν και 9)1)½ δι' Ἀδριατικὴν.

ΤΟΝ ΑΠΡΙΛΙΟΝ ἐβελτιώθη κάπως ὁ ὄγκος τῶν φορτώσεων διά Μεσογειακὸς προορισμούς, ἐπληρώνοντο δὲ ἐξ Οὐαλλίας διά Πειραιᾶ 8) —, ἐκ Δάντσιγκ δι' Ἀλεξάνδρειαν 9)9, ἐκ Γδύνιας διά Πειραιᾶ 8)10)½ και ἐκ Δάντσιγκ δι' Ἀδριατικὴν 9)6. Τὸν Μάιον, ἡ συνεχιζομένη πλήρης σχεδὸν ἑκπτώσις τῶν Μεσογειακῶν ἀγορῶν, ἔσχεν ἀμεσον ἀνατιμητικὸν ἀντίκτυπον ἐπὶ τῶν διά γαιάνθρακα ναύλων. Ἐξ Οὐαλλίας ἐπληρώνοντο 7)6 διά Δυτ. Ἰταλίαν, 8)6 ἕως 8)9 δι' Ἀδριατικὴν και 8)3 ἕως 8)6 δι' Ἀλεξάνδρειαν. Ἐκ Ρότερνταμ και Γερμανικὸν λιμένον 9) — δι' Ἀδριατικὴν, 8)9 δι' Ἀλεξάνδρειαν, 9)6 ἕως 9)9 δι' Ελλάδα, ἀπὸ δὲ τὸ Δάντσιγκ διά Πειραιᾶ ἐπληρώθησαν και σελ. 10) —. Ἡ ζωηρότης τῶν γαιάνθρακαγορῶν ἐτονώθη ἔτι περισσότερον περὶ τὰ τέλη Μαΐου, ὅτε και ἐπληρώνοντο ἐκ Νιούπορτ δι' Ἀλεξάνδρειαν 8)6 ἕως 8)9, ἐκ Ρότερνταμ διά Θεσσαλονικὴν 9) — και ἀπὸ Δάντσιγκ διά Βενετίαν 11) —.

ΤΟΝ ΙΟΥΝΙΟΝ ἡ αὐτὴ βελτιώσις ἐξηκολούθησε, ἐπληρώνοντο δὲ ἐκ Κάρδιφ διά Πειραιᾶ 9)6, διά Δυτ. Ἰταλίαν 8) — και ἐκ Δάντσιγκ 9)6 διά Δυτ. Ἰταλίαν, 10)9 ἕως 11) — δι' Ἀδριατικὴν και 10)9 διά Πειραιᾶ (σκάφος μετροῦ μεγέθους).

ΤΟΝ ΙΟΥΛΙΟΝ ἐσημειώθη ἐλαφρὰ ὑποχώρησις τῶν τιμῶν, τὸ μόνον δὲ χαρακτηριστικὸν ἦτο ἡ ἐλαφρὰ βελτιώσις τῶν ἐκ Δάντσιγκ διά τὴν Νότ. Ἀμερικὴν ναύλων εἰς τὰ 8)9 ἕως 9) — διά Βραζιλίαν και εἰς 1500 και διά Βασόραν 3500 τ. με συμπλήρωσιν 4000 τ. γενικῶν εἰδῶν λ. στ. 3200.

Ο ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ εὗρε τὴν γαιάνθρακαγορὰν με ρυθμὸν αὐξούσης ζωηρότητας, ἀλλὰ με τιμὰς στρεφόμενας εἰς τὰ ἐπίπεδα τοῦ Ἰουνίου. Εἰς τὸ τέλος Αὐγούστου ἐπληρώνοντο ἐκ Δάντσιγκ 10)6 δι' Ἀγκῶνα, 10)9 διά Φιόμπε και 9)9 ἕως 10)3 δι' Ἀλεξάνδρειαν.

ΤΟΝ ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΝ, ἔσχον σοβαρὸν ἐπὶ τῆς Βρετανικῆς γαιάνθρακαγορᾶς ἀντίκτυπον αἱ Ἰταλικά συναλλαγματικά δυσχερεῖαι και ἡ ἀδυναμία τῶν Ἰταλῶν εἰσαγωγῶν νὰ ἐξοφλήσουν και αὐτὰς τὰς ἐκ παλαιῶν παραγγελιῶν ὑποχρεώσεις τῶν πρὸς τοὺς Ἀγγλικούς γαιάνθρακαεμπορικὸς Οἴκους. Αἱ Ἰταλικά εἰς γαιάνθρακα προμήθειαι, μὴ δυνάμεναι νὰ συνεχισθοῦν τοῖς μετρητοῖς, ἐατράφησαν πρὸς ἄλλας εὐνοϊκωτέρας ἀγορὰς, ἰδίᾳ δὲ πρὸς τὴν Πολωνίαν. Οἱ ἐπικρατήσαντες ἐκ Δάντσιγκ και Γδύνιας ναῦλοι ἦσαν 8)3 διά Δυτ. Ἰταλίαν, 10)6 δι' Ἀδριατικὴν, 9)9 διά Πειραιᾶ. Ἐκ Κάρδιφ ἐπληρώνοντο διά Βραζιλίαν 8) — και διά Ροζάριο 9)6.

ΤΟΝ ΟΚΤΩΒΡΙΟΝ μία ἀσυνήθης ἐπικράτησε ζωηρότης φορτώσεων ἐξ Ἀγγλίας διά Μεσόγειον (ἐξαιρέσει Ἰταλίαν και Ἀδριατικὴν) ἐπληρώνοντο δὲ δι' Ἀλεξάνδρειαν ἢ Πειραιᾶ 10) —, διά Τζιμπουτί 20) — και Νότ. Ἀμερικὴν αἱ γνωσταὶ ἀναλίσκονται ἀπὸ τῶν ἀρχῶν τοῦ ἐτους τιμαί. Ἐκ Ρότερνταμ διά Πειραιᾶ 10) —, δι' Ἀλεξάνδρειαν 10)3, Δυτ. Ἰταλίαν 10)9 και Ἀδριατικὴν 11) — ἕως 11)3. Ἀπὸ Δάντσιγκ ἡ Στέττιν 11)3 διά Δυτ. Ἰταλίαν, 11) — διά Πειραιᾶ και 12) — δι' Ἀδριατικὴν. Περὶ τὰ τέλη ἐν τούτοις τοῦ μηνὸς αἱ ἀνωτέρω τιμαὶ κατέπεσαν εἰς τὰ 8)6 ἐκ Κάρδιφ δι' Ἀλεξάνδρειαν και εἰς τὰ 9)9 ἐκ Ρότερνταμ διά Δυτ. Ἰταλίαν.

ΤΟΝ ΝΟΕΜΒΡΙΟΝ νέα ἑκπτώσις ἐσημειώθη, ἐπληρώνοντο δὲ ἐξ Οὐαλλίας δι' Ἀλεξάνδρειαν 7)1)½ μόνον και διά Δυτ. Ἰταλίαν 8)6. Ἐκ Δάντσιγκ ἢ Στέττιν 10) — διά Δυτ. Ἰταλίαν και 11) — δι' Ἀδριατικὴν. Περὶ τὰ τέλη τοῦ μηνὸς ἐπληρώνοντο 7) — δι' Ἀλεξάνδρειαν και 6)6 διά Πειραιᾶ ἐξ Οὐαλλίας. Καὶ ὁ Δεκέμβριος εἰσῆλθεν οὕτω με ἐλλείψιν πολλῶν διαταγῶν και με τιμὰς ἐκ Κάρδιφ δι' Ἀλεξάνδρειαν 7) —, ἐκ Ρότερνταμ διά Δυτ. Ἰταλίαν 8) — και Ἀδριατικὴν 9) — και ἐκ Δάντσιγκ, Γδύνιας ἢ Ἐμδεν 9) — διά Πειραιᾶ, 9) — Δυτ. Ἰταλίαν και 10) — δι' Ἀδριατικὴν.

SLIPWAY & ENGINEERING COMPANY

"WAALHAVEN,"

LATE LITH & MADERN

ROTTERDAM (HOLLAND)

TELEPHONE: 21850 (3 LINES)
AFTER HOURS: 21851

TELEGR: DOCKAGE

ALL SHIPREPAIRS

D. AMOUDJAS.
NAYTOMHXANIKOS

5, BATTERY PLACE NEW YORK
SHIPCHANDLER:

Ἀναλαμβάνω ὑπὸ τοὺς εὐνοϊκωτέρους ὅρους
ἐκτέλεσιν χωρισμάτων διά φόρτωσιν σιτηρῶν.

TELEPHONE Bwoling Green 9-9818
Cable Address. (MUDJAS. New York)

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΤΟ ΕΠΙΤΕΛΕΣΘΕΝ ΚΑΤΑ ΤΟ ΛΗΞΑΝ ΕΤΟΣ ΕΡΓΟΝ

1935 1934

ΔΥΝΑΜΙΣ {	ΣΚΑΦΗ	629	615	+ 14
	ΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙ- ΚΟΤΗΣ ΤΟΝΝΟΙ	1.878.760	1.808.234 +	70.526
ΕΜΨΥΧΟΝ ΥΛΙΚΟΝ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΑΙ		18.000	17.000 +	1000
		7.749.072	7.568.653 +	180.319
ΑΚΑΘ. ΕΙΣΟΔΗΜΑ {	£	250.000.000	245.000.000 +	5.000.000
	ΔΡΑΧ.			
(*) ΕΙΣΑΧΘΕΝ ΣΥΝ)ΓΜΑ £		1.500.000	2.050.000 -	550.000
ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟΝ ΕΡΓΟΝ (ΦΟΡΤΗΓΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑ) ΤΟΝΝΟΙ		12.300.000	11.444.500 +	855.500

ΘΕΣΙΣ ΕΝ ΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ {

ΩΣ ΠΡΟΣ ΧΩ- ΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ	<u>ΕΝΑΤΗ</u>
ΩΣ ΠΡΟΣ ΠΛΗΘΥΣΜΟΝ	<u>ΤΕΤΑΡΤΗ</u>

ΕΝΑΤΗ
ΠΕΜΠΤΗ

Πραγματοποιηθέντα ταξίδια 2636

Συμμετοχή εις παγκόσμιον υπερθαλάσσιον μεταφορικόν
ἐμπόριον 6 ο|ο, ἐπὶ 200.000.000 τόννων περίπου.

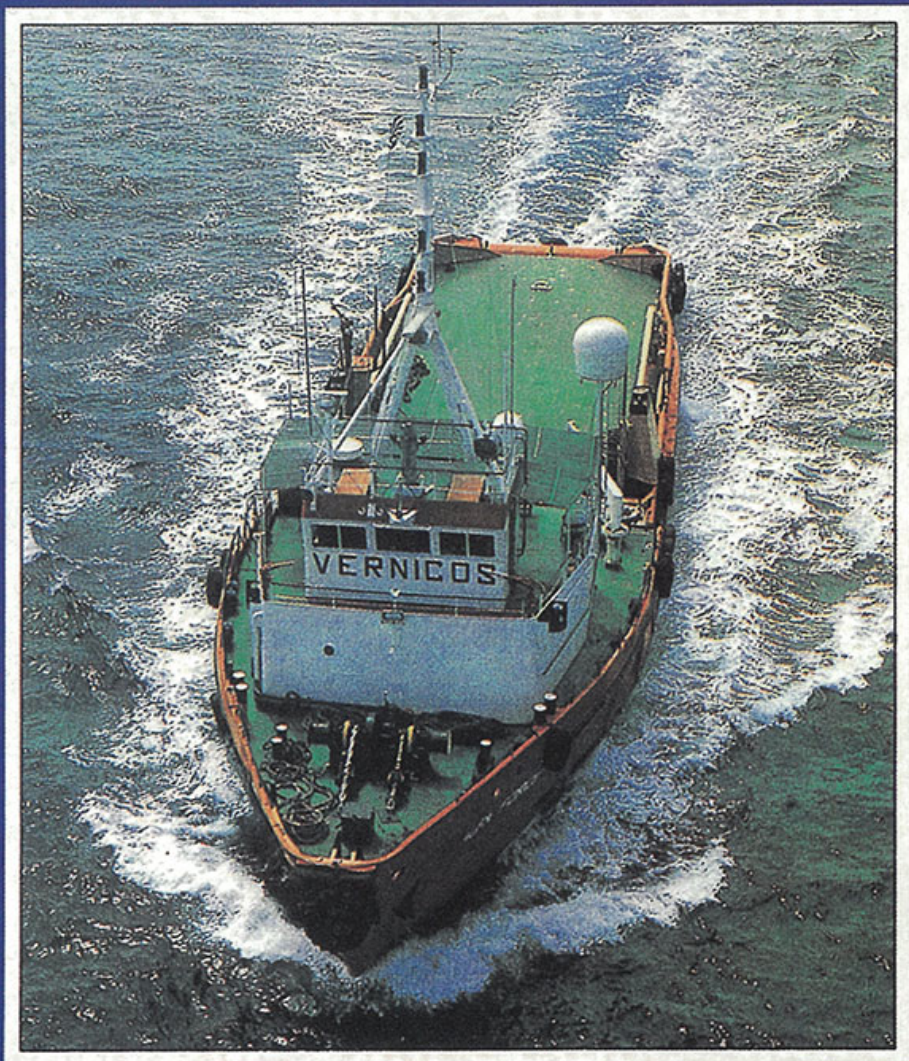
(*) Δὲν συνυπολογίζονται, ὥπως κατὰ τὸ 1934, οἱ
ναῦλοι τῶν Ἑλληνικῶν μεταφορῶν.

ΤΑ "ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,,



VERNICOS

ESTABLISHED CONSTANTINOPLE 1851



SALVAGE & TOWAGE

POLLUTION FIGHTING

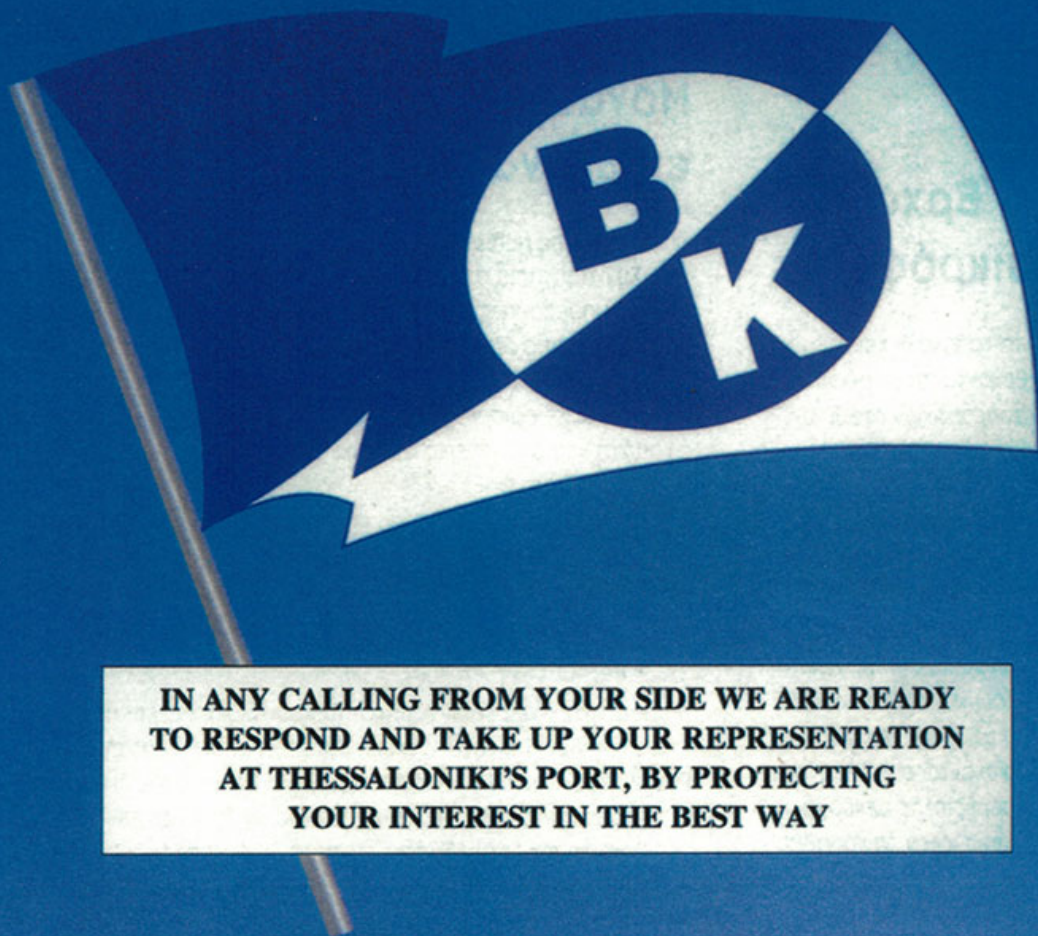
**24 HOUR
SERVICE**

35-39 AKTI MIAOULI STREET, 185 35 PIRAEUS GREECE
TEL.: 210 42 92 201 - 6 • TLX.: 212450 VERN GR. • FAX: 210 42 92 200

FOR YOUR SAFETY AT SEA

VASILIOS CH. KAMPAKIS

SHIPPING AGENT-BROKER-FORWARDER-CUSTOM BROKER



**IN ANY CALLING FROM YOUR SIDE WE ARE READY
TO RESPOND AND TAKE UP YOUR REPRESENTATION
AT THESSALONIKI'S PORT, BY PROTECTING
YOUR INTEREST IN THE BEST WAY**

SERVICES - ACTIVITIES

The activities of the company include the whole circle of works that a maritime office can offer except for the ship owning and the ship's purchase and sale.

In particular our company offers to its clients all of the following services:

1. The Shipping Section
 - a) Shipping Agent
 - b) Broker
2. Forwarder
3. Custom Broker-Formalities
4. Operation-Agency for containers VSLs
5. Reefer VSLs Agency
6. Transportation (Local - International - Heavy)
7. Agency of VSLs Transporting - Heavy metals.

Contact us at

Postal Address: G. Fasianou Str Thessaloniki Greece 54625

Tel: ++30310 541266/ 550090/ 521629/ 542847

Fax: ++30310 545422 - Telex: 419075 KAPS

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

ON TIME ...ANY TIME!



M/V Canadian Reefer, 270,000 cbft



M/V 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.



M/V Frio Hellenic, 500,000 cbft

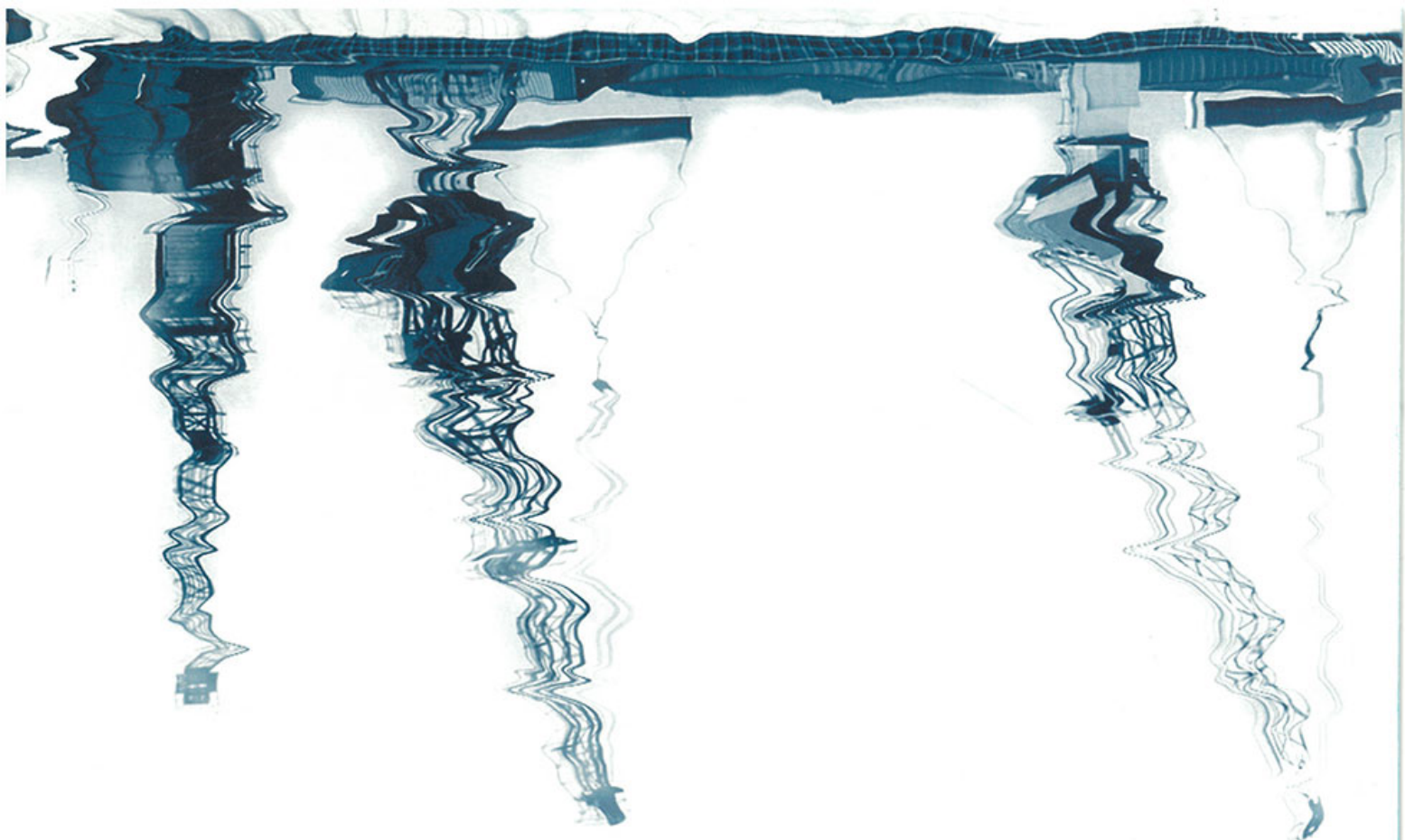
Head Office:
Laskaridis Shipping Co. Ltd, Athens:
Tel : +30-210-6284200.
Fax : +30-210-8089710/11/12
e-mail: athens@laskaridis.gr

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